ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 11 mai 2016 — Vol. 44 N° 68

Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (14)

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 transports et de l'environnement

Le mercredi 11 mai 2016 — Vol. 44 N° 68

Table des matières

Étude détaillée (suite) 1

Remarques finales 26
M. Claude Surprenant 26
Mme Martine Ouellet 27
M. Jacques Daoust 28
Le président, M. Pierre Reid 29

Autres intervenants

* M. Sylvain Sauvé, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
* Mme Nathalie Bacon, idem
* Mme France Dompierre, idem
* M. Gaétan Bergeron, Société de l'assurance automobile du Québec

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 11 mai 2016 — Vol. 44 N° 68

Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (14)

(Quinze heures douze minutes)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires — ce que je vais faire moi-même à l'instant.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 76, Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

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

La Secrétaire : Non, M. le Président, il n'y a aucun remplacement.

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous en sommes à l'étude de l'article 104, et, pour mémoire, nous avons disposé de tous les articles qui précèdent dans le projet de loi, alors donc nous pouvons, à partir de l'article 104, continuer de façon séquentielle. Alors, M. le ministre, la parole est à vous.

M. Daoust : Oui. Alors, merci, M. le Président. Alors, je souhaite d'abord la bienvenue à mes collègues du salon bleu.

Ce que j'aimerais faire en début de séance, M. le Président, ce serait de déposer trois amendements à venir dans les articles qui s'en viennent, de sorte qu'on pourrait prendre une pause de quelques minutes, le temps que les deux autres... mes collègues les regardent, ce qui nous permettra, après ça, d'aller de façon diligente. Et j'ajoute à tout ça qu'à la fin de 76, dans la perspective où nous le terminons aujourd'hui — je pense que c'est un peu la volonté de tout le monde — on déposera, à ce moment-là, aussi notre proposition sur les véhicules électriques, qui est relativement courte.

Alors, on va distribuer les amendements proposés. Et, si mes collègues...

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a un consentement? Oui. Alors, nous prenons une pause.

(Suspension de la séance à 15 h 14)

(Reprise à 15 h 21)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous revenons à nos travaux. M. le ministre, les amendements ont été distribués. Nous avons pris quelques minutes pour en prendre connaissance, et maintenant la parole est à vous pour l'article 104.

Mme Ouellet : Peut-être, M. le Président, avant d'aller à l'article 104, et on pourra y aller... Donc, on a avancé beaucoup concernant le projet de loi n° 76, concernant, dans le fond, toute la réorganisation du transport dans la région métropolitaine, en créant l'ARTM, en créant le RTM puis avec tous les conseils d'administration. Et j'ai eu des représentations de plusieurs horizons concernant le conseil d'administration de l'ARTM. Je suis consciente que cet article-là a été voté, mais je demanderais, puis je vais vous expliquer pourquoi, je demanderais le consentement... comme on a fait pour plusieurs amendements, on a réouvert les articles, on a réouvert, là, plusieurs articles qu'on avait déjà votés de consensus.

Je vais juste vous expliquer l'objet de la préoccupation. C'est quand même assez court. C'est concernant l'article 51 de la section concernant l'autorité, donc concernant, là, le cumul des fonctions au sein du conseil d'administration de l'autorité, on dit qu'il ne peut pas y avoir de cumul entre l'autorité et les autres réseaux de transport parce que, sinon, les gens seraient en conflit d'intérêts de donner des mandats alors qu'ils sont dans ceux qui reçoivent les mandats. Mais j'ai eu des représentations à l'effet qu'il y aurait le même genre de conflit d'intérêts du côté, là, des membres du conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal, étant donné que ce conseil-là doit adopter ce que... voter ce que prépare l'autorité. Donc, d'un côté, quand on a la hiérarchie, on a la CMM, on a l'autorité, on a les réseaux, donc, il ne faut pas qu'il y ait des conflits d'intérêts avec les réseaux, parce qu'ils sont en conflit d'intérêts. Mais, la même chose, les gens seraient juge et partie si, d'un côté, ils proposent puis, de l'autre côté, ils doivent aussi adopter.

Donc, il y aurait un amendement qui dirait que... donc, dans le fond, ajouter que les gens ne peuvent pas cumuler les fonctions au sein du conseil de l'autorité et du conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal en même temps que les autres, là, fonctions de société de transport.

Le Président (M. Reid) : Alors, vous souhaitez déposer un amendement?

Mme Ouellet : Bien, je souhaite...

Le Président (M. Reid) : ...en discuter ou...

Mme Ouellet : Je souhaiterais pouvoir déposer l'amendement et demander, de consentement... Parce que je suis consciente que c'est un article que nous avons déjà voté, mais nous l'avons fait, dans ce projet de loi là, à plusieurs reprises, réouvrir des articles, à la demande d'ailleurs du ministre des Transports, qui était tout à fait ouvert, là. Et on a offert toute notre collaboration pour réouvrir des articles. Puis c'est un seul article puis c'est un seul amendement.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Je suis très hésitant à réouvrir cet article-là parce que, fondamentalement, le gouvernement étant majoritaire à nommer des membres là-dessus. Et, parallèlement à ça, on décentralise actuellement un pouvoir décisionnel, qui est celui du gouvernement. Bien, il va falloir, à un moment donné, laisser ces structures-là opérer par eux-mêmes.

Et, sur le comité de transition, je répète, nous avons trois nominations dans ça, ce qui veut dire que le gouvernement va nommer, entre guillemets, la majorité du pouvoir décisionnel. Alors, s'il y a des situations qui sont ennuyeuses de l'autre côté dans la nomination des deux autres membres, il y aura toujours ce que les Américains appellent le «checks and balances» qui sera fait par la nomination gouvernementale. Alors, je vous le dis tout de suite, M. le Président, que, même si on réouvrait l'article, on va probablement revenir à la même chose où on est actuellement.

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

Mme Ouellet : Oui. Bien, en fait, c'est un peu incohérent parce qu'on l'a géré avec les sociétés de transport pour s'assurer qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts. Donc, on veut juste la même chose avec le membre du Conseil exécutif de la CMM, donc pour s'assurer à ce moment-là que les gens ne soient pas juge et partie. Et ce n'est pas une question de nomination, c'est juste une question de structure. Donc, on a déjà les règles dans le projet de loi, et donc juste s'assurer qu'en termes de structure on ait une saine gestion puis une gouvernance qui soit conforme et que les gens ne se retrouvent pas dans des positions de juge et partie.

Donc, c'est pour ça que je demande la collaboration du ministre et de la CAQ également pour rouvrir, là, l'article 51.

Le Président (M. Reid) : D'autres interventions là-dessus?

M. Surprenant : Écoutez, moi, je suis à l'aise avec l'état actuel de l'article, M. le Président. Je pense que la CMM, elle peut déléguer les gens qu'elle souhaite déléguer au niveau du conseil, puis je ne pense pas que ça pose, à notre avis, là, un problème important. De la façon que c'est écrit ici, on parle du RTM vis-à-vis de l'autorité, ça, j'en conviens, mais, pour l'autre partie, pour nous ce n'est pas nécessaire.

Le Président (M. Reid) : Alors, je vous rappelle qu'évidemment, pour discuter... Là, on a regardé un peu pour se comprendre, là, mais, pour discuter sur le fond, il faut être d'accord pour rouvrir l'article, mais ça prend un consentement unanime. Est-ce que j'ai le consentement unanime pour rouvrir l'article?

Mme Ouellet : Consentement.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Je n'ai pas le consentement unanime. Donc, malheureusement, nous ne pourrons pas procéder plus loin dans ce sens-là. Nous en revenons à l'article 104. M. le ministre, à vous la parole.

M. Daoust : Alors, l'article 104 : Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 88.14, du suivant:

«88.14.1. Malgré toute disposition inconciliable, le gouvernement peut rendre applicable la présente section à un projet ayant pour objet une nouvelle infrastructure de transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain, du Réseau de transport métropolitain, de la Société de transport de Montréal ou, lorsqu'il le détermine, d'une municipalité ou d'une autre société de transport en commun, lorsque ce projet satisfait aux critères déterminés par le Conseil [d'administration] en vertu du deuxième alinéa de l'article 16 de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3).»

En fait, l'article 104 du projet propose l'ajout de l'article 88.14.1 à cette loi afin que le gouvernement puisse rendre la section IX.3 de la loi applicable à un projet d'infrastructures de transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain, du Réseau de transport métropolitain et de la Société de transport métropolitain lorsque ce projet satisfait aux critères déterminés par le Conseil du trésor en vertu du deuxième alinéa de l'article 16 de la Loi sur les infrastructures publiques au chapitre I-8.3.

Par cohérence et par souci d'équité, l'article 88.14.1 proposé prévoit que le gouvernement peut en faire de même pour le projet d'une municipalité ou d'une autre société de transport en commun.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 104? L'article 104 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 105... Non, pardon. M. le ministre, vous avez un amendement qui introduit l'article 104.1.

M. Daoust : Oui. 104.1, oui. Alors, 104.1, M. le Président. Après l'article 104 du projet de loi, on ajouterait ce qui suit :

104.1. L'annexe 1 de la Loi instituant le Tribunal administratif du travail (chapitre T-15.1) est modifiée par l'ajout, à la fin, des paragraphes suivants :

«31° de l'article 117 de la Loi sur l'Autorité régionale du transport métropolitain ([on indiquera] l'année et le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article qui édicte la Loi sur l'autorité régionale[...]);

«32° de l'article 85 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain ([où on indiquera encore] l'année et le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article qui édicte la Loi sur le Réseau de transport métropolitain).»

Je pense que c'est un ajustement de concordance, mais, littéralement, n'était pas...

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur cet amendement?

Mme Ouellet : Oui.

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

Mme Ouellet : Bien, au-delà de la concordance, c'est complètement... on va toucher complètement une nouvelle loi, là. Moi, j'aimerais ça qu'on nous explique l'objet de ça. Ce n'est pas de la simple concordance, là. Je pense que c'est important de nous expliquer l'objet de ça, et qu'est-ce que ça touche, et qu'est-ce que ça vient modifier, là.

M. Daoust : Alors, si...

Le Président (M. Reid) : Oui. Est-ce qu'il y a un consentement pour donner la parole à M. Sauvé? M. le ministre, c'est ça?

M. Daoust : C'est ça.

Le Président (M. Reid) : J'ai consentement. M. Sauvé, à vous la parole.

M. Sauvé (Sylvain) : Je dois me présenter?

Le Président (M. Reid) : Oui. Pour la première fois dans la journée, oui.

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, M. le Président. Sylvain Sauvé, je suis économiste au ministère des Transports du Québec.

Donc, M. le Président, l'article, ce qu'il fait, c'est modifier une annexe dans la Loi instituant le Tribunal administratif du travail. L'article 5 de la loi établit les domaines pour lesquels la quatrième division du Tribunal administratif du travail peut s'appliquer. Et, dans l'article 5, on mentionne l'annexe I de la loi, et ce que l'amendement ici fait, c'est d'ajouter deux autres lois à l'annexe I. Et donc il y a déjà 30 lois qui sont mentionnées à l'annexe I, donc on ajoute la 31e, la Loi sur l'autorité, et la 32e, la Loi sur le Réseau.

Donc, c'est vraiment une modification de concordance pour donner à une division du Tribunal administratif du travail compétence sur ces deux lois-là, sur les éléments qui ont été expliqués par Me Poisson il y a déjà quelques semaines, sur les procédures d'arbitrage, en outre.

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

• *(15 h 30)* •

Mme Ouellet : Oui. Peut-être nous expliquer un peu plus, là. Parce qu'on n'a pas ouvert, là, la Loi instituant le Tribunal administratif du travail, là. Mais, à l'annexe I, là... C'est quoi, l'objet de l'annexe I?

M. Sauvé (Sylvain) : Je la retrouve... L'annexe I, c'est... Attendez.

M. Daoust : Est-ce que vous aimeriez qu'on dépose l'annexe I?

Mme Ouellet : Oui.

M. Daoust : Alors, on va déposer l'annexe I, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors est-ce qu'on peut m'apporter l'annexe I?

Mme Ouellet : On peut suspendre... On continue? On reviendra?

Le Président (M. Reid) : Oui, on reviendra là-dessus par après. M. le ministre, on peut passer à l'article 105?

M. Daoust : Oui. Alors, l'article 105 : L'article 1 du Règlement sur le transport des élèves (chapitre I-13.3, r. 12) est modifié :

1° par la suppression de la définition de «conseil intermunicipal de transport»;

2° par l'insertion, dans la définition d'«organisme public de transport en commun» et après «(chapitre S-30.01)», de «et le Réseau de transport métropolitain».

L'article 105 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 1 de ce règlement concernant le transport scolaire en raison de l'abrogation de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et de l'institution du Réseau de transport métropolitain.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur cet article 105? L'article 105 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 106. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 2 de ce règlement est modifié par la suppression du paragraphe 1°.

L'article 106 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 2 de ce règlement concernant le transport scolaire en raison de l'abrogation de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport.

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

Mme Ouellet : Oui. Je vois qu'on enlève les représentants de chaque conseil intermunicipal de transport, mais est-ce que vous avez rajouté en quelque part les représentants du RTM?

Une voix : ...

M. Daoust : Vous allez l'expliquer, ça va être beaucoup plus simple.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, j'ai le consentement pour entendre Mme Bacon? Consentement. Mme Bacon, voulez-vous nommer votre titre, etc.?

Mme Bacon (Nathalie) : Alors, Nathalie Bacon, au ministère des Transports.

Vous avez, à la page gauche, là, de votre cahier, là, l'article 2 de ce règlement-là qui est reproduit, et le réseau va être visé au paragraphe 10°. Alors, le réseau est un organisme public de transport en commun visé au paragraphe 10°.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet article 106? L'article 106 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 107. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 13 de ce règlement est remplacé par le suivant :

«13. La commission dont le territoire recoupe celui d'un organisme public de transport en commun ou l'établissement d'enseignement situé sur le territoire d'un tel organisme doit lui offrir, au moins 10 jours avant de procéder à des négociations de gré à gré ou avant de procéder par soumissions publiques, la possibilité d'assurer le service de transport qui est requis pour les élèves résidant sur le territoire de cet organisme public de transport en commun.»

L'article 107 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 13 du règlement concernant le transport scolaire en raison de l'abrogation de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet article 107? L'article 107 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 108. M. le ministre.

M. Daoust : Oui. L'article 3 du Règlement concernant les infrastructures routières à péage exploitées en vertu d'une entente de partenariat public-privé (chapitre P-9.001, r. 3) est modifié :

1° par la suppression du sous-paragraphe a du paragraphe 1°;
2° par l'insertion, après le sous-paragraphe a du paragraphe 1°, du sous-paragraphe suivant :
«a.1) le Réseau de transport métropolitain;»;
3° par la suppression des sous-paragraphes c et d du paragraphe 1°.
L'article 108 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 3 de ce règlement, qui prévoit une dispense du paiement de péage lors de certains passages sur l'autoroute NA-25.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur cet article 108? L'article 108... Oui, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Je m'excuse, là, c'est parce que ça va très vite, puis on change de loi à chaque paragraphe, là. Ce n'est pas comme si on était toujours dans la même loi. Donc, juste être sûre que j'ai bien compris, là.
Effectivement, c'est un article qui touche le péage, où, avant ça, l'Agence métropolitaine de transport, les conseils intermunicipaux de transport, les conseils régionaux de transport étaient exemptés. C'est-u ce que je comprends, là? Parce que je le lis vite, là.

