



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 22 août 2017 — Vol. 44 N° 136

Étude détaillée du projet de loi n° 137 — Loi concernant
le Réseau électrique métropolitain (8)

**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 mardi 22 août 2017 — Vol. 44 N° 136

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Document déposé	5

Intervenants

M. Alexandre Iracà, président

M. Laurent Lessard

M. Benoit Charette

M. Alain Therrien

Mme Manon Massé

M. Ghislain Bolduc

Mme Isabelle Melançon

Mme Monique Sauvé

M. Serge Simard

- * Mme Nathalie Bacon, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- * Mme Hélène Dumas-Legendre, ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 22 août 2017 — Vol. 44 N° 136

**Étude détaillée du projet de loi n° 137 — Loi concernant
le Réseau électrique métropolitain (8)**

(Neuf heures trente-huit minutes)

Le Président (M. Iracà) : 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.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 137, Loi concernant le Réseau électrique métropolitain.

M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Bourgeois (Abitibi-Est) est remplacé par Mme Sauvé (Fabre); Mme Vallières (Richmond) est remplacée par Mme Melançon (Verdun).

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le secrétaire. Alors, ça me fait un énorme plaisir de reprendre les travaux parlementaires concernant un sujet extrêmement important. Je sais qu'il y a eu des discussions tout l'été là-dessus. Alors, ça va se poursuivre tout l'automne, on l'espère. Et on va pouvoir poursuivre peut-être pas tout l'automne, là, mais une partie, hein? J'espère qu'on va pouvoir s'en discuter. Et on avait quand même avancé rondement au printemps. On est rendus quand même à l'article 51. Et là-dessus je vous souhaite un bon retour à tous, chers collègues, ça me fait plaisir de vous voir.

Alors, en juin dernier, lors de l'ajournement de nos travaux, les discussions portaient sur un amendement à l'article 51 déposé par le député de Deux-Montagnes. M. le député de Deux-Montagnes, comme nous n'avons pas siégé depuis quand même un petit bout de temps, je vais oser vous demander de refaire la lecture de votre amendement et peut-être en même temps les explications. Je sais que l'amendement a déjà été distribué. Vous en avez tous une copie.

• (9 h 40) •

M. Charette : Avec plaisir. Vous me permettez, dans un premier temps, de vous saluer, saluer les collègues autant de la partie ministérielle, le ministre, mes collègues de l'opposition officielle, Romain, qui m'accompagne vaillamment, mes collègues de Québec solidaire également.

Et, avant de le lire, peut-être juste vous dire que j'ai apprécié un élément de votre commentaire lorsque vous avez mentionné qu'en quelques jours avant la fin de la session nous avons avancé rondement. Je pense que c'est bon de le mentionner parce qu'effectivement nous sommes rendus à l'article 51. Je pense qu'on n'a eu que trois jours ou à peine de travail à notre disposition. Donc, pour celles et ceux qui évoquaient ou qui laissaient entendre qu'il y avait une opposition qui était systématique, je pense que ça résume bien l'avancée de nos travaux.

Donc, sinon, l'amendement que je vous propose à l'article 51 se lit comme suit, M. le Président. Donc :

Ajouter, après le deuxième alinéa de l'article 82, introduit par l'article 51 du présent projet de loi, l'alinéa suivant :

«Les sommes visées aux paragraphes 3°, 4°, 6°, 7° et 10° du premier alinéa de l'article 79 peuvent servir à financer une entente conclue en application de l'article 37 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (indiquer ici l'année et le numéro de chapitre de cette loi), à la condition que les sommes soient octroyées à la suite d'un processus d'appel d'offres public, lequel doit prévoir, pour toute acquisition de matériel roulant, un seuil minimal de 25 % de contenu canadien.»

Et, M. le Président, nous avons commencé effectivement le débat, et ce que nous avons eu l'occasion de dire à chacune des fois, c'est un libellé qui est proposé, oui, mais j'aimerais qu'on s'entende d'abord sur un principe, quitte à ce que les termes soient modifiés par une partie ou pour l'autre, c'est d'abord le principe sur lequel on doit s'entendre. Et ce que j'ai eu l'occasion de dire à plusieurs reprises au cours de ces quelques heures de travaux que nous avons eues ensemble, et également que le chef de la Coalition avenir Québec a eu l'occasion de répéter depuis des mois, c'est que c'est un projet majeur, des investissements considérables, qui aura certainement une portée au niveau du transport en commun positive, mais, en même temps, on a une belle occasion de favoriser le développement économique.

Et actuellement, lorsque l'on lit le projet de loi tel qu'il est libellé, lorsque l'on entend le ministre ou le gouvernement se prononcer sur la question, ça ne semble pas acquis qu'il y ait un minimum de contenu canadien, et ce serait un non-sens, M. le Président, lorsque l'on sait que l'Ontario, que l'État de New York, qu'il y a eu une entente qui a été signée avec l'Europe il y a quelques mois à peine, entente qui laissait place à du contenu local aussi. Donc, on serait franchement un petit peu le dindon de la farce, au Québec, si on était prêts à investir autant de deniers publics dans un projet majeur, on en convient tous, mais sans d'aucune façon se soucier du contenu canadien de ce projet-là.

Donc, encore une fois, au ministre l'invitation est lancée. Entendons-nous sur le principe, quitte à modifier des mots par la suite. Moi, ce n'est pas tant le libellé auquel je tiens, mais bien le principe. C'est certain qu'avant le départ, en juin dernier, j'aurais aimé que ce principe-là soit réitéré de façon forte parce qu'on le sait il y a des appels d'offres qui ont déjà été lancés, cela aurait été l'occasion d'émettre une préoccupation gouvernementale. Cette préoccupation n'est pas venue de

la part du ministre à ce jour. Aujourd'hui, souhaitons-le, ce sera le cas pour que l'on puisse enfin s'assurer de retombées également économiques importantes à travers ce projet majeur.

Donc, j'introduirai l'amendement de cette façon-ci, mais très ouvert à échanger avec le ministre pour s'entendre sur ce principe incontournable, selon nous.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Deux-Montagnes. Sur cet amendement déposé à l'article 51, questions, commentaires, interventions? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Je vous salue, M. le ministre, l'équipe du ministre, la députée de la partie gouvernementale, mon collègue de Deux-Montagnes, ma collègue aussi de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Honnêtement, ce que j'aurais apprécié... Puis je ne sais pas à quel point on peut respecter mes souhaits, là, mais j'apprécie que le collègue ait déposé son amendement. Mais j'aurais aimé ça — puis vous avez le droit de refuser, monsieur, je ne vous en tiendrai pas rigueur, là — juste une minute ou deux, là, l'article 51, faire un topo parce que ça fait longtemps puis juste voir de quelle façon l'amendement du collègue de Deux-Montagnes peut s'imbriquer intelligemment dans cet article-là. Vous avez le droit de me dire : Bien, écoute, regarde, on l'a déjà de fait, ainsi de suite, mais il me semble que ça me rafraîchirait la mémoire, puis ça nous permettrait aussi de voir toute la portée, de sentir la portée de l'amendement offert par les gens de la CAQ.

Le Président (M. Iracà) : Alors, une question de procédure. On peut le faire sans problème. Il faut suspendre l'amendement, sinon on va être obligés de le prendre sur le temps de l'amendement. Alors, si on suspend l'amendement et on refait un topo à l'article 51 pour revenir par la suite à l'amendement, ça peut se faire. J'ai besoin du consentement. M. le ministre.

M. Lessard : Ce qu'on pourrait faire, peut-être dans les commentaires. Parce que, comme on a déposé l'amendement, on peut discuter de l'amendement, puis, dans mes discussions d'amendement, ça me permettra, quand j'aurai à intervenir, peut-être de ramener un peu dans quel cadre on était. Ça fait que c'est peut-être comme ça qu'on le fera. Ça fait que ça évitera peut-être de le suspendre puis de s'enfermer dans une procédure plus que d'autre chose.

Le Président (M. Iracà) : Parfait. M. le ministre.

M. Lessard : Oui, bon, je regarde l'élément qui est déposé, donc, par la CAQ. On se souvient, lorsqu'on discutait de cet article-là, nécessairement, donc, c'était pour exiger qu'il y ait du contenu canadien dans l'appel d'offres qui a été lancé par la Caisse de dépôt. On le sait, quand la Loi sur l'Autorité régionale de transport a été déposée, on dit... puis on disait : Bien, O.K., l'autorité est constituée d'un conseil d'administration, il y a des gens qui sont nommés autant par la CMM que par le gouvernement, et donc ils vont planifier, etc., ils vont accepter les propositions, en tout cas, les recommandations faites par l'autorité sur son niveau de planification et d'intégration de l'ensemble du réseau, là. On se souvient, il y a autant ceux qui exécutent, à tous les jours, la prestation, soit la Société de transport de Laval, de Montréal, de Longueuil et le RTM, le Réseau de transport métropolitain, qui lui... les trains de banlieue, etc., puis la coordination des autobus, etc. Donc, on dit : Bon, il y aura une nouvelle desserte à l'échelle métropolitaine, incluant Saint-Jérôme puis la MRC, je pense... C'est-u du Roussillon? MRC. Donc, ce n'était pas l'intégration parfaite.

Une voix : Saint-Jérôme.

• (9 h 50) •

M. Lessard : Saint-Jérôme. Alors donc, à ce moment-là, quand cette loi-là a été adoptée, ils avaient prévu comment on le finance. Et là l'article 79 de la loi sur le financement disait : Bien, c'est les recettes perçues, on vend des titres de transport, alors on vend aussi toutes sortes d'autres rémunérations des services qu'elle offre. Il y avait aussi la contribution des automobilistes, les montants versés par... sur la taxe des carburants, les permis de conduire, l'immatriculation. Il y avait aussi les contributions gouvernementales et, bon, toute autre contribution exigée en vertu d'un autre article, là. En général, ça définissait l'assiette pour laquelle ils allaient, dont les contributions pour les municipalités. Puis on a un service, ça comprend différentes facettes. Bâissez une première tarification. Puis, dans ce cadre-là, il y avait eu des appels d'offres, on se souvient, là, pour des wagons et dans lesquels, on se souvient, il y a eu un premier appel d'offres. Bombardier y avait répondu, il s'était qualifié. Finalement, ça a été jugé non recevable parce qu'il manquait des éléments, donc ça avait été rejeté, et donc le contenu avait été baissé de 25 % à 15 %. Et, au dernier appel d'offres, là, ce n'était pas eux qui avaient gagné l'appel d'offres. Ça a donc ramené à l'Assemblée nationale l'importance du contenu canadien.

Donc, dans ce temps-là, il n'y avait pas seulement la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, mais il y a eu aussi la loi qui modifiait la Loi sur la Caisse de dépôt pour autoriser la Caisse de dépôt à créer la Caisse de dépôt... le volet infrastructure, à non seulement investir dedans, mais à opérer et à développer, donc, un système, donc, de transport électrique autonome. Alors donc, ça, c'est à la suite. Donc, quand tu es arrivé pour le financer, la ministre des Finances a déposé un cadre, là, on se souvient de notre petit tableau qu'on a repris souvent et maintes fois, à se l'expliquer puis à voir les compréhensions là-dedans.

Puis, quand tu arrives maintenant pour le fonctionnement, ils ont lancé un appel de qualification. Il y a des sociétés qui ont répondu à la préqualification pour se rendre, après ça, à la fin, à faire une proposition finale, et, quand est arrivée la proposition finale, on savait qu'il avait lancé l'appel d'offres sans exiger de contenu canadien, donc, parce qu'il favorisait une plus grande compétition, une compétition internationale. Il favorisait aussi un rendement. C'est toujours la discussion

qu'on a eue ici entre la nouvelle offre de service à Montréal, sur la Communauté métropolitaine, et le rendement aux usagers qui a fait... On en a beaucoup parlé dans les 51 articles. Et, quand on a quitté en juin, bien, la majeure était sur le fait que, bon, bien, si vous ne l'avez pas fait quand vous avez créé la loi sur la Caisse de dépôt Infra, si vous ne l'avez pas fait quand on a créé l'Autorité régionale de transport métropolitain, bien là, dans la loi qui met en oeuvre le réseau électrique de Montréal, donc le REM, bien là, on arrive à des articles qui traitent de comment l'autorité perçoit les montants et va les redonner, là, dans l'intégration. Elle, elle a parlé avec le REM. Donc, le REM, c'est la Caisse de dépôt, là, on a vu que c'est une société en commandite, comment elle a organisé la façon dont elle va isoler l'actif et l'exploiter. Et là on voudrait, par cet article-là, avec le dépôt de l'amendement, donner le mandat à l'autorité. Donc, le gouvernement a conclu une entente qu'il n'avait pas exigée avec la Caisse de dépôt à ce moment-là parce qu'on constituait la loi qui autorisait la Caisse de dépôt à lancer les activités du REM pour son indépendance, etc., donc qu'elle soit autonome dans la façon dont elle va le gérer.

Maintenant, quand on arrive à cet article-là aujourd'hui, bien là l'opposition dit : Bien là, je voudrais les forcer, je voudrais les forcer à avoir un contenu canadien par un autre moyen, donc l'article qu'on voit aujourd'hui, non seulement pour tout ce qu'elle va percevoir, mais pour ce qu'elle perçoit déjà. Parce que vous faites référence aux contributions, aux immatriculations, en taxes et carburants. Ça, c'est des vestiges du passé. C'est avec ça que la ville de Montréal, la... comment qu'elle s'appelle, l'AMT, excusez-moi, donc, allait se financer. Bon, on a une longue liste de tout ce qui servait à financer les anciens services. Et là on dit : Bien, prenez ça, puis je t'exige. Avant, le gouvernement exigeait et exige toujours un contenu pour le matériel roulant, hein, que ce soient les autobus, principalement, entre 10 % et 25 %. Donc, vous dites, là, à l'autorité puis au conseil d'administration : Je vais mettre dans ta loi l'obligation de prendre toutes ces autres sommes là, on n'a pas discuté des autres sommes, mais je vais te donner l'obligation de dire à la Caisse de dépôt, à la place du gouvernement, d'exiger un contenu canadien lorsque tu feras le REM, donc faire indirectement ce que le gouvernement n'a pas voulu faire directement pour des règles d'indépendance, etc.

Dans le débat qu'on a eu, à savoir, bon, quand on regardait le montage financier — puis c'étaient les arguments avancés par, je pense, tous les gens qui ont eu à... que ce soit l'opposition officielle, la deuxième opposition ou les tiers partis — donc, ça a été de dire : Bien, écoutez, dans le montage financier, le gouvernement met beaucoup d'argent, amène sa contribution, ils prennent part à une participation, ce n'est pas des prêts puis ce n'est pas des subventions, puis on a eu tout le débat sur cet aspect-là, mais dire : Vous devriez exiger.

Ça fait que, là, c'est là... je pense que ça fait le tour de la question sur pourquoi on est rendus là, pourquoi cet article-là qui visait moins ce qu'on est en train de discuter aujourd'hui. Mais l'occasion était là pour l'opposition de dire : Moi, je vais déposer un amendement puis je veux forcer la Caisse de dépôt, qui lui non seulement est propriétaire de ces actifs... Donc, si je peux exprimer ainsi, vous voulez faire faire à l'ARTM ce que le gouvernement n'a pas fait, en partant, sur le REM en lui laissant son indépendance complète sur le fait de gouverner ses affaires et d'obtenir son rendement et sa capacité de réaliser le REM.

Donc, c'est pour ça qu'on est dans une étape où est-ce qu'on aura à voter sur cet article-là, mais ça permet d'expliquer, oui, sur les conventions internationales, il n'y a pas de limitation. Le gouvernement, quand il gère ses affaires, il peut exiger un contenu canadien, il peut exiger de l'assemblage. Puis on n'a pas restreint ce droit-là dans les accords qu'on a signés autant avec l'Europe qu'avec les États-Unis. Toutefois, la particularité, ce n'est pas le gouvernement qui est propriétaire et exploite. Donc, c'est là que, sur l'indépendance de la Caisse de dépôt, on a dit : On laisse toute la marge de manoeuvre. Ça nous amène donc à une prise de décision sur la façon dont vous abordez la question dans cet article-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Si je comprends les propos du ministre, à l'époque, le Parti québécois, je pense que c'est en 2015, quand il y avait eu le projet de loi qui créait Infra Québec, Infra... en tout cas, on se comprend, là, le Parti québécois avait vertement demandé justement qu'il y ait un contenu minimal à l'intérieur de ce projet de loi là qui obligeait la Caisse de dépôt à suivre les recommandations faites par le gouvernement. Ce que je comprends de vos propos, c'est qu'il eût été avisé à ce moment-là de mettre un contenu québécois ou canadien et non pas à ce moment-ci parce que ça ne correspond pas à la façon de procéder dans l'achat, qu'on va dire, là, les marchés publics, là, ça ne correspondrait pas à cette logique-là qu'on voit, là, historiquement. C'est ce que je comprends. C'est qu'on est dans le mauvais projet de loi pour proposer... C'est ce que je comprends de vos propos. Est-ce que j'ai raison de... Est-ce que ma synthèse est correcte de vos propos?

M. Lessard : Je pense que... Puis on a fouillé un petit peu dans les galées pour voir ce qui avait été dit, comment la question avait été adressée, dans le temps, puis, de votre côté, je pense que c'était l'ancien ministre des Finances qui a ouvert la...

M. Therrien : Le député de Rousseau. Nous deux.

M. Lessard : Oui, c'est ça, vous étiez là, effectivement, oui. Vous êtes là depuis le début. Vous êtes le plus vieux parlementaire de toutes ces lois. Oui, la question avait été abordée puis, honnêtement, en fouillant dans l'ensemble de tout ce qui a pu se dire ou s'écrire, nécessairement, toute la notion tourne alentour de l'indépendance de la caisse, bon, à savoir : Pourquoi on fait tout ça? Pourquoi on a créé la Caisse de dépôt Infra? En fait, c'est pour être capable de sortir du périmètre comptable, pour dire que... Pour réaliser cette infrastructure-là sans que ça soit dans le périmètre du gouvernement, sachant qu'il n'y met pas toutes les sommes lui-même — on le sait, là, dans le montage financier, la Caisse de dépôt investit, le gouvernement fédéral en fait autant que le gouvernement du Québec, et autres contributions — donc, on dit : Vous allez non

seulement le financer globalement pour un montant de 6 milliards avec un certain tracé puis une offre de service, mais, quand vous allez faire les opérations, vous allez prendre le risque d'opération, ce que le gouvernement ne veut pas faire en disant : Moi, je suis un actionnaire, je vais obtenir un rendement. Puis là on questionnait l'aspect du rendement sur un horizon — bon, on sait que le montage est sur 100 ans — sur un horizon de 40 ans, un rendement de l'équivalent du coût de ses fonds qui était à 3,7 %, donc, après une série d'événements, dont la caisse qui doit se rembourser, qui obtient son propre rendement aux usagers de 8 %, puis, par la suite, l'excédent va aux contributions des gouvernements, puis l'excédent va après ça dans un certain partage de détention dans le montage. Alors donc, on a beaucoup tourné avec ça.

Donc, quand il avait adressé la question, non seulement je ne me souviens pas s'il avait voté, mais, même si ça avait été fortement documenté, ils ont passé à l'étape du respect de l'indépendance de la caisse. En revenant, puis même la CAQ aussi l'avait soulevé, je ne pense pas... même s'ils ont déposé un amendement, je pense qu'il n'y a jamais eu de vote là-dessus. Donc, c'était la première. Donc, on disait : Est-ce qu'on est dans le bon projet de loi? On y fait référence parce qu'on... on l'a dit, quand ils ont créé la Caisse de dépôt Infra, ils n'ont pas tout réglé la question dans l'opération. Le montage financier, ça allait venir. On lui donnait la possibilité de faire, et détenir, et opérer, ce qui était une nouveauté.

Donc, il faut quasiment lire les deux projets de loi. Il faut lire le projet de loi qu'on est en train de faire, qui lui donne le corps de ce que c'est, le REM, en concluant une entente avec le gouvernement, donc, qui, en vertu des articles 88.10, donc, lui donne la possibilité de conclure une entente d'un nouveau service qui se rajoute par-dessus les services existants à l'échelle... Puis là il y a un arrimage à faire parce que ça n'existait pas, ce scénario-là de faire un réseau tel que présenté. Et là on voudrait, par la loi qui est habilitante, venir modifier quelque chose qu'on n'a pas réglé dans la loi n° 35... 38, excusez.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Deux-Montagnes.

• (10 heures) •

M. Charette : J'apprécie les commentaires du ministre, mais peut-être le questionner sur deux éléments qu'il a mentionnés. Il a mentionné à deux ou trois reprises que la Caisse de dépôt est la propriétaire ou sera la propriétaire du REM et qu'on ne souhaiterait pas, comme gouvernement, s'ingérer. Est-ce que c'est réellement la prémisse avec laquelle on travaille? Je comprends que la Caisse de dépôt est l'actionnaire majoritaire ultimement de ce projet-là, mais je ne la considère pas comme seul propriétaire, comme il l'entend, où il semble dire, à travers ses propos, compte tenu des parts importantes que le gouvernement y investit.

Première question au ministre et ultimement revenir un petit peu sur la séquence à travers le projet de loi n° 38, justement. Il mentionne : le gouvernement n'a pas voulu le faire directement, c'est-à-dire demander ou exiger un contenu local ou canadien. Donc, c'est, dès le départ, la volonté du gouvernement de ne pas contraindre la Caisse de dépôt de favoriser un contenu canadien. Si oui, pourquoi le dire ce matin et ne pas l'avoir dit en juin lorsque nous avons débattu de la question?

Parce que, dans les faits, nous, à travers les amendements, et je vais être très, très franc, M. le Président, nous, notre but n'est pas, mais d'aucune façon, de retarder les travaux. Nous, cet amendement-là, on le trouvait adéquat pour l'article 51, parce qu'on parlait du financement ou des sources de financement ultimement de l'ARTM, mais, par la suite, il y aura d'autres emplacements possibles pour vous signifier ce type de préoccupation là. Mais, si nous savons d'entrée de jeu que la porte est fermée à la question du contenu canadien, on ne fera pas du filibust ou on ne prendra pas de temps indûment, là. Nous, on veut avancer dans l'étude du projet de loi, mais, en même temps, on veut savoir quelle est notre marge de manoeuvre à ce niveau-là. Si la question, elle est réglée pour le gouvernement, on va le déplorer très certainement, mais on ne redéposera pas une multitude d'amendements pour tenter d'inverser une décision qui semble déjà prise, là, de la part du gouvernement et, selon les propos que je viens tout juste d'entendre, qui a sans doute été prise dès le dépôt du projet de loi n° 38.