Une voix : Oui, c'est ça.

Mme Ouellet : Étaient exemptés du péage?

M. Daoust : C'est ça.

Mme Ouellet : Et on rajoute que tout le transport du Réseau de transport métropolitain sera également exempté de péage, puis ça, c'est bon pour la 25, mais c'est également bon pour le pont de la 30?

M. Daoust : Vous devancez, là, les articles. C'est le prochain.

Le Président (M. Reid) : Ça va? Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article... 108, c'est ça? Alors, l'article 108 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 109. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 4 de ce règlement est modifié :
1° par la suppression du sous-paragraphe a du paragraphe 1°;
2° par l'insertion, après le sous-paragraphe a du paragraphe 1°, du sous-paragraphe suivant :
«a.1) le Réseau de transport métropolitain;»; et
3° par la suppression des sous-paragraphes c et d du paragraphe 1°.
L'article 109 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 4 de ce règlement, qui prévoit une dispense du paiement de péage lors de certains passages sur l'autoroute NA-30.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 109? Je vais prendre mon temps un petit peu plus, là, pour éviter qu'on... Ça va? Alors, l'article 109 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 110. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 2 du Règlement sur la contribution des automobilistes au transport en commun (chapitre T-12, r. 3) est remplacé par le suivant :
«2. Les sommes visées à l'article 88.6 de la loi sont versées à l'Autorité régionale de transport métropolitain pour l'ensemble des municipalités visées par son territoire.»
L'article 110 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 2 du règlement afin que les sommes constituant la contribution des automobilistes au transport en commun et visées par l'article 88.6 de la Loi sur les transports soient acquises à l'Autorité régionale de transport métropolitain, conformément à ce que propose la loi constitutive prévue à l'article 3 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 110? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Juste pour s'assurer, là. Donc, ça, c'est ce que nous avions discuté dans le cadre de l'autorité, les différentes sources de financement. Et donc il y avait un certain nombre de sources de financement qui provenaient... Quand on dit : «Les contributions des automobilistes au transport en commun», est-ce qu'on parle de l'immatriculation et est-ce qu'on parle aussi des taxes sur l'essence? De quelles sources on parle?

Et donc je comprends qu'avant le projet de loi n° 76 ces sommes-là étaient versées et avaient une distribution qui était prévue à travers l'AMT, mais les autres réseaux de transport, mais là ça sera à l'autorité et avec les mécanismes qu'on a prévus, de transport.

Je veux juste me faire confirmer les deux volets : les sources de financement, qu'est-ce que vous entendez par «les contributions des automobilistes», puis l'autre volet, que ces contributions-là vont être transférées ou réparties en fonction des mécanismes qu'on s'est déjà donnés, là.

M. Sauvé (Sylvain) : Oui. M. le Président, il s'agit du 30 $ sur l'immatriculation, qui existe depuis 1992 et qui est mentionné à l'article 77, 3°, de la Loi sur l'autorité. Donc, ce montant-là était remis à l'Agence métropolitaine de transport par le passé, désormais ça va être remis à l'autorité.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 110? L'article 110 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre. L'article 111.

M. Daoust : L'article 3 du Règlement sur la location des autobus (chapitre T-12, r. 10) est modifié par le remplacement de «, toute régie intermunicipale [du] conseil intermunicipal de transport» par «et toute régie intermunicipale».

L'article 111 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 3 de ce règlement concernant la location des autobus en raison de l'abrogation de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 111? L'article 111 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 112. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 1 du Règlement sur les services de transport en commun municipalisés (chapitre T-12, r. 13) est modifié par la suppression, dans ce qui précède le paragraphe 1°, de «et 12.1 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (chapitre C-60.1)».

L'article 112 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 1 de ce règlement concernant les services de transport en commun municipaux en raison de l'abrogation de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 112? L'article 112 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, l'article 113. M. le ministre.

M. Daoust : 113. Et on se souvient qu'il y avait un ajout, un amendement qui était apporté.

Le Président (M. Reid) : Ça vient après l'article 113?

M. Daoust : Oui, c'est ça. Ça fait qu'on va faire 113 d'abord : L'article 3 du Règlement sur le transport par autobus (chapitre [...]12, r. 16) est modifié par le remplacement, dans le sous-paragraphe b du paragraphe 1° et dans le paragraphe 4°, de «un conseil intermunicipal de transport» par «le Réseau de transport métropolitain».

L'article 113 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 3 de ce règlement concernant le transport par autobus en raison de l'abrogation de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport et de l'institution du Réseau de transport métropolitain.

• *(15 h 40)* •

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 113? L'article 113 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, vous avez un amendement, M. le ministre, qui correspond et qui consiste à introduire un article 113.1, si je ne m'abuse?

M. Daoust : Oui. Ce ne sera pas long... O.K. Bon. 113.1 irait comme suit : Les plans de développement adoptés en vertu de l'article 67 de la Loi assurant l'exercice des droits par les personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (chapitre E-20.1) par un organisme municipal, intermunicipal ou régional de transport dont le territoire est compris dans celui du Réseau de transport métropolitain sont réputés constituer celui du réseau jusqu'à ce que soit en vigueur celui qu'il établit conformément à l'article 67.1 de cette loi, édicté par l'article 56.1.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je pense qu'il ne devrait y avoir aucun problème, mais peut-être juste nous expliquer, parce que ça nous arrive encore rapidement...

M. Daoust : Bien d'accord.

Mme Ouellet : Les plans de développement adoptés en vertu de l'article 67 de la loi assurant l'exercice des droits par les personnes handicapées, c'est quoi, ces plans-là?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Il s'agit de plans que doivent faire les organismes de transport pour rendre accessible le réseau de transport aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées, donc, par exemple, rendre accessible le métro de Montréal ou rendre accessibles les autobus par l'utilisation des rampes, là, pour permettre aux personnes handicapées d'accéder à l'autobus. Donc, chaque société de transport a le devoir de produire un plan, qui est envoyé au ministère des Transports, et qui est évalué par le ministère, et qui est approuvé par le ministère. Ce plan doit permettre, comme je le disais, un accès universel aux services du réseau régulier. Donc, ici, ce que ça fait, c'est un amendement de concordance qui va faire en sorte que le réseau devra lui aussi faire un plan.

Mme Ouellet : Ça fait que je comprends que, dans la loi... dans je ne sais pas quelle... la loi assurant l'exercice des droits par les personnes handicapées, dans cette loi-là il y a une obligation que la STM, le RTL et la STL fassent de tels plans. C'est déjà dans cette loi-là.

M. Daoust : Est-ce que vous aimeriez avoir une copie de la page?

Mme Ouellet : Oui.

M. Daoust : En fait, ce que c'est, comme titre...

Une voix : ...

M. Daoust : Peut-être, si vous pouviez aller la montrer à madame...

Mme Ouellet : Juste m'assurer que ces obligations-là, c'est partagé aussi par les autres sociétés de transport, pas juste par le réseau. Les autres sociétés de transport ont cette obligation-là, et vous faites juste l'ajouter à cette obligation-là au réseau?

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, exactement.

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : Est-ce que ça va? Est-ce que vous avez réponse à vos questions, Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Oui.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on a d'autres interventions sur cet amendement qui introduit l'article 113.1? Est-ce que cet amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Du même coup, donc, l'article est adopté. Nouvel article. Alors, nous en sommes à l'article 115. M. le ministre.

M. Daoust : 114 ou 115?

Le Président (M. Reid) : Pardon. 114, excusez-moi.

M. Daoust : Malgré l'article...

Le Président (M. Reid) : Il y a un amendement aussi, il y a un amendement dans l'article 114.

M. Daoust : O.K. Alors, je vais lire 114 et l'ajout qu'on propose, parce qu'on y ajoute...

Le Président (M. Reid) : C'est ça, puis après on disposera de l'amendement d'abord, puis ensuite on...

M. Daoust : D'accord. Alors : «Malgré l'article 57, le règlement adopté par le conseil d'agglomération de la ville de Montréal en vertu de 118.82.2 de la Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations (chapitre E-20.001) continue de s'appliquer jusqu'à l'entrée en vigueur d'un règlement adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal en vertu de l'article 96.1 et de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal (chapitre C-37.01), édicté par l'article 51.»

Et on insère, après l'article 114 : «De plus, jusqu'à l'entrée en vigueur du règlement adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal, le paragraphe g du paragraphe 1 de l'article 2 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile[...] (chapitre S-11.011) doit continuer de se lire comme si la Société de l'assurance automobile [...] avait pour fonction d'exécuter tout mandat donné par entente avec la ville de Montréal.»

L'article 114 du projet de loi prévoit une disposition transitoire permettant le maintien du pouvoir de la ville de Montréal de continuer d'imposer une taxe sur l'immatriculation en vertu de 118.82.2 de la Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations, chapitre E-20.001, et ce, tant que la Communauté métropolitaine de Montréal n'exercera pas le pouvoir habilitant prévu à l'article 96.1 de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal au chapitre C-37.01 introduit par l'article 51 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons d'abord, dans un premier temps, disposer de l'amendement. Est-ce que j'ai des interventions sur cet amendement que vous avez eu et qui concerne le paragraphe? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : On a eu le début d'une explication de la part du ministre, là, mais elle est, je trouve, très, très succincte. Et, comme c'est quand même un peu un charabia, hein, on parle de l'article 57, l'article 118.82.81, le chapitre E-20.001, de l'article 96.1, du chapitre C-37, de l'article 51, après ça du paragraphe g du paragraphe l, moi, j'aimerais ça qu'on mette ça en langage... là, je comprends que ça touche la taxe d'immatriculation, mais j'aimerais ça qu'on mette ça dans un langage accessible pour qu'on sache de quoi on parle ici. Et, quand vous dites «habilitant», jusqu'à tant qu'elle soit habilitée en fonction de... je pense, dans votre lecture, tantôt... «Pouvoir habilitant prévu à l'article 96.1». Pourquoi qu'elle ne l'a pas, ce pouvoir habilitant là? Quand est-ce qu'elle va l'avoir?

Je dois vous avouer, là, que c'est un peu du charabia comme ça et que ce serait juste le fun de... je ne suis pas du tout contre le fond, là, mais juste le fun de savoir qu'est-ce qu'on vote.

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, on se rappellera qu'on a conféré... que le projet de loi confère à la CMM le pouvoir de taxer. Ça fait que, jusqu'à maintenant, c'est la ville de Montréal qui avait ce pouvoir-là. La disposition à l'article 114 introduit un régime transitoire. C'est-à-dire que, tant que la CMM n'a pas adopté le règlement, c'est le règlement de la ville de Montréal qui s'applique. C'est ce que vise le paragraphe... le premier alinéa.

Le deuxième alinéa introduit dans l'amendement, ça vise à maintenir le pouvoir de la Société de l'assurance automobile à exécuter les mandats qu'elle a déjà avec la ville de Montréal concernant justement la perception de la taxe jusqu'à ce que la CMM ait pris le règlement pour le territoire complet de la CMM, tout simplement. C'est un régime transitoire.

Mme Ouellet : Donc, la SAAQ va continuer à percevoir la taxe sur l'immatriculation pour la ville, mais après ça elle va la percevoir pour la CMM.

Mme Bacon (Nathalie) : Exactement.

Mme Ouellet : O.K.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons maintenant disposer de l'article 114 tel qu'amendé. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 114 tel qu'amendé? Est-ce que l'article 114, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous passons maintenant, pour de vrai, à l'article 115. M. le ministre.

M. Daoust : 115. La présente loi opère cession en faveur de la Société de transport de Montréal du bénéfice de toute réserve imposée en vertu de l'article 75 de la Loi sur l'expropriation (chapitre E-24) et dont l'Agence métropolitaine de transport est titulaire à la date qui précède celle fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 49

de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (on indiquera l'année et le numéro de chapitre de cette loi), eu égard au projet du prolongement de métro (ligne bleue) considéré majeur en vertu du deuxième alinéa de l'article 16 de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3) et devenu celui de cette société par l'effet de la présente loi. Aucune publicité des droits qui concernent un immeuble n'est requise au registre foncier.

La Société de transport de Montréal peut toutefois, à l'égard d'un immeuble et si elle le juge opportun, publier un avis qui fait état de la cession, fait référence au présent article et contient la désignation de l'immeuble.

Le premier alinéa de l'article 115 du projet de loi édicte une mesure transitoire concernant les avis de réserve, eu égard au projet de prolongement du métro, ligne bleue. Il transfère ces avis au bénéfice de la Société de transport de Montréal afin d'éviter le préjudice, les frais et les délais liés qu'occasionnerait la reprise de toute réserve imposée en vertu de l'article 75 de la Loi sur l'expropriation. Le premier alinéa de cet article tient lieu de publicité en faveur de la Société de transport de Montréal, des réserves existantes imposées contre des immeubles.

Le deuxième alinéa de cet article prévoit un formalisme allégé, advenant que la Société de transport de Montréal juge opportun de publier ses droits au Registre foncier afin de faire état de la cession en sa faveur.

• *(15 h 50)* •

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions, Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Oui. Je suis surprise, M. le Président, que cette cession-là ne s'opère pas en faveur de l'autorité. Parce que je croyais que, dans l'organisation qu'on avait faite, dans le fond, l'ensemble des revenus revenaient à l'autorité, que, oui, la construction... l'opération de la construction reviendrait à la STM, mais que les revenus revenaient à l'autorité puis que c'est l'autorité qui voyait. Et là, lorsqu'on parle, là, de réserves imposées en vertu de l'article 75 de la Loi sur l'expropriation, bien, ces réserves-là peuvent aussi générer des revenus éventuellement. D'ailleurs, je crois que c'est comme ça que la Caisse de dépôt et placement souhaite réaliser sa rentabilité. Parce que je ne vois pas comment, sinon, il réussit à rentabiliser un projet aussi important de transport collectif. Donc, elle va réaliser ses revenus beaucoup sur la valeur ajoutée à partir de réserves.

Donc, je suis très, très surprise que la réserve n'aille pas à l'organisme qui fait la gestion des revenus et la répartition des revenus. Je ne comprends vraiment pas, là, cet article-là.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre? Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, en vertu de la Loi sur l'expropriation, le bénéfice des réserves, qu'il s'agisse de la propriété de la réserve, des revenus de la réserve, tout ce qui concerne la réserve est toujours en faveur de celui pour qui on exproprie. Donc, dans le nouveau régime, le maître d'oeuvre, le maître d'ouvrage des projets de métro est la Société de transport de Montréal. Donc, les bénéfices de la réserve ne vont pas à l'autorité, mais bel et bien à la Société de transport de Montréal.

Le Président (M. Reid) : Merci. Avez-vous d'autres questions, Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Bien, oui. C'est parce que j'aimerais comprendre d'où cette interprétation-là vient, là. Parce que celui qui en bénéficie, ça peut être aussi l'autorité, en fonction des revenus. Parce que l'autorité a offert toute la planification. Et, si ce projet-là... Là, le projet est déjà avancé, mais, si dans le futur ce genre de projet là devait se réaliser, ce serait à la décision de l'autorité et non pas à la décision de la STM. Et je ne comprends pas comment vous êtes capables de faire une distinction aussi tranchée entre les bénéficiaires pour nous affirmer ici de façon si catégorique que c'est exactement... ça ne peut pas aller ailleurs qu'à la STM. J'aimerais savoir en vertu de quoi les revenus ne pourraient pas aller à l'autorité.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : ...M. le Président. Dans l'ancien régime, l'Agence métropolitaine de transport planifiait le prolongement de métro, réalisait les prolongements et, une fois réalisés, elle les transférait à la STM. Donc, l'AMT avait propriété du prolongement de métro pendant un certain temps. C'est ce qui a été fait pour le métro de Laval. Dans le nouveau régime, l'approche est différente. Donc, l'autorité planifie, elle prend la décision de prolonger avec l'accord du gouvernement, mais la réalisation du prolongement se fait par la STM. Donc, la STM va être propriétaire des équipements dès qu'ils seront mis en place. Il n'y aura pas de transfert ultérieurement, comme c'était le cas dans le passé.

Et les bénéfices de la réserve sont des coûts moindres, dû à une non-spéculation qui est causée par la réserve. S'il n'y a pas de réserve, il peut y avoir spéculation sur les biens immobiliers ou les terrains qui sont dans l'axe du projet qui est construit. Donc, le bénéfice, ce n'est pas une somme d'argent qui est créée, c'est un coût qui est évité au moment de l'expropriation. Donc, ce sont les différences qu'on a entre l'ancien régime et le nouveau régime.

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

Mme Ouellet : O.K. Vous allez m'expliquer la réserve, parce que, moi, ce que j'ai compris, c'est qu'il y avait une volonté... Puis je croyais que ça se faisait par des réserves liées à la Loi de l'expropriation. Je comprends qu'historiquement c'est comme ça qu'on l'a travaillé. C'est qu'on met une réserve pour ne pas qu'il y ait une augmentation de coûts, mais je

croyais que ça pouvait aussi servir... Puis là j'aimerais ça me faire expliquer c'est quoi, la différence par rapport à ce qui est prévu dans le projet de la caisse, où, dans ce projet-là, ce n'est pas juste un... pas un coût moindre, ça sert aussi à avoir une valeur ajoutée pour financer le projet puis pour rentabiliser le projet. Donc, pourquoi, dans ce cas-ci, ça ne serait pas possible que ces réserves-là servent également à la rentabilité du projet par... je ne sais pas comment qu'on l'appelait, là, la capture de la valeur, là — je me rappelle, il y avait un vocabulaire qui avait été développé, là — capture de la valeur foncière? Et je comprends qu'historiquement on ne l'a pas tellement utilisée, mais je crois que c'est en train de changer actuellement. Et moi, j'aimerais comprendre, s'il y a une possibilité de capture de la valeur, à ce moment-là, comment... entre l'autorité et la STM, si les revenus viennent à l'autorité et ne viennent pas... viennent à la STM et ne viennent pas à l'autorité, comment, entre les deux, ils vont s'organiser sur ces revenus-là qui vont rentrer, là.

M. Daoust : Ma compréhension — et corrigez-moi si je me trompe — c'est une épargne. Ça nous coûte moins cher pour le projet. Ce n'est pas un trésor de guerre, là, qu'on se réserve. Corrigez-moi si je me trompe.

Mme Ouellet : Est-ce que vous pouvez me confirmer qu'il n'y a aucune possibilité, dans ces réserves-là, qu'il y ait une capture de valeur, là, comme ce qui est prévu dans d'autres projets, pour améliorer la rentabilité?

M. Sauvé (Sylvain) : Pour ce qui est de la captation de la plus-value foncière, il y a un article, là, qui est dans la Loi sur le ministère des Transports, qui a été modifié — là, je ne l'ai pas retrouvé, mais ma collègue l'a sûrement en tête — qui permettait...

Une voix : 11.1.1.

M. Sauvé (Sylvain) : Non. 11.1.1, mais, dans notre loi, c'est lequel?

Une voix : ...

M. Sauvé (Sylvain) : C'est 11.1.1 de la Loi sur le ministère des Transports, où la Caisse de dépôt... les modalités d'expropriation font en sorte que la Caisse de dépôt... si on doit exproprier pour qu'elle réalise ses projets, l'expropriation se fait à la valeur au moment de l'annonce du projet et non au moment ultérieur de l'expropriation.

Donc, il y a des dispositions qui ont été apportées dans le projet de loi n° 76 pour faire en sorte que ces dispositions-là puissent s'appliquer à d'autres projets, des projets de société de transport, tant à Montréal qu'à Québec. Donc, ce mécanisme de captation de la plus-value foncière, il est déjà adopté dans notre projet de loi, mais je n'ai pas l'article en tête, là, de notre projet de loi. Peut-être que Me Bacon pourrait nous le pointer.

M. Daoust : En fait, c'est qu'il n'y a pas de revenu qui émane de ça.

Mme Ouellet : Mais vous me dites que, pour les réserves qui ont été faites pour la ligne bleue, il n'y a aucune possibilité de captation de la valeur foncière?

M. Sauvé (Sylvain) : Ce que je dis, c'est que, lorsqu'on prend une réserve, c'est pour éviter qu'il y ait des modifications, par exemple aux immeubles, pour en faire augmenter la valeur et obtenir un meilleur prix au moment de l'expropriation. Donc, la réserve fait en sorte qu'on évite des situations comme celle-là.

Pour ce qui est des mécanismes de captation de la plus-value foncière qui pourrait survenir, comme il a été fait dans le projet de loi n° 38 pour la Caisse de dépôt l'an passé, il y a une disposition dans notre projet de loi qui permet aux sociétés de transport, à l'autorité de bénéficier des mêmes mesures qui avaient été apportées dans le projet de loi n° 38 pour la Caisse de dépôt. Donc, on a reproduit de telles mesures dans le projet de loi n° 76 pour les expropriations qui seraient faites au bénéfice des sociétés de transport ou au bénéfice de l'autorité.

Mme Ouellet : Je comprends que ça, c'est pour le futur, ce qu'on a mis dans le projet de loi, mais là on gère la transition. Et là il y a des réserves qui ont été faites pour la ligne bleue, qui était un projet déjà commencé, puis malheureusement retardé encore, je pense que c'est important de le redire. On finance puis on pousse sur l'accélérateur pour l'ouest, puis on pèse sur la pédale de frein pour l'est. Ça, c'est un peu triste, puis on aura l'occasion d'y revenir.

Mais ce que je veux comprendre dans cet article-là... Parce que la ligne bleue, ce sera l'objet d'autres débats, mais ce que je veux comprendre dans cet article-là, c'est que... Là, on a fait de la réserve, donc la réserve foncière, et, vous me corrigerez, j'ai l'impression que ça s'assimile à un processus aussi de captation foncière, mais ça s'est fait dans le passé, où on avait des pratiques différentes. Et, si vous me confirmez que cette réserve-là ne peut en aucun cas se transformer en captation de la valeur foncière... Parce que, même si ça a été fait pour un motif, des fois ça peut se transférer à d'autres motifs avec l'évolution des projets qui se font actuellement. Si vous me dites que dans aucun cas ça ne peut se transformer en captation de la valeur foncière, c'est une chose. Si vous me dites que, oui, ça pourrait se transformer en captation de la valeur foncière, ce qui pourrait ne pas être une mauvaise chose parce que ça permettrait de rentabiliser le projet de la ligne bleue, je voudrais que vous m'expliquiez comment ça fonctionne entre la STM et l'autorité pour ces revenus-là. Parce que, jusqu'à date, ce que moi, j'ai compris de ce projet de loi là, c'est que tous les revenus rentraient à l'autorité et ensuite étaient descendus vers les différentes sociétés de transport. Il n'y a pas de revenu autonome de la part des sociétés de transport, là.

M. Daoust : Bien, en fait, M. le Président, c'est que, la réserve, ce qu'elle fait, c'est qu'elle empêche justement de mettre la plus-value dans le terrain, elle empêche de faire une amélioration, qui ferait en sorte que la personne, ou la personne morale, ou l'individu qui a ce bien foncier là ne spécule pas de façon positive pour faire en sorte qu'au moment où l'expropriation se produit ça vaudrait beaucoup plus cher. Alors, ce que ça fait, c'est que ça maintient les prix où ils sont.

En fait, normalement, quand on prend une réserve, la personne a le droit de faire l'entretien normal de l'immeuble, par exemple, qui est visé mais ne peut pas l'améliorer, ne peut pas le construire, ne peut pas l'agrandir, de sorte que ce que ça fait, c'est que ça maintient le coût de la propriété sur laquelle il y a une réserve au prix où c'était la veille de la déclaration de ce qui pourrait produire une plus-value. Alors, ce qu'on fait, c'est qu'on épargne... on ne génère pas un revenu de ça, mais on s'empêche une dépense qui serait exagérée. C'est dans ce sens-là que ça se fait. C'est pour ça que cette réserve foncière là, elle ne génère par un revenu, elle empêche une dépense, elle va faire en sorte que le projet n'aura pas des dépassements indus par spéculation.

• *(16 heures)* •

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

Mme Ouellet : Donc, vous confirmez qu'il n'y a, dans ces réserves-là, aucune captation de la plus-value foncière qui est prévue pour le projet de la ligne bleue.

M. Daoust : À moins que vous me disiez le contraire, mais, à chaque fois qu'on fait une réserve, c'est dans le contexte de maintien, peut-être, des immeubles qu'il y a là, parce que ça se peut que ça ne soit pas exproprié. Vous savez, on prend une réserve, habituellement, un peu plus large que le besoin, mais, encore une fois, c'est pour empêcher la spéculation à la hausse, pour faire en sorte qu'au moment de l'expropriation on ne s'est pas bâti un monstre parce qu'il savait que la ligne bleue était pour passer là.

Mme Ouellet : Je comprends qu'en général c'est ça, mais là on est vraiment sur, spécifiquement, la ligne bleue. Je voudrais juste que vous me confirmiez qu'il n'y a aucune réserve qui pourrait être l'objet d'une captation de la plus-value de la valeur foncière dans les réserves qui ont été faites pour la ligne bleue. Parce que vous comprenez que, là, on parle de choses dont je n'ai pas la liste de quelles sont les réserves qui ont été faites, comment il est prévu que ces réserves-là soient utilisées. Je comprends que la base, c'est ça, mais je comprends aussi que les réserves, dans d'autres cas, peuvent être utilisées comme captation pour la plus-value de la valeur foncière. Je veux juste que vous m'assuriez... Parce qu'en faisant la réserve, après ça, ça serait la Caisse de dépôt dans le cas de l'autre projet, ça serait le cas de la STM, à partir de cette réserve-là, il peut y avoir une entente avec les propriétaires que l'augmentation de la valeur foncière des immeubles ou des terrains qui sont touchés est partagée, étant donné l'infrastructure nouvelle qui fait augmenter la valeur foncière. Donc, même si c'est une réserve puis qu'initialement ça servait à ça, cette réserve-là peut aussi servir à la captation de la plus-value de la valeur foncière, et donc, dans une situation comme celle-là... ce qui pourrait être une bonne idée, je vous dis, là, ce qui pourrait être une bonne idée. La Caisse de dépôt voit ça pour l'ouest, je ne vois pas pourquoi qu'on n'utiliserait pas ces mêmes mécanismes là pour financer du transport collectif vers l'est.

Je voudrais juste savoir : Est-ce que, dans ces réserves-là, il y a la captation de plus-value foncière qui pourrait être prévisible? Même si elle n'est pas prévue maintenant, est-ce qu'il pourrait y en avoir dans le futur? Et, s'il y en a, comment les revenus vont être partagés, étant donné qu'on les attribue tous à la STM et non pas à l'autorité? Puis on peut décider qu'on les attribue à la STM. Moi, je veux juste que vous m'expliquiez comment vous avez réfléchi le mécanisme, étant donné que, dans ce que nous avons prévu, les revenus montent tous à l'autorité.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre.

M. Daoust : Bon, après vérification avec ma sous-ministre, effectivement, il n'y a pas de revenus qui vont être générés de ça, il n'y aura pas de captation de cette plus-value-là qui pourrait aller à un des partis. Alors, dans ce cas spécifique là, il n'y a pas de prévision de captation de plus-value foncière.

Mme Ouellet : Mais on peut-u demander pourquoi?

M. Daoust : Bien, c'est que les réserves qui ont été prises... le projet est bâti comme ça à ce point-ci, puis je pense que ça a été le cas aussi dans le passé, là. Alors, on suit un peu le modèle de développement historique. Mais ce que je vous disais simplement, c'est qu'on veut empêcher une hausse des coûts et non... on ne veut pas provoquer un profit.

Mme Ouellet : Je comprends, mais je suis surprise de vous entendre dire ça aujourd'hui pour la ligne bleue. Puis je comprends que les réserves ont été prises dans cette perspective-là, mais la ligne bleue, elle n'est toujours pas construite, elle va générer une augmentation de la valeur foncière. Et pourquoi, dans ce cas-là, vous refusez d'utiliser l'augmentation de la valeur foncière pour rentabiliser le projet, alors que c'est exactement ça qui est visé par la Caisse de dépôt pour rentabiliser le REM? Pourquoi, dans ce cas-ci, ce n'est pas pertinent d'utiliser l'augmentation de la valeur foncière pour financer la ligne bleue?

M. Daoust : Je demanderais à M. Sauvé de donner peut-être de façon plus précise, là, l'intention dans un cas comme celui-ci.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, M. le Président, tantôt, je référais à une modification de la loi qui avait été faite précédemment, qui permettait de donner aux sociétés de transport, partout à travers le Québec, les mêmes bénéfices dont jouira la Caisse de dépôt et placement, c'est l'article 65 qui modifie la Loi sur le ministère des Transports, donc qui modifie l'article 11.1, comme ma collègue avait mentionné tantôt. Donc, dans le futur, les projets de prolongement de métro pourront bénéficier de cette modification législative qui est apportée ici.

Les réserves qui ont été prises pour la ligne bleue ont été faites sous le régime actuel. Le nouveau régime va permettre d'aller capter une partie de la plus-value foncière si un terrain, au moment de l'annonce d'un prolongement de métro, voit sa valeur augmenter de façon significative. Donc, l'expropriation va se faire à la valeur au moment de l'annonce et non à la valeur six mois après ou un an après, au moment de l'expropriation.

Et ça, c'est le nouveau régime qu'on est en train de mettre en place par l'adoption du projet de loi n° 76 et notamment son article 65. Mais le régime actuel, c'est le régime qui fait en sorte qu'on prend des réserves, qu'on empêche tout développement sur les terrains qui sont visés par un projet, parce que des développements, des constructions, des améliorations pourraient amener une augmentation importante de la valeur et du coût d'expropriation. Donc, c'est ce que font les réserves. Mais, dans l'avenir, on aura une disposition supplémentaire, l'article 65, qui permettra d'aller chercher une partie de la plus-value qui sera générée par l'annonce elle-même de la réalisation du projet.