Le Président (M. Iracà) : D'accord. Merci, M. le député de Deux-Montagnes. M. le ministre.

M. Lessard : Oui, bien, je veux rien que rassurer, là, tout le monde qui nous écoute, puis tout le monde ici, à l'Assemblée. Là, on est rendus, quand même, à l'article, c'est quoi, 51 d'un projet de loi qui en contient à peu près 80, donc on a quand même progressé, puis les questions sont pertinentes, là, sur le contenu, et ça rappelle aussi 38.

Mais moi, je n'ai pas participé à 38, mais, dans 38, les débats ont eu lieu là-dessus. Et, principalement, ce que ça disait, le projet de loi n° 38 qui constituait la Caisse de dépôt Infra, c'est nécessairement de signer une entente-cadre avec le gouvernement dans laquelle on respecte son autonomie. C'est vrai que ça a été discuté par mon collègue de l'opposition officielle à ce moment-là, mais donc personne n'a voté sur un amendement contraire. Ce qui fait que la Caisse de dépôt a signé l'entente-cadre. Sur le site de la caisse, on peut trouver l'entente entre le gouvernement du Québec puis la caisse. Et là, on dit : «...[l']entente définit le cadre général et les principes qui encadrent le modèle d'affaires entre le gouvernement [...] et la caisse [...] pour la réalisation, la gestion et le financement de projets majeurs d'infrastructures publiques, le tout sous réserve de l'adoption par l'Assemblée nationale des modifications législatives afin de permettre [la] mise en oeuvre.»

Donc, on est là-dedans. Alors, ça visait à déterminer les rôles puis les responsabilités du gouvernement, de la caisse, la structure de gouvernance, le processus de réalisation des différentes étapes — je peux toujours le déposer, ce document-là — de la démarche ainsi que des modes de financement. À cet effet, le gouvernement s'engage à déposer, dans les meilleurs délais, les modifications législatives, ce qu'on est en train de faire. On dit : C'est une entente qui est de nature commerciale, ce qui explique qu'elle veut avoir, donc, toute son indépendance. Elle respecte l'indépendance de la caisse et vise les principaux objectifs suivants : une réalisation performante qui procure aussi à la caisse des rendements commerciaux. Puis, là-dedans, on voit tout le processus en annexe 4 du Cadre et procédure d'appels d'offres. On dit : La

caisse sélectionne les contractants, gère son processus contractuel dans un objectif d'efficacité, etc. Et là on dit : Pour les contrats de grande envergure, elle procédera par appels d'offres publics ouverts au marché international. On entend, par grande envergure, des contrats avec le montage financier.

Et donc, dans ce processus-là, elle dépeint très clairement ce qu'elle recherchait, son indépendance, en lançant son appel d'offres international. Donc, il y a eu des préqualifications. Et les gens qui ont répondu à cet appel d'offres là pour la préqualification l'ont fait dans l'objectif clair, dans les règles de transparence, qu'ils n'avaient pas à fournir un contenu canadien. Donc, il y a plusieurs entreprises québécoises ou canadiennes qui se sont qualifiées autant sur le matériel roulant que sur l'exécution du contrat comme tel sur les infrastructures. Et, actuellement, la caisse est en train d'analyser qui gagnera.

Ce qui fait qu'on a entendu dire : Bien oui, change-le à la dernière minute puis, de toute façon, ça va respecter les règles. Non. Il y aurait des pénalités et des sanctions nécessairement par tout le monde qui n'ont pas appliqué, sachant qu'ils pouvaient fournir les obligations qui étaient contenues dans l'appel d'offres. Et, dans les prochaines semaines, on devrait connaître le gagnant. C'est pour ça que, quand on s'est laissés, on s'est laissés sur une drôle de situation, en disant : Quand on va revenir, si on revient en septembre, bien, quand on va avoir à débattre la question de l'article 51, nécessairement, la chose va être sans objet puisque le contrat aura été attribué. Donc, on a accepté de siéger en août, en fin d'août, ce qui fait qu'actuellement ils sont dans le processus d'attribution du contrat et non plus à se reposer la question si on va introduire un amendement. Même, il est trop tard dans le processus pour apporter un amendement, ils sont dans l'analyse finale de qui est conforme à l'appel d'offres.

Donc, on peut faire beaucoup d'heures ici là-dessus, mais, si on le faisait, on porterait outrage nécessairement à un contrat qui est en train d'être attribué et on serait probablement susceptibles, nous-mêmes, d'être poursuivis. On se souvient que, dans l'entente entre le gouvernement puis la caisse, que, si ça ne devait pas se réaliser ou se réaliser avec des conditions différentes, c'est le gouvernement, donc, c'est-à-dire nos impôts, nos taxes, qui paierait les pénalités, les sanctions, etc.

Donc, je peux peut-être le déposer, peut-être, si on a une copie sur cette entente-là qui apparaît sur le site de la caisse. Mais, pour ces raisons-là, donc, on ne sera pas tentés de dire oui à une modification législative dans le sens qui est déposé par mon collègue de Deux-Montagnes, donc parce qu'on arrive à la fin du processus, non pas au début, là.

Document déposé

Le Président (M. Iracà) : Bon, bien, merci, M. le ministre. Pour le dépôt de documents, simplement le laisser à M. le secrétaire, on va s'occuper de la distribution. Le député de Sanguinet m'indique qu'il y a un sous-amendement à déposer à l'amendement. Alors, avant d'aller plus loin avec l'amendement, on va entendre le député de Sanguinet sur le sous-amendement et revenir à l'amendement. Alors, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Je me rappelle très bien... Pour certaines choses, j'ai une bonne mémoire. Quand on avait parlé du projet de loi n° 38, j'étais intervenu longuement auprès du ministre en saluant Jacques Parizeau, qui était décédé quelques jours auparavant, en disant que c'était un grand homme, un grand visionnaire et que, s'il avait été ministre des Finances, il aurait sûrement opté pour ce genre de règles sur le produit d'origine. J'avais essayé de l'avoir par les émotions, j'avais fait un grand laïus et il était vraiment resté de marbre, je me rappelle. C'est correct, là. Je ne veux pas dire qu'il n'est pas correct ou qu'il n'a pas de sentiments, ce n'est pas ça. Mais c'est peut-être moi qui est un mauvais communicateur, je n'avais pas réussi à faire vibrer ses fibres nationalistes. Alors donc, ça n'avait pas fonctionné mon affaire, je me rappelle très bien.

Par contre, et je comprends le voeu que je partage du député de Deux-Montagnes... Je comprends aussi les propos que vous utilisez, M. le ministre. Mais, entre le moment où on a travaillé sur le projet de loi n° 38 et aujourd'hui, il y a quelque chose qui s'est passé, et ça s'appelle l'entente Canada-Europe. Et, dans l'entente Canada-Europe, il est permis clairement, avec des mots appropriés, de vivre et de faire ce genre de changement, en tout cas, d'arriver avec cette possibilité-là. Moi, j'aimerais qu'on dépose... parce que vous dites que ce n'est pas le moment, mais je vous dis qu'il y a quelque chose qui s'est passé entre les deux qui fait en sorte qu'en utilisant ce qui est mentionné dans l'accord Canada-Europe, bien, on pourrait faire un sous-amendement de ce qui est proposé par le député de Deux-Montagnes. Je vais le lire, puis ensuite vous ferez une photocopie :

Modifier l'amendement proposé à l'article 51 par l'insertion, après les mots «matériel roulant», des mots «de même que pour l'assemblage local» — donc, je respecte ça, je respecte la visée de l'entente — et par le remplacement des mots «un seuil minimal de» par «jusqu'à».

Et, à ce moment-là, ça va respecter vraiment l'esprit, les mots seront justes et, à ce moment-là, on pourrait être justifiés de corriger une volonté d'un projet de loi qu'on avait travaillé et qui n'avait pas à respecter l'esprit de ce qui n'avait pas été encore signé par le Québec et entériné par l'Assemblée nationale. Et donc on moderniserait, d'une certaine façon, ce qui est proposé par le député de Deux-Montagnes et ce qui a été réfléchi lors du projet de loi n° 38.

Ça veut dire que j'offre, dans le fond, M. le Président, la possibilité, et là je vous le dis bien humblement, bien, bien humblement, je veux dire, en toute amitié... Je respecte beaucoup, beaucoup le ministre des Transports, et je trouve qu'il fait un bon travail au sein de cette commission. Je lui ai déjà dit en privé, je le dis en public. Mais je pense que ce serait peut-être le moment... et là je vous le dis, là, je ne veux pas froisser personne, mais je pense que ce serait peut-être le moment de corriger ce que je considère, moi, puis je ne suis pas le bon Dieu, là, mais je considère que ça a été une erreur.

Alors, voilà, c'est pour ça que je verrais, dans ce sous-amendement-là, une correction de l'erreur qui a été faite dans le projet de loi n° 38 et qui a été mentionnée à plusieurs reprises. Et même je pense qu'à un moment donné, dans

les propos du ministre, on voyait une certaine ouverture pour parler de contenu local. Je pense que vous en aviez parlé. Alors donc, voilà, c'est motivé par l'actualité politique et économique qu'on a connue depuis deux ans.

• (10 h 10) •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Sanguinet. Alors, sur le sous-amendement déposé par le député, le sous-amendement a déjà été distribué, vous avez tous une copie du sous-amendement tel que lu et expliqué par M. le député de Sanguinet. Alors, sur les explications, le dépôt du sous-amendement, est-ce qu'il y a des commentaires, questions, informations? M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Un questionnement à mon collègue de Sanguinet. Justement, on est bien, bien ouverts à discuter de cet amendement-là et peut-être même ultimement de l'appuyer, mais je me questionnais sur le «seuil minimal» versus «jusqu'à». Parce que, si on regarde des ententes qui ont été conclues par le passé, que ce soit même auprès de l'AMT, que ce soit au niveau du ministère des Transports de l'Ontario, on exigeait un pourcentage. Là, si on mentionne «jusqu'à», ça pourrait aussi être 0 %. Ça pourrait être de 0 % jusqu'à 20 %.

Donc, le minimum pourrait être très, très minimum, justement, là, dans les circonstances, puis je regarde une série d'exemples, là, de ce qui s'est fait ailleurs et, dans certains cas, dans un passé très, très récent, on ne parle pas de minimum, c'est-à-dire «jusqu'à», mais c'est un pourcentage. Ce pourcentage-là peut être, naturellement, plus grand, c'est bien certain, mais, si on dit «jusqu'à», ma crainte serait que le «jusqu'à» soit zéro, ultimement. Alors, c'est peut-être là où je devrais... où j'apprécierais être rassuré, là, sur le libellé proposé.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Deux-Montagnes. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Bien, écoutez, je dois vous avouer que vos propos sont très sensés. Il se peut que le «jusqu'à» soit zéro. Par contre, cette expression qu'on utilise dans ce sous-amendement-là respecte ce qui est écrit et signé dans l'accord qui a été conclu avec l'Europe et donc on utilise exactement les mêmes propos.

Ceci étant dit, est-ce que c'est contraignant comme on le voudrait et comme vous le voudriez? Moi, je vous dis que non. Je vous dis que non. Est-ce que le député de Sanguinet préfère 25 % de contenu local? Oui. Oui, mais on a une fermeture évidente et on ne pourra pas nous taxer d'avoir essayé, tout essayé pour qu'on puisse, justement, faire prendre conscience au gouvernement que le contenu local est quelque chose d'important. Et, en plus d'être important, c'est quelque chose qui est accepté par la communauté internationale. On n'est pas des protectionnistes, on n'est pas des réactionnaires, on n'est pas des gens qui vont à l'encontre de ce qui se passe à travers le monde, on fait quelque chose qui est accepté par même des ententes commerciales signées entre nous et nos partenaires commerciaux.

Ceci étant dit, je vous le dis, là, M. le député, avec... vous avez été juste dans vos propos. Mais, malheureusement, on a constaté, vous et moi, que le gouvernement n'était pas prêt à aller dans ce sens-là, mais moi, je pense qu'il resterait cette possibilité, cette ouverture qu'on pourrait imposer dans ce projet de loi là, qui ferait en sorte qu'on pourrait s'attendre et qu'on pourrait, à quelque part, espérer un geste qui irait dans le sens voulu.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Sanguinet. Sur le sous-amendement, questions, commentaires, interventions? M. le ministre.

M. Lessard : Oui, je comprends-tu, juste pour ma... Donc, question de procédure, on va avoir à régler le sous-amendement, puis, après ça, l'amendement, puis, après ça, l'article. C'est... O.K., bon, parfait.

Donc, je comprends que l'accord va entrer en vigueur puis on va en connaître les modalités bientôt et ça a été annoncé, mais je tiens à rappeler aussi que les deux premiers ministres, autant du Québec que du Canada, ont réitéré, lors de l'accord avec la procédure d'enclenchement, là, pour le mettre en force, qu'ils n'allaient pas exiger de contenu canadien et que ça, ça manifestait ou ça rappelait leur intention dès le début, au temps de la loi n° 38, là, qui mettait en oeuvre la Caisse de dépôt Infra dans un grand projet d'envergure pour lequel ils n'allaient pas exiger le contenu.

Maintenant, l'accord, c'est vrai que l'accord permet d'exiger... il n'y a pas de restriction à un contenu, ne serait-ce qu'on ne peut pas avoir un contenu québécois, c'est un contenu canadien. Toutefois, c'est les limites, parce que je me souviens que le député de Deux-Montagnes avait déjà déposé un amendement un peu semblable sur minimum 25 %... en fait, c'est maximum 25 %, et ça comprend l'assemblage. On n'est pas comme aux États-Unis, qui, eux, font le contenu plus l'assemblage, alors que l'accord avec l'Europe est plutôt... qui inclut l'assemblage si on veut faire de l'assemblage.

Donc, on n'a pas de problème avec l'accord européen. C'est, si on devait aller dans ce sens-là puis, si on l'avait fait dès le début avec la Caisse de dépôt, on aurait... on a plus un problème avec la Caisse de dépôt quand on regarde du point de vue de son indépendance. Si ce n'était pas le lien de l'indépendance de la caisse, le bas de laine des Québécois, dans lequel on lui permet de financer une infrastructure, de garder son conseil d'administration, de sortir du périmètre comptable... Donc, et la caisse aurait pu, dans l'accord européen, puis c'est préservé, faire, donc, ce qui est convenu, maximum de 25 %, qui comprend l'assemblage, le contenu canadien, etc. Mais, dans son entente, puis dans son libellé puis dans ses attentes initiales, elle dit : Non, non. Moi, je ne veux pas de contrainte. Je veux avoir un produit performant. Je comprends que les Canadiens puis que les Québécois vont répondre à l'appel d'offres. Ils seront mis en concurrence. Il y aura de la grande compétition. Puis, à la fin, nécessairement, il y aura beaucoup de retombées économiques. Mais non, je ne vais pas imposer, dans mon appel d'offres, de limitation pour la concurrence.

Alors donc, je reprends : l'accord européen n'est pas en contradiction avec ce qu'on est en train de faire. La seule affaire, c'est que le gouvernement, en créant la Caisse de dépôt Infra, a dit, à la demande de la caisse pour son indépendance, etc. : Ne me forcez pas à mettre du contenu, etc. Je vais en avoir pour tous les intérêts que je viens de mentionner.

Donc, la loi a été adoptée comme ça. Ils ont signé une entente-cadre avec le gouvernement. Ils ont lancé l'appel d'offres de qualification. Il y a eu qualification. Il y a eu des propositions finales. Actuellement, on se parle, on est au 22 août. Ils sont plutôt à donner le contrat et toute modification à l'Assemblée nationale à ce contrat créerait un litige commercial et des poursuites pour quiconque qui changerait les règles alors qu'on est dans l'attribution des contrats.

Le Président (M. Iracà) : Merci, monsieur...

M. Lessard : C'est pour ça que je ne vais pas recommander ni le libellé qui n'est pas conforme aux ententes internationales du sous-amendement, ni recommander celui-là, ni, puis on l'a indiqué, là... On n'allait pas voter pour, non plus, l'amendement, même si on acceptait de faire le débat parce que le débat était nécessaire.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, j'ai plusieurs mains qui se sont levées. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, la parole est à vous. Toujours sur le sous-amendement.

Mme Massé : Bien sûr, bien sûr. Premièrement, bonjour, tout le monde. Contentée d'être parmi vous ce matin et de pouvoir discuter de ce projet de loi là, qui vient donner au réseau électrique de Montréal tout ce qu'il a besoin pour pouvoir se développer.

Et je voulais clarifier quelque chose, dans un premier temps, M. le ministre, parce que, là, ce que je comprends, c'est que vous... Est-ce que je comprends bien que vous dites que, dans le fond, ce qui fait que le gouvernement du Québec est susceptible d'être poursuivi n'a rien à voir avec les accords de libre-échange, ça a à voir avec l'entente-cadre qui a été signée avec la Caisse de dépôt Infra? Donc, Caisse de dépôt Infra pourrait poursuivre le gouvernement du Québec, qui investit 4 milliards, si on change une virgule de l'entente qu'on a adoptée? Est-ce que je comprends bien?

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

• (10 h 20) •

M. Lessard : Bon. Vous avez peut-être une version un peu réductrice de la chose, là, à savoir que, quand ils ont signé l'accord, là, quand ils ont adopté la loi de Caisse de dépôt Infra, ça a été bien clair que la caisse pourrait, dans le cadre de... On sait que l'entente avec l'Europe était imminente, donc la caisse savait qu'elle pourrait exiger du contenu canadien et de l'assemblage. Ça fait partie des termes sous négociation et c'est exactement... Elle a demandé de ne pas en être limitée. D'ailleurs, le ministre des Finances, qui est toujours en poste, disait même, en effet, à la question dans l'accord de libre-échange Canada-Europe, quand il sera ratifié, là, il y aura... il y a en effet une disposition de 25 % de contenu canadien. Mais, comme on a dit depuis le début, ce modèle que nous mettons en place est très différent, est innovant, et la Caisse de dépôt, elle, elle n'est pas assujettie à ces règles-là.

C'est-à-dire elle ne demande pas d'être assujettie à ces règles-là. Et donc, depuis le début du processus, c'est très clair que la caisse aurait entièrement toute l'indépendance nécessaire d'établir son processus d'appel d'offres de la façon dont elle juge la plus efficace pour le projet spécifique sans égard à la nationalité des soumissionnaires.

Donc, elle indiquait d'avance qu'elle ne voulait pas de limitation par rapport à la nationalité des soumissions. Et le gouvernement a conclu une entente, qui est sur son site Internet, qui respecte ces règles-là. Elle a, après ça, lancé de façon publique ses appels d'offres, puis, à la fin, les personnes se sont préqualifiées à l'automne dernier, là, ce n'est pas récent. Et donc ils sont allés en proposition finale sur le modèle de construction parce qu'il y a construire l'infrastructure, puis, après ça, il y a acheter des équipements parce qu'il faut construire les infrastructures. Alors donc, dans ce processus-là, là, on dit de façon législative... Là, vous dites : Une petite virgule. Excusez-moi, mais on vient changer un cadre de loi, alors que les contrats sont en phase finale d'attribution, puis, à l'Assemblée nationale, on viendrait modifier les constructeurs du réseau plus les fournisseurs de matériel roulant. Alors, ce n'est pas une petite virgule, c'est toute qu'une virgule, et ça a des conséquences sur les équilibres et nécessairement l'entente parce que, rappelez-vous, dans l'entente entre le gouvernement et la Caisse de dépôt sur les aspects financiers, s'il ne devait pas se réaliser, puis alors qu'on a exproprié bien des affaires... Parce que mon collègue de Sanguinet m'a posé souvent la question : Qu'est-ce qui se passe si ça ne se réalise pas? C'est le gouvernement qui a la responsabilité, donc, à la fin. Alors, c'est lourd de conséquences d'intervenir dans les processus en cours.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Mme la députée.

Mme Massé : Donc, je veux être certaine que je comprends bien que, si on modifie... Parce que mon collègue de Deux-Montagnes vous a dit : Regardez, si, dans le fond, on ne peut pas rien changer, on ne va pas s'obstiner, on ne peut pas rien changer. Ce que je comprends de vos propos, c'est que vous nous dites : Bien non, on ne peut pas rien changer parce qu'on a déjà adopté la loi n° 38 qui donne le cadre et l'entente, etc., et, parce qu'on a déjà adopté ça, si on essaie de faire ce qui nous apparaît tous comme étant du bon sens, hein, c'est-à-dire qu'un projet comme celui-là, avec les investissements de fonds publics, comme celui-là, devrait servir beaucoup plus que les intérêts de la Caisse de dépôt, devrait servir les intérêts globalement du développement économique, de la gestion des fonds publics... Bon, on ne s'arrêtera pas là.

Mais je veux être certaine que ce que je comprends, c'est que ce pour quoi vous défendez cette posture-là, c'est parce que vous nous dites : Bien oui, mais c'est parce que, si on fait ça, on va être susceptibles — c'est comme ça que vous l'avez dit — d'être poursuivis... Et là vous n'avez pas fini votre phrase. Moi, je veux entendre : Par la Caisse de dépôt et placement du Québec?

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

M. Lessard : En fait, il faut ajouter un élément à... Donc, on a fait une loi pour leur donner l'autorité de le faire, on a signé une entente-cadre pour définir les rôles et responsabilités sur la planification, le financement, etc., mais plus que ça : elle a non seulement déposé un projet, mais elle a lancé des appels d'offres pour réaliser le projet. Et là, ici, à l'Assemblée nationale, on serait en train d'intervenir dans un processus final alors qu'ils ont fait un appel à contracter, et ils sont dans la phase d'attribution, et, à l'Assemblée nationale, on viendrait changer une condition fondamentale, qui est d'exiger maintenant un contenu canadien sur la construction pour le volet du matériel roulant. Donc, on viendrait dire : Je change la règle par l'Assemblée nationale. Même si je lui ai donné l'autorité de faire en toute indépendance son appel d'offres, son processus, etc., nous, à l'Assemblée, on vient changer ça a posteriori, et ça a des impacts. Donc, ils seraient susceptibles eux-mêmes d'être poursuivis, puis, à la fin, la facture reviendrait au gouvernement à cause de son entente-cadre.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Mme la députée.

Mme Massé : Et vous avez proposé cette loi-là, et vous nous avez fait adopter cette loi-là. C'est terrible! Qu'en serait-il si la Caisse de dépôt décidait d'aller faire travailler des enfants en Inde pour produire son matériel? On n'aurait rien à dire? Il faudrait dire : C'est leur indépendance? C'est terrible!

M. Lessard : Oui. Écoutez, moi, j'avais peut-être... La Caisse de dépôt, là — on a eu la chance d'en parler — dans votre expression, ça a l'air la pire affaire qu'il n'y a pas sur la terre. Honnêtement, elle a des règles d'éthique, elle a des règles de gouvernance, d'investissement, de politique d'investissement, je pense qu'ils respectent les règles parce qu'à toutes les fois... Puis je ne pense pas qu'ils font travailler des enfants au noir, etc., puis qu'ils utilisent du matériel qui ne serait pas conforme puis qui serait contaminé, puis qu'ils conviennent... On a signé d'autres accords aussi avec le Bureau international du travail sur les accords, etc., donc ils respectent ces... Honnêtement, je ne sais pas de qui vous parlez, mais ça me fait toujours un peu peur, la façon dont vous traitez la Caisse de dépôt. Ça me fait peur.

Ce sont des administrateurs, à ma connaissance, qu'on connaît, ils sont nommés dans un processus. Ils gèrent le bas de laine des Québécois pour la pérennité des fonds, puis, jusqu'à maintenant, je pense que, dans leurs règles d'éthique, de gouvernance, d'investissement, de politique d'investissement, je pense qu'ils respectent les règles parce qu'à toutes les fois... Puis je ne pense pas qu'ils font travailler des enfants au noir, etc., puis qu'ils utilisent du matériel qui ne serait pas conforme puis qui serait contaminé, puis qu'ils conviennent... On a signé d'autres accords aussi avec le Bureau international du travail sur les accords, etc., donc ils respectent ces... Honnêtement, je ne sais pas de qui vous parlez, mais ça me fait toujours un peu peur, la façon dont vous traitez la Caisse de dépôt. Ça me fait peur.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, peut-être clore, parce que je vais... il y a d'autres collègues qui veulent prendre la parole.

Mme Massé : Alors là-dessus, en fait, c'est... Moi, ce qui me fascine, et c'est sûr que je l'illustre par des propos fermes, mais ce qui me fascine, c'est que... et je comprends bien, là, et vous le dites : Si la Caisse de dépôt, notre propre bas de laine, peut nous poursuivre, nous, gouvernement qui mettons... bien, en tout cas, ce n'est pas 4 milliards pour le gouvernement du Québec, mais, en tout cas, si c'est ça qu'on a signé, bien, ça vient exactement illustrer ce que ma formation politique vous dit depuis le début : Ça va trop vite. Vous allez vite. Vous nous faites signer des choses, dans un modèle d'affaires qui semble être extraordinaire, mais qui, dans les faits, fait qu'aujourd'hui on ne peut pas aller dans le sens de mes deux collègues des deux oppositions, de s'assurer qu'il y ait du contenu pour créer de la job ici, pour créer de l'économie ici, pour faire en sorte que nos travailleurs, travailleuses puissent travailler. On ne peut pas inclure ça, non pas dans la perspective des accords de libre-échange qu'on a négociés, mais dans la perspective d'une loi qu'on a adoptée pour donner une indépendance à la Caisse de dépôt qui, dans les faits, est un modèle d'affaires que, quand on vous dit : C'est la Caisse de dépôt qui va gérer ça, donc c'est un modèle PPP, non, non, non.

Bien, moi, je vous dis, là, s'ils peuvent nous poursuivre alors qu'on investit plus de 2 milliards comme gouvernement du Québec, ça ressemble pas mal à un PPP. Et, dans ce sens-là, je suis triste qu'on ne puisse pas... Parce que c'est ça que ça veut dire, là, comme gestionnaires de fonds publics, on ne peut pas mettre le gouvernement du Québec, maintenant que le projet de loi n° 38 a été adopté, on ne peut pas le mettre à risque d'être poursuivi par sa Caisse de dépôt parce qu'on a signé une autre loi qui lui donne cette autorité-là. Moi, je... hormis que mes deux collègues vont trouver d'autres façons de l'amener, mais le ministre est clair sur... ça ne se fait pas, parce que, sinon, on pourrait être poursuivis.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la députée. M. le ministre.

M. Lessard : Bien, écoutez, M. le Président, on mêle quelques concepts ici, là, à savoir : Un, ce n'est pas un partenariat public-privé, ce n'est pas le pont... ce n'est pas le pont de la 25 puis ça n'a aucune commune mesure par rapport à ça sur les partenariats public-privé. D'ailleurs, si c'était le cas, dans la loi sur les partenariats public-privé, il y a un cadre qui définit les rôles et responsabilités. Quand tu définis les rôles et responsabilités, nécessairement, c'est qu'il peut y avoir des conflits de rôle, des conflits de responsabilité, et un manque à des obligations, et des conséquences financières.

Donc, quand le gouvernement a donné, parce qu'on dit... ma collègue invoque ici que ça va trop vite, ça fait plus de deux ans que la loi qui a été constituée pour lui donner la possibilité d'évaluer un projet... au début, ils évaluaient deux projets, en fait, de transport collectif sur Montréal qui étaient la ligne de l'ouest, etc., avec la possibilité sur la rive sud, pour n'en faire qu'un seul. Donc, on a adopté, sur la communauté métropolitaine, l'ARTM, qui est l'occasion de discuter de l'autorité ici du projet de loi pour le lier au REM, qui est le nouveau service. Ça va prendre encore trois ans avant qu'ils le développent, le déploient et donnent sa pleine mesure. Alors donc, c'est quand même un projet qui était assez long. Et, toutes les fois, nous avons eu l'occasion à l'Assemblée nationale de débattre de ces articles-là.

Quand ils ont fait la loi n° 38 pour l'autorité, donc, de la Caisse de dépôt Infra, ils lui ont donné la possibilité de contracter avec l'État. Mais contracter avec l'État, ça ne veut pas dire que l'État ne paie rien. D'ailleurs, dans l'entente, ça dit bien : rôles et responsabilités. Et, si ça ne devait pas arriver, puis encore... en plus, s'il a tort à la fin d'une modification législative tardive, alors qu'ils ont tout lancé leur processus d'appels d'offres, bien, nécessairement, c'est à cause de l'Assemblée nationale qu'on aurait imposé une contrainte maintenant qui va à l'encontre de ce qui a été signé, ce qui est autorisé à l'Assemblée nationale, dans ses pouvoirs, et que nécessairement, oui, à la fin, c'est même signé dans les ententes puis, si ça ne se réalise pas, c'est le gouvernement qui paie. Pas besoin de faire une poursuite bien, bien, bien longue. Ils ont déjà départi qui est responsable de quoi si ça n'arrive pas. Puis, tu sais, en plus de l'Assemblée nationale, que l'événement n'arrive pas, bien, nécessairement, écoutez, là, ça ne prend pas un gros cours en responsabilité civile pour comprendre que l'État en serait responsable financièrement. Donc, il n'y a pas de surprise, et ce n'est pas un PPP.

• (10 h 30) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Merci, M. le Président. Je dois vous avouer que je suis un petit peu surpris de la nature de nos échanges ce matin. Lorsqu'on s'est laissés en juin, on notait je ne vous dirais pas une très, très grande ouverture au contenu canadien, au contenu local, mais on semblait ouvrir la porte à un échange qui pourrait aboutir sur un consensus au sein des différentes formations politiques, un consensus qui aurait rendu le projet de loi d'autant plus intéressant. Mais là on comprend ce matin à travers ses propos que la chose, elle est entendue non pas depuis juin dernier, mais depuis l'adoption du projet de loi n° 38. Et là ça, ça me laisse un petit peu perplexe parce que, dans l'intervalle, on a eu l'occasion, nous, de la Coalition avenir Québec, de militer à bon nombre de reprises pour le contenu canadien. Le Parti québécois a exprimé des sensibilités semblables, Québec solidaire également. Donc, on avait toujours l'espoir... Et même notre échange de juin laissait entendre que le bon moment d'en discuter viendrait. Mais là, ce matin, ce n'est pas le moment d'en discuter qui est arrivé, mais plutôt la conclusion du débat, conclusion qui laisse entendre que le gouvernement, encore une fois, a été très, très mauvais négociateur.

De notre côté, on a eu l'occasion de déplorer à différentes occasions et sur différentes tribunes ce que l'on a appelé le mauvais deal avec Bombardier. Non pas qu'on était contre Bombardier, nous avons eu l'occasion de le dire à bon nombre de reprises, mais là, aujourd'hui, est-ce qu'on est obligés de parler du mauvais deal avec la Caisse de dépôt? Non pas, comme dans le cas de Bombardier, qu'on soit contre la Caisse de dépôt, bien au contraire, c'est un partenaire important pour le gouvernement du Québec, pour tous les Québécois, en fait, et le REM n'est pas un mauvais projet pour autant. Mais, si, dans la tête du ministre, la question est entendue depuis plusieurs mois, sinon quelques années maintenant, pourquoi le dire ce matin? Pourquoi ne pas l'avoir dit en juin dernier? Pourquoi ne pas l'avoir dit au printemps dernier? Pourquoi ne pas l'avoir dit depuis que le REM est sur la table que d'aucune façon, bien que le projet soit intéressant, l'économie québécoise, sinon canadienne, sera favorisée par un investissement public somme toute majeur et très, très important? Donc, pourquoi? En fait, ma question au ministre sera très simple : Pourquoi nous dire ceci de façon aussi catégorique aujourd'hui, alors qu'en juin dernier le débat semblait lancé et qu'on semblait plutôt chercher le bon endroit pour discuter de la chose?

Et, quand on parle des appels de qualification qui sont lancés, je l'entends, et c'est pour ça qu'en juin dernier on souhaitait... Et je pense avoir fait la comparaison parce que l'expression m'a toujours fait sourire, le ministre des Ressources naturelles, par rapport à la Régie de l'énergie, parlait d'un décret de préoccupation. J'aurais aimé que le ministre des Transports exprime un décret de préoccupation dans le cas qui nous réunit cet avant-midi, mais depuis quelque temps maintenant, par rapport à cette volonté et ce souhait comme société, compte tenu des argents investis, que l'économie puisse en bénéficier également. Donc, pourquoi maintenant?

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre, pourquoi?

M. Lessard : Ça me fait un peu sourire. Vous savez, les appels de propositions, là, ça a été lancé... Bon, la loi a été adoptée il y a à peu près deux ans, l'appel de propositions de qualification à l'automne dernier. Et, quand ils ont lancé l'appel, il y avait zéro contenu, là. C'est rien que peut-être, dans l'opposition et autres, on ne suivait pas la suite de la loi qu'on avait adoptée, l'entente-cadre qu'on avait signée, l'appel de propositions international qui n'exigeait pas de contenu.

Donc, tout l'automne s'est passé comme ça. Les consortiums ont été retenus. Après ça, j'ai déposé la loi à l'hiver dernier. Puis, quand qu'on est arrivés en juin pour traiter cette question-là — puis ça a émergé suite au fait que Bombardier n'avait pas gagné un autre contrat qui avait un contenu canadien pour des wagons, 20, 24 wagons, et là a émergé la question du contenu sur le REM maintenant, on est un an plus tard, là — quand on était en juin, vous avez discuté de ce volet-là, vous aviez déposé des amendements, et j'ai été très, je pense, honnête de dire que je n'ai pas peur de discuter de l'amendement. Je ne suis pas borné à en parler et à expliquer les accords internationaux puis des limitations par rapport à la loi n° 38 sur l'indépendance de la caisse. Je pense que le débat est ouvert, puis c'est le lieu pour le faire.

Alors donc, je ne sais pas, de me faire taxer de ne pas vouloir en avoir parlé serait, pour moi, une pire punition que d'avoir discuté, d'être allé en profondeur, d'avoir demandé au ministère du Développement économique même de comparaître ici avec nous pour nous soutenir à la connaissance des accords européens qui étaient en train d'entrer en vigueur. Y avait-il des limitations? Y avait-il des impossibilités?

D'ailleurs, ça m'a permis de faire corriger trois, quatre fois la proposition que vous avez déposée, dont celle d'aujourd'hui, qui ne peut pas exiger un contenu minimal de 25 %, puis c'est plutôt maximal. Ça touche seulement le matériel roulant, ça ne peut pas toucher l'infrastructure et ça prévoit que les tiers partis sont assujettis aussi aux accords internationaux.

Mon collègue, donc... M. le Président, pas que je n'accepte pas de me faire critiquer sur le fait que je n'ai pas accepté d'en parler, ça fait partie du débat et ça nourrit nécessairement toute la réflexion. Quand on étudiera cette loi-là, puis, si, un jour, il y a des recours, bien, les galées, ce qu'on appelle ici communément, à l'Assemblée nationale, servent pour ça, c'est quoi, les intentions du législateur, bien, je pense qu'on ne peut pas avoir été plus clairs sur les intentions du législateur. Mon collègue de Mégantic voudrait peut-être rappeler un élément.

Le Président (M. Iracà) : Oui, en complémentaire. En complémentaire, M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Je salue tous mes collègues du gouvernement et des oppositions. Ça me fait plaisir aujourd'hui juste de rajouter... parce que vous avez fait des commentaires qui sont, selon moi, très valides, intéressants — je voudrais porter votre attention aux politiques de la Caisse de dépôt et de placement. Et, si vous allez sur le site Internet de la Caisse de dépôt, dans le Gouvernance, vous pouvez aller voir la politique des contrats d'acquisition et de location des biens et services, et donc on arrive, table des matières, définitions, etc. Et, dans l'article 3, où on voit les principes généraux, à l'élément 3.5, la caisse nous dit : «La caisse encourage le recours aux fournisseurs québécois tout en s'assurant d'une saine concurrence entre les fournisseurs.» On n'a pas de chiffre comme vous voulez l'indiquer ici, mais, au moins, il y a, ici, dans la gouvernance et politique de la Caisse de dépôt et placement du Québec, cet item-là très bien placé et qui, pour moi, représente une position très saine d'une entreprise internationale d'envergure qui veut maintenir une compétitivité dans le cadre de nos échanges internationaux. Donc, voilà, M. le Président, le commentaire et le point que je voulais rajouter.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Mégantic. M. le député de Deux-Montagnes, vous vouliez rajouter, en terminant, là-dessus?

M. Charette : Oui, très, très rapidement. Peut-être juste rassurer le ministre. Ce n'est pas un procès d'intention, là. Je ne lui reprochais pas une mauvaise conduite ou de cacher une intention. J'aurai juste aimé que l'on soit aussi clairs que nous l'avons été ce matin sur l'impossibilité, selon lui, d'ouvrir à travers ce projet de loi ci la question sur le contenu canadien. Donc, ce n'est pas un procès d'intention, loin de là. C'est juste dommage que ça nous soit dit ce matin alors que la question avait été déjà débattue et que la préoccupation surtout a été exprimée, là, de différentes façons par les différentes oppositions depuis de nombreux, nombreux mois.

Et je regardais tout à l'heure... Vous parliez des interventions dans le cadre du projet de loi n° 38. Mon collègue de Granby, je n'y étais pas, dans mon cas, pour le projet de loi n° 38, mais je regarde les préoccupations qui avaient été exprimées par mon collègue de Granby à l'époque, et, ma foi, ce n'est pas un thème qui est nouveau, là. On n'est pas arrivés ce matin ou en juin dernier avec cette préoccupation-là. Et jamais on ne nous avait dit de façon aussi claire que ce matin qu'il est, aux yeux du gouvernement, trop tard pour ouvrir cette question.

Donc, ce n'était pas un reproche sur ses intentions ou une accusation de mauvaise volonté. C'est juste qu'on aurait sans doute été mieux servis, tout le monde, si on avait été aussi clairs il y a quelques mois, sinon quelques années, là, sur la possibilité de fixer certaines balises avec notre partenaire — et j'insiste sur le mot partenaire — avec la Caisse de dépôt.

• (10 h 40) •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Deux-Montagnes. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Écoutez, c'est peut-être... De la façon que vous parliez tantôt, M. le ministre, j'avais comme l'impression que l'endroit de l'amendement de la CAQ n'était peut-être pas idéal pour le projet de loi. Nous, on va revenir à la charge, à un endroit où est-ce qu'on le trouve plus propice pour le contenu local. Je vous avise d'avance. Parce que la façon que vous expliquiez, vous disiez : Bien, dans cet article-là, ça ne convient pas. Donc, peut-être que la CAQ a été, comment je pourrais dire ça, un peu précoce. Ce qui est, des fois, un défaut, mais pas dans ce cas-là, pas nécessairement. Mais tout le monde sait de quoi je parle, donc.

Puis, vous savez... On s'adresse la parole, M. le ministre. Ça va bien depuis le début. Puis ne voyez pas en mes propos des affronts, loin de là, là. À chaque fois que je parlais de la Caisse de dépôt, je disais : C'est une entente — et là ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques est revenue là-dessus — c'est une entente partenariat public-privé, puis là je vous sentais toujours... Puis, tu sais, les gens qui vous écoutaient, je suis sûr qu'ils disaient : Ah! le ministre, il a raison là-dedans. C'est vrai que la Caisse de dépôt, ce n'est pas privé. Tu sais, ça appartient aux Québécois, puis ainsi de suite. Puis, tu sais, vous insistiez beaucoup là-dessus, vous puis les autres ministres. Puis là je disais : Bien, écoutez, là, on ne peut pas considérer que c'est une entreprise privée parce que c'est de l'argent public. Mais là je vous disais toujours : Dans son comportement, il est privé. Et c'est ce que ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques mentionne avec justesse. Moi, je le dis aussi depuis le début. C'est un comportement d'un investisseur privé, d'un partenaire privé. C'est carrément ça. Et, quand vous me dites : Bien, on ne peut pas le soumettre au contenu local, on ne peut pas le soumettre à ci et à ça, bien, ça prouve que c'est un privé, mais avec des droits supérieurs.

Puis, quand on pense à ça, ce n'est même plus privé. C'est quelque chose que je ne connais plus. Ils ont tellement de droits dans cette histoire-là, là... Le REM, là, pour eux, là, c'est tellement leur bébelle, là, puis on fait tout pour qu'ils aient du plaisir avec cette bébelle-là. J'ai fait une petite liste puis je me dis : À quel point un privé aurait ces avantages-là? Droits d'expropriation accélérés. Les gens se font exproprier, ils n'ont pas un mot à dire. Rendement garanti de 8 % dans le transport en commun, ce qui est du jamais-vu dans l'histoire de l'humanité, jamais. Imposer leur montage financier. Ils imposent leur montage financier au gouvernement. Le gouvernement n'a pas un mot à dire. Puis, en plus, quand tu poses des questions au gouvernement sur le montage financier, le gouvernement n'est pas capable de répondre. Il faut

attendre que la Caisse de dépôt et placement vienne parce que semble-t-il que le gouvernement a de la difficulté à comprendre et à expliquer le montage financier.

On nous dit que la part du gouvernement... Puis des ministres compétents, là. Le ministre des Finances, là, ce n'est pas... Tu sais, il est supposé de savoir c'est quoi, une subvention. Le ministre des Finances nous dit : Bien, on donne des subventions au REM et à la Caisse de dépôt. Puis le gars à la Caisse de dépôt vient nous dire : Bien non, ce n'est pas des subventions. Ça veut dire qu'il vient contredire le gouvernement, le ministre des Finances, sur des choses aussi claires que qu'est-ce qu'une subvention puis qu'est-ce qui n'est pas une subvention.

Ensuite, on met 4 milliards d'argent public là-dedans, plus de 4 milliards si on regarde les deux ordres de gouvernement, puis Hydro-Québec va donner — donner, M. le Président — 400 millions en plus. C'est du jamais-vu. Jamais une entreprise privée n'a ces avantages-là. Puis, en plus, c'est un offreur de service qui, comparativement aux autres offreurs de service dans le réseau du transport en commun de la région de Montréal, ne sera pas soumis à l'ARTM. C'est elle qui va prendre ses propres décisions. C'est extraordinaire, là. On est proche, là, de The Thing dans le film, là.

Puis ça continue. Pas soumis au BAPE. Ils ne sont pas soumis au BAPE. Oh, ce n'est pas grave, le BAPE nous rentre dans... Pas grave, le BAPE, connais pas ça. Puis là tu vois Denis Coderre qui dit : «Le BAPE, ce n'est pas le pape.» Puis il est bien content de ça, il se trouve original. Mais Coderre, ce n'est pas un expert, par exemple. Ensuite, on ne le soumet pas à une commission parlementaire, alors qu'on a demandé une commission parlementaire pour dire : On dépense à peu près 6,4 milliards, on peut-u savoir qu'est-ce qui va arriver avec cet argent-là, qui va payer quoi, et ainsi de suite? Ils ne sont pas soumis à ça. Puis finalement ils ne sont pas soumis au contenu local.

Moi, si j'étais réincarné, là, ce ne serait pas en flamand rose, ce serait en Caisse de dépôt et placement. Moi, je vous le dis, là, j'ai rarement vu une bibitte, là, qui a autant de droits puis de privilèges dans une économie que je le vois présentement. Puis ça, c'est extraordinaire. C'est comme des rois dans le royaume. On arrive ici, ils ne répondent pas à nos questions, ils nous racontent n'importe quoi. Pas capable de savoir le montage financier, rien de ça. Puis là on arrive, on dit : On peut-u... Là, le collègue de la CAQ... Puis nous, on l'avait demandé aussi au projet de loi n° 38, là. À l'époque, on demandait le contenu local au moment, selon le ministre, où est-ce que c'était approprié de le faire, puis on a refusé du contenu local, alors que le mandat de la Caisse de dépôt...

Historiquement, quand ça a été créé, la Caisse de dépôt, c'étaient deux mandats : c'était de faire fructifier le bas de laine des Québécois puis d'aider l'économie à prospérer au Québec. Il y avait deux mandats. Mais là ce que... ce gouvernement, en tout cas, le gouvernement ou ce qui l'a précédé, là, de l'époque de Jean Charest, a éliminé ce deuxième mandat là. Imaginez, en plus, la Caisse de dépôt avait le mandat de faire en sorte de stimuler l'économie québécoise avec les deniers qu'il avait entre les mains qui étaient les deniers des Québécois. On est extrêmement loin de ça. Et moi, je considère que de demander un contenu local alors que tout le monde sur la planète Terre fait ça, et qu'on le refuse sous prétexte que la caisse est indépendante puis doit justement faire en sorte de produire à moindre coût... Moi, je ne suis pas contre ça, là. Produire à moindre coût, je n'ai aucun problème avec ça. Je suis économiste de formation. Je n'ai rien contre ça. Sauf qu'il arrive un moment où est-ce qu'on a à prendre des décisions qui vont favoriser l'ensemble de l'économie québécoise. Et, à partir d'argent que l'on met là-dedans, je pense qu'un minimum, minimum serait de demander un contenu local à la Caisse de dépôt après tout ce qu'on fait pour eux autres. Non, mais c'est quand est-ce qu'on va se mettre à quatre pattes puis on va leur lécher les bottes, là?