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

Mme Ouellet : Et donc, là, vous me dites que, pour tout ce qui a été pris comme réserve pour la ligne bleue, il serait impossible de pouvoir aller faire une capture de la captation de la plus-value de la valeur foncière parce qu'on a pris des réserves, donc on a maintenu la valeur à ce niveau-là. On sait très bien qu'avec les infrastructures la valeur va augmenter, puis il serait impossible d'aller faire une captation de cette valeur ajoutée là parce que les réserves ont été prises à une autre époque? C'est-u ce que je comprends?

M. Sauvé (Sylvain) : Mais la captation dont vous faites état ou l'augmentation de la valeur foncière dont vous faites état, c'est une augmentation de la valeur lorsqu'on construit le métro et qu'on développe les quartiers autour de la station de métro. Ça, c'est une génération de valeur foncière qui peut être importante mais qui est due à des actions que les promoteurs immobiliers peuvent faire sur des terrains qu'ils possèdent déjà autour des équipements. Ce dont on parle ici, c'est les terrains qui sont dans l'axe d'un métro, dans l'axe d'un éventuel réseau express... réseau électrique métropolitain ou, dans d'autres cas, dans l'axe d'un train de banlieue, par exemple. Donc, on ne parle pas tout à fait de la même chose.

Donc, les mécanismes, dans l'avenir, qui pourraient être utilisés pour aller capter la plus-value foncière autour d'une station de métro, ce sont des mécanismes qui n'existent pas actuellement. Si on voulait capter de la plus-value foncière dans un rayon de 1 kilomètre autour d'une station de métro, il faudrait modifier d'autres lois pour que ça puisse se faire.

Mme Ouellet : O.K. Donc, ce que vous me dites, c'est que ces réserves-là, c'est des réserves qui étaient prises le long du trajet, donc qui risquent d'être, des fois, même de l'expropriation, puisque le trajet va passer là. Et la captation de la valeur foncière ajoutée suite à l'infrastructure, ça pourrait quand même être fait, parce que, là, la ligne bleue, elle n'est toujours pas construite, là, puis ça pourrait donc être fait aussi dans ces quartiers-là pour financer la ligne bleue, ou ce n'est plus possible?

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, de facto, lorsqu'on construit une ligne de métro avec plusieurs stations, les propriétés foncières autour vont prendre de la valeur, mais la municipalité va en bénéficier de façon générale. Il n'y a rien qui oblige, actuellement, les municipalités à prendre ces revenus supplémentaires dus uniquement à la présence du projet, à les affecter au financement d'une partie des dépenses du projet. Mais, de facto, une ville comme Montréal qui verrait un projet comme la ligne bleue se réaliser verrait ses recettes foncières générales augmenter. Mais il n'y a pas de mécanismes qui font en sorte que ces recettes supplémentaires, sur le plan de la fiscalité foncière, devraient aller au financement de la STM ou de l'autorité. Il n'y a rien dans les lois qui permet d'assurer un financement comme celui-là des projets. Si on voulait le faire, il faudrait apporter des modifications législatives à d'autres lois du domaine municipal.

Mme Ouellet : Juste que je comprenne, quand vous dites qu'on a fait des articles où on a permis à la Caisse de dépôt d'aller chercher captation de la plus-value de la valeur foncière, elle, elle va pouvoir le faire dans ses projets ou elle ne pourra pas le faire? Je ne comprends pas, là.

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, il faut référer à l'article 11.1.1 de la Loi sur le ministère des Transports. Je peux aller vous porter ma copie si vous voulez.

Mme Ouellet : Ce n'est pas tant sur le libellé, c'est vraiment au niveau du concept.

• *(16 h 10)* •

Mme Bacon (Nathalie) : Actuellement, la caisse peut le faire, avec l'article 11.1.1 qui a été introduit avec le projet de loi n° 38. Ça fait qu'on a modifié les pouvoirs de la caisse.

Mme Ouellet : C'est-u juste la caisse qui peut le faire ou vous m'avez dit que, maintenant, on pouvait le faire faire aussi? L'autorité va-tu pouvoir le faire également? Parce que, sinon, franchement, vous dire, on va avoir

deux organismes qui vont faire du transport collectif avec pas pantoute les mêmes outils, là. Moi, j'essaie de comprendre. Est-ce que les outils prévus par la caisse vont être aussi des outils disponibles pour le transport collectif... je ne sais plus comment l'appeler, là, je ne sais pas si on est en train de créer deux classes de transport collectif, là, mais, en tout cas, vers le transport collectif dont on discute actuellement, là?

Mme Bacon (Nathalie) : Tel que M. Sauvé l'a précisé tantôt, avec l'article 65 du projet de loi on est venu modifier l'article 11.1 de la Loi sur le ministère des Transports, et 11.1.1 s'applique à 11.1, et 11.1 s'applique à l'autorité, au réseau et à toutes les sociétés de transport. Donc, c'est un régime égalitaire pour tous.

Mme Ouellet : Donc, je reviens, si ça s'applique maintenant à l'autorité puis aux sociétés, ça veut dire que, pour la ligne bleue, il pourrait y avoir — parce que, là, elle n'est toujours pas construite — en vertu de ces articles-là, une captation de la plus-value de la valeur foncière.

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, ça, c'est pour les terrains dans l'axe, ce n'est pas pour 1 kilomètre autour de la station. Parce que, lorsqu'on parle d'augmentation de la valeur foncière et de captation de la...

Mme Ouellet : Mais la caisse, qu'est-ce qu'elle va faire, là? Elle va-tu capter sur l'axe ou elle va capter autour de l'axe? C'est parce que je veux juste m'assurer qu'on a la même chose des deux côtés, là. Si vous me dites que la caisse, elle capture sur l'axe, ça veut dire que, sur l'axe, les réserves qu'on a ici qui sont sur l'axe du métro, bien, il pourrait y avoir aussi capture de la plus-value de la valeur foncière si la caisse fait ça. J'essaie juste de m'assurer qu'on a le même régime des deux côtés, là.

M. Daoust : Les réserves qui doivent être prises dans des cas comme ça sont prises par le ministère des Transports, que ça soit pour la caisse ou que ça soit pour le métro de Montréal, et nous, on les prend sur le tracé. Si la caisse veut spéculer autrement sur des terrains qui sont adjacents à ça sachant qu'elle va les développer, c'est sa décision. Mais le gouvernement, lui, il n'est pas un bras spéculatif en immobilier. C'est de la spéculation immobilière qui est son métier, ils ont des spécialistes pour faire ça. Mais le gouvernement, quand il prend des réserves... Puis on ne prend pas des réserves foncières plus larges, imaginons, par exemple, dans les 300 mètres de chaque côté parce qu'il va y avoir spéculation. La caisse peut décider de le faire, c'est son métier, mais ce n'est pas le métier du gouvernement. Nous, ce qu'on prend, les réserves, c'est sur le tracé, c'est sur le trajet et c'est pour ça qu'on dit que, quand on aura à faire le projet, bien, il n'y aura pas eu une plus-value d'installée dans la ligne directe où on va travailler qui va faire qu'il va y avoir d'énormes dépassements de coûts. Mais, tant les réserves pour la caisse que les nôtres, que celles pour la ligne bleue ou que pour toute autre ligne, ces réserves-là sont faites pas à des fins spéculatives, elles sont faites à des fins de construction et de mise en place d'une ligne de transport collectif.

Mme Ouellet : Ça fait que, si je comprends bien, la caisse va avoir... il y a une captation de la valeur foncière mais sur des terrains qui sont autres que l'axe où il y aura des réserves. Et donc vous me confirmez que, dans le cas de la caisse, les réserves qui seront faites dans l'axe du réseau, il n'y aura aucune, aucune captation de plus-value de la valeur foncière sur toutes ces réserves-là le long de l'axe, aucune.

M. Daoust : C'est-à-dire que nous, on les fait pour des fins de construction. Si eux décident de... font des aménagements qui font en sorte qu'il y a une plus-value, ça sera leur décision. Et nous, on est des promoteurs du projet, et, sur le projet, ce qu'on veut éviter, je le répète, c'est que, cette partie-là du projet qui est celle d'exproprier, il n'y a pas eu une plus-value qui s'est créée artificiellement entre le moment où on a pris la décision puis on a fait l'annonce puis le moment où on procède à l'expropriation. En fait, je répète ce que j'ai dit au début, l'idée, c'est d'avoir un coût qui soit conforme à ce qu'on a budgété puis ne pas être pris dans la spéculation. Et l'objectif, ce n'est pas de faire un profit. L'objectif, c'est d'éviter une dépense qui n'aurait pas existé s'il n'y avait pas eu de spéculation.

Mme Ouellet : Je comprends l'objectif puis je suis d'accord, mais...

M. Daoust : Et ce que je vais vous répondre aussi à ce que vous avez demandé tantôt, c'est que, non, il n'y aura pas de revenu qui va se faire à partir de ça dans ce projet-là.

Mme Ouellet : Celui-là, c'est correct, mais je veux juste m'assurer qu'on n'ait pas deux poids, deux mesures et je veux juste que vous me confirmiez que, dans les réserves qui se feront dans l'axe pour le REM — parce que je sais que ces réserves-là ne sont pas toujours, des fois, là, pile, pile, pile, là — donc, dans ces réserves-là, des réserves équivalentes à ce qu'on a pour, actuellement, la ligne bleue, il n'est pas prévu, d'aucune espèce de façon dans le futur, que la caisse puisse faire de la captation d'une plus-value de la valeur foncière dans ça, que ses seules captations de plus-value de la valeur foncière, ça va être si elle, elle décide d'acheter des terrains qui sont connexes. Je voudrais juste que vous me confirmiez qu'il n'y a aucune captation qui est prévue de la part de la Caisse de dépôt et placement dans les réserves dans l'axe de leur réseau.

M. Daoust : Je vais le vérifier, mais on comprend que ça ne fait pas partie de notre projet de loi, là, hein? Mais je vais le vérifier, puis on va revenir dans quelques minutes, le temps de vérifier. On peut procéder à un autre article, le temps qu'on trouve la réponse.

Mme Ouellet : Je pense qu'on peut continuer.

M. Daoust : Bien, oui, c'est ça.

Mme Ouellet : Et, si la réponse est qu'il n'y en a aucune, à ce moment-là c'est équivalent. Si la réponse, c'est qu'il y avait une captation qui était possible, moi, tout ce que je voudrais vous dire, c'est qu'on puisse appliquer la même chose du côté de la ligne bleue pour aider le financement de la ligne bleue. Vous me voyez venir, je pense que...

M. Daoust : Mais c'est parce que ce que vous faites actuellement, madame, c'est que vous, vous dites : Le gouvernement devrait non seulement être le promoteur, mais devrait être un spéculateur immobilier. Puis autant je vois le rôle de la caisse comme allant chercher tous ces... étant dans ce métier-là, autant je ne vois pas celui d'un gouvernement étant en train de faire ça. Puis là ça peut être une différence de vision, mais...

Mme Ouellet : Oui, mais c'est parce que d'un côté on rentabilise le projet, puis de l'autre côté on ne le rentabilise pas. Ça fait que, moi, ce n'est pas une question de métier, je veux juste une équité de traitement pour les projets.

M. Daoust : Oui, mais je vais trouver l'information, de toute façon.

Mme Ouellet : Parfait. Nous, nous avons un amendement à 115.1. Donc, je vous le lis?

Le Président (M. Reid) : Est-ce que c'est quelque chose qui touche à 115?

Mme Ouellet : Non. C'est pour ça, c'est 115.1.

Le Président (M. Reid) : D'accord.

Mme Ouellet : Ça va? Donc : Aucun employé d'une autorité organisatrice de...

Le Président (M. Reid) : Non, excusez. C'est que... Pourquoi vous dites qu'il faut adopter 115?

Mme Ouellet : On l'a suspendu.

Le Président (M. Reid) : Oui, il est suspendu, c'est ça. Mais je n'ai pas demandé... excusez-moi, mais est-ce qu'on est d'accord pour suspendre le 115? Oui, d'accord. Alors, allons-y.

Mme Ouellet : O.K. 115.1. Aucun employé d'une autorité organisatrice de transport en commun tel que défini à l'article 5, de l'Autorité régionale de transport métropolitain, du Réseau de transport métropolitain, de l'Agence métropolitaine de transport, de la Communauté métropolitaine de Montréal ou d'une municipalité dont le territoire occupe celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, ne peut être désigné membre du comité de transition prévu à l'article 6.

Le Président (M. Reid) : Alors, on va suspendre quelques instants. On va suspendre quelques instants pour faire les copies.

(Suspension de la séance à 16 h 18)

(Reprise à 16 h 24)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Alors, Mme la députée de Vachon, vous avez déposé un amendement qui introduit un article 115.1. Est-ce que vous voulez nous le présenter, s'il vous plaît?

Mme Ouellet : Oui. Donc, c'est concernant, là, le comité de transition, donc, s'assurer que... et là je ne me rappelle plus si on avait fait des amendements, parce qu'on a, là : «Composé de cinq membres, dont quatre sont désignés par le ministre et un par la Communauté métropolitaine de Montréal».

Une voix : ...

Mme Ouellet : C'est 3-2, hein, ça a changé. Il me semblait aussi. Donc, s'assurer que, dans tant le trois que le deux, ça ne soit pas des gens qui soient des gens intéressés qui soient nommés, donc... Parce que, là, on a plusieurs organisations, donc d'avoir une personne qui... un employé qui provient d'une organisation par rapport à pas d'employé qui vient des autres organisations, ça fait vraiment un déséquilibre, et donc il y a une possibilité, un petit peu, de conflit d'intérêts, je vous dirais, M. le Président. Donc, c'est dans une bonne gouvernance, une saine gestion de s'assurer, là, qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts, là, à l'intérieur du comité de transition et que les gens qui sont nommés puissent

travailler et ne soient pas en même temps au comité de transition, mais redevables à une des organisations qui est visée par la transition. Sinon, il y a vraiment un conflit d'intérêts, là, qui est présent.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur cet amendement?

Mme Ouellet : Est-ce que le ministre est d'accord avec l'amendement?

M. Daoust : Je ne suis pas d'accord avec l'amendement parce qu'on en nomme trois, le gouvernement en nomme trois, puis on va se comporter avec les bonnes règles de gouvernance. Je ne suis pas en accord avec l'amendement.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres amendements sur l'intervention? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Bien, oui. En fait, M. le Président, ce qu'on entend jusqu'à date, et moi, j'ai ce son de cloche là de plusieurs intervenants dans le milieu, c'est que, du côté de la Communauté métropolitaine de Montréal, les deux nominations seraient le D.G., M. Massimo, et également un employé de la STM qui serait nommé. Donc, vous voyez que, déjà... ce qui court comme rumeur au niveau des nominations, on voit que, déjà, il y a des gens qui sont intéressés qui seraient nommés. Donc, je pense que c'est important qu'on puisse se prémunir ici, M. le Président, s'assurer que le comité de transition puisse agir en toute neutralité pour le bien commun, pour le transport collectif de Montréal, et non pas juste en fonction de Montréal. Il n'y a pas juste Montréal qui est touchée par cette transition-là, il y a la Rive-Sud, il y a la Rive-Nord, il y a Longueuil, il y a Laval. Et je pense qu'on est capables d'avoir des gens qui sont indépendants et qui sont compétents. Et de toute façon on sait que les décisions de l'autorité doivent ensuite être entérinées par la Communauté métropolitaine de Montréal. Ça fait qu'elle a déjà son mot à dire dans l'ensemble du processus, on a prévu sa place. Mais là il faut s'assurer qu'il y ait une équité de traitement, et moi, je pense que ce serait important, là, qu'on puisse adopter cet article-là, là.