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Sanguinet.

M. Lessard : ...en arriver à voter bientôt.

Le Président (M. Iracà) : Toujours sur le sous-amendement.

M. Lessard : Bien, peut-être, on serait rendus à voter. Je le demanderai à la fin de mon intervention.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Lessard : À la fin de mon intervention.

Le Président (M. Iracà) : Ah! O.K. Je pensais que vous vouliez que...

M. Lessard : Oui, oui. Excusez-moi. Non, c'est parce que, là, j'ai entendu beaucoup d'affaires, puis, pour les citoyens qui nous suivent, parfois, il faut démêler les concepts un peu. Ce n'est pas un partenariat public-privé, c'est un partenariat public-public parce que la Caisse de dépôt, c'est un mandataire d'État. Je le sais que c'est votre sujet préféré, là. Vous avez très bien résumé tout ce qu'on a pu faire en juin sur comment vous n'appréciez pas le volet de cette idée-là, vous l'auriez faite autrement, vous ne l'auriez pas faite. Le Parti québécois a été clair que ce n'est pas le choix qu'il privilégie, le REM, Montréal, sur la façon dont on le fait. Puis là ça divise, là, la façon dont on le fait.

Nous, on a choisi de modifier la Caisse de dépôt. C'est une société d'État, elle est sujette au Vérificateur général. Ses livres sont déposés aux Finances. Elle comparait en commission parlementaire pour débattre de son... Elle dépose son bilan, ses activités, en vertu des lois qui la composent, à l'Assemblée nationale. Le projet a été soumis au Bureau des audiences publiques en environnement. Bon, je comprends que, suite aux recommandations, il y a des choses qu'on va faire puis qu'on va faire différemment, mais le Bureau d'audiences publiques s'est prononcé, là. Pour tout le monde qui nous écoute, ils ont fait des audiences jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de monde dans la salle.

À un moment donné, peut-être qu'on n'est pas d'accord avec les recommandations, mais... Si le maire de Montréal n'avait peut-être pas raison, mais Richard Bergeron, ça en est un, expert, ça, à la ville de Montréal, puis lui, il est venu. Oui, bien, je pense que Richard Bergeron, il a peut-être bien des défauts puis des qualités, mais celle-là sur cet aspect-là, il a quand même une très bonne expertise. Mais je ne suis pas ici pour faire son embellie, mais je veux juste ramener, là, quand même cet élément-là. Puis on a le droit de ne pas être d'accord ici.

Donc, ce qui était prévisible, c'est qu'il y a eu un projet de loi, il a été étudié ici, et, malgré qu'il y a eu des préoccupations qui ont été discutées, il n'y a pas eu d'amendement qui a été adopté dans la loi n° 38 pour dire qu'il y aurait un contenu canadien. C'est que, si vous aviez à être déçu, c'était là. Ils ont signé une entente avec le gouvernement qui définit les rôles et responsabilités, ils ont lancé l'appel de qualification — il a été fait, là, ça, c'est à l'autre automne, là — et les consortiums ont répondu. Puis, heureusement, il y en a cinq, consortiums, qui ont répondu autant pour le matériel roulant qui sont canadiens que pour la construction. Et là ils sont en appels de... Donc, ils ont déposé la proposition finale puis ils sont en train d'attribuer le contrat. Ça, c'est clair, c'est dans l'environnement public.

Il y a même un... La Caisse de dépôt, le 16 novembre de 2016, a dit : Voici, là, j'ai fait ma préqualification, voici les consortiums qui gagnent selon le processus que j'ai lancé. Puis honnêtement, ici, en Chambre, on n'a pas réentendu parler de ça, là. Donc, ça a été jusqu'à tant qu'on dépose un projet de loi à l'hiver dernier, qu'on aborde la question, que, là, c'est revenu. Mais, jusqu'à maintenant, la prévisibilité entre le cadre législatif, le respect contractuel puis les appels d'offres, c'est complètement cohérent en fonction des pouvoirs et responsabilités qu'ils ont. Qu'on aime ou qu'on n'aime pas, le choix, il a été fait dans 38. Si on veut, par la loi qu'on a déposée aujourd'hui en fonction de peu importe l'article, que vous le déposiez maintenant, j'ai accepté qu'on puisse en discuter, que vous le déposiez plus tard, je connais déjà le résultat, on va voter contre pour la bonne raison qu'on est rendus à donner le contrat. Et, respectueux de ce qui a été fait, ils l'ont fait correctement puis de façon transparente.

Donc, moi, je serais rendu à demander, sur le sous-amendement, de voter. Peut-être mon collègue de Mégantic demanderait le vote là-dessus, puis on procédera.

• (10 h 50) •

Le Président (M. Iracà) : Je comprends que le vote est demandé. Juste en terminant, M. le député. Oui, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Bien, écoutez, on évalue toujours la définition des individus par leur comportement puis surtout par leurs intérêts. La Caisse de dépôt et placement, c'est des intérêts, c'est les intérêts de la Caisse de dépôt qu'elle défend. En aucun temps elle ne défend les intérêts des Québécois. Alors, par conséquent, c'est privé, comme comportement. Là, je veux dire, écoutez, là, à un moment donné, il y a des limites à dire que c'est public. C'est des intérêts privés qui mènent la Caisse de dépôt.

Richard Bergeron, il n'est pas venu ici en tant qu'expert, il est venu ici en tant que représentant de la mairie de Montréal. Il a beau avoir le C.V. qu'il voudra, quand il arrive ici, il représente la ville de Montréal. Ça fait que, là, arrêtez de me dire que Bergeron, il est pour ça parce que c'est bon puis c'est un expert. C'est un politicien qui est venu ici, qui défend les intérêts de la ville de Montréal puis de Denis Coderre. Point à la ligne. S'il était venu en tant qu'expert puis qu'il n'avait aucun intérêt autre, je l'aurais écouté plus que ça. Mais il défend les intérêts de la ville de Montréal puis de Denis Coderre, ça fait que ce gars-là, il n'est pas venu ici en tant qu'expert.

Ça fait que, là, à un moment donné, là, je peux bien me faire remplir, là, mais, tu sais, il est encore de bonne heure dans la session pour que j'accepte ça.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Sanguinet. Alors — excusez-moi — nous allons procéder au vote.

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Oui, oui, oui. Ça va. C'est les émotions. C'est les émotions. Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que le sous-amendement à l'amendement à l'article 51 est adopté?

M. Therrien : Bon, est-ce qu'on peut voter par appel nominal?

Le Président (M. Iracà) : Par appel nominal, M. le secrétaire, s'il vous plaît.

Le Secrétaire : Donc, pour, contre ou abstention. M. Therrien (Sanguinet)?

M. Therrien : Pour.

Le Secrétaire : M. Lessard (Lotbinière-Frontenac)?

M. Lessard : Contre.

Le Secrétaire : M. Bolduc (Mégantic)?

M. Bolduc : Contre.

Le Secrétaire : Mme Melançon (Verdun)?

Mme Melançon : Contre.

Le Secrétaire : Mme Sauvé (Fabre)?

Mme Sauvé : Contre.

Le Secrétaire : M. Simard (Dubuc)?

M. Simard : Contre.

Le Secrétaire : M. Charette (Deux-Montagnes)?

M. Charette : Pour.

Le Secrétaire : M. Iracà (Papineau)?

Le Président (M. Iracà) : Abstention.

Le Secrétaire : Rejeté.

Le Président (M. Iracà) : Alors, on fait le décompte et le sous-amendement est rejeté. Nous revenons à l'amendement initial déposé par le député de Deux-Montagnes. Questions, commentaires, interventions?

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le député de Mégantic demande le vote sur l'amendement déposé par le député de Deux-Montagnes. S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix par appel nominal concernant l'amendement à l'article 51. M. le secrétaire.

Le Secrétaire : Donc, pour, contre ou abstention. M. Charette (Deux-Montagnes)?

M. Charette : Pour.

Le Secrétaire : M. Lessard (Lotbinière-Frontenac)?

M. Lessard : Contre.

Le Secrétaire : M. Bolduc (Mégantic)?

M. Bolduc : Contre.

Le Secrétaire : Mme Melançon (Verdun)?

Mme Melançon : Contre.

Le Secrétaire : Mme Sauvé (Fabre)?

Mme Sauvé : Contre.

Le Secrétaire : M. Simard (Dubuc)?

M. Simard : Contre.

Le Secrétaire : M. Therrien (Sanguinet)?

M. Therrien : Pour.

Le Secrétaire : M. Iracà (Papineau)?

Le Président (M. Iracà) : Abstention.

Le Secrétaire : Rejeté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement rejeté. Nous revenons à l'étude de l'article 51 comme tel. Est-ce qu'il y a des questions, commentaires, interventions sur l'article 51? M. le député de Mégantic demande le vote. Est-ce qu'il y avait eu des amendements à l'article 51, M. le secrétaire? On va juste vérifier s'il y avait eu des amendements. Alors, sur l'article 51, s'il n'y a pas d'autre intervention...

M. Therrien : J'aurais une petite question si vous me permettez.

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Je ne sais pas si elle a été répondue. Je dois vous avouer, M. le ministre, que... Je vais vous poser la question, puis, si vous me dites : On a déjà répondu à ça, c'est bien correct, là. On parle de financement, là, à l'article 51, et puis, dans ce que vous m'avez donné comme information — puis je vous en remercie, là, tu sais, il y a des affaires là-dedans que je n'avais pas compris, là, puis vous avez éclairé ma lanterne à quelques reprises, là — vous parlez d'un 30 millions qui est donné par les municipalités pour le REM, une cotisation de 30 millions, c'est ce qui est écrit là-dedans. Puis vous me l'avez indiqué, puis ça représentait, je pense, 15 % du 100 % de financement total, étant donné que... C'est-est-ce ça? Je me trompe-tu, là? En tout cas, il y avait un 30 millions là-dedans, 30 millions, de contributions des... Parce que je vous avais posé la question, puis il y avait... c'est 23 millions, le 15 % que je vous parle, puis il y avait un autre 30 millions, je pense. Je vais vous expliquer la question bien simple, là. C'est-est-ce 30 plus 23?

M. Lessard : 30 plus 23. C'est 30 de ce qu'ils font déjà comme municipalités...

M. Therrien : O.K., 30 plus... O.K. Je vais vous...

M. Lessard : ...puis le 23 qu'on rajoute, qui est 15 %.

M. Therrien : Bien, écoutez, vous répondez à ma question — je vais vous dire pourquoi je posais cette question-là — parce qu'on calculait 360 000 kilomètres-passagers, ce qu'on attendait... Vous vous ennuyiez de ça. Cet été, là, vous étiez sur votre piscine à dire : Quand est-ce qu'on va entendre parler de kilomètres-passagers? Je m'ennuie de ça. Là, vous l'avez sûrement dit à votre femme : À un moment donné, il va m'en parler. Eh oui, c'est le jour! Si on prend 366 000 kilomètres-passagers puis on multiplie par 0,145 \$, qui représente la part qui est versée par les villes, ça donnait 53 millions. C'est justement la question que je voulais vous poser, mais ça correspond avec les chiffres. Si c'était plus que 366 millions, qu'est-ce qui va arriver avec les villes?

M. Lessard : C'est des contributions maximales, c'est ça?

Une voix : ...

M. Therrien : C'est maximal?

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

M. Lessard : Oui. C'est parce qu'on avait fait le débat là-dessus. Puis peut-être pour faire sourire mon collègue de Sanguinet...

M. Therrien : Oui, excusez-moi.

M. Lessard : ...on a souvent fait référence au SkyTrain à Vancouver, j'ai déjà eu l'occasion de le prendre et de payer une partie des kilomètres-passagers entre l'aéroport puis le centre-ville, alors, qui comprend une, deux ou trois phases, dépendamment où ce qu'on se dirige. Donc, ça m'a coûté à peu près 9,90 \$...

M. Therrien : ...

M. Lessard : Oui, en prenant le kilomètre-passager.

M. Therrien : Avez-vous pensé à moi?

M. Lessard : Tout à fait.

M. Therrien : Je le sais!

M. Lessard : Je me suis dit : Voici, j'apporte ma contribution à Vancouver, sur mon kilomètre-passager, sur un train dont la technologie... donc, un train autonome, donc il n'y a pas de conducteur, et puis c'est deux wagons. Puis c'est aux deux minutes, puis ça ressemble beaucoup au métro de Montréal, en fait, en surface en partie puis en souterrain pour une bonne partie aussi. Alors donc, dans leur montage financier, donc, eux, ils ont imposé la taxe générale à tout le monde.

Donc, ici, il y a une partie de financement. Je ne veux pas revenir là-dessus. Ce que ça a rajouté ici, dans l'article 51, c'est pour faire référence aux redevances dans l'ensemble des montants.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Vous avez pris le train de Vancouver, je vous le dis, je suis sûr que vous avez pensé à moi, en bien, j'espère. Vous auriez espéré que je sois là, n'est-ce pas, à côté de vous?

M. Lessard : J'ai amené des photos pour être sûr que, si on avait à en parler, je pourrais toujours vous le montrer.

M. Therrien : Ah! c'est bon. Mais ça a l'air que c'est tellement vite que vous paraissez flou sur la photo, mais ce n'est pas grave.

Écoutez, ma question est simple, et c'est même... c'est une question de curiosité pour vrai, là : Le financement du SkyTrain n'est pas le même que le financement... Il n'est pas financé par les gouvernements en kilomètres-passagers, je pense, hein?

M. Lessard : Oui, mon expérience s'est limitée à le prendre puis à contribuer, moi-même n'étant pas une personne de la Colombie-Britannique, mais comme taxé aux services. J'ai beaucoup apprécié de partir de l'aéroport pour m'en aller au centre-ville sans passer par trois, quatre modalités de transport.

M. Therrien : Oui, oui, oui, je peux comprendre.

M. Lessard : Je pense, peut-être, que vous l'avez déjà pris puis vous ne le dites pas.

M. Therrien : Non.

M. Lessard : Mais, à tout le moins, je comprenais très bien la notion de kilomètres-passagers, tu fais une phase, deux phases, dépendamment si tu passes dans deux, trois zones, tu en paies le coût et tu peux même reprendre une contribution si tu n'as pas assez payé. Mais, pour 9 \$ et quelques entre le centre-ville, c'était bien. Leur modèle financier, je ne le sais pas, mais on me disait que ça a été porté à la taxe générale, à tout le monde, plutôt que nous, on voit autant l'utilisateur que ce qui va se passer alentour, là, de chacune des stations, là, sur la captation, là, d'une redevance de développement. Mais, comme c'était une curiosité, je pense que j'ai complété la curiosité, mais je serais prêt à voter, qu'on complète l'exercice.

M. Therrien : Bien non, c'est juste que... Non, non, je comprends. Mais c'est parce qu'une des critiques qu'on entend beaucoup du montage — critiques, façon de parler, là — tu sais, c'est que le gouvernement finance en kilomètres-passagers, alors que, là-bas, ça serait en tronçons, ils donnent tant de millions par année pour l'utilisation du tronçon. C'est juste ça. Mais je n'étais pas sûr de mon coup, c'est pour ça que je vous l'ai demandé. Mais peut-être que... J'aime beaucoup aller à l'étranger, ça fait que peut-être un jour je vais aller à Vancouver le prendre.

M. Lessard : Mais ce n'est pas l'étranger, Vancouver, rassurez-vous.

M. Therrien : Pour moi, c'est l'étranger. Pour moi, c'est l'étranger. Je me sens à l'étranger.

Des voix : Ha, ha, ha!

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Article 51.

M. Lessard : Oui, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Article 51, est-ce qu'il y a d'autres interventions? Sinon, je vais procéder...

• (11 heures) •

M. Therrien : C'est quand même La Vérendrye qui est le premier Blanc à avoir été en Colombie-Britannique. Et ils ont aussi fondé Fort La Jonquière, qui est Calgary aujourd'hui. Donc, on salue les Français qui ont découvert le Canada au complet. Je parle des Blancs, là, parce que les Amérindiens étaient là. Il ne faut jamais oublier notre histoire. Ça veut dire qu'on devrait revendiquer le Canada au complet.

Le Président (M. Iracà) : Sur ces belles paroles, je vais procéder à la mise aux voix s'il n'y a pas d'autre intervention. Est-ce que l'article 51, tel que lu et présenté par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 51, adopté.

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Sur division.

M. Therrien : Excusez-moi, là.

Le Président (M. Iracà) : Sur division.

M. Therrien : J'étais encore en train de penser à La Vérendrye.

Le Président (M. Iracà) : Nous allons procéder à l'étude, maintenant, de l'article 52. Et, là-dessus, je vais céder la parole à M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Donc, on dit : Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 84, du suivant :

«84.1. L'autorité peut financer le coût d'une nouvelle offre de services de transport collectif résultant des ententes conclues en vertu de l'article 8 par une redevance de transport, prévue au chapitre V.1, qui est particulière à chacune de ces ententes.

«Les contributions exigées en vertu des articles 81, 83 et 84 ne peuvent servir à financer le coût d'une entente conclue en application de l'article 37 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain ([ici, on indiquera] l'année et le numéro de chapitre de cette loi).»

Sur la note explicative, on dit : De droit nouveau, le premier alinéa de cet article prévoit que l'autorité peut financer le coût d'une nouvelle offre de services de transport collectif résultant des ententes conclues par une redevance, qui est particulière à chaque entente. On dit : Une telle redevance permettra de financer, entre autres nouveaux services, ceux offerts par l'exploitant du Réseau électrique métropolitain, avec lequel l'autorité est habilitée à conclure une entente. On a souvent parlé de cette entente-là, qui découle du paragraphe 3° du troisième alinéa de l'article 8, qui est introduit, lui, par l'article 48 du projet de loi.

De plus, le second alinéa prévoit que les contributions pouvant être exigées des municipalités ne peuvent servir à financer le coût d'une entente conclue en vertu de l'article 37 du projet de loi, et ce, afin que ces coûts soient principalement assumés par l'autorité au moyen de la perception d'une redevance de transport particulière à l'entente conclue, laquelle est réputée être une entente signée ou conclue en vertu du troisième alinéa de l'article 8.

Donc, c'est du droit nouveau. Ça prévoit que l'autorité peut financer le coût de cette infrastructure de transport collectif. On a dit, dans le fond, c'est une infrastructure publique. Et ça permet de le financer avec cette redevance de transport.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Article 52, questions, commentaires, interventions? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Quand on parle de nouvelle offre de services de transport, est-ce que c'est à la pièce? C'est par une nouvelle entité? Ça, on peut-u...

M. Lessard : Bien, une nouvelle entité. Là, on en a une, une nouvelle entité, qui est le REM. Parce que, quand l'autorité a été créée, nécessairement, l'autorité, elle a regardé ce qu'elle faisait à travers la STM, les trains, les autobus ou le métro. Donc, elle a dit : Il y a déjà une desserte sur le territoire. Ils ont réorganisé même ce qui était l'offre qui était donnée par les réseaux de transport régionaux. Donc, elle a dit : Voici comment puis à partir de quoi je vais le financer. On a parlé des immatriculations, de la taxe sur l'essence, la contribution de l'usager, les contributions gouvernementales, les contributions municipales, puis on a introduit la redevance. Puis là la redevance, elle va servir avec une entente spéciale parce que, le REM, ça aurait pu que la Caisse de dépôt dise : J'ai analysé les deux projets que vous m'avez soumis et je n'arrive à aucune conclusion d'une entente. Donc, il n'y aurait pas eu de nouvelle entente avec une nouvelle offre de services. Sauf que, comme elle a conclu puis elle dit : Voici mon montage... Si, dans ce cadre-là, vous voulez conclure une nouvelle entente, je vais prolonger la desserte de services vers l'aéroport, vers Sainte-Anne-de-Bellevue, je vais aller du côté de la Rive-Sud puis je vais joindre les deux. Si vous êtes aptes à vouloir faire ça, voici les règles. Vous allez y mettre une contribution gouvernementale provinciale, une fédérale, on va avoir une contribution d'Hydro-Québec, qui est une entente commerciale... mais pas un cadeau, pas un don, pas un... peu importe, je sais qu'on ne s'entend pas là-dessus, sur le montant. Ça, c'est pour le coût de la construction et l'acquisition des biens ainsi que les locomotives, là, pour donner le service. Puis, après ça, bien, il y aura l'exploitation de ça. Puis, dans l'exploitation, bien là voici : on va limiter le coût aux municipalités avec une contribution gouvernementale. Là, vous pouvez dire : C'est une subvention. Mais force est d'admettre que le transport collectif, hein, généralement, bénéficie d'un tarif social. Puis la desserte... Parce que l'usager, il ne paie pas le coût que ça coûte vraiment pour se déplacer du point a au point b, il n'en paie qu'un tarif social, puis le reste est assumé par l'ensemble des contribuables, que ce soit par les impôts municipaux que les impôts gouvernementaux. Sinon, il n'aurait pas les moyens de se le permettre.

Alors donc, je me permets de conclure, il y a une redevance. Ça va financer la redevance. Puis le projet que ça finance, c'est le REM, donc, qui est un des volets pour obtenir, on le sait, à long terme, la stabilisation pour obtenir un rendement de 8 % et donner le service sur tout l'ensemble de nos réseaux.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Je vous entends bien sur la subvention, puis ce n'est pas là que j'en ai. Vous avez totalement raison. Moi, ce que vous dites, là, j'appuie ça à 100 %, là. Mais, tu sais, quand le gars de la caisse vient ici puis dit : Ce

n'est pas une subvention, bien là, comment tu veux que je reste de bonne humeur, tu sais? Puis, quand le ministre des Finances nous dit, en 2015, qu'il n'y aura pas de subvention, puis que, tu sais, dans le fond, c'est une subvention... Tu sais, il faut juste être honnête. Puis vous êtes honnête, M. le ministre. Puis moi, je suis parfaitement d'accord avec vous.

Ceci étant dit, est-ce que ça, ça va être bon pour juste le REM ou des nouveaux projets qui pourraient éventuellement arriver sur la table de quiconque qui pourrait offrir des services?

M. Lessard : Oui, toute nouvelle offre.

M. Therrien : O.K.

M. Lessard : Toute nouvelle offre pourrait bénéficier, après entente, d'un volet de financement sur cette base-là.

M. Therrien : O.K. Puis est-ce que l'ARTM doit exiger l'approbation du gouvernement pour offrir ces redevances-là, vu que c'est...

M. Lessard : Non.

M. Therrien : Non, étant donné que c'est déjà encadré?

M. Lessard : Le pouvoir habilitant est donné dans la loi. On n'a rien que donné certaines limitations que les zones qui font l'objet d'une redevance ne pourront pas assumer un deuxième volet pour des services étant déjà taxés une fois.

M. Therrien : O.K.

M. Lessard : Sur les...

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Deux-Montagnes. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, un à la suite de l'autre.

M. Therrien : Oui, oui, ça va.

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Oui. Bien, en fait, merci. Dans cette même veine de toute nouvelle offre, j'apprécie l'ouverture qu'a faite le ministre dans ses explications. Peut-être revenir sur un enjeu qui avait été soulevé lors des consultations sur le tracé lui-même. On s'entend qu'il vise à répondre à certains besoins. C'est un tracé qui visait aussi les axes potentiellement les plus rentables pour la Caisse de dépôt. Et on comprend bien le principe. On ne s'y oppose pas, mais une des questions qui avait été soulevée, c'est sur les tracés eux-mêmes. Si, éventuellement, et je pense avoir donné l'exemple de la ligne de Deux-Montagnes, si on prolongeait d'à peine un kilomètre, un kilomètre et demi, selon les différents tracés qui avaient été retenus, la ligne de Deux-Montagnes, la gare de trains de Mirabel, qui est discutée depuis des années et des années, pourrait trouver sa solution à travers un simple prolongement, là, de la ligne de Deux-Montagnes.

Bref, on comprend qu'il y a un tracé qui a été retenu. On compose avec, mais, une fois le REM mis en service, lorsque viendra le temps de regarder un petit peu comment rendre encore plus efficace le réseau, comment répondre encore davantage aux problèmes de congestion, comment ces questions-là seront abordées? Si, éventuellement, on devait prolonger la ligne de Deux-Montagnes jusqu'à Mirabel, ou si, sur la rive sud, on devait aller encore plus au sud, ou si, dans l'ouest, on devait aller encore plus dans l'ouest, quels seront les critères qui seront déterminés? Est-ce que ce sera uniquement la rentabilité pour la caisse ou, ultimement, la contribution au désengorgement de notre réseau routier? Et, si ça devait aussi être une question de désengorger, est-ce que le gouvernement pourrait exiger un prolongement, quitte à ce qu'il y ait une contribution plus importante de sa part?

Bref, juste voir un petit peu dans le moyen terme, comment s'assurer que ce réseau-là continue à répondre aux besoins de la population, pas uniquement au niveau de la rentabilité du projet, mais également au niveau des principaux axes de circulation. Alors, comment alléger la problématique très importante de congestion autoroutière, notamment?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Deux-Montagnes. M. le ministre.

• (11 h 10) •

M. Lessard : Oui, tantôt — merci — j'ai donné une indication à savoir que c'est l'autorité qui prend la décision. La seule affaire, ce qu'on va voir dans 53, ce qu'on m'indique, dans l'article à venir, c'est qu'elle a besoin quand même de l'approbation du ministre et non pas du gouvernement. Donc, c'est souvent pour voir qu'elle est conforme, qu'elle répond vraiment aux objets de la loi, mais ça va arriver dans l'autre article.

Sur le développement de l'offre de services, nécessairement, c'est la RTM qui fait son analyse des besoins puis qui est capable d'y répondre avec les contractants. Alors, s'il devait y avoir massivement, exemple, une poussée de population, puis d'augmentation de services dans un secteur, puis que ça devait se faire par le REM, qui serait l'outil, nécessairement, on devrait remodeler l'entente avec la caisse, parce que ce n'était pas dans le tracé qui avait été déposé initialement. Et toujours les mêmes objectifs sont poursuivis par la caisse, son indépendance, nécessairement, et de sa

rentabilité. Puis nécessairement, honnêtement, si j'étais la caisse... Si elle cherche ces deux objectifs-là, rassurez-vous, s'il y a une poussée de croissance de la population dans un secteur dont elle pourrait augmenter le nombre de wagons ou extensionner sa ligne... Si on prend, mettons, Laval il y a quelques années, puis Laval voilà 20 ans et Laval aujourd'hui... Laval, voilà 20 ans, bien, n'avait pas besoin, exemple, de métro. Mais Laval, voilà quelques années, a dit : Bien, écoute, ça serait utile que le réseau se prolonge, parce que, là, ça me permettra de densifier, ça me permettra d'augmenter le débit, l'efficacité, etc., puis avoir... Donc, ça a nécessité... Si on regarde la progression des communautés métropolitaines, il y a certains segments, peut-être Deux-Montagnes, qui est pas mal... Le maire est venu nous dire : On est pas mal bâtis. À part de monter en élévation, on ne peut pas prendre beaucoup d'expansion sur le territoire, mais, s'il devait y arriver quelque chose dans ce sens-là, comme, exemple, à Brossard, où est-ce qu'on a vu une poussée de la construction autant commerciale que résidentielle avec, un, des terrains de disponibles, nécessairement qu'il pourrait y avoir un prolongement. Quelqu'un avait même soumis l'idée icitte de se rendre jusqu'à Saint-Jean-sur-Richelieu si... Quand c'est rentable, c'est justifié. Alors, c'est la RTM qui va le faire, mais elle conclura une nouvelle entente.

Le Président (M. Iracà) : Alors, toujours dans l'ordre, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Après, M. le député de Sanguinet.

Mme Massé : Oui. Bien, en fait, ça va un peu dans ce sens-là. Si j'ai bien compris, «anyway», la RTM ne pourra pas, dans le futur, être complètement décrochée, par exemple, d'un plan de mobilité durable ou quoi que ce soit, là. Tout ça, tu sais, ça prend une vision. Puis c'est d'ailleurs ce qui nous a toujours achalés un peu dans le projet du REM, c'est-à-dire qu'on répond aux besoins de la Caisse de dépôt et non pas aux besoins de déplacement de la population, des Montréalais, Montréalaises. Ce que je comprends, dans le futur, c'est que la RTM aura cette responsabilité de lien avec le plan de développement. Mais j'ai pris une petite phrase que vous avez dite et qui est écrite, que toute nouvelle offre de services pourrait se voir, par la RTM, soulignée d'une entente, comme ça, de redevances. Et là je me suis dit : Oups! Est-ce que ça inclut l'entreprise privée? Par exemple, Keolis, hein, Keolis, qu'on soutient déjà par notre Caisse de dépôt et placement. Mettons que la RTM, par une vision de plan de développement de mobilité durable, identifie qu'il est urgent de répondre aux besoins des gens de l'est de Montréal. Et là Keolis, comme acteur privé, dit : Ah! moi, je vais répondre à ça. La RTM serait tenue de lui verser des redevances, de l'inclure dans ça? J'aimerais ça que vous me clarifiez ça, là.

M. Lessard : Bien, actuellement, ça laisse peu d'espace pour un nouveau joueur privé, sachant que les sociétés de transport, le réseau de transport métropolitain occupent déjà les métros, les trains de banlieue, les services d'autobus. Dans le fond, Keolis les amène en quelque part pour prendre le réseau métropolitain. Donc, je pense que c'est la théorie du champ occupé. Donc, il couvre à peu près toutes les facettes de transport actuellement, là. Ça fait qu'il y a moins de possibilités que ça arrive, mais, si, exemple, dans un secteur donné, on voit qu'un réseau nécessiterait de faire une avancée, bien, les sociétés de transport qui sont déjà là pourraient proposer quelque chose et pourraient améliorer puis répondre à la demande.

Je tiens aussi à dire quand même qu'il y a des orientations gouvernementales. La critique est venue, puis elle était justifiée, à savoir que le gouvernement ne s'est pas doté d'une politique de mobilité durable de l'ensemble de ses transports, ce qu'on est en train de faire, parce que, dans le document, ici, donc, ça lançait aussi le fait qu'on se dotera d'une politique qui répond aux orientations gouvernementales de réduction de gaz à effet de serre, les déplacements, l'augmentation... Bon, tous les coefficients d'occupation du sol, éviter l'expansion des villes alors qu'on n'a pas fait le maximum, la fluidité... Il y a beaucoup d'objectifs, la dépendance aux gaz fossiles, etc., donc, au pétrole.

Alors donc, il y a beaucoup d'objectifs de donnés gouvernementalement. Là, il y a aura la politique de mobilité durable. On aurait souhaité qu'elle arrive avant un nouveau projet. Ce n'est pas la Caisse de dépôt qui a dit, un matin : Je me lève, et bravo! Je pense que vous avez un problème pour aller à l'aéroport, puis je pense que vous avez un problème pour aller sur la rive sud, puis je pense que vous avez un problème... Non. Le gouvernement était saisi de ces deux difficultés-là, de ne pas avoir, comme communauté métropolitaine, un accès direct, un, si on prend celui-là, là, de l'aéroport, comme quand on va dans les grandes villes organisées. Dans les grandes métropoles du monde, il y a toujours un train direct, peu importe que ça s'appelle un réseau électrique, mais une voie rapide, que ce soit le TGV en Europe, qu'on connaît bien, directement vers les centres-villes. Puis là, de là, bon, il y a des trains ou des services d'autobus qui prennent le relais. Mais donc on avait identifié qu'on avait un besoin à combler.

Et la Caisse de dépôt, c'est juste un autre opérateur qui vient répondre à l'offre commerciale et qui dit : Bien, je suis capable de l'opérer, mais là vous devrez changer ma loi, vous devrez me donner les pouvoirs. Si vous voulez que ce soit moi, faites-moi de la place législativement, puis je vais prendre ma place, puis je vais vous emmener à terme un projet. Mais ils construisent un service public. Ils ne construisent pas un service privé. Puis la notion de public demeure, même si, un jour, elle disposait de ses actifs ou pas.

Mme Massé : Oui, mais non. C'est-à-dire que, si la Caisse de dépôt, par manque de rendement — et on le souhaite, parce que c'est sa job, la Caisse de dépôt — n'arrivait pas à faire du rendement sur ce projet-là, elle a toute la latitude de le vendre. Bien sûr, on sera certainement les premiers auxquels ils cogneront la porte. En plus de l'argent qu'on aura investi, on se fera demander : Voulez-vous nous racheter pour sauver votre bas de laine? Ça me rappelle vaguement une expérience de la Caisse de dépôt qui, heureusement, est dans le passé.

Mais, moi, ma préoccupation à ce moment-ci, quand vous dites, et vous avez raison, que ça répondait à deux besoins bien identifiés, l'aéroport, le pont Champlain... Parfait, on s'entend. Mais la Caisse de dépôt nous amène complètement ailleurs avec son projet. Et c'est aussi une critique qu'on ne peut pas mettre de côté. C'est le projet qui nous a été présenté. Et, depuis ce temps-là, le gouvernement du Québec roule à 200 milles à l'heure pour répondre à la Caisse de dépôt en disant : Il y a, là, un nouveau modèle d'affaires.

O.K. Alors qu'on est dans une étape où, année après année, le transport collectif, dans ses investissements, est en sous-financement, et j'entends la STM, nos sociétés publiques, là, ce qui nous appartient collectivement, sont en sous-financement... Arriverait-il un moment donné où des réponses... Là, cette fois-là, wouf! ça a été la Caisse de dépôt. Ça fait qu'on est encore capables de laisser entendre, de laisser croire et de laisser porter cette idée que c'est public. Mais ça ne l'est pas. Je réitère, ils peuvent le vendre quand ils veulent, puis on n'a pas un mot à dire. Peut-être premier acheteur, je veux bien, mais ça va vouloir dire, premier acheteur, rajouter de l'argent sur de l'argent qu'on a déjà mis pour être, comme dans toutes nos autres sociétés publiques, responsables de notre transport collectif alors que... Et, M. le ministre, vous avez raison quand vous dites : Ça répondait à des besoins, aéroport, pont Champlain. Bien oui. Mais c'est parce que, le REM, il nous a annoncé quand même 15 nouvelles stations et un peu plus maintenant. Ça ne répond pas juste à... Ils ont englobé ça. Mais, avec le même argent, si on avait eu l'opportunité de regarder d'autres projets, vous le savez comme moi qu'on aurait été capables d'aller vers des trucs du type 130 nouvelles stations, un coût de déplacement moyen de 3 piastres au lieu de 20 piastres. C'est tout ça qu'on n'a pas eu l'opportunité de discuter.

Ça fait que ma crainte, quand je vois là et que vous me dites que, dans le fond, on va modifier par l'adoption de cet article-là un article sur la loi sur l'ARTM, l'autorité, que vous me dites que ça va permettre à toute nouvelle offre de services de pouvoir avoir des redevances, si je comprends bien, des redevances qui vont financer... Bien, moi, ma question, c'est de dire : Est-ce que ça inclut toute nouvelle offre de services qui pourrait venir, par exemple, de l'entreprise privée? Vous me dites qu'il y a peu de places. C'était vrai pour le Train de l'Est. C'était vrai... Regarde, on pourrait refaire l'histoire à bien des affaires. Mais, si on sous-finance nos services publics et, à un moment donné, on dit : Bien oui, mais, «anyway», inquiétez-vous pas, on va répondre à ce besoin-là puis, les redevances, c'est inscrit dans la loi qu'on est en train d'étudier, la loi n° 137, qu'ils vont avoir accès à des redevances pour se financer. Est-ce que ça inclut l'entreprise privée? Point barre.

• (11 h 20) •

M. Lessard : Oui. Bien, en fait, je vais répondre à l'envers. Ça ne l'exclut pas. Mais actuellement la Société de transport de Laval, de Longueuil, de Montréal, le Réseau de transport métropolitain couvrent les autobus, les trains, les métros. Je ne sais pas, là, mais ça ne passera pas dans les airs, cette affaire-là, là. À un moment donné, là, il faut que ça utilise le réseau artériel. Et là le champ, il est couvert. Alors donc, le REM, c'est un exploitant d'un réseau qui est existant plus l'extension d'un réseau sur la rive sud, etc. Ça ne remet pas en question, d'accord, que, sur le... Est-ce qu'ils sont suffisamment financés? On pourrait-u en faire plus?

La caisse n'a jamais dit : C'est le dossier parfait, là. Elle n'a pas dit : Wow! Je règle tout, là. Arrêtez de vous casser la tête, là, je règle le rehaussement du financement dans le transport collectif en général, plus j'invente un nouveau train électrique autonome, etc., dont les dessertes ne sont pas celles qui étaient seulement sur Deux-Montagnes, Rive-Sud, aéroport, Sainte-Anne-de-Bellevue. Elle arrive avec ça, puis on dit oui. Là, le gouvernement, il dit : Bien, c'est vraiment ce qu'on voulait combler comme offre de services. Mais, non, ça ne règle pas tout, puis ce n'est pas parfait, c'est à parfaire. Mais actuellement c'est un train, qui était déjà... Il existe. Ce n'est rien qu'on va changer la technologie. Ce n'est pas le même train qu'on prend actuellement à Deux-Montagnes, là. C'est des petits wagons. C'est souvent deux wagons. Je ne sais pas si ça va être deux ou trois pour... Moi, ce que j'ai vu à Vancouver, c'est deux wagons ouverts autonomes, puis ça passe aux deux minutes. Donc, personne ne court pour le prendre, parce qu'il sait que, dans deux minutes après, il va en arriver un autre. Et donc c'est assez fluide.

Donc, je tiens à vous le dire, là, c'est, oui, une entente. Mais ça prend deux personnes pour faire une entente. Et quelle serait cette nouvelle génération d'autres services qui n'est pas un autobus, un métro, un train ou un train électrique autonome? Il y a des autobus... Je ne le sais pas, là. Il y avait le projet de télécabine, là, qu'on me soumet, mais...

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Merci. Mais donc ce que je comprends, c'est que notamment, là, dans l'article 52, on réfère à 84.1, «L'autorité peut financer le coût d'une nouvelle offre de services de transport collectif résultant des ententes conclues en vertu de l'article 8...»

Là, vous me dites : Ça peut être n'importe qui, y incluant la STM, etc. Bien sûr, là, mais ça pourrait être n'importe qui d'autre. Donc, un, ce n'est pas exclusif à la question du REM. Et ce que vous me dites, c'est, pour ne pas dire clairement, qu'effectivement ça pourrait éventuellement, cet article-là, faire en sorte que, dans x temps, il y ait une nouvelle offre de services qui est offerte par du privé et que l'Autorité régionale de transport va devoir payer une redevance à cette entreprise privée là. Vous me confirmez que ça ne l'exclut pas.

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

M. Lessard : Non, non, c'est ça : elle peut conclure ce qui est compatible avec sa fonction, là, l'ARTM. Mais, écoutez bien, la télécabine, il paraît que ça existe. Tremblant en ont une. Ça s'appelle monter une pente. Mais, s'ils devaient passer au-dessus des autobus, des trains puis du métro à Montréal, peut-être qu'on changerait les administrateurs aussi, mais, bon, ça existe. Il y a quelqu'un qui a déjà parlé de ça. Nécessairement, il doit pouvoir vivre. On le dit qu'il doit maintenir l'environnement favorable à la desserte et la protection des services donnés, aussi, hein, dans les projets de loi, dans les autres articles. Là, quand tu viens rajouter quelque chose, tu ne dois pas cannibaliser des secteurs d'offres de dessertes déjà donnés. Puis honnêtement, moi, à part un train, un métro... un métro, les autobus, bon, on dit des trains de banlieue, je ne sais pas, là, mais la téléportation n'a pas été encore inventée, puis on ne pourrait peut-être même pas la taxer. Mais, bon, vous me posez la question. L'article 52 dit : Attention! Si tu finances avec la redevance, ça ne pourra pas diminuer ta

contribution que tu fais déjà dans le sous-financement dont vous vous préoccupez. Puis je l'ai déjà entendu. Faites attention, ce n'est pas une façon de faire en sorte que tu vas moins payer. Les contributions municipales vont demeurer à un niveau qu'elles étaient plus un certain montant, un 15 %. Après ça, la taxe sur les carburants est déjà là, les permis de conduire, les contributions des usagers. La seule affaire qui pourrait baisser sur la contribution des usagers, c'est avec l'ensemble de la performance d'un réseau au-delà de 340...

Une voix : ...

M. Lessard : ...370 millions de déplacements. La seule affaire qui pourrait baisser, c'est la contribution de l'utilisateur, du tarif social qu'il paie déjà de moindre que le coût de la desserte. Alors donc, moi, j'aime ça faire un peu de pouce là-dessus, mais honnêtement, là, je ne vois pas qu'est-ce qui va arriver de plus après ça, là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Mme la députée.

Mme Massé : Mais, en même temps, vous comprendrez mes préoccupations. Quand vous dites qu'il n'y a pas rien qui va cannibaliser le réseau, le REM vient exactement cannibaliser le réseau existant puisque le train de Deux-Montagnes, il existe. Il aurait pu, sur un kilomètre, être amélioré pour quelque chose. Peut-être qu'il va l'être d'ailleurs éventuellement. L'utilisation du tunnel Mont-Royal, une forme de... Moi, je ne suis pas... Quand les... Non. Puis je n'irai pas là. Là où je veux aller, c'est de dire : Quand vous me dites que ça ne se peut pas que ça arrive parce que, dans le fond, ça ne se fait pas dans la vie, bien, malheureusement, ça nous démontre, le projet même du REM, que, lorsque certaines entreprises, que ce soit une entreprise publique comme la Caisse de dépôt et placement ou parfois certaines entreprises privées, même avec une vision collective avec les gouvernements en place, décident d'aller dans un sens, oui, on est capable de se cannibaliser.

Et je prends vraiment, à titre d'exemple, le REM, parce qu'avec les argents que nous mettons collectivement là-dedans, avec le modèle d'affaires de bien public, qui ne fait pas qu'être une dépense, mais qui est aussi un actif qu'on met dans notre balance, hein, bien, on aurait pu, avec cet argent-là, faire quelque chose de complètement différent, un, qui aurait répondu à vos deux demandes initiales, mais, deux, qui aurait largement répondu aux besoins des gens des différentes couronnes, y compris des gens de Deux-Montagnes, qui, bien sûr, commençaient à trouver que leur train commençait à être pas mal plein puis qu'il ne passait pas assez souvent.

Ceci étant dit, ce qui m'inquiète plus dans cet article-là, c'est le fait qu'un jour on pourrait se trouver collectivement à soutenir une entreprise privée parce qu'elle n'est pas capable par elle-même de faire les profits qu'elle veut comme entreprise privée dans le transport collectif. Et je le comprends parce que, mondialement, c'est reconnu que, le transport collectif, tu ne fais pas de cash avec ça. La Caisse de dépôt semble nous dire autrement, mais on l'a compris en bout de ligne, là, hein? C'est parce qu'on y met énormément d'argent, parce que les municipalités vont... Bien, finalement, on va continuer à contribuer de cette façon-là. C'est parce qu'on va y aller d'une redevance. C'est parce que ci, c'est parce que ça.

Alors, moi, ma crainte, c'est que, là, si, avec une clause comme celle-là, on dit : Toute nouvelle offre de service, et, le ministre me le dit clairement, ça n'exclut pas l'entreprise privée, la région de Laval, mettons... desservir, je ne sais pas, moi, Saint-François, complètement à l'autre bout, à un moment donné, se rend compte qu'elle n'y arrive plus tellement elle est sous-financée... Ma collègue sait de quoi je parle, là. Déjà, c'est compliqué de pouvoir se rendre là. Mettons que la STL décide qu'elle n'y va plus parce qu'elle n'y arrive pas. Elle n'y arrive pas. Elle n'a pas l'argent pour les infrastructures. Puis là, bien, il y a une entreprise privée — c'est une question — qui dit : Bien, nous autres, on serait capables d'y répondre avec tel modèle d'affaires dans la mesure où on a cette redevance qui est à l'article 52 de la loi n° 137. Est-ce que, ça, je suis dans un conte de fées là aussi?

• (11 h 30) •

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

M. Lessard : Je ne vois pas dans quel conte vous êtes, là, mais, écoutez, la Communauté métropolitaine de Montréal, elle est l'entité qui chapeaute l'ensemble du territoire, elle délègue... Les Montréalais ou la Communauté métropolitaine se désigne, donc, la grande famille métropolitaine a l'autorité sur l'autorité puis elle peut dire à l'autorité, parce qu'elle lui envoie des administrateurs...