Ce n'est pas Montréal puis le maire de Montréal, là, qui gèrent le transport en commun dans l'ensemble de la région métropolitaine, c'est vraiment une vision globale pour l'ensemble des citoyens. Donc, je pense que ce serait important qu'on puisse adopter ce genre d'amendement là. On l'a déjà fait, et c'est ça qui me surprend, M. le Président, on l'a déjà fait lorsqu'on disait... puis on l'a déjà fait du côté de l'autorité pour, justement, s'assurer qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts, que les gens sur le conseil d'administration ne puissent pas être en plus dans les différentes organisations qui sont visées. Donc, c'est de répliquer exactement la même chose que ce que nous avons déjà voté pour les structures que nous avons mises en place.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur cet amendement? Cet amendement est-il adopté?

Mme Ouellet : Adopté.

M. Daoust : Rejeté.

Le Président (M. Reid) : L'amendement est rejeté.

M. Daoust : Je voudrais revenir à 115, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, nous revenons sur l'article qui a été suspendu. J'ai le consentement? Allons-y, M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Alors, simplement pour revenir sur la notion des réserves, les réserves qui ont été prises pour les frais de transport, elles pourraient éventuellement... par exemple une station de métro, imaginons une station de métro qui est construite, on pourrait décider de faire un édifice à étages au-dessus, ce qui ne serait pas incompatible — on a vu, par exemple, la station de métro à Longueuil, il y a des commerces qui sont afférents à ça — et ce sera, à ce moment-là, aux municipalités ou ce sera à l'autorité, à ce moment-là, d'aller chercher cette plus-value-là. Mais, nous, ce que nous faisons actuellement, ce que prévoit la loi, c'est simplement le transfert des réserves qui ont été prises par le gouvernement pour les projets qui sont transférés dans le cadre. C'est une disposition qui est transitoire pour permettre de le passer d'un à l'autre, et ça ne change pas le fait de la plus-value qui pourrait exister dans ça.

En ce qui concerne le projet de la caisse, puis je ne veux pas en discuter longtemps parce que ce n'est pas le propos du projet de loi, la caisse, les réserves qui sont prises, vit la même chose et elle a son bras immobilier, elle, où elle peut aller plus large, parce que, là où passe cette voie-là, bien, il peut y avoir, par exemple, un intérêt à faire l'acquisition, imaginons pour les fins de la discussion, d'un centre commercial. Mais, dans le cas, là, c'est une disposition transitoire où on transfère, justement, ces réserves-là. Et, s'il y a une plus-value à aller chercher sur la ligne même, bien, à ce moment-là... ou en revendant des terrains, on sait que c'est souterrain, ou en revendant des terrains, à ce moment-là, ça sera aux autorités compétentes à le prendre, comme ça aura été pris dans le passé. Mais, dans le moment, on ne veut que transférer les réserves, c'est tout.

• *(16 h 30)* •

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 115? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, je comprends que, comparativement à précédemment, là on dit que, oui, il peut y avoir de la plus-value de valeur foncière et, oui, on peut aller faire de la captation de cette plus-value de valeur foncière là sur les réserves faites sur la ligne bleue.

Moi, je veux juste comprendre. Parce que, là, on transfère ça à la STM, et c'est l'autorité qui reçoit les revenus, normalement. Donc, comment... Parce que je souhaiterais que la STM, moi, fasse la plus grande captation d'augmentation de valeur foncière pour financer son projet, pour réduire les coûts des projets. Donc, advenant... Puis j'espère qu'il y en aura une, valeur foncière additionnelle qu'ils pourront aller chercher. Étant donné que la STM, en général, ne reçoit pas les revenus, les revenus sont à l'autorité, quelle va être la relation? Parce qu'on a tout géré, là, chaque chose des revenus, on dit ces revenus-là, ils vont où, pour qui, comment. On a fait plein d'articles, là, pour chacun de ces revenus-là, que les revenus vont à l'autorité, la taxe sur l'immatriculation, la taxe sur l'essence, etc. Donc, par quel mécanisme... ou ce qui est prévu dans la loi, le mécanisme que cette plus-value foncière là... est-ce qu'il va rester à la STM ou est-ce qu'il va être transféré à l'autorité? Puis par quel mécanisme? Est-ce qu'il ne manquerait pas un amendement à la loi pour prévoir ce mécanisme-là?

M. Daoust : En fait, ce sera un contrat qui devra être fait entre la STM et l'autorité. Ils peuvent décider de partager les revenus, ils pourront prendre la décision entre eux. Je le répète, ce que nous faisons ici, c'est de transférer ces réserves-là qui ont été prises.

Mme Ouellet : O.K. Parce que, là, je comprends que, là, on gère la transition, mais, dans votre vision où il y aurait un revenu additionnel, ce revenu-là serait en... Parce que, normalement, là, les coûts vont être prévus par l'autorité, et les budgets vont être allés chercher par l'autorité, puis l'autorité va donner le contrat à la STM de réaliser le projet, mais les budgets sont à l'autorité. Mais là la STM va faire des revenus en lien avec le même projet. Donc, dans votre vision des choses, il y aura obligatoirement un contrat qui devra s'établir entre l'autorité, la STM pour le transfert des revenus?

M. Daoust : Mais ça pourrait simplement, M. le Président, être de diminuer le coût du projet, là. Ce qu'on essaie de faire dans le moment n'est pas d'aller chercher un trésor de guerre, comme je le disais tantôt, mais plutôt de faire en sorte que les coûts soient les moins élevés possible. Alors, si on décidait, par exemple, de construire un édifice ou un promoteur immobilier disait : Moi, je suis intéressé à construire un édifice au-dessus de ta station de métro, ce qui n'est pas illogique, à ce moment-là, bien, la plus-value irait... si vous voulez, le gain réalisé en vendant... puis je l'ai déjà fait dans le passé, vendre de l'espace aérien, en vendant de l'espace aérien, irait en diminution du coût du projet, O.K.?

Mme Ouellet : O.K. C'est ça, mais ce qu'on a prévu dans la loi, c'est que tous les revenus rentrent à l'autorité, il n'y a pas de revenu qui rentre à la STM. Ça veut dire que ce revenu-là qui rentrait à la STM... Parce que c'est la STM qui est détentrice du droit, là, c'est ce que je comprends, avec l'article qu'on fait, là, on transfère le droit à la STM, pas à l'autorité, mais à la STM. Ça fait que c'est la STM qui est détentrice du droit, ça fait que c'est elle qui ferait les revenus associés à ça. Puis le projet, lui, il est autorisé par l'autorité, c'est l'autorité qui a les budgets du projet. Est-ce que vous avez prévu un vase communicant entre la STM et l'autorité?

M. Daoust : Je reviens toujours à la même chose, c'est que, dans un cas comme celui-là, ça irait en réduction des coûts. Ce qu'on fait quand on fait une réserve, on bloque le coût. Maintenant, s'il y a une plus-value à aller chercher, la plus-value doit être transférée en forme de réduction des coûts. Ça se peut qu'à l'intérieur du projet on ait des places où on a des coûts qui sont moindres que ceux qui étaient prévus.

Mme Ouellet : Ça fait que cette réduction de coûts là... Puis mettons qu'il n'y a pas aucune autre augmentation de coûts, puis mettons, là, qu'il y a un budget de 2 milliards qui est autorisé par l'autorité, elle donne un budget de 2 milliards à la STM pour réaliser ce projet-là, et mettons, j'invente des chiffres, mettons qu'il y a 50 millions en diminution de coûts puis que tout le reste arrive parfait, ça veut dire que, dans le fond, ce 50 millions là, il retournerait à l'autorité?

M. Daoust : Je pense que ce 50 millions là, il va être prévu dans le contrat, ce qui se produit, parce qu'ils font des déboursés progressifs dans ces cas-là. Et, vous savez, une des choses qu'il faut se rappeler, puis j'ai été un peu étonné quand je l'ai appris en arrivant au ministère, quand on regarde l'ensemble des projets, au cours des cinq dernières années, qui ont été réalisés et qui ont été complétés, par rapport aux coûts budgétés, on est en bas, ça a coûté moins cher que ce qui avait été budgété au moment où on a entrepris les projets. Alors, à chaque fois qu'il y a un contrat comme celui-là, il y a une prévision, ça peut être un partage entre les deux, ça peut être... ça sera une décision qui sera prise de façon ponctuelle, mais l'objectif, c'est de diminuer le coût.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 115? L'article 115 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous passons maintenant à l'article 116.

M. Daoust : Pour la première nomination de membres des conseils d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain et du Réseau de transport métropolitain, il doit être tenu compte des profils de compétence et d'expérience établis par le comité de transition en vertu de l'article 28.

L'article 116 du projet de loi prévoit une mesure transitoire pour la première nomination de membres de conseils d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain et du Réseau de transport métropolitain. Ces nominations doivent tenir compte des profils de compétence et d'expérience établis par le comité de transition en vertu de l'article 28 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 116? L'article 116 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre. L'article 117.

M. Daoust : Les membres du conseil de l'Autorité régionale de transport métropolitain doivent être nommés au plus tard à la date qui précède de quatre mois celle fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 3 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (indiquer ici l'année et le numéro de chapitre de cette loi). Toutes les sommes nécessaires, jusqu'à la date qui précède celle fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 3 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, au versement de la rémunération et au remboursement des dépenses des membres sont portées au débit du Fonds des réseaux de transport terrestre.

Le conseil de l'autorité peut prendre toute décision qui relève, à compter de la date fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 3 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, de sa compétence, à l'exception des décisions que la loi attribue au comité de transition.

Le conseil de l'autorité doit adopter la politique de financement et la soumettre pour approbation à la Communauté métropolitaine de Montréal afin que celle-ci l'approuve avant la date qui précède de deux mois celle fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 3 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. À défaut d'approbation par la communauté, la politique est soumise au ministre pour approbation.

L'article 117 du projet de loi prévoit une mesure transitoire permettant la nomination de membres du conseil d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain quatre mois avant leur entrée en fonction. Considérant le nombre de devoirs qui devront être exécutés au premier jour de fonctionnement de l'autorité et du réseau, il apparaît nécessaire de prolonger le délai de 30 jours prévu au deuxième alinéa de l'article 55 de la Loi d'interprétation au chapitre I-16.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 117? L'article 117 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre. L'article 118.

M. Daoust : Les membres du conseil du Réseau de transport métropolitain doivent être nommés au plus tard à la date qui précède de quatre mois celle fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 4 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Toutes les sommes nécessaires, jusqu'à la date qui précède celle fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 4 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, au versement de la rémunération et au remboursement des dépenses des membres sont portées au débit du Fonds des réseaux de transport terrestre.

Le conseil du réseau peut prendre toute décision qui relève, à compter de la date fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 4 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, de sa compétence, à l'exception des décisions que la loi attribue au comité de transition.

L'article 118 du projet de loi prévoit une mesure transitoire permettant la nomination des membres du conseil d'administration du Réseau de transport métropolitain quatre mois avant leur entrée en fonction. Il apparaît également nécessaire pour le réseau de prolonger le délai de 30 jours prévu au deuxième alinéa de l'article 55 de la Loi d'interprétation, chapitre I-16.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 118? L'article 118 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre. Nous en sommes à l'article 119.

M. Daoust : Le ministre peut, au plus tard le (et on indiquera la date qui suit de 60 jours celle de la sanction de la présente loi), annuler toute décision d'une autorité organisatrice de transport en commun, visée au premier ou au deuxième alinéa de l'article 27 et prise entre le (et on indiquera la date de la présentation du présent projet de loi) et le (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi), s'il juge que cette décision est contraire aux intérêts futurs de l'autorité ou du réseau, selon le cas.

L'article 119 du projet de loi prévoit une mesure transitoire permettant au ministre d'annuler toute décision prise par une autorité organisatrice de transport en commun après la date de la présentation du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 119? L'article 119 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 120.

• *(16 h 40)* •

M. Daoust : Le gouvernement peut, par un règlement pris avant la date fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 3 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, prévoir toute mesure nécessaire ou utile à l'application de la présente loi ou à la réalisation efficace de son objet.

Un règlement pris en vertu du premier alinéa n'est pas soumis à l'obligation de publication prévue à l'article 8 de la Loi sur les règlements (chapitre R-18.1) et entre en vigueur à la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec* ou à toute date ultérieure qui y est fixée. Le règlement peut également, s'il en dispose ainsi, avoir effet à compter de toute date non antérieure au (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi).

L'article 120 du projet de loi confère au gouvernement le pouvoir habilitant de prendre tout règlement pour prévoir toute mesure nécessaire à l'application du projet de loi ou à la réalisation efficace de son objet.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 120? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Pourquoi que le règlement qui serait pris pour favoriser, là, l'application de la loi ne serait pas soumis à une publication?

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Pour faciliter la mise en oeuvre plus rapide, compte tenu qu'on a des délais très courts.

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

Mme Ouellet : Je pense qu'il peut y avoir des publications plus courtes, mais, pas du tout soumises à aucune publication, je trouve ça assez spécial. Je trouve qu'il y a un grand manque de transparence. Je ne comprends pas que le règlement ne serait pas soumis à une publication en vertu de l'article 8 de la Loi sur les règlements.

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

Mme Bacon (Nathalie) : C'est une mesure qui a déjà été faite par le passé pour des mises en application rapides de nouveaux organismes. Alors, on a déjà des précédents, c'est l'orientation qui a été choisie.

Mme Ouellet : Il y a eu combien de précédents comme ça?

Mme Bacon (Nathalie) : Je n'ai pas le décompte, là, mais il y en a plusieurs.

Mme Ouellet : Bien, on va préparer un amendement.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. le ministre?

M. Daoust : En fait, M. le Président, c'est que ce n'est pas tant une question de transparence, c'est une question de délai, parce que, de toute façon, ils vont être publiés. La question, c'est : Est-ce que ça va prendre effet 45 jours plus tard? C'est simplement ça.

Mme Ouellet : Bien, c'est parce que ce 45 jours là, normalement, sert de consultation, hein, puis il y a des commentaires. Moi, je peux bien comprendre que c'est moins que 45 jours, je pense qu'il n'y a pas de problème, mais, de là à ce qu'il n'y ait aucune publication et qu'il y ait zéro consultation, vous comprenez... Je veux bien, là, aller vite, là, mais, à un moment donné, on fait des changements qui sont extrêmement importants ici. On n'a aucune idée de l'ampleur du règlement qui peut être utilisé en vertu de 120. Il n'y a aucun balisage sur la limite du règlement qui peut être utilisé et qu'est-ce que ça peut avoir comme conséquences, et là sans aucune consultation. Donc, moi, je pense que ce n'est pas raisonnable de le mettre comme ça. Je suis ouverte à un délai plus court. Je suis ouverte, mais je pense que ce n'est pas raisonnable de le mettre comme ça.

M. Daoust : Si on mettait ça à 15 jours, madame, O.K.? Alors, je vais demander qu'on rédige un amendement.

Mme Ouellet : Parfait.