Mettons qu'ils prennent des décisions qui ne font pas l'affaire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Savez-vous quoi? Ils vont les retourner à la table à dessin. Je ne sais pas, moi, mais, moi, le monde, tout le monde qui est sur le conseil d'administration, que ça soit de la CMM, puis autant que sur le conseil d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain, autant que dans la Société de transport de Longueuil, c'est gouverné par eux autres mêmes pour leur monde.

Moi, là, des curiosités, là, je ne pense pas que je vais en voir bien, bien arriver. J'ai pas mal confiance, moi, aux élus de la Communauté métropolitaine. J'ai bien confiance aux administrateurs de l'Autorité régionale de transport métropolitain. J'ai bien confiance à la Société de transport de Longueuil avec sa façon dont c'est administré, gouverné. Puis, si eux, à l'échelle de la Communauté métropolitaine, ils trouvent que leur propre société n'y arrive pas parce qu'ils ont un besoin à identifier, puis qu'ils identifient une nouvelle façon de le donner, puis ils en conviennent entre eux autres parce qu'ils doivent se donner les approbations entre eux autres mêmes, tout ne se passe pas à l'Assemblée nationale, bien, il y aura un outil avec la redevance pour dire : Bien, on ne le faisait pas, on ne l'avait pas, on en a un, on peut-u le faire? Conclus une entente puis on est d'accord avec ça. Je suis pas mal d'accord avec ça, moi, en autant que les conseils intermunicipaux de transport... ce n'est pas le... si c'étaient des élus... c'est des élus, en général, qui siègent là-dessus, autant que les comités des usagers, mais ce n'est pas eux autres qui donnaient le service. Ils allaient en appel d'offres puis ils disaient, bien, à Keolis, puis à n'importe qui qui a des autobus : Peux-tu m'organiser? Regarde, moi, vois-tu, à

telle heure, tel jour, pour tel tarif, peux-tu être là? Oui, du matin au soir, aux fréquences, aux heures, aux deux heures, aux trois heures, et puis on va te payer tant pour faire ça. En fait, la prestation est donnée par le privé, mais l'offre est organisée par le public.

Alors, je ne le sais pas, là, vous faites un cas de style. Si, à Montréal, les réseaux n'arrivent pas à satisfaire la population puis que le moyen qu'ils ont trouvé par quelqu'un qui voudrait prendre un risque de donner le service, le pire qu'il peut arriver à la fin, c'est qu'il donne le service, il n'est pas rentable, il fasse faillite. Mais la société, elle, elle est propriétaire du territoire, c'est elle qui donne le service, c'est elle qui paie le service à partir de toutes les sources de revenus qu'on a.

En Gaspésie, à un moment donné, ils ont dit : Bien, on n'en fait plus. Bien, ils se sont organisés, c'est rien que l'exploitant qui a changé. La façon de l'organiser, etc., c'est un autre cas, mais... On fait beaucoup de temps, là, sur ça, mais, honnêtement, moi, je ne le crains pas. J'ai bien confiance qu'une fois que les responsabilités sont données à la CMM, qui, elle, chapeaute l'ARTM, qui, eux, travaillent avec les contractants que sont le REM pour le train électrique, la Société de transport de Montréal pour les métros, etc., la Société de transport de Longueuil, Société de transport de Laval puis le Réseau métropolitain de transport, le RTM, bien là on couvre l'ensemble de la desserte de ce qui est un autobus, un train, un métro, qu'il soit électrique ou quoi, là, transport adapté incluant.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Mme la députée.

Mme Massé : En conclusion, apprenons de nos erreurs. Parce que, M. le ministre, je vous rappelle que, justement, vous venez de parler de la Gaspésie. L'encadrement est public, vous avez raison, sauf que, quand le privé, il ne fait plus son profit, qu'est-ce qu'il dit? On retire notre offre.

Et là ça fait des citoyens et citoyennes qui se retrouvent dans des difficultés de déplacement. Mais là c'est sûr qu'on parle de transport interurbain, on parle de loin, mais je dis : Apprenons de nos expériences.

Moi, c'est juste ça, ma crainte. Ce n'est pas que je n'ai pas confiance à l'ensemble des élus que vous m'avez amenés, quoiqu'en même temps disons que les 15 dernières années nous ont demandé à nous, citoyens et citoyennes, d'être vigilants et vigilantes par rapport à l'ensemble de nos élus. La corruption, la collusion, le partage d'information, c'est des choses qui existent. Ça fait qu'on ne se mettra pas la tête dans le sable.

Mais ceci étant dit, quand on écrit ici que toute nouvelle offre de service, même si elle vient d'un transporteur privé, ça m'inquiète justement parce que... Allez voir les gens à Victoriaville, allez voir les gens à Drummondville, allez voir les gens en Gaspésie qui, lorsque Keolis a décidé, puis, grâce à des pressions énormes... ont finalement continué à offrir un petit peu le service, décidé de tirer la plug parce que ce n'était pas rentable, c'est de cette erreur-là que je ne voudrais pas qu'on se retrouve en disant qu'en plus on les soutient financièrement.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup.

M. Lessard : Oui, bien, je ne vais pas embarquer dans tous les éléments qui sont de la mauvaise gouvernance, mais, honnêtement, il y a, à l'Autorité régionale de transport métropolitain, il y a 10 indépendants, cinq élus qui font le travail qui est attendu. Si, eux, il y a quelqu'un qui erre là-dedans, bien, il erre, il sera puni comme n'importe qui. Mais, en général, au nombre qu'ils sont, il devrait y avoir une protection.

Deuxièmement, ce n'est pas un privé qui a un projet. C'est toujours l'ARTM qui a un projet. S'il y a un privé qui veut soumettre un projet à l'ARTM, «fine». Ça ne veut pas dire qu'ils vont dire oui. C'est eux qui disent, dans la planification qu'ils ont à faire et dans le financement qu'ils ont à respecter : Est-ce que c'est possible que quelqu'un offre quelque chose de différent qui ne change pas ou qui ne cannibalise pas les autres services? Ils sont en mesure de recevoir toute demande en ce sens-là, mais ils ont surtout le loisir de dire non. Alors, comme ils disaient non, comme ils peuvent dire oui pour n'importe quel réseau en dehors de la CMM...

Mais là, dans le transport interurbain, on est dans un autre type de discussion, là. C'est pour ça que je vais me limiter au transport sur la CMM et à l'ARTM qu'on a voté ici, à l'Assemblée.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député...

M. Lessard : ...peut-être on... on est-u rendus à voter? Si on...

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Étant donné que ça fait un petit bout, là, qu'on a travaillé ensemble là-dessus, j'aurais peut-être une question. Peut-être vous avez déjà répondu, mais je vais la reposer, hein, de toute façon, c'est le moment, là.

Si on a une entente avec le REM, là, à partir du montage financier qui nous est proposé, on signe, on s'entend, qu'est-ce qu'il peut arriver si on s'aperçoit, d'un côté ou de l'autre, par exemple, si la caisse s'aperçoit qu'elle ne fait pas du tout son 8 %, puis c'est problématique?

Ou si, d'un autre côté, le gouvernement ou l'ARTM se dit : Tabarslak, on a été bien que trop généreux, on n'avait pas prévu ces choses-là, est-ce qu'il y a moyen de renégocier, et, si oui, sur quelles bases?

M. Lessard : Oui, à partir du moment qu'il y a deux parties qui ont conclu une entente... La base contractuelle, au Québec, c'est l'entente, et ça se reflète dans un document. Donc, tout document est susceptible d'être changé si les deux parties s'entendent sur la finalité.

Maintenant, sur le rendement, la caisse, quand elle prête, elle veut faire du 8 %, elle met les outils, mais elle prend quand même le risque. Ça se peut que ça ne soit pas 8 %, mais ça, c'est le temps qui va nous le dire. C'est pour ça qu'elle bâtit une infrastructure robuste, puis elle est si exigeante, puis que vous trouvez qu'elle en fait trop.

Parce qu'elle a deux fonctions. Donner le service, parce que nous aussi, on aura une appréciation sur le service, elle a nommé 27 stations, on a des attentes sur 27 stations, avec un taux de fréquence, puis elle a déjà identifié dans les documents publics à quelle fréquence qu'elle va passer, etc. Mais, à la fin, dans son coût de construction, il faut qu'elle contrôle ses coûts. Elle a fait un appel de propositions, ils déposent, ils vont être obligés de suivre les entrepreneurs pour qu'ils rentrent à l'intérieur des enveloppes parce que tout dépassement, ça les impute sur leur rendement éventuel, sur les obligations qu'elle a prises envers les deux paliers de gouvernement et les autres partenaires.

Puis, à la fin, bien, elle serait obligée d'expliquer à ses actionnaires qu'elle n'a pas atteint ou elle ne risque pas d'atteindre 8 %, mais, je ne sais pas, 6 %, 7 %. Alors, il y a une conséquence aux administrateurs en place de ne pas atteindre les objectifs. Mais, si elle devait négocier, bien, ça prend deux personnes qui s'entendent pour négocier une entente déjà existante, oui.

M. Therrien : O.K. Donc, je voulais m'assurer, parce que, tu sais, on a beau discuter de ça puis essayer de prévoir toutes ces choses, là, vous savez bien que la marge d'erreur est grande, là, tu sais. L'affluence, ça peut être différent de ce qu'on pensait. Ça fait que je voulais savoir si... Est-ce que vous savez si ça a été évoqué, à un moment donné, ou... d'une ou des deux parties, des ajustements, éventuellement? Pensez-vous que ça se discute? Aidez-moi donc.

• (11 h 40) •

M. Lessard : Ah! c'est prématuré, parce que, dans le fond, c'est de conclure l'entente en vertu de 88.10, qui est l'entente de gestion, donc... Elle a identifié beaucoup d'éléments dans lesquels on a dû se prononcer. Mais honnêtement, une fois que l'entente est conclue, c'est quand elle va vivre, l'entente, qu'on est capables de voir ses tenants, puis que là elle va faire ses vrais exercices, puis quand le service va être donné. C'est pour ça qu'elle prélève déjà, même avant d'avoir donné le service complet, là, hein, le soutien puis la contribution. On va voir, là, que le développement des pôles, on sait que ça n'arrivera pas à terme puis qu'on aura un lissage du coût qu'elle va aller chercher parce qu'elle ne donne pas tellement le service, mais elle prend un risque. Puis c'est leur vie, la Caisse de dépôt, c'est justement évaluer le risque, parce que, pour celui-là, c'est plus particulier, mais, quand elle investit ailleurs dans le monde puis avec la perspective de développement, elle en prend, des risques. À tous les jours, sa spécialité, c'est évaluer les risques : Il va-tu se réaliser, il ne va pas se réaliser, j'ai-tu atteint le maximum de rendement pour ce placement-là, c'est peut-être le temps de sortir parce que je pense qu'il y aura une guerre, pas de guerre, parce qu'il y aura une sécheresse, pas de sécheresse, parce que le cours du marché, parce qu'il y a un nouveau constructeur qui... Donc, à tous les jours, elle fait ça, elle. C'est pour ça qu'on s'est fiés à la Caisse de dépôt aussi sur la notion, l'analyse du rendement. Mais, tout au long de la vie de... ou quelqu'un qui te fera une proposition de modifier tel aspect parce qu'il avait sous-évalué ou surévalué la notion du risque, puis ça sera au gouvernement de dire oui on non à ce moment-là.

M. Therrien : Parce que j'ai eu les informations avec un simulateur, tu sais, sur 30 ans, puis, si on met, mettons, à partir du 366 millions de kilomètres-personnes-année, là, ça donne un rendement de la caisse, au bout de 30 ans, en considérant 3,4 % de tendance, qui est une moyenne de l'ARTM, en tout cas une moyenne historique, ça donnerait un rendement moyen au bout de 30 ans de 12,8 % à la caisse. Si on prenait ce qui est prévu puis on fait, mettons, 3,4 % de croissance avec la structure tarifaire qui est suggérée, que les... ça donne quelque chose comme ça.

Mais, en tout cas, il faudrait que je revérifie. Je ne suis pas prêt à aller me battre dans les autobus avec ça, là, mais c'est quelqu'un qui m'a envoyé ça puis je l'ai réétudié, tout le kit, puis ça... ce n'est pas fou, tu sais. Ça fait que ça donne une subvention annuelle moyenne du gouvernement de 432 millions par année puis un rendement de la caisse à 12,8 %.

Puis c'est sûr que le gouvernement du Québec fait un rendement parce qu'il est plus que 8 %. Pour le total de l'expérience sur 30 ans, ça veut dire une dépense de 7,5 milliards de la part du gouvernement québécois. En tout cas, c'est juste dire que, si on se base sur une croissance comme ça, ça peut devenir intéressant pour la caisse, puis j'imagine qu'on saura, à ce moment-là, retirer certaines parts de nos billes si on voit que le profit est trop grand pour la caisse, j'espère.

Mais je sais qu'il est prématuré, M. le ministre, puis on peut partir à... je ne partirai pas à la guerre avec ça, là, je n'irai pas voir les... Mais, tu sais, c'est préoccupant, là, tu sais, parce que c'est un financement à la personne-kilomètre, c'est certain.

M. Lessard : Oui. Bien, écoutez, comme vous avez dit tantôt, on n'est pas des experts, nous autres, on ne fait rien que de la politique, ça fait qu'on doit s'en remettre aux experts.

M. Therrien : Non, ce n'est pas ça que j'ai dit. Non, attention!

M. Lessard : Il y avait un vieux curé qui m'avait dit : Tu sais, quand le miracle est trop gros, il faut bien que tu doutes un peu du saint. Tu sais, on essaie d'atteindre 8 %, puis là on est rendus à 12 points quelques pour cent. Tu sais, honnêtement, je vais laisser à la caisse cet aspect de rentabilité. Je pense que, jusqu'à maintenant, il n'y a pas personne qui a démoli ça, là, qui est... publiquement en disant... trouvait sévère même d'atteindre 8 % pour ses placements parce que la caisse n'obtient pas 8 % pour tous ses placements, elle en a à 20 %, puis elle en a à 2 %, puis elle a du capital patient. Mais là, dans ce cas-là, elle a indiqué son pourcentage de rendement, puis là elle fait beaucoup de choses pour être capable de l'atteindre.

Maintenant, si elle devait le dépasser, on voit aussi, dans le petit document qu'on a feuilleté ensemble, parcouru de fond en comble, puis on en apprend à toutes les fois, c'est qu'à un moment donné aussi on va être remboursés

plus vite si elle devait faire des meilleurs rendements puis elle dépasse le nombre d'usagers. La préoccupation, ce n'est jamais quand tu en fais trop, c'est quand tu n'en fais pas assez. Le risque est surtout dans quand tu n'en fais pas assez. Sous-estimer ses rendements, c'est une chose, mais surestimer, c'est un autre problème.

Alors donc, ça serait un événement fort heureux si la population se garrochait à tous les jours pour aller prendre le REM.

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Oui, merci, M. le Président. Mais je veux juste... Non, mais ça, comme je vous le dis, là, tu sais, il faudrait que... tu sais, que je m'assoie comme il faut, mais ça avait de l'air pas si pire, tu sais, à partir des données qu'on a. C'est inquiétant, mais j'imagine que les fonctionnaires, soit au ministère des Transports, ministère des Finances, se sont penchés là-dessus puis ils ont fait des estimations, tu sais, à partir des paramètres qui sont demandés par la caisse, j'imagine, je suis convaincu. Tu sais, on a une administration publique solide, là, efficace, là, la meilleure au Canada, semble-t-il, là, d'après ce que j'ai lu, là, bien, je peux concevoir que ça a dû être fait puis que c'est un petit peu inquiétant.

Ceci étant dit, moi, il y a deux choses, là, sur lesquelles je veux vous revenir. Tu sais, il y a des affaires qui marquent dans la vie, tu sais, vraiment, là, tu sais, comme les buts de Guy Lafleur pour la coupe Stanley, des choses... il y a des choses qui marquent dans la vie. Je n'irai pas personnel, là, mais il y a quelque chose qui m'a marqué. Je vous l'avoue bien candidement, M. le ministre, c'est quand Sabia est venu ici puis il a dit : Nous, ce qu'on veut, c'est un rendement de 8 %. Il a insisté là-dessus. Puis j'avais questionné, puis il m'avait dit : Nous, ce qu'on veut, c'est un rendement de 8 %, c'est ça à quoi on s'attend.

Alors, j'imagine que ces gens-là, que vous dites qui sont experts dans les risques, et ainsi de suite, vont faire en sorte qu'ils vont pouvoir, à ce moment-là, se protéger, tu sais, d'une certaine façon. C'est ça qui m'inquiète. Puis j'ai beaucoup de respect pour M. Sabia, soit dit en passant. J'ai beaucoup de respect pour la caisse aussi. Mais, quand ils arrivent ici puis il dit : Moi, je veux un profit de 8 % clair, là, puis que c'est eux qui calculent les risques, puis ainsi de suite, je trouve ça inquiétant. Je trouve ça inquiétant.

Puis, par rapport à la politique, moi, j'ai une maîtrise en économie puis je peux n'importe quel temps parler d'économie, puis vous allez voir que mon jupon politique ne dépassera pas, soit dit en passant. Je suis capable d'affronter quiconque en économie. Si on veut parler d'économie, là, je suis capable d'affronter quiconque, et je ne suis pas un saint du ciel, mais je peux vous dire que je suis très à l'aise avec les positions que je prends, règle générale. À 99,9999 %. C'est juste pour répondre à ce que vous avez dit.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, sur l'article 52, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix.

Est-ce que l'article 52, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : (Interruption) Excusez-moi. Alors, l'article 52, adopté. Alors, je vais utiliser ma prérogative de président pour prendre un cinq minutes de pause. On a commencé ce matin à 9 h 30. Alors, pour le dernier droit, on va prendre cinq minutes de pause.

Je suspend les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 47)

(Reprise à 12 h 4)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Nous étions à l'article 53. Évidemment, il s'agit d'un long article. Je sais qu'il y a une liasse d'amendements qui a été déposée en lien avec l'article 53. Il a été distribué. Vous l'avez reçu. Je vais laisser le ministre nous faire l'introduction, là, de l'amendement qui remplace, en fait, tout l'article 53, de manière générale, mais je vais vous suggérer, là, étant donné qu'il y a plusieurs sous-articles, de procéder étude, là, sous-article par sous-article, en commençant par 97.1, qui réfère à 53. Alors, M. le ministre, la parole est à vous.

M. Lessard : Oui. Alors, merci. Donc, à cette étape-ci, on étudie donc le volet des redevances, qui est un concept nouveau qu'on introduit dans la loi. Ce qu'on avait comme document de base, c'est 97.1 à 97.12 et, après avoir discuté avec nécessairement l'autorité puis la Communauté métropolitaine de Montréal, c'est qu'on utilisait beaucoup le terme «densification». Puis «densification», bien, c'est bien large aussi puis, en même temps, peut-être, là, des fois, souffre peut-être d'imprécision si on voulait toucher aussi la revitalisation. Donc, ils nous ont demandé de préciser que ça touche les différents volets de la construction, d'augmentation au-delà d'une certaine superficie. Donc, les discussions ont dit : Bon, bien, au-delà d'une certaine somme puis au-delà d'une certaine superficie. On ne voulait certainement pas toucher des redevances sur un cabanon, là. Donc, il y a eu des négociations.

Donc, ce qui m'aura amené à modifier, vu qu'on utilisait le terme «densification», des modifications à tous les articles, un par un. Ça avait fait comme 12 modifications. Alors donc, j'ai préféré remplacer au complet en prenant du texte qui était déjà dans le document et en éliminant ou en précisant d'autres éléments qu'on va voir au article par article.

Donc, il y a les 12 articles encore, 97.1 à 97.12. Et je vous ai mis en référence à la fin, puisqu'on disait : Le REM ne sera pas construit immédiatement... Donc, il y a des entrées en vigueur, puis je fais référence aux articles... 54.1, qui dit : Oui, O.K. Bon, ça va rentrer progressivement en place. Qu'est-ce qui se passe si on adopte la loi, mettons, cet automne puis que, bon, le service n'est pas encore donné, mais que tu aurais un permis à demander? Il y a déjà une redevance de base, mais elle ne serait pas pleine, puis il y aurait des pourcentages. Puis je vous le mets pour des titres indicatifs. Je voudrais qu'on étudie l'article 53, qui comprend les articles 97.1 à 97.12. Je vous le mets juste pour y penser qu'à la fin, quand on arrivera dans les mesures transitoires, que ça en faisait partie, mais on votera à la fin, après avoir lu tout l'article et ayant eu des échanges. Là, on verra si on est assez confortables pour adopter l'article 53 en bloc après avoir fait le parcours ensemble et non pas... je veux dire, je lis 97.1, on vote sur 97.1. Je pense que ça donnera une meilleure compréhension si on va un peu plus loin dans la rédaction, des fois, quitte à lire peut-être deux textes comme tels ou deux articles, là, pour donner une meilleure compréhension de ce qu'on est en train de faire. Ça va?

Ça fait que je vais procéder à la lecture, un certain déroulement.

Le Président (M. Iracà) : 97.1, à la lecture, s'il vous plaît.

M. Lessard : Alors donc : L'article 53 de cette loi est remplacé par le suivant, donc, on dit :

53. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 97 du chapitre suivant... On parle, là, du «Chapitre V.1. Redevance de transport.»

Donc, l'article 97.1 se lirait comme suit :

«97.1. L'autorité identifie les zones de son territoire propices à l'articulation de l'urbanisation et des services de transport collectif qu'elle finance, même en partie, avec l'imposition d'une redevance de transport.»

Alors donc, c'est... Là, on voit que c'est la notion de... Dans le texte initial, il y avait «notamment par la densification», mais là on y va sur le thème «articulation de l'urbanisation». On l'avait déjà utilisé, ce thème-là, avant. On avait déjà fait des modifications dans le texte avant sur d'autres articles puisque c'est une référence en urbanisme.

«Elle tient compte du plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal et du schéma d'aménagement et de développement de la municipalité régionale de comté de la Rivière-du-Nord à l'égard du territoire de la ville de Saint-Jérôme.»

Alors, le commentaire qui découlait de ça, c'est... Donc, on y introduit... Bon. V.1, ça, c'est le but de l'article. Ça prévoit l'obligation pour l'autorité d'identifier des zones de son territoire qui sont propices à l'articulation. Donc, le premier travail, c'est cette identification-là. Puis, lorsqu'elle procède à l'identification des zones, elle tient compte de deux, trois éléments, dont le plan de la Communauté métropolitaine, le PMAD qu'on appelle, et le schéma d'aménagement puisqu'on sait que le territoire de la Communauté métropolitaine, donc, pour lequel n'est pas incluse la ville de Saint-Jérôme, elle, elle a un schéma d'aménagement et de développement. Donc, l'autorité va tenir compte de ces deux plans-là pour établir, donc, ses zones propices à l'articulation de l'urbanisation et des services de transport.

• (12 h 10) •

Puis je vais aller à 92.2. Là, après, on dit :

«97.2. L'autorité peut, par règlement, assujettir au versement d'une redevance de transport les travaux dont la valeur excède 750 000 \$...»

Donc là, on vient placer une balise. On dit : Là, les premiers 750 000 \$, là, propriété dans la Communauté métropolitaine, donc, il faut que ça excède ce montant-là. On parle de projets, donc, de plus grande envergure que la résidence unifamiliale.

«Et visant — donc, ça vise :

«1° la construction de bâtiment;

«2° — ça vise — la modification d'un bâtiment incluant un réaménagement, une reconstruction ou l'augmentation de sa superficie de plancher — quelqu'un qui s'élèverait, exemple, en hauteur, à partir de son bungalow puis qui mettrait deux, trois étages par-dessus;

«3° à changer l'usage d'un bâtiment — de quoi qui avait un usage qui était autorisé qui n'était pas visé puis là, bien, il le convertit pour faire d'autre chose.

«La redevance correspond [donc] au produit obtenu en multipliant — là, c'est, donc, la recette — le taux prévu au règlement par la superficie de plancher visée par les travaux, délimitée selon la méthode prévue au règlement.» Donc, elle devra faire un règlement. «Les modalités de cette redevance doivent être conformes à celles figurant à la politique de financement de l'autorité.

«La redevance particulière à une entente conclue en vertu du deuxième alinéa de l'article 8 ne peut s'appliquer à une zone située à l'extérieur du territoire sur lequel l'organisme public de transport en commun a compétence.» Donc, on ne peut pas aller en dehors de la communauté et du territoire de Saint-Jérôme, là, parce qu'il n'y a pas ce service-là, donc on n'irait pas, exemple, en Montérégie ou ailleurs.

«Ne peuvent être assujettis [donc] au versement d'une redevance de transport — vous vous souvenez, on avait eu des représentations, donc, on dit :

«1° les travaux visant une superficie de plancher inférieure à 186 mètres carrés.»

Une voix : Je pense que c'est 2 000 pieds.

M. Lessard : Comment?

Une voix : 1 920 pieds carrés.

M. Lessard : 1 920 pieds carrés. Donc, on ne voulait pas assujettir les bungalows puis ces affaires-là.

«2° les travaux réalisés sur un immeuble faisant partie d'une exploitation agricole...»

L'UPA était venue nous dire : Bien, écoute, j'espère que vous n'allez pas nous... Non. On a dit non. On ne voulait pas viser les bâtiments agricoles dans ce...

Et, après ça, bien, on vient déterminer :

«Le montant de 750 000 \$ fixé au premier alinéa est indexé — évidemment, 750 000 \$ il y a 10 ans, 750 000 \$ aujourd'hui, on ne bâtit pas tout à fait la même affaire, donc il faut que ce chiffre-là puisse suivre pour éviter de capter quelque chose qui, au fil du temps, ce n'est rien que par effet d'indexation qu'on sortirait du périmètre, donc — [...] au 1er janvier de chaque année — on dit — selon le taux correspondant à la variation de l'indice moyen d'ensemble, pour le Québec, des prix à la consommation — puis là on dit — sans les boissons alcoolisées et le tabac — là, c'est dans la formule de statistique qui peut venir fausser l'indice des prix à la consommation — pour la période de 12 mois qui se termine — donc, ça, c'est l'année référence — le 30 septembre de l'année qui précède celle pour laquelle ce montant doit être indexé.»

On dit : «Le résultat de l'indexation est diminué au dollar le plus près s'il comprend une fraction du dollar inférieure à 0,50 \$ — là, et — il est augmenté au dollar le plus près s'il comprend une fraction du dollar égale ou supérieure à 0,50 \$. L'application de cette règle d'arrondissement ne peut avoir pour effet de diminuer les droits à un montant inférieur à celui qui était prévu avant leur indexation.

«Le ministre publie à la *Gazette officielle* [...] le résultat de cette indexation.»

Donc, peut-être, là, pour le premier, je ne sais pas s'il y avait des commentaires pour partir, parce qu'après ça on décrit plus la zone, le taux de référence, la distance. Là, il y a des critères à tenir compte. On dit : Quand tu vas bâtir ton règlement, tiens compte de certaines contraintes parce que, là, tu peux avoir une variation entre si tu es plus près de la station puis si tu es plus loin de la station.

Alors, 97.3 dit : «97.3. Le règlement pris pour l'application du premier alinéa de [...] 97.2 prévoit :

«1° les zones où les travaux sont assujettis à la redevance, lesquelles doivent correspondre à celles identifiées conformément à l'article 97.1.»

Donc, 97.1, il a prévu où est-ce qu'il allait y en avoir. Je ne sais pas, voulez-vous qu'on arrête à ce moment-là puis qu'on jase ou...

Le Président (M. Iracà) : Alors, 97.1, ce que je suggère, c'est qu'on étudie ça.

M. Lessard : Oui.

Le Président (M. Iracà) : Après ça, une fois qu'il est étudié, qu'on passe à 97.2.

M. Lessard : Parfait.

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le député de Deux-Montagnes, suite aux commentaires, 97.1 de l'article 53.

M. Charette : C'est gentil. Merci, M. le Président. On se souvient, au moment des consultations, c'est un élément qui avait suscité un certain nombre de questionnements des personnes qui se sont présentées devant nous, même certaines inquiétudes, notamment du milieu des affaires ou pour ne pas dire ceux spécialisés au niveau du développement immobilier. On demandait des précisions sur l'étendue du projet de loi. On voulait être rassurés aussi sur la mise en oeuvre. Est-ce que c'était dès maintenant ou une fois le projet du REM complété, par exemple? Donc, on se souvient de leurs préoccupations. Est-ce qu'à travers cet article-là on a les réponses à leurs préoccupations? J'ai apprécié vos commentaires, mais, à travers le rayonnement qui sera défini un petit peu plus loin, est-ce qu'on rencontre les préoccupations qui nous avaient été partagées à ce niveau-là? Et, si oui, selon vous, naturellement, dans quelle mesure?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Deux-Montagnes. M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Bien, en fait, c'est suite aux représentations. On sait que la loi est composée aussi de ces consultations. Puis, dans les consultations, on avait retenu quelques concepts qui étaient... On sait qu'il y a des contraintes par zone. Donc, on dit : J'espère que vous allez en tenir compte quand ils vont bâtir alentour des... Chacune des stations n'a pas le même pouvoir d'attraction, qu'on soit au bord ou qu'on soit au fond. Alors donc, ils ont dit : Établissez au moins des critères pour lesquels ils devront bâtir une réglementation. Donc, c'est ce qu'on fait.

Deuxièmement, est-ce qu'on capte tous les immeubles? La réponse est non. Donc, on vient établir une balise qui dit : Bon, 750 000 \$, puis, après ça, les petites... le secteur agricole. Il y avait le logement social aussi, donc, qu'on vient exclure. On ne voulait pas capter le logement social là-dedans d'une redevance, déjà qu'il est inclus souvent dans les schémas. Alors, on doit faire du logement... Dans les schémas puis dans des zones, on doit contribuer à faire aussi un équilibre, pas seulement du commercial, pas seulement de l'industriel, un équilibre de zones qui permet aussi la construction. Puis c'est souvent, à Montréal, de la requalification de bâtiments pour lesquels on a vu que, juste acheter un terrain puis partir en neuf, bien, on ne veut pas qu'ils demeurent juste dans le bout de la terre qui finit à l'autre bout, alors que les services sont souvent proches, parce qu'on veut qu'ils bénéficient d'un environnement de services. Alors, souvent, ils requalifient un ancien magasin général, Griffintown, etc., une ancienne industrie, ou comme ils ont pu faire dans le Mile End puis pour lequel ils ont gagné des prix. Donc, on tient compte de ces particularités-là.

Puis dans l'établissement, bien, on voit qu'à 97.3, là, il y a une série de critères qui viennent bâtir l'armature pour que lequel que ça soit solide. Puis le fait d'entrer en vigueur, ça, c'est 54.1, c'est à la fin. Je le mets. On va étudier les

articles, on ne va pas les adopter, 97.1 puis, après ça, 97.2. On va tous les lire, on va faire la compréhension commune de qu'est-ce que veut dire l'article puis, à la fin, si on est satisfait du parcours qu'on aura fait jusqu'à 97.12, bien là, on pourra adopter l'article 53 puis qu'on aura couvert. Puis on verra sur les questions dont vous faites part. Est-ce qu'on a... le texte le reflète bien ou pas?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Deux-Montagnes. Ça va?

M. Charette : Tout à fait, oui. Non, enfin, une petite question bien, bien simple. J'ai pu lire un petit peu ce qui nous attend comme exercice. Effectivement, on pourra se souvenir, là, des préoccupations qui nous avaient été partagées. Par simple curiosité, suite à leur venue parmi nous, que ce soit l'association représentée par M. Boisclair et d'autres qui avaient exprimé des préoccupations semblables, est-ce que ce sont des amendements que vous avez pu valider ou à tout moment questionner auprès d'eux? Est-ce que vous avez eu d'autres échanges avec eux depuis la consultation?

M. Lessard : Oui. Après la consultation, il y a eu des échanges particuliers avec eux parce que... entre autres. Je peux mentionner que, dans 97.1, mettons, entre le texte original puis le texte tel qu'amendé, la seule modification qu'il y a, donc, dans 97.1... Avant, on utilisait «notamment par la densification», et donc on a enlevé cet élément-là pour ajouter «avec l'imposition d'une redevance». Et donc le premier, là, c'est la seule affaire qui change, c'est que j'enlève «notamment par la densification». Puis deuxièmement, j'enlève... Au troisième paragraphe apparaissait «l'autorité doit, au préalable, consulter la communauté et la municipalité». C'était réducteur de le faire à cette étape-là. On va l'introduire un peu plus tard, parce que la communauté disait : Bien là, tu me fais une consultation juste par zone. Je veux que tu me consultes sur l'ensemble et non pas juste la zone. Ça fait qu'on l'enlève dans cet article-là puis on va l'introduire à 97.4 pour dire : Attention. Oui, tu vas faire tes zones, mais tu ne vas pas rien que consulter par zone, je veux... La communauté ou la municipalité va être consultée pour l'ensemble et non pas juste petit morceau par petit morceau, pour perdre des fois qu'est-ce que ça veut dire plus largement. Donc, dans 97.1, c'est les deux seules modifications qu'il y a.

• (12 h 20) •

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Écoutez, la ville de Laval est venue et elle mentionnait qu'elle voulait que l'ARTM ne puisse utiliser ce genre de redevance là juste autour du REM. Est-ce que, la modification que vous apportez, c'est dans le but de satisfaire cette demande de Laval?

M. Lessard : L'ensemble des modifications, ce qu'il touche principalement, c'est autour du terme «densification». On a utilisé toujours «densification». Vous avez vu? On l'avait enlevé ailleurs. Puis, même quand on a dit : «L'articulation de l'urbanisation», c'est quoi, ce beau grand mot là? C'est des choses qui sont utilisées en urbanisme. Donc, on ne voulait pas le limiter seulement à la densification. Densifier, c'est comme si tu ajoutais quelque chose qui n'existait pas, mais il y a un existant qui peut être converti, c'est-à-dire : Oui, si je prends le centre commercial qui est vide puis je le reconvertis, donc, ce n'est pas de la densification. Je suis en train de... Ah oui? Attends un peu, attends un peu. Non, non, le patrimoine bâti, oui, on veut capter cet élément-là qui amènera... Donc, c'est pour ça que 97.2 vient ajouter en disant : Regarde, on ne veut pas toucher à n'importe quel bâtiment pour n'importe quelle somme. 750 000 \$, c'est quelqu'un qui est dans une unité résidentielle moyenne. Ce n'est pas ça qu'on voulait capter. Ça fait que ceux qui voudront vraiment du développement au-delà de tes premiers besoins, là, on commence à penser que tu devrais contribuer par un paiement. Et là on vient viser la construction de bâtiments, la modification de bâtiments, le changement d'usage de bâtiments. Là, on n'est plus juste dans la densification, au terme précis du mot.

M. Therrien : Je comprends.

M. Lessard : Et, après ça, c'est la formule, comment on le calcule, là, le taux fois le plancher.

M. Therrien : O.K. J'aurais deux petites questions, M. le Président, si vous le permettez.

Le Président (M. Iracà) : Oui, allez-y.

M. Therrien : La ville de Laval mentionnait et disait : On est prêts, mais seulement autour des stations du REM qui sont déjà connues. Ils disaient qu'ils voulaient modifier l'article 97.1 dans ce sens-là.

M. Lessard : On l'a modifié à 42 déjà. On est passés de 1,5 à un kilomètre.

M. Therrien : O.K. O.K.

M. Lessard : Donc, on a circonscrit alentour des 27 stations avec un périmètre moins grand.

M. Therrien : O.K. Donc, ça, c'est réglé?

M. Lessard : On l'avait réglé à 42.

M. Therrien : Je me rappelle, O.K. Deuxième petite question. Là, on peut-u parler de 97.2, oui?

M. Lessard : Oui.

Le Président (M. Iracà) : Alors, on va terminer, si ça ne vous dérange pas, 97.1. Après ça, on pourra faire l'étude de 97.2.

M. Therrien : O.K.

Le Président (M. Iracà) : Est-ce qu'il y a d'autres questions pour 97.1? Alors, ça va, nous allons passer à 97.2. M. le ministre, voulez-vous en faire la lecture, s'il vous plaît?

M. Lessard : Oui. Bien là, je pourrais... O.K., on dit :
«97.2. L'autorité peut, par règlement — donc il faut qu'elle fasse un règlement — assujettir au versement d'une redevance de transport les travaux dont la valeur excède 750 000 \$...

Une voix : Vous l'avez lu.

M. Lessard : Ah! excusez. Ah!

Des voix : ...

M. Lessard : Je l'avais-tu lu jusqu'au bout? Oui?

Une voix : Et même commenté.

Des voix : ...

M. Lessard : Ah! O.K., ça va. Je m'étais rendu à...

Le Président (M. Iracà) : Avec tous les paragraphes? Avec tous les paragraphes?

M. Lessard : Ah! oui, oui, oui, je les ai tous lus, oui.

Une voix : Vous avez fait les commentaires.

M. Lessard : Effectivement, oui, parce que je vois le 0,50 \$, là, puis ça me rappelle que j'ai été coupé dans mon élan à 97.3.

Le Président (M. Iracà) : Sur 97.2, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Une chance qu'il y en a un qui suit ici, hein, quand même. Moi, je fais du «filibusting» à la moins un, je fais le contraire.

Le Président (M. Iracà) : C'est bon.

M. Therrien : C'est bon, hein? Alors, écoutez, question simple. Bon, on voit, là, qu'ils sont en train de mettre sur la table, là, une façon d'aller chercher les sous. Ils sont en train d'arriver avec des paramètres, là. Dites-moi si je me trompe. On parle de 600 millions maximum. Sur 30 ans, c'est ça, hein? Sur combien d'années? Je m'excuse, là.

M. Lessard : Maximum de 50...

M. Therrien : 50 ans?

M. Lessard : C'est ce qu'on avait dit à l'article...

Une voix : 37.

M. Lessard : 36? 37.

M. Therrien : 37?

M. Lessard : Oui.

M. Therrien : J'étais plus proche que vous, O.K. Mais, comment ils vont... Est-ce qu'ils vont se préoccuper, dans la... Quand ils vont fixer les paramètres pour évaluer, là, qui devrait payer quoi, j'imagine qu'ils vont utiliser 600 millions sur 37 ans, puis, après, ils vont dire : Bon, bien, on s'attend à quoi? Ils vont faire des prévisions pour arriver avec des paramètres. Est-ce que c'est comme ça qu'ils vont fixer les paramètres?

M. Lessard : Bon, la première affaire, ça, c'est l'objectif de rendement. Ils nous ont dit : Regarde, il faut que j'aille chercher le 600 millions sur un maximum de 50 ans. Donc, ça, c'était l'article 37.

M. Therrien : Oui, oui, oui.

M. Lessard : Hein, on l'avait... On est passés de 40, je pense, à 50 en disant : On va donner un peu d'amplitude dépendamment comment ça se développe, en fonction de... À partir de là, là, on dit : Bien, ce n'est pas n'importe où non plus, c'est alentour des 27 stations, à un kilomètre alentour de la station. Puis là, bien, je me souviens, je pense, M. Boisclair, qui disait : Oui, mais vous tenez compte... Ou, non, c'est peut-être M. Bergeron, il y a certaines stations qui ont peut-être plus de niveaux de contraintes que d'autres, puis ils n'ont peut-être pas la même ampleur d'attraction, ce qui fait qu'il y a peut-être des endroits où tu pourrais peut-être capter un peu plus fort, mais tiens-en compte. Alors donc, quand ils connaissent l'objectif, ils connaissent le moyen pour l'atteindre. Ils doivent faire un règlement, quels bâtiments qui sont visés, à quel rayon qu'il est visé. Puis là ils pourront étaler, là, l'intensité de cette redevance-là, qu'on soit juste sur la station ou à la limite de la station. Puis, après ça, donc, c'est au pied carré que ça se calcule, donc, tout dépendamment de ton taux. Là, ils vont déterminer le taux pour obtenir le produit du quotient.

M. Therrien : Bien, la gradation, est-ce qu'on va la voir là-dedans, la gradation, là, dire : Mettons...

M. Lessard : C'est les paramètres. Sauf que c'est eux qui vont bâtir puis qui vont le soumettre, après ça, à l'autorité ou à la CMM.

M. Therrien : O.K. Moi, je vais laisser les collègues...

Le Président (M. Iracà) : Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Oui. Premièrement, une question d'éclaircissement, M. le ministre, parce que je ne suis pas intervenue dans 97.1, mais je me rends compte que j'ai besoin de me faire clarifier ça avant d'aller vers mes questions de 97.2. Lorsqu'on dit, les redevances de transport, «l'autorité identifie les zones de son territoire», ce n'est pas seulement les zones entourant le REM, c'est l'ensemble des zones couvertes par l'ARTM?

M. Lessard : Les zones entourant les 27 stations.

Mme Massé : Seulement les zones entourant les 27 stations.

M. Lessard : Oui.

Mme Massé : Parfait. Donc, ça concerne seulement le REM d'une certaine façon. Bien.

M. Lessard : Oui, bien, pour lequel elle va charger une redevance, parce que tout l'exercice est de bâtir des zones pour lesquelles il y a des stations, pour lesquelles il y a un rayon prédéterminé en vertu de l'article 42 et 37.

Mme Massé : Bien. O.K.

Le Président (M. Iracà) : Mme la députée.

Mme Massé : Alors, effectivement, c'est un peu confondant parce qu'on va modifier des choses dans la loi sur l'ARTM. Alors, ce n'était pas évident pour moi à savoir si ça concernait l'ensemble ou seulement, comme vous venez de le dire, les zones entourant le REM. Alors, c'est pointu.

M. Lessard : Oui, c'est ça. Donc, on l'introduit vraiment parce que ça n'existait pas. Donc, on vient le dire parce qu'on a dit, dans les articles antérieurs, comment on finance l'ARTM et les autres services. On avait dit l'immatriculation, la taxe sur les carburants, etc. On a rajouté les redevances. Bon, une fois qu'on fait ça, on dit : Bon, on peut conclure une nouvelle entente pour une nouvelle offre de services. Parfait. Il peut être financé entre autres avec les redevances. Mais c'est quoi, les redevances? Quels bâtiments? N'importe où? Non. Ah! pas n'importe où. Mais là tu vas bâtir des zones. Puis là, dans tes zones, quand tu fais de la redevance, tu le fais en général. Si, un jour, il y a une autre redevance, bien, elle doit être capable de dire au citoyen qui est le payeur de taxes : Ah! si je bâtis là, qu'est-ce qu'ils m'imposent, quelles sont les charges autres que les charges municipales, la taxe de mutation, etc.? C'est quoi, la charge qui m'attend? Ah! c'est un droit à l'entrée. Si je bâtis tant d'unités de telle grandeur, au-delà de telle valeur, voici, je devrai rajouter, exemple, 100 000 \$, 350 000 \$ juste pour obtenir mon permis. Donc, on vient bâtir cette armature-là pour quiconque qui voudra faire de la redevance, puis en particulier pour le REM pour certaines valeurs.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

• (12 h 30) •

Mme Massé : Bien. Alors, ce qu'on voit apparaître, dans le fond, dans le 92.2, c'est, justement, vous venez de le nommer, des balises qui disent, qui encadrent en fait, dont notamment un des éléments, vers la fin, qui dit, bien, «ne peuvent pas être assujettis», donc on vient dire, là, qu'est-ce qui n'est pas assujetti. On a bien entendu la question au niveau de l'alinéa 2°, là, sur la Loi sur le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries, et etc.

Mais moi, j'ai une préoccupation. J'aimerais ça vous entendre sur la question du logement social et sur la question de nos institutions publiques, c'est-à-dire que, supposons qu'il y a... Bien, parce que les TOD, hein, c'est ça, par définition, les TOD, c'est : tu essaies de rapprocher des endroits qui sont traversés par le transport collectif, tu essaies de rapprocher tout le vivre-ensemble. Donc, ça veut dire les gens qui sont, bien sûr, capables de s'acheter des maisons, d'autres qui vont vivre en logement locatif du type condo, d'autres qui vont vivre en logement locatif, quoiqu'il ne s'en construit quasiment plus, surtout pas dans ces zones-là de Montréal, et tu vas essayer de rapprocher l'école, tu vas essayer de rapprocher les services publics. Alors, est-ce que... Parce que, tel que je le lis là, je pense que ce n'est pas là.

Est-ce que, dans le fond, ça veut dire que, un, si j'ai un projet de logement social où je veux rapprocher les gens de ce service qu'est le transport collectif, ce logement social là va être... Dans sa construction, s'il dépasse le 750 000 \$, ce qui est à peu près certain, s'il dépasse le 186 mètres de superficie, ce qui est certain, est-ce qu'il va être tenu de considérer cette redevance-là dans sa construction?

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le ministre, j'ai l'heureuse nouvelle de vous dire que vous allez pouvoir mijoter votre réponse pendant l'heure du dîner et nous revenir avec une réponse.

Compte tenu de l'heure, je suspends les travaux jusqu'à 14 heures aux mêmes places, mêmes postes. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise à 14 h 2)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 137, Loi concernant le Réseau électrique métropolitain.