M. Daoust : Ça va à tout le monde?

Le Président (M. Reid) : Oui, alors, nous allons suspendre. Avec votre autorisation, les consentements des membres, nous allons suspendre l'article 120 et nous allons procéder à l'article 121.

M. Daoust : Oui. Au point où on en est rendus, M. le Président, on est rendus aux véhicules à basse vitesse dans les articles que nous aimerions faire, et, comme on a un spécialiste ici, ce que je proposerais... Parce qu'un outil qui a assez bien fonctionné, c'est quand on a parlé des relations de travail, et ce que je proposerais, c'est qu'on prenne une pause, que mes collègues s'assoient avec ces spécialistes, posent toutes les questions, se fassent expliquer tout ce qu'ils ont à expliquer, puis après ça on verra comment on peut l'adopter, s'il y a lieu de l'adopter.

Le Président (M. Reid) : Alors, avant de vous demander le consentement, je vais juste faire l'état où nous sommes. Donc, nous venons de suspendre l'article 120. Nous avons également suspendu l'amendement qui introduisait l'article 104.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : 104.1, pardon, oui, 104.1. Et il reste finalement les articles 121 et 122 dans le projet de loi actuel, sauf les nouveaux éléments qui ont été apportés tout à l'heure.

Donc, est-ce qu'on a un consentement pour prendre une période, effectivement, de travaux hors caméra? J'ai consentement. Alors, nous allons suspendre les travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 45)

(Reprise à 17 h 2)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, nous allons disposer, dans un premier temps, de l'article 104.1. C'est un amendement qui introduisait l'article 104.1 et que nous avions suspendu. Est-ce qu'on a consentement pour reprendre l'étude de l'article 104.1? M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Enfin, il y a une question qui avait été posée. Il y a un document qui a été circulé, là. Je présume que c'est correct?

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que l'article 104.1 est... bien, cet amendement qui introduit l'article 104.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Donc, ça, c'est réglé. Nous allons maintenant revenir à l'article que nous avions suspendu avant de suspendre les travaux, qui est l'article 120. Est-ce qu'on a consentement pour reprendre l'étude de l'article 120?

Des voix : Oui.

Le Président (M. Reid) : Alors, l'article 120. M. le ministre avait annoncé un amendement. Est-ce que vous voulez présenter cet amendement?

M. Daoust : Oui. Remplacer, à l'article 120 du projet de loi, le deuxième alinéa par le suivant :

Un règlement pris en vertu du premier alinéa peut être publié avec un délai plus court que celui prévu à l'article 11 de la Loi sur les règlements (chapitre R-18.1), mais qui ne peut être inférieur à 15 jours. Ce règlement entre en vigueur à la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec* ou à toute date ultérieure qui est fixée, malgré l'article 17 de cette loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'amendement à l'article 120? Cet amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, maintenant, nous allons disposer de l'article 120 tel qu'amendé. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 120 tel qu'amendé? L'article 120, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Alors, M. le ministre, vous aviez mentionné que vous alliez introduire une série d'amendements. En fait, ce sont des nouveaux articles. Est-ce que vous voulez en faire la présentation?

M. Daoust : Oui. Alors, très simplement, M. le Président, les véhicules à basse vitesse ont une réglementation qui leur est propre actuellement et, considérant la possibilité et l'intention du gouvernement de favoriser la venue d'automobile... et la progression de l'automobile électrique au Québec pour réduire les gaz à effet de serre, pour être plus respectueux, si vous voulez, de notre environnement, considérant aussi que l'électricité est quelque chose de très important pour nous, au Québec, l'électricité propre... Alors, nous avons la possibilité de voir revenir, au Québec, la compagnie Renault, avec un véhicule électrique — hein, quand je dis «au Québec», en fait je parle en Amérique — et, à cet effet-là, bien, c'est un véhicule à basse vitesse, ce qui veut dire que c'est un véhicule qui circule à moins de 50 kilomètres-heure. Dans ce contexte-là, il y a lieu d'ajuster notre cadre réglementaire pour permettre la venue de véhicules à basse vitesse et les faire circuler sur nos routes dans un contexte bien particulier.

Dans ce contexte-là, il y a eu une rencontre qui a été tenue il y a quelques minutes entre des spécialistes du ministère dans ce type de véhicule là, avec mes collègues de l'opposition. Et je pense qu'on aimerait maintenant qu'ils fassent une présentation formelle de ce dont il s'agit, et par la suite on pourra, je pense, assez rapidement, disposer des articles de loi. Alors, si j'ai le consentement de mes collègues, on va procéder de cette façon-là.

Le Président (M. Reid) : Alors, je vais demander le consentement. Et je voudrais savoir à qui je donne la parole.

M. Daoust : Pardon?

Le Président (M. Reid) : À qui je donne la parole?

M. Daoust : Alors...

Mme Dompierre (France) : Oui.

Le Président (M. Reid) : Oui? Alors, vous allez vous présenter?

Mme Dompierre (France) : Oui, je me présente, je suis France Dompierre, directrice de la sécurité en transport au ministère.

M. Bergeron (Gaétan) : Je suis Gaétan Bergeron, directeur de l'expertise et de la sécurité des véhicules à la Société de l'assurance auto du Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, on va vous laisser faire votre présentation.

Mme Dompierre (France) : Oui. Alors, comme mentionné aux gens de l'opposition, il y a une dizaine d'articles qui viennent redonner le pouvoir de circuler aux véhicules basse vitesse au Québec.

Il y a un arrêté ministériel, qui a été pris en décembre 2013 suite à un projet pilote, qui est en vigueur depuis janvier 2014, qui interdit la circulation des véhicules à basse vitesse. Dans le contexte, comme le disait le ministre, où on veut permettre les véhicules électriques de circuler au Québec, il était nécessaire d'avoir une série d'articles qui viendraient, d'une part, définir ce qu'est un véhicule basse vitesse, quelles sont les règles particulières, quelles seraient les amendes à mettre en place s'il y a infraction aux règles qui sont prévues; et également toutes les règles de circulation, à quel endroit sur la chaussée peut circuler ce genre de véhicules basse vitesse là. Donc, on les prévoit à l'extrême droite de la chaussée, sur des routes qui permettent une circulation de 50 kilomètres-heure et moins, parce que les véhicules basse vitesse ont une capacité de circulation entre 32 kilomètres-heure et 40 kilomètres-heure. Donc, on vient définir où ils peuvent circuler.

Et les articles qui sont proposés également viennent abroger l'arrêté ministériel qui interdisait la circulation des véhicules basse vitesse. Par ailleurs, les véhicules basse vitesse qui avaient été autorisés dans le cadre du projet pilote... Il y en avait 83 autour de 2008-2013, il en reste une cinquantaine. Mon collègue ici est mieux placé que moi pour le dire. Ils ont toujours le droit de circuler. Ils avaient un droit acquis, d'une certaine façon.

Donc, ça fait un peu le tour de l'essentiel de ce qu'il y a dans ça. Gaétan?

Le Président (M. Reid) : Oui, M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan) : Merci, M. le Président. Ce qui est prévu dans le projet de loi, en plus de ce que ma consoeur vient de mentionner, c'est le pouvoir de créer un règlement qui va encadrer les normes de véhicules à basse vitesse. Ce qu'il faut savoir, c'est que les véhicules à basse vitesse, c'est une catégorie de Transports Canada qu'ils ont copiée sur une norme américaine. Habituellement, c'est des véhicules qui circulent dans des endroits fermés, qui ne côtoient pas les véhicules standards qui roulent plus vite — les plus lourds. Donc, pour maintenir la sécurité, comme les normes de sécurité d'origine de ces véhicules-là sont relativement faibles, on doit, par règlement... et c'est ce que le projet pilote nous a démontré, on doit avoir des normes supplémentaires pour augmenter la sécurité non pas nécessairement au niveau des véhicules de promenade, mais à un niveau acceptable, là, pour les usagers de la route. Donc, c'est ce que le règlement qui serait introduit par le projet de loi va venir faire, là, ultérieurement.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, merci pour votre présentation. M. le ministre, est-ce que vous voulez procéder article par article maintenant?

Mme Ouellet : Bien, peut-être...

Le Président (M. Reid) : Madame... Oui.

• *(17 h 10)* •

Mme Ouellet : ...avant de procéder article par article, on a eu une discussion, et je voulais juste que ça fasse aussi l'objet du verbatim. Donc, étant donné qu'on reçoit quand même une proposition... c'est un peu inusité, là, d'arriver avec ça dans le projet de loi n° 76, et qu'on trouve quand même intéressant, là, l'idée de pouvoir tester puis avoir des nouveaux véhicules, avec certaines normes de sécurité, électriques... Mais toutefois on n'a pas eu l'occasion — parce qu'on ne le savait pas — d'entendre, lors des auditions particulières, des intervenants intéressés par cette question-là. Je m'informais un peu, là, quels étaient les joueurs, là. C'est sûr qu'il y a la Twizy, de Renault, mais il y a aussi Nemo, il y a aussi Precicar. Donc, moi, je voudrais qu'on s'assure, d'une façon ou d'une autre...

Et ce que j'avais proposé au ministre, c'est, pendant la période... Parce que, là, beaucoup va se passer dans les règlements qui vont suivre. Il y a comme certains articles qui placent, là, la possibilité... mais ensuite beaucoup va se passer dans le règlement. Et normalement, dans les règlements, la période de prépublication... dans ce cas-ci, je pense, vous avez prévu 20 jours, qui n'est pas 45, qui est déjà beaucoup plus courte. Mais tous les commentaires qui sont faits ne sont pas publics, et on ne peut donc pas avoir accès à savoir qu'est-ce que les gens du milieu en disent. Donc, moi, ce que je vous proposerais, c'est qu'on puisse... que le ministre puisse organiser, en invitant les oppositions, les principaux intéressés, pour qu'on ait les commentaires par rapport à ce projet de règlement là, étant donné que c'est arrivé sur le tard et qu'on ne le savait pas... et peut-être, aussi, si c'était possible de nous rendre disponibles les commentaires, donc de rendre publics les commentaires qui seront faits sur ce règlement-là, étant donné qu'on n'a pas eu l'occasion de recevoir des mémoires sur le projet de loi.

Donc, moi, c'est ce que je ferais comme proposition, puis je pense qu'à ce moment-là on serait tout à fait, là, ouverts à procéder, là, d'ici 6 heures — on ne reviendra pas pour ça — d'ici 6 heures, à l'adoption des articles qui sont face à nous.

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

M. Daoust : Oui. Alors, écoutez, je reçois très positivement la proposition de ma collègue et des oppositions. Effectivement, il y aura des... comme ce n'est pas public... D'abord, vous me l'apprenez, parce que je ne suis pas familier avec ça. Mais je n'ai aucun problème, par souci de transparence, à ce qu'on participe tous ensemble à ça. C'est un événement qui est... Ce n'est pas une loi ou des règlements, vous savez, qui sont très politiques, hein, on s'entend bien sur ça. Je pense qu'on souscrit tous à la même chose puis, si on veut venir à bout d'intéresser les populations à des véhicules électriques... Le défaut, dans certains cas, est qu'ils sont relativement chers. Maintenant, dans un cas comme celui-là, ça peut intéresser des gens plus jeunes, ça peut être abordable pour des gens plus jeunes, c'est un petit véhicule qui est intéressant, je trouve que c'est une belle façon de le faire, puis on va le faire ensemble. Alors, moi, là, j'acquiesce à la demande de ma collègue, et on va procéder de cette façon-là. Je vais demander à mon ministère de s'assurer que ça se produit de cette façon-là. Je serai présent, je suis persuadé que vous le serez aussi.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Groulx, vous voulez ajouter quelque chose?

M. Surprenant : On est tout à fait en accord avec ça, M. le Président. Alors, j'appuie l'initiative de ma collègue de faire cette demande-là et puis j'apprécie le geste du ministre de l'accepter. Et puis on a bien hâte à ces consultations-là, éventuellement.

Le Président (M. Reid) : Alors, je conviens que... je conclus que, sur cette entente, là, on pourrait maintenant procéder à l'étude?

Mme Ouellet : C'est ça. Donc, je comprends qu'il y aura une rencontre à l'intérieur de cette période de 20 jours là, parce que, là, c'est très serré, et qu'on pourra aussi avoir accès, à ce moment-là, aux commentaires qui seront émis, là, lors de la période de consultation.

M. Daoust : Tout à fait.

Mme Ouellet : Parfait.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons procéder à l'étude de l'article 50.1. C'est ça?

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. le ministre.

M. Daoust : Alors : L'article 4 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) est modifié par l'insertion, après la définition de «taxi», de la suivante :

«"véhicule à basse vitesse" : un véhicule automobile d'au plus quatre places de la catégorie "véhicule à basse vitesse" définie au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., chapitre 1038) qui porte l'étiquette de conformité requise par ce règlement;».

Cette disposition définit la notion de véhicule à basse vitesse aux fins de l'application du code.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 50.1? L'article 50.1 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 50.2.

M. Daoust : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 214.0.1, du suivant :

«214.0.2. Le gouvernement peut prévoir par règlement des règles particulières auxquelles doivent satisfaire les véhicules à basse vitesse pour circuler sur les chemins publics.»

Cette disposition attribue au gouvernement le pouvoir de réglementer les règles particulières applicables aux véhicules à basse vitesse pour circuler sur les chemins publics.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 50.2? L'article 50.2 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre. L'article 50.3.

M. Daoust : L'article 282 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Le propriétaire dont le véhicule à basse vitesse n'est pas conforme aux exigences de l'une ou l'autre des dispositions réglementaires prises en vertu de l'article 214.0.2 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 $ à 200 $.»

Cette disposition détermine l'amende payable en cas de non-conformité d'un véhicule à basse vitesse aux normes réglementaires d'équipement et de sécurité qui lui sont applicables.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 50.3? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Juste pour préciser, parce que je l'ai validé hors micro, là, donc, que, cette amende-là, vous l'avez, là, donc... je veux dire, pourquoi un niveau de 100 $ à 200 $? Ça fait que juste peut-être préciser pour le verbatim.

M. Bergeron (Gaétan) : Oui. Dans le fond, on s'est inspirés de...

Le Président (M. Reid) : Oui. M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan) : On s'est inspirés, M. le Président, de ce qui est prévu pour les véhicules de promenade. Habituellement, c'est des amendes de ce niveau-là. Donc, c'est l'équivalent de ce qui est prévu pour les véhicules de promenade.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 50.3? L'article 50.3 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre. L'article 50.4.

M. Daoust : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 293.1, du suivant :

«293.2. La personne responsable de l'entretien [du] chemin public peut restreindre ou interdire sur ce chemin, par une signalisation appropriée [ou] pour des motifs de sécurité, la circulation de tout véhicule à basse vitesse. Dans le cas d'une municipalité, ce pouvoir s'exerce par règlement.

«Nul ne peut conduire un véhicule visé au premier alinéa sur un chemin public sur lequel la circulation est restreinte ou interdite.»

L'article 293.2 vient conférer le pouvoir à la personne responsable de l'entretien d'un chemin public de restreindre ou d'interdire par une signalisation la circulation des véhicules à basse vitesse sur ce chemin pour des motifs de sécurité.

Et le deuxième alinéa interdit la conduite de véhicules à basse vitesse sur un chemin sur lequel la circulation est interdite ou restreinte par la personne responsable de l'entretien de ce chemin.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 50.4? L'article 50.4 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 50.5. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 315 de ce code est modifié par l'insertion, après «contrevient», de «au deuxième alinéa de l'article 293.2 ou».

L'article 50.5 modifie l'article 315 afin de prévoir le montant de l'amende pour quiconque commet l'infraction de conduire un véhicule à basse vitesse sur un chemin public sur lequel la circulation est restreinte ou interdite par une signalisation. Cette amende est de 100 $ à 200 $.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet article 50.5? L'article 50.5 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre. L'article 50.6.

M. Daoust : L'article 325 de ce code est modifié par l'insertion, dans le deuxième alinéa et après «circulation», de «ou d'un véhicule à basse vitesse».

L'article 50.6 modifie le deuxième alinéa de l'article 325 en venant préciser l'obligation pour le conducteur d'un véhicule à basse vitesse de conduire sur la voie d'extrême droite, à moins qu'il s'apprête à tourner à gauche, à stationner ou à effectuer un arrêt sur le côté gauche.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 50.6? L'article 50.6 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Merci. L'article 50.7. M. le ministre.

M. Daoust : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 492.3, de ce qui suit :

«Section IV. Véhicules à basse vitesse.

«492.4. Nul ne peut conduire un véhicule à basse vitesse sur un chemin public dont la vitesse permise est supérieure à 50 km/h, sauf pour le traverser à une intersection munie de feux de circulation ou de panneaux d'arrêt ou à un carrefour giratoire.

«Nul ne peut également conduire un tel véhicule sur un chemin à accès limité ou sur les voies d'entrée ou de sortie d'un tel chemin.

«492.5. Le conducteur d'un véhicule à basse vitesse doit, à tout moment, maintenir allumés les phares de son véhicule, sauf si le véhicule est muni de feux de jour.

«492.6. Le conducteur d'un véhicule à basse vitesse ne peut tirer une remorque ou une semi-remorque avec son véhicule, sauf si une étiquette du fabricant apposée sur le véhicule atteste d'une capacité de remorquage et à la condition de ne pas excéder cette capacité.»

Cette disposition introduit une nouvelle section au code relative aux véhicules à basse vitesse afin d'encadrer leur circulation.

L'article 50.7 introduit l'article 492.4 qui interdit la conduite d'un véhicule à basse vitesse sur les routes dont la vitesse affichée est de plus de 50 kilomètres-heure, sauf exception.

Le deuxième alinéa de l'article 492.4 interdit la circulation de véhicules à basse vitesse sur les chemins à accès limité de même que sur leurs voies d'entrée ou de sortie.

L'article 50.7 introduit l'article 492.5 qui oblige le conducteur d'un véhicule à basse vitesse à maintenir allumés les phares de son véhicule en tout temps, sauf s'il est muni de feux de jour.

Et l'article 50.7 introduit, lui, l'article 492.6 qui interdit au conducteur de véhicule à basse vitesse de tirer une remorque ou une semi-remorque, sauf si une capacité de remorquage du véhicule est attestée par le fabricant.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. L'article 50.7, est-ce qu'on a des interventions? 50.7, il n'y a pas d'intervention. Est-ce que l'article 50.7 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre. L'article 50.8.

M. Daoust : L'article 509 de ce code est modifié par l'insertion, après «492.2», de «, 492.4 à 492.6».

Cet article rend passible d'une amende de 100 $ à 200 $ la commission d'une infraction aux articles 492.4 à 492.6, soit une contravention à l'interdiction de circuler sur des chemins dont la vitesse est supérieure à 50 kilomètres-heure, une contravention à l'obligation de maintenir les phares d'un véhicule à basse vitesse allumés, ou une contravention à l'interdiction de tirer une remorque ou une semi-remorque avec un véhicule à basse vitesse.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 50.8? L'article 50.8 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

• *(17 h 20)* •

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous avons également, ici, un projet d'amendement, M. le ministre, qui est numéroté... ici, on parle de 113.1, mais nous avons déjà un article 113.1. Alors, si vous voulez, on va faire une correction de forme pour les deux prochains articles : au lieu d'être 113.1 et 113.2, ça serait 113.01 et 113.02. La renumérotation sera faite par la suite, évidemment, là, ça ne change rien. Alors, M. le ministre, vous voulez présenter cet amendement 113.01.

M. Daoust : Alors, on ajouterait, après l'article 113 du projet de loi, ce qui suit :

Arrêté ministériel concernant l'accès aux chemins publics des véhicules à base vitesse.

113.01. L'Arrêté ministériel concernant l'accès aux chemins publics des véhicules à basse vitesse (chapitre C-24.2, r.0.2.1) est abrogé.

En raison de l'introduction au code des règlements autorisant la circulation des véhicules à basse vitesse sur les chemins publics, cet article abroge l'arrêté ministériel actuellement en vigueur.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 113.01? L'article 113.01 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, sur l'article 113.02.

M. Daoust : Alors, insérer, avant l'article 114 du projet de loi, le suivant :

113.02. Les règles prévues dans le règlement pris en vertu de l'article 214.0.2 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), édicté par l'article 50.2, ne s'appliquent pas à un véhicule à basse vitesse dont le propriétaire est inscrit au projet pilote relatif aux véhicules à basse vitesse (chapitre C-24.2, r.39.2) ayant pris fin le 13 juillet 2013, qui est immatriculé comme véhicule de promenade à circulation restreinte et muni d'une plaque portant le préfixe «C» conformément au Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers (chapitre C-24.2, r. 29). Malgré l'article 113.1, les règles prévues aux articles 13 à 16 de l'Arrêté ministériel concernant l'accès aux chemins publics des véhicules à basse vitesse (chapitre C-24.2, r.0.2.1) continuent de s'appliquer à ces véhicules.

Cette disposition fait en sorte que les véhicules à basse vitesse inscrits au projet pilote qui sont actuellement autorisés à circuler vont pouvoir continuer de le faire. Ces véhicules à basse vitesse ne sont pas visés par les règles prévues dans un règlement du gouvernement pris en vertu de l'article 214.0.2. Les règles prévues aux articles 13 à 16 de l'arrêté continuent de s'appliquer.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 113.02? L'article 113.02 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en arrivons à l'article 120.1, qui est une introduction de l'article qui va suivre l'article 120.

M. Daoust : 120.1. Le premier règlement pris en application de l'article 214.0.2 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), édicté par l'article 50.2, peut être publié avec un délai plus court que celui prévu à l'article 11 de la Loi sur les règlements, mais qui ne peut être inférieur à 20 jours. Ce règlement entre en vigueur à la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec* ou à toute date ultérieure qui y est fixée, malgré l'article 17 de cette loi.

L'article permet de faire entrer en vigueur plus rapidement la réglementation concernant les véhicules à basse vitesse tout en s'assurant que les personnes intéressées disposent d'une période minimale de 20 jours pour faire leurs commentaires.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'introduction de l'article 120.1? L'article 120.1 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Alors, je vous suggère, étant donné que l'article 122 est un article qui remplace l'article 122...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, mais, justement, c'est que je n'ai pas d'amendement sur 121, donc il faudrait adopter 121 avant d'adopter l'amendement à 122. Est-ce qu'on est d'accord pour ça?

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : Oui? Alors, M. le ministre, vous allez présenter l'article 121, s'il vous plaît.

M. Daoust : Le ministre des Transports est chargé de l'application de la présente loi.
L'article 121 de cette loi établit les responsabilités politiques et juridiques du ministre des Transports pour l'application du projet de loi lorsque ce projet de loi deviendra une loi qui sera en vigueur.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur cet article 121? L'article 121 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. le ministre, vous avez un amendement à l'article 122. En fait, c'est un remplacement.

(Consultation)

M. Daoust : Est-ce que ça a été circulé?

Le Président (M. Reid) : On l'a déjà, oui.

M. Daoust : Alors, il faudra remplacer l'article 122 du projet de loi par le suivant :
Les dispositions de la présente loi entrent en vigueur le (on indiquera la date de la sanction de la présente loi), à l'exception :
1° des articles 50.1, 50.3 à 50.8, 113.1 et 113.2, qui entreront en vigueur à la date de l'entrée en vigueur du premier règlement pris par le gouvernement en vertu de l'article 214.0.2 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), édicté par l'article 50.2
2° des articles 3, 4, 47 et 115, qui entreront en vigueur à la date fixée par le gouvernement.

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : Un autre amendement?

M. Daoust : Et on a un autre amendement aussi, là.

Le Président (M. Reid) : Est-ce un amendement qui concerne l'article 122?

M. Daoust : C'est sur le projet de loi... le titre du projet de loi. Alors, on devrait disposer de ça...

Le Président (M. Reid) : Donc, c'est après...

M. Daoust : On pourrait disposer de ça tout de suite, monsieur... ce qu'il y avait avant.

Le Président (M. Reid) : Oui, bien, on va faire l'article 122, l'amendement, en fait, qui remplace l'article 122.

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai des interventions sur 122? Alors, l'amendement à l'article 122 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Donc, on a un nouvel article 122. Alors, maintenant, nous devons adopter un certain nombre de choses pour terminer l'étude du projet de loi avant de faire les remarques préliminaires. Alors, ici, normalement, on adopte...

M. Daoust : C'est l'amendement de...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

M. Daoust : J'ai...

Le Président (M. Reid) : Oui, j'ai l'amendement aussi, mais c'est parce qu'avant d'adopter le titre du projet de loi on adopte aussi les intitulés, si je ne me trompe pas?

Une voix : Oui.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que les intitulés des parties, des chapitres et des sections du projet de loi sont adoptés?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Alors, ici, quant à l'adoption du titre du projet de loi, j'ai un amendement, ici, qui consiste à insérer... M. le ministre, présentez l'amendement, si vous voulez.

M. Daoust : En fait, l'amendement consisterait à insérer... Dans le titre du projet de loi et après «modifiant», on ajouterait «principalement» : «Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.»

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que cet amendement-là au projet de loi est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que le nouveau titre du projet de loi est adopté tel qu'amendé?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, je propose que la commission... oui, advenant le cas, mais c'est vraiment le cas, je propose que la commission recommande la renumérotation du projet de loi amendé. Est-ce que cette motion est adoptée?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Il y a beaucoup de renumérotation à faire. Je propose que la commission adopte une motion — est-ce que c'est nécessaire? — ...

Une voix : Oui.

Le Président (M. Reid) : ...d'ajustement des références. Est-ce que cette motion est adoptée?

Des voix : Adopté.

Remarques finales

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous en sommes à l'étape des remarques finales. Alors, nous avons encore... chacun peut aller 20 minutes, mais je pense qu'on peut s'en tirer à moins de ça, parce que nous avons jusqu'à 6 heures officiellement. Alors, M. le ministre, ça commence par vous.

M. Daoust : Bien, écoutez, je vais être très bref, M. le Président...

Le Président (M. Reid) : Non, pardon, excusez-moi! J'ai complètement fait l'inverse, là, ça commence par le porte-parole du deuxième groupe, M. le député de Groulx. Je suis désolé.

M. Daoust : Alors, je vais être encore plus bref.

M. Claude Surprenant

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Peut-être parce que j'ai moins parlé dernièrement que vous m'avez oublié, mais en fait c'est bien à moi de commencer.

Alors, M. le Président, donc, avant de commencer nos travaux sur le projet de loi n° 76, je crois que tous les membres de cette commission reconnaissaient la nécessité de restructurer et d'améliorer la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Une réduction et un aplanissement des structures étaient, sans contredit, nécessaires pour rendre la prise de décision aux plans stratégique et opérationnel plus performante et cohérente au profit des usagers.

Les défis sont grands en matière de transport dans la communauté... dans la communauté métropolitaine, dis-je, tant sur les plans de la mobilité, de l'aménagement du territoire, de l'environnement que de la sécurité. C'est pourquoi nous avons contribué à cette réforme en tentant de refléter dans nos amendements les attentes communiquées par les citoyens et les élus municipaux qui les représentent et en nous laissant guider par des principes d'efficacité, de cohérence, de transparence et d'imputabilité.

Je suis donc heureux que, depuis le début de l'étude détaillée, le 2 décembre dernier, certains amendements que nous avons déposés ont porté fruit, que ce soit au chapitre du transport adapté ou de la représentativité et l'imputabilité

des élus municipaux dans la prise de décision au sein du Réseau de transport métropolitain. En effet, nous avons proposé de modifier la composition du conseil d'administration du RTM pour accroître la représentativité et l'imputabilité des élus municipaux et de créer des comités au sein du RTM pour offrir une plus grande voix aux couronnes nord et sud dans le cadre de la prise de décision. Je salue d'ailleurs l'ouverture du ministre au sujet de ces propositions.

• *(17 h 30)* •

Je salue cependant moins le fait qu'il ait maintenu l'article permettant à la CMM d'imposer aux familles des banlieues de Montréal une taxe supplémentaire sur l'immatriculation de leurs véhicules. La CAQ milite en faveur de l'autonomie municipale depuis ses débuts et a d'ailleurs été le premier parti à présenter un projet de loi visant à l'accroître. Or, ce projet de loi, ce projet n° 76, accorde une latitude beaucoup trop large à la taxation, qui pourrait avoir pour effet d'alourdir indûment le fardeau fiscal des contribuables du 450, surtaxer les automobilistes pour des services qu'ils n'utilisent peu ou pas du tout. Alors, c'est donc 50 millions de plus qui pourront être pigés dans les poches de plus de 1 million de contribuables, M. le Président.

Nous aurions pu baliser les règles davantage. Nous espérons toutefois avoir été bien entendus et que les potentielles implantations de tarifs, voire ces hausses seront minces. Alors, rappelons qu'ici encore les libéraux sous-traitent une hausse de taxes dans la cour des municipalités. Cela dit, la structure actuelle de gouvernance du transport en commun a prouvé qu'elle ne répond pas aux attentes des usagers et à leurs besoins de mobilité.

Malgré les irritants qui demeurent dans le projet de loi, je reconnais être satisfait de la majorité des dispositions du texte final. Il serait maintenant de la responsabilité de tous les parlementaires de la région métropolitaine de surveiller avec attention la transition qui sera effectuée par le comité créé à cette fin et surtout d'être à l'écoute de nos concitoyens et de nos maires pour nous assurer que cette réforme atteigne réellement les objectifs visés et qu'elle permette réellement d'améliorer les services aux usagers.

Alors, avant de terminer, je tiens à remercier Mme Bacon et M. Sauvé en particulier ainsi que toute l'équipe du ministre pour avoir été patients, et très patients parfois même, pour répondre à nos questions.

Et enfin je salue l'ajout papillon à la fin, qui vient de nous être proposé, au niveau des véhicules à basse vitesse, puis je trouvais que ça tombait très bien dans un contexte où on a fait un projet de loi qui a été très long, donc à basse vitesse lui aussi. Alors, voilà. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Parfois assez vite, quand même. Alors, Mme la députée de Vachon, pour vos remarques finales.

Mme Martine Ouellet

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Donc, dans un premier temps, je voudrais saluer les gens de l'opposition. Je voudrais saluer les équipes du ministère. Je voudrais saluer les collègues aussi qui ont assisté, qui se sont un peu relayé, mais au gros de nos discussions, députés du gouvernement, et saluer plus particulièrement le ministre des Transports, qui a fait preuve de beaucoup d'ouverture dans le cadre de ce projet de loi là.

Je voudrais souligner des amendements que nous avons apportés, et je crois que nous avons fait un excellent travail d'amélioration. Souvent, M. le Président, les gens ont l'impression, surtout à cause de la période de questions, que nos travaux ici, à l'Assemblée nationale, se résument à de la confrontation, et je pense qu'on démontre par les travaux de cette commission-là qu'il est tout à fait possible de travailler en collaboration pour l'amélioration d'un projet de loi. Et je pense que, dans l'étude détaillée de ce projet de loi là, par l'ensemble des questions et des amendements qui ont été déposés de part et d'autre, nous avons amélioré grandement le projet de loi initial qui avait été déposé. Et ce n'est pas la première fois que je fais des travaux comme ça, en commission parlementaire, où il y a plusieurs amendements, puis je pense que c'est précieux de pouvoir travailler dans cette atmosphère-là, et je veux remercier le ministre des Transports pour l'atmosphère de collaboration qu'il a mise en place tout au long des travaux en sa présence.

Donc, dans les amendements, puis j'aurai l'occasion d'y revenir plus détaillé, là, lors des prises en considération et lors de l'adoption de principe, mais un amendement important qui était demandé par l'ensemble de la communauté étudiante est celui sur le tarif étudiant, qu'il n'y ait pas, M. le Président, de discrimination sur l'âge des étudiants. Un étudiant reste un étudiant, et, quand les gens décident de retourner aux études à temps plein, bien, ils n'ont pas de revenus, et donc de pouvoir avoir accès au tarif étudiant, c'est une bonne chose. Et je pense que c'est bien que, par cet amendement-là, nous favorisions, modestement mais tout de même favorisions l'étude des gens puis que les gens retournent aux études. Je pense que d'avoir une main-d'oeuvre qui est qualifiée puis qui continue à se qualifier, c'est tout un avantage pour le Québec. Donc, plus de discrimination du côté des tarifs étudiants.

Du côté des couronnes, on a fait beaucoup de travail pour que... parce que, comme le projet de loi visait à abolir tous les CIT, les CIT où les élus avaient directement des décisions de proximité avec leur population, ce qu'avait un peu défait le projet de loi, nous avons travaillé très fort pour pouvoir donner, là, plus de pouvoirs, plus de proximité aux élus. Nous aurions souhaité avoir, du côté du réseau, un territoire pour la couronne nord, un territoire pour la couronne sud pour, à ce moment-là, avoir un traitement équitable par rapport à Longueuil, Laval et Montréal.

Nous avons travaillé très fort, mais il y a quand même eu l'ouverture de la part du ministre pour créer deux comités à l'intérieur du réseau, ce n'est pas parfait, mais c'est mieux que le projet initial, donc qui permettront aux élus de la couronne nord et de la couronne sud de pouvoir, là, faire valoir mieux leurs points de vue. Et nous avons aussi pu prévoir des amendements qui font en sorte que les élus de la couronne sud pourront décider de la répartition du financement pour la couronne sud et que les élus de la couronne nord pourront décider de la répartition du financement pour la couronne nord.

Et nous avons aussi prévu des amendements sur la question des offres de services pour les secteurs, lorsque nous avons dessiné... en fait, lorsque le projet de loi dessinait ce que serait le territoire du réseau, donc certaines parties de CIT qui étaient mises à l'écart, donc qui risquaient de perdre des services. Donc, nous avons prévu des amendements dans le projet de loi pour qu'il y ait une obligation d'offre de services à ces territoires-là et nous avons même prévu que les territoires puissent conserver, s'ils le souhaitent, et décider eux-mêmes la répartition du financement, comme ça se faisait précédemment au projet de loi. Aussi des amendements concernant le transport adapté, donc de le rendre plus visible, même s'il était prévu dans le projet de loi, de le rendre plus visible, et d'avoir des amendements supplémentaires pour être sûrs que cette question-là était bien répondue.

Finalement, effectivement, le papillon. Donc, je pense que, du côté des oppositions, nous avons aussi fait preuve d'ouverture et de collaboration, parce qu'en principe, s'il n'y avait pas d'ouverture, ce genre de papillon là n'est pas recevable dans ce projet de loi là. Mais, comme toute commission est souveraine, s'il y a une bonne entente, comme c'est le cas aujourd'hui, nous pouvons donc accepter des amendements qui visent d'autres objets que nous trouvions intéressants.

Et, avec l'ouverture du ministre, qui a accepté notre proposition de faire un comité de consultation concernant la partie des règlements... parce que c'est plus là que va se jouer le détail de ce qui a été adopté. Et ce que je comprends, c'est que c'est pour les véhicules électriques basse vitesse, et j'ai révisé vite, vite, le mot «électrique» n'est pas dans le projet de loi. Donc, je fais juste la suggestion qu'il soit dans les règlements, donc pour s'assurer que ce soient bien des véhicules électriques basse vitesse. J'ai lu vite, vite, là, mais, quand j'ai vu la définition de «basse vitesse», je n'ai pas vu le mot «électrique». Donc, je crois que, dans la description, la définition que vous donnerez dans les règlements, il devrait s'y retrouver.

Donc, un comité qui sera convoqué par le ministre, auquel les oppositions pourront participer et auquel nous pourrons partager la liste des invitations. Nous pourrons faire des suggestions pour la liste des invitations.

Et aussi l'acceptation de la part du ministre de rendre disponibles les commentaires qui seront faits lors de cette période de 20 jours là sur les règlements. Et pourquoi nous avons fait cette demande-là, M. le Président? C'est que, normalement, si nous avions su au départ du projet de loi qu'il y avait ces dispositions-là, nous aurions invité en consultations particulières les intervenants intéressés par ces dispositions. Nous ne voulons pas retarder, donc avec cette rencontre qui se fait, là, en dehors du cadre de l'Assemblée, nous pensons pouvoir atteindre, là, les mêmes objectifs sans, à ce moment-là, retarder la venue de ces véhicules électriques sur nos routes, pour les routes de 50 kilomètres et moins.

Donc, voilà, je pense que ça a été un exemple de collaboration et qu'effectivement les travaux de la commission vont faire des très grosses modifications au transport collectif dans la région métropolitaine avec la création de l'autorité, la création du réseau. Donc, même si nous, nous avons terminé aujourd'hui nos travaux, les travaux sont loin d'être terminés pour les intervenants du secteur du transport collectif dans la région métropolitaine. Un petit marathon d'à peu près une année va s'entamer à partir de l'adoption du projet de loi. J'imagine que le ministre appellera cette adoption-là dans les prochains... peut-être pas cette semaine, mais la semaine prochaine pour la prise en considération et l'adoption de principe. Et donc je pense qu'il y a tout un travail qui a été fait, mais il y a tout un travail qui suivra pour la mise en application de cette nouvelle loi là.

Et mon souhait est que le transport collectif, avec l'adoption de ce projet de loi là, pourra prendre beaucoup plus d'ampleur, et qu'il sera beaucoup mieux servi, et qu'on aura un meilleur transport collectif, une meilleure accessibilité, et que le transport collectif, dans la région métropolitaine, pourra vraiment s'étendre pour faire en sorte qu'on ait une meilleure offre de transport collectif pour les citoyens de la Communauté métropolitaine de Montréal.

• *(17 h 40)* •

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

M. Jacques Daoust

M. Daoust : Écoutez, M. le Président, j'avais commencé en disant que je serais bref, alors je serai bref. Mais simplement, d'abord, je salue le fait que collectivement on a une vision métropolitaine. En fait, on a deux grands centres économiques au Québec et on a tout l'ensemble des régions, mais, quand la locomotive économique qu'est Montréal a des difficultés puis un taux de chômage qui est trop élevé, bien, il faut essayer de repenser notre façon de faire les choses. Et ce qu'on voit, ce qu'on a développé, je pense, dans le transport collectif, c'est une vision métropolitaine où se sont bâtis avec des années toutes sortes de petites règles, de petits règlements, de petits tarifs, de petites façons de faire les choses. Il faut regarder ça d'une façon beaucoup plus globale. Il faut la regarder... je qualifierais ça d'une vision du XXIe siècle, et c'est, je pense, ce qu'on a réussi à faire ensemble.

D'abord, on l'a fait. Pour qui on l'a fait? Pour les usagers. On ne l'a pas fait par satisfaction politique, en aucune façon. Je pense que ce qu'on veut, c'est que les usagers aient accès à un système de transport en commun efficace. On a la réputation d'avoir un bon système de transport collectif à Montréal. Je l'ai déjà dit, puis je suis encore étonné de ça, en chiffres absolus, on est le troisième système de métro le plus utilisé en Amérique du Nord, après New York et Mexico. On dépasse beaucoup des villes qui sont beaucoup plus grandes que les nôtres. Pourquoi? Parce que, quand on a un bon système, les gens l'utilisent. Et ce qu'on voit avec la ligne, par exemple, qui a été faite sur Laval, bien, ce qu'on voit, c'est que déjà, là, quand les trains reviennent, ils sont rapidement remplis. Ce qu'on voit, c'est qu'il y a une utilisation. Alors, je souscris beaucoup à ce que mes collègues ont dit, c'est qu'il faut promouvoir ce système-là. C'est la mobilité dans Montréal, c'est ça qui le rend plus efficace.

Les personnes à mobilité restreinte, ma collègue en a parlé tantôt, effectivement, c'est une préoccupation. Je l'ai déjà dit au cours des auditions, les personnes à mobilité restreinte, on leur apprenait à vivre avec leurs handicaps dans le passé. Aujourd'hui, on leur apprend à vivre comme s'ils n'avaient plus de handicap, et il faut leur faciliter. J'ai eu

des conversations avec les gens de la commission de transport, il va falloir investir de façon significative pour faire en sorte que les stations de métro soient accessibles pour les personnes handicapées, avec des ascenseurs puis les moyens de se rendre.

Simplification tarifaire, ça va être important qu'on ait une simplification tarifaire. Ça n'a pas de bon sens, ce qu'on vit actuellement, et c'est une des raisons pourquoi je souscrivais tellement aux couronnes nord et aux couronnes sud, parce qu'on veut les impliquer dans le projet, mais pas juste comme étant un partenaire payant, mais comme un partenaire qui est actif.

J'ai beaucoup apprécié aussi, je dois vous l'avouer, la coopération des oppositions dans ça. Effectivement, on a fait des amendements. Les deux partis d'opposition ont été capables d'apporter des propositions que je considère très constructives. On arrive avec un projet de loi qui est, finalement, amélioré.

Je veux aussi dire que le papillon qu'on a ajouté sur les véhicules à basse vitesse nous permettra, avec la Twizy de moins de 40 kilomètres-heure... il y en a une version B qui est de 80 kilomètres-heure et moins. On verra, au cours des prochaines... la prochaine année, comment il y a moyen de faire ça puis on essayera de les attirer ici, Renault, de façon beaucoup plus importante. Ce premier pas là est significatif, et on s'en souviendra. Alors, ça aussi, je suis très content qu'on puisse accueillir ça chez nous. C'est la saison de l'été où on est capables d'être les plus actifs de ce côté-là, mais nos amis français reviennent en Amérique, j'en suis très content. Quand j'étais étudiant, j'avais une Renault 8. Alors, ça fait longtemps. Alors, ce sont des véhicules d'un grand fabricant automobile.

Je voudrais remercier, en terminant, après avoir remercié mes collègues de l'opposition et les gens qui les supportent — votre collègue a quitté, mais votre collègue est ici — je voudrais remercier les gens du ministère qui ont travaillé dans tout ça, souvent dans l'ombre, et tout le personnel du ministère, plus spécifiquement, bien sûr, Mme Bacon et M. Sauvé qui ont été encore plus présents, et les personnes de mon cabinet. Je veux remercier aussi la présidence qui nous a rendu ça facile. Merci à tout le monde, puis on se revoit bientôt.

Maintenant, vous m'avez enlevé les mots de la bouche tantôt, je voulais dire : Le vrai travail commence. Mais on va se revoir bientôt, je le sens.

Le président, M. Pierre Reid

Le Président (M. Reid) : Alors, merci. Moi, je voudrais en profiter... Merci, M. le ministre. Je voudrais en profiter pour remercier tous les membres de la commission, tous les gens qui nous accompagnent, de part et d'autre, et pour une dynamique exceptionnellement constructive que nous avons eue. Ce n'est pas «exceptionnellement», je pense que le mot est mal choisi, pour un bel exemple, qui arrive souvent, mais, de toute façon, pas toujours sur un projet de loi aussi volumineux, parce qu'on avait quand même un projet d'une grande... enfin, il y a trois projets de loi dans un, plus des éléments, et je pense que ce qu'on a vu, c'est que cette interaction a été extrêmement constructive. Parfois, quand on pose des questions puis on n'a pas les réponses, on se demande : Bon, qu'est-ce qu'on fait? Puis on s'aperçoit finalement, tout le monde, y compris moi — comme président, j'écoute tout, évidemment — on s'aperçoit qu'on apprend beaucoup de choses.

Moi, je voudrais souligner que ce projet de loi là va changer un certain nombre de choses de façon importante dans la vie de plusieurs millions de Québécois. Tu sais, souvent, on fait un projet de loi qui va toucher à un petit nombre de personnes. Là, c'est plusieurs millions de personnes qui vont être touchés par ce projet de loi. Et ça va être des améliorations sensibles, tout le monde le dit, je pense, et il faut le souligner.

Et moi, je voudrais, peut-être en pensant à Dany Laferrière qui a dit, dans une émission que vous avez peut-être vue, et qui a révélé que, lui, quand il est arrivé au Québec, pour comprendre les Québécois, ce qu'il a fait, c'est qu'il a écouté la télévision, tout, tout, dans tous les accents, et tout ça, de ce qu'il y avait à la télévision francophone québécoise, et que ça lui a permis de comprendre beaucoup sur ce que c'était que le Québec, la façon de vivre, et c'est pour ça qu'il est capable de se servir du Québec pour écrire des choses aussi extraordinaires... Moi, j'aurais envie de suggérer à des gens comme lui qui arrivent au Québec, et il y en a plusieurs milliers par année, plusieurs dizaines de milliers par année, que l'étude de ce projet de loi pourrait devenir une façon de comprendre un élément du Québec qu'on ne comprend pas quand on regarde juste les grands titres des journaux, parce que ce qu'on regarde et ce qu'on retient dans les grands titres des journaux, c'est souvent, effectivement, les éléments les plus pointus de nos divergences. Et là on a vu comment on a transformé des divergences... parfois, c'est des choses qui n'ont pas été adoptées, mais très souvent, et même plus souvent, il y a des divergences qui ont mené à des améliorations considérables pour ces millions de personnes qui vont utiliser le transport en commun dans la région de Montréal.

Alors, moi, je suggère peut-être que, s'il y a des personnes immigrantes qui nous écoutent ou qui apprennent ça, peut-être qu'ils pourraient tomber et prendre au hasard n'importe quelle journée sur laquelle on a travaillé, et ça va leur donner un exemple extraordinaire de comment notre démocratie fonctionne, comment on peut être constructifs, même si parfois on se grafigne un peu.

Alors, je voudrais donc, à la fin de ça, faire mon travail, qui est de dire que la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die. Merci à tout le monde.

(Fin de la séance à 17 h 47)