Lors de la suspension de nos travaux, cet avant-midi, nous étions à l'article 53, sous-article 97.2, à une question de la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Le ministre y a pensé toute l'heure du dîner et il va vous arriver avec une merveilleuse réponse. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Lessard : Merci. C'est presque bucolique, la façon dont la présentation est faite. Donc, on était à l'article qui prévoyait des exceptions sur un montant ainsi qu'une superficie, puis ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques disait : Bien, on a aussi parlé non seulement du secteur agricole, mais du secteur de l'habitation. C'est à 97.12 qu'on revient, question d'écriture, là, apparemment. On dit :

«97.12. Aucune redevance de transport n'est exigible — on dit :

«1° d'un organisme public au sens du premier alinéa de l'article 3 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et de la protection des renseignements[...] — on verra c'est quoi;

«2° [...]un centre de la petite enfance[...] — évidemment aussi, on ne voulait pas capter les centres de la petite enfance — et;

«3° d'un organisme qui réalise [les] travaux relatifs à un immeuble[...], construit ou à construire dans le cadre d'un programme mis en oeuvre en vertu de la Loi sur la Société d'habitation du Québec et pour lequel un accord d'exploitation est ou sera en vigueur.»

Donc, c'est là qu'on vient le cerner et ainsi que les centres de la petite enfance, là, ou tout établissement du gouvernement du Québec aussi. Donc, ça répond, je pense, à la question qui était posée. Puis, pour des fins de rédaction, M. le Président, dans l'article 97.2, il y a une petite coquille qu'on glissait au niveau du registre, parce qu'on faisait référence à la redevance particulière à une entente, je suis au troisième paragraphe, à 92.3... à 97.2, excusez. Ça disait : «La redevance particulière à une entente conclue en vertu du deuxième alinéa de l'article 8...» En fait, du deuxième alinéa, là, c'est en vertu de l'article 8. Si vous permettez, on pourrait biffer simplement «du deuxième aliéna». Rien que biffer...

Le Président (M. Iracà) : De consentement? Ça va?

M. Lessard : Dans le texte original, il n'aurait pas dû être là, limitatif, puis on l'a repris dans la note d'amendement, mais on va le biffer...

Le Président (M. Iracà) : Prenez pour acquis que M. le secrétaire a fait la modification.

M. Lessard : Parfait. On peut continuer la discussion, là, sur 97.2.

Le Président (M. Iracà) : Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Oui, alors donc, on reprendra ça quand on sera rendus à 9.12, pour être certaine. Mais, merci, ça répond à une de mes préoccupations. Je vais m'arrêter là pour le moment. Je n'étais pas toute prête.

Le Président (M. Iracà) : 97.2, questions, commentaires, interventions, en référence de l'article 53? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Je pense qu'on n'en a pas parlé. C'est par rapport au début des redevances. Est-ce que c'est quand le réseau va être mis en service que, là, commenceraient les redevances? Pas avant ça, j'imagine?

M. Lessard : En fait, comme je vous indiquais, on avait ajouté, à la fin, deux articles, hein, 54.1, qui... et l'autre article, donc, qui est 82.1. C'est là qu'on voit l'entrée en vigueur. Je peux rien que le lire, là, parce qu'on l'avait mis à la disposition... On sait qu'on va adopter l'article 53 à part, mais il y avait comme une règle d'intégration, là, ou transitoire. Puis ça va dire : Insérer, après l'article 82 du projet de loi, le suivant :

«82.1. Pour l'application du deuxième alinéa — donc, 97.2, pour l'agence — [...]le taux prévu au règlement de l'Autorité [...] de transport métropolitain concernant la redevance établie en vertu des dispositions du chapitre [V] — c'est le chapitre qu'on est en train d'introduire — de cette loi, à l'égard du réseau, correspond :

«1° pour la période se terminant [au] 31 décembre 2018, [...]50 % de ce taux;

«2° pour la période se terminant [au] 31 décembre 2019, [...]65 % [...]; et

«3° pour la période [avant la mise en oeuvre, ce serait] 80 %», en 2020, puisqu'il doit entrer en fonction en 2021, si les travaux sont réalisés.

Donc, il y a une entrée progressive qui correspond à la demande qui avait été faite, là, par M. Boisclair et les autres aussi.

(Consultation)

M. Lessard : O.K. Puis l'autre article, c'était, comme il pourrait y avoir une deuxième redevance, mais pas avant le 1er janvier 2021, l'entrée en vigueur. Donc, on ne dira pas traiter de deux. On va laisser à l'autorité se faire les dents sur une nouvelle mouture d'une redevance pour un secteur, etc. On exclut que deux secteurs puissent être assujettis à... puis on sort des immeubles. Mais, dans le deuxième article, ça dit : pas de deuxième nouvelle, peu importe où, avant 2021.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. D'autres questions, commentaires, 97.2? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais suggérer qu'on puisse faire l'étude de 97.3, toujours en référence de l'article 53. M. le ministre, à la lecture.

M. Lessard : Merci. On dit :

«97.3. Le règlement pris pour l'application du premier alinéa de l'article 97.2 prévoit [donc] :

«1° les zones où les travaux sont assujettis à la redevance, lesquelles doivent correspondre à celles identifiées conformément à l'article 97.1;

«2° le taux de la redevance, qui peut varier :

«a) — on dit : selon la distance séparant les travaux ou les bâtiments assujettis d'un service de transport collectif;

«b) selon les catégories de travaux et de bâtiments prévues par le règlement;

«c) par zones et à l'intérieur de celles-ci, afin notamment de favoriser — là, on reprend — la densification et la revitalisation;

«3° la méthode permettant de délimiter la superficie de plancher visée par les travaux;

«4° les éléments pris en compte dans la détermination de la valeur des travaux;

«5° les modalités et les conditions de la perception et du remboursement de la redevance;

«6° les modalités et conditions de la gestion de la redevance par les municipalités perceptrices.

«Des travaux peuvent être assujettis au versement d'une redevance de transport même s'ils sont réalisés sur un immeuble situé en partie seulement dans la zone prévue en application du paragraphe 1° du premier alinéa.» Donc, il n'est pas obligé d'être totalement, il pourrait être en partie seulement.

«Le taux prévu au paragraphe 2° du premier alinéa et la méthode prévue au paragraphe 3° de cet alinéa peuvent varier selon des critères favorisant un aménagement durable du territoire. Ce taux peut également être indexé de plein droit selon la méthode que prévoit le règlement, le cas échéant.»

Donc, ça, c'est 93.3. En général, il reprend quelques éléments, 1°, 2°, 3° qui étaient compris déjà dans le document existant, sauf qu'à 2° on vient principalement ajouter des catégories puis des zones, là, on vient être un peu plus explicatif en b et c. Puis, troisièmement, bien là, après le 3° qui était déjà prévu, on fait 4°, 5° et 6°, là, on vient être plus concrets, là, dans les éléments pris en compte dans la valeur et les modalités de perception. Là, il y a tout un aspect plus administratif, là, dans la façon dont on doit le percevoir, nécessairement, pour une question d'homogénéité sur les 82 municipalités qui constituent la Communauté métropolitaine plus, mettons, Saint-Jérôme et autre. Donc, c'est ce que ça vient introduire, puis il y a une notion de : Si c'est inclus seulement en partie, qu'est-ce qui se passe? Donc, il pourrait y avoir deux taux si l'immeuble... si la zone... Des fois, on essaie d'exclure quelque chose, mais, même là, une même propriété peut avoir deux zones, puis il peut y avoir des taux différents à cause de l'effort ou la façon dont c'est configuré. Donc, il faut qu'ils puissent connaître la façon dont ça travaille.

• (14 h 10) •

Le Président (M. Iracà) : Parfait. Merci. Alors, suite à l'explication de M. le ministre et à la lecture de 97.3, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Écoutez, en lisant bien ça, on voit que le travail est quand même colossal, là, et on n'a pas beaucoup d'expérience là-dedans, hein, je pense, au Québec, là. C'est-à-dire que vous allez, à quelque part, innover beaucoup, là, dans cet aspect de projet de loi là. Est-ce que vous allez suivre un modèle qui se fait à l'étranger? Comment vous allez vous inspirer? Première question. Bien, je vais vous laisser répondre puis j'aurai peut-être une autre ou deux autres questions.

M. Lessard : Je dois vous dire que j'ai oublié de lire le dernier paragraphe, ici, on l'avait biffé, ce n'est plus dans 97, c'est le 4°, mais... je veux rien que dire ça puis je vais répondre.

«Une zone prévue à un règlement pris par l'autorité en vertu du premier alinéa ne peut faire l'objet de plus d'une redevance de transport; le premier règlement [assujettit des] travaux à l'intérieur de celle-ci prévaut sur tout autre règlement ultérieur [à] l'autorité.»

Donc, il était avant dans 97.4, là, c'est introduit maintenant dans 97.3.

Donc, est-ce qu'on a l'expérience? Non. La ville de Gatineau a fait une redevance, ça existe, le pouvoir de faire des redevances. Donc, elle, elle l'a fait pour un autre objet. Mais, comme ça, c'est la première fois ici. Ailleurs dans le monde, on me dit que c'est assez fréquent. C'est peut-être aux États-Unis principalement.

M. Therrien : À Hong Kong, puis tout ça... Hong Kong, entre autres.

M. Lessard : Mais je n'ai pas, au niveau de la littérature, regardé tout ce qui pouvait se faire ailleurs. On est peut-être dans les derniers États à le faire. Donc, il va certainement... L'Ontario le fait, on me dit, donc, puis il y a des spécialistes probablement en conceptualisation de redevances qui accepteront volontiers de se prêter à ça vu que l'autorité a le pouvoir d'engagement des ressources, mais, nécessairement, il sera déposé puis il fera l'objet d'approbation.

Donc, on verra la mouture de ça. Puis, peut-être, on pourrait demander même à l'autorité quand elle l'aura confectionné de le déposer en commission pour l'apprentissage de tout le monde dans l'évolution d'une redevance, qu'est-ce que ça comprend. Au lieu d'aller fouiller sur le site, on pourrait demander quand qu'il sera prêt avec le ministère, après approbation, de le déposer en commission.

Le Président (M. Iracà) : Parfait. Excellent. C'est noté, M. le député?

M. Therrien : Oui. Je vous avoue que je trouve ça bien intéressant. C'est un bel exercice que vous allez faire parce que ça pourra servir éventuellement à d'autres projets puis, tu sais, l'avenir, c'est un peu ça, là, tu sais. Il y avait des... La plus-value, là, d'aller chercher la plus-value, c'est à la mode puis c'est une façon d'essayer de rentabiliser le transport en commun. Je trouve ça bien.

Une voix : ...

M. Therrien : Oui... mais non, donc je vous envoie des fleurs, M. le ministre. On voit que vous n'êtes pas habitué. Il dit : Il va arriver, le pot. Non, non, il n'y a pas de pot.

M. Lessard : Et donc tout va bien, mais il va me corriger.

M. Therrien : Il n'y a aucun pot. Peut-être une petite question relativement à ça. Est-ce que... Vous ne ferez pas ça, j'imagine, en vase clos. Vous allez discuter avec des gens qui seront éventuellement interpellés par cette redevance-là, parce qu'on les a vus, ils sont venus nous visiter, mais j'imagine que, par souci de collaboration puis aussi pour éviter qu'il arrive des problèmes, là, quant à la perception de ce que vous faites, vous allez avoir des relations directes avec ces gens-là.

M. Lessard : Ce qu'on souhaitait, évidemment, comme c'est l'autorité, donc un conseil d'administration dont on a nommé... puis que la CMM a nommé des gens, il y a eu une discussion aussi avec la Communauté métropolitaine pour être sûr qu'à l'échelle métropolitaine on ait une même compréhension, là, puis il y a un partage avec les maires sur ce que ça peut prévoir. Donc, ça a été monté ensemble. Est-ce qu'on a tout retenu? Peut-être, peut-être pas. Il y a des éléments de précision? Puis on veut qu'ils soient rendus publics, donc, sur le site de l'autorité. Une fois qu'il va être déposé, il va y avoir une question de transparence, mais, plus que ça, on va demander, puis on va s'assurer qu'on le dépose ici, à la commission, qu'il soit distribué à chacun des membres. Parce que ça sera vraiment la première mouture, une espèce de pouvoir général sur les redevances dans lequel, en particulier, on finance un projet et qui est lié à sa particularité d'avoir non pas une échelle métropolitaine... il n'est pas partout... les zones à l'intérieur, dans lesquelles il y a, bon, les 27 stations, ce qui fait qu'on peut voir des variations puis c'est une nouvelle construction de réglementation dans une ère de nouvelles sources de revenus basés sur le pouvoir d'attraction, là, qui n'est pas liée à la plus-value permanente, mais vraiment un droit unique, lors de la construction, d'imposer une charge.

Donc, en général, on connaît les taxes scolaires, les taxes municipales, on connaît la taxe de bienvenue. Donc, il y a parfois des pouvoirs réglementaires sur les stationnements, les panneaux, les affiches, mais là, sur la redevance comme telle, c'est la première fois vraiment — plus amplement ou plus — qu'on adresse la question liée à un transport collectif

et liée à un REM, donc, sur ce premier volet là. Donc, je pense, pour la compréhension, qu'est-ce que ça peut avoir l'air, comment ils l'ont traité à l'intérieur des paramètres qu'on est en train de bâtir, dans le fond, l'ossature dans laquelle eux, ils devront mettre de la viande après.

Le Président (M. Iracà) : Excellent, alors, toujours en 97... Oui, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Juste en terminant... bien, oui, puis après je laisserai la place à mes collègues.

Ces paramètres-là que vous allez déterminer, est-ce qu'ils vont être appelés à être révisés éventuellement? Parce que vous avez une cagnotte de 600 millions à aller chercher sur 50 ans. Si vous voyez que ça ne s'accumule pas assez vite, ou trop vite, est-ce que vous pensez qu'il y aura des ajustements ultérieurement à faire?

M. Lessard : Trop vite, ça veut dire qu'une fois que l'objet est accompli, donc, il n'y a plus de perception. Ça pourrait servir à d'autres, là. Pas assez vite, ils modifieraient probablement leur règlement, règlement modifiant le règlement, s'ils ont été pas assez prévoyants à l'intérieur des zones. Puis il faut voir, après ça, comment le comportement des promoteurs immobiliers va agir dépendamment par zone. C'est toujours : Est-ce que je m'installe au bout de la zone du un kilomètre pour capter l'effet maximal mais sans avoir à contribuer? D'autres vont dire : J'aime mieux être dans le périmètre, parce qu'immédiatement je vais chercher une clientèle qui est sensible au transport collectif dans lequel ça change sa vie d'avoir accès à plusieurs modalités de transport. Puis il y en a qui achètent ça en disant : Moi, c'est... je vis comme ça, comme d'autres... Donc, il y a le pouvoir d'attraction. Il y a, on l'a toujours dit, il y a une certaine élasticité mais il ne peut pas embrasser tout. Puis, à un moment donné, tu dis : Regarde, je suis à quatre kilomètres du REM, là... pas d'effet, là, je... c'est bien quelque chose... Je me suis poussé assez loin pour justement ne pas avoir à le payer, puis...

Ça fait que je pense qu'au fil des années ils verront à ajuster leur réglementation pour être représentatifs du marché. C'est toujours le marché qui dicte la réglementation. Tu peux bien dire : Je veux avoir... C'est comme le salaire minimum. Tu peux dire 25 \$. Sauf que l'entrepreneur, il n'est pas obligé de l'engager puis il peut en engager moins. Ça fait que ça n'a pas l'effet que tu voulais.

M. Therrien : Dernière question, M. le Président, si vous permettez.

Le Président (M. Iracà) : Oui.

M. Therrien : Quand on parle d'indexation, c'est toujours par rapport à l'IPC que vous avez évalué à...

M. Lessard : Oui... l'IPC moins la...

M. Therrien : C'est la même chose tout le temps.

M. Lessard : ...valeur des produits des boissons alcooliques puis etc.

M. Therrien : C'est ça. C'est clair parce qu'on se réfère toujours à celui-là.

M. Lessard : Oui, il ne pourra pas être dans le temps, à choc tarifaire, en disant : Oui, oui, c'est 150...

M. Therrien : Oui.

M. Lessard : Moi, quand j'étais jeune, avec 0,25 \$, on achetait un chip, puis une liqueur, puis une petite barre de chocolat. Maintenant, je ne suis plus sûr qu'on est capables de faire quelque chose avec ça.

Le Président (M. Iracà) : 97.3, M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Peut-être une question de précision : l'avant-dernier paragraphe de cet article-là fait référence au règlement. On l'a évoqué aussi dans les échanges précédents. Quel est l'échéancier prévu justement pour l'adoption, ou la mise en vigueur, c'est-à-dire du règlement? Le ministre se proposait de le rendre public via la commission, mais le règlement, lui, serait prêt à quel moment, notamment?

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

• (14 h 20) •

M. Lessard : Excusez-moi. On a porté à ma connaissance... Quand vous faites une référence au taux d'indexation, il y avait 97.2 qui prévoit un taux d'indexation selon une méthode, moins les boissons, pour la valeur du 750 000. Dans l'autre, c'est un mécanisme. Dans 97.3, sur le règlement sur les taux, elle, c'est en fonction des... bon, les superficies fois un taux. Alors, on dit : «Le taux prévu au paragraphe 2° du premier [...] et la méthode prévue au paragraphe 3° peuvent varier selon des critères [en] favorisant un aménagement durable[...]. Ce taux peut également être indexé de plein droit...» L'indexation, elle doit être prévue au règlement.

Des voix : ...

M. Lessard : C'est ça, la méthode est prévue au règlement. Donc, ce n'est pas nécessairement la méthode prévue à 97.2, c'est ce qu'on me dit. Là, il y a comme deux taux, nécessairement, en général, sur les indices, mais ils pourraient être combinés un petit peu différemment, là. Mais il doit être prévu, dans le règlement, comment l'indexation va se faire.

M. Therrien : Mais il y a plein de taux possibles, mais il y a une corrélation presque parfaite entre les taux. Mais, honnêtement, je ne comprends pas pourquoi on n'y va pas tout le temps avec le même taux. Pour vrai, c'est... Ça ne vaut pas la peine d'en faire un débat.

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Peut-être revenir avec la question sur le règlement. Quel est l'échéancier retenu pour sa mise en vigueur et son dépôt à la commission?

M. Lessard : Bien, selon la Loi sur les règlements, il y a toujours une prépublication, etc. Donc, s'ils veulent arriver pour que ce soit en vigueur aux dates prévues à l'article 82.1, alors ils doivent être... on dit : Il «doit être rendu public sur le site Internet de l'autorité. Il doit également être publié dans un journal diffusé sur le territoire...» Puis il entre en vigueur 15 jours après la date de la publication. Ça fait que, si les dates prévues pour l'entrée en vigueur telles que stipulées à l'article... donc, on doit reculer de 15 jours de publication, etc., donc pour être sûr qu'il soit conforme à ce qui est prévu à la loi.

M. Charette : Et peut-être que j'anticipe un petit peu les articles à venir, mais, lors des consultations, on a évoqué la question des en-lieu de taxes, taxes pour certaines infrastructures, comme quoi, par exemple, actuellement, tout ce qui est en infrastructures de l'AMT est exempté d'en-lieu de taxes ou de taxes municipales. Là, on est dans la section portant sur les redevances. Vous nous confirmez quelque chose que vous aviez laissé entrevoir et qui est une bonne nouvelle : tout ce qui est logement social ne sera pas touché, de la même façon, au niveau, là, de la captation. Qu'en sera-t-il, sur ces territoires-là, des écoles, par exemple, hôpitaux et autres?

Hier, j'écoutais encore Richard Bergeron — on a mentionné son nom un petit peu plus tôt — sur des projets qu'entretient la ville de Montréal notamment au centre-ville avec la construction d'un certain nombre d'écoles, autant primaires, secondaires, au cours des prochaines années. Est-ce que ce sont des infrastructures qui seront aussi épargnées ou qui seront sujettes à de la captation éventuellement?

M. Lessard : Oui. Bien, quand on regarde la liste des exceptions — on a vu que, pour le logement social, c'est à 97.12 — on avait les exploitations agricoles, on a les centres de petite enfance aussi et on a les établissements du gouvernement, nécessairement toutes les écoles. Ça, c'est toujours visé dans un article plus général. Donc, ça, c'est là... C'est parce qu'on dit... Dans le document, on fait référence à la loi — d'organismes publics au sens du premier alinéa de l'article 3 — sur l'accès aux documents des organismes publics puis sur la protection des renseignements. Quand on va dans la loi, bien, ça comprend : «Sont des organismes publics : le gouvernement, le Conseil exécutif, le Conseil du trésor, les ministères, les organismes gouvernementaux, les organismes municipaux, les organismes scolaires et les établissements de santé [et] de services sociaux.» Donc, la liste, parce qu'on publie toujours une liste, qui sont des organismes, parce que là on y faisait référence en vertu de 97.12, puis on a rajouté les CPE, les centres d'éducation.

Le Président (M. Iracà) : Ça va? Merci, M. le député de Deux-Montagnes. D'autres questions, interventions, commentaires, 97.3? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Il y a un élément qui ne se retrouve pas dans votre nomenclature proposée, c'est la préexistence des services de transport collectif.

M. Lessard : La préexistence...

M. Therrien : La préexistence de transports collectifs. Je vais vous donner un exemple, puis il faudrait que le député de Deux-Montagnes me corrige si je fais erreur, là. Tu sais, à Deux-Montagnes, ils ont déjà un service puis ils ne paient pas de redevance. Si ce service-là est remplacé par un autre — je ne sais pas si c'est un bon exemple — à ce moment-là, tu dis : Bien, avant, ils ne payaient pas ce service-là par des redevances, mais là ce service-là est remplacé par un autre similaire, peut-être pas de même amplitude. Est-ce que ça serait quelque chose à évaluer, à prendre en compte?

M. Lessard : Vous dites, exemple, les équipements de l'AMT.

M. Therrien : Oui, mais, tu sais, tu dis : Déjà, j'avais un service qui était là, qui était présent. Ce service-là est remplacé par un autre, par le REM. Là, il dit : Oui, oui, mais il est meilleur. Je suis d'accord, mais à quel point on peut quand même...

M. Lessard : Est-ce qu'il est excédentaire? Je veux dire, exemple, quand le REM a acheté les affaires de l'AMT, il y a bien des affaires qui ne lui seront pas utiles. Est-ce qu'ils vont en disposer puis ils vont être susceptibles d'avoir une redevance dessus quand ils vont en disposer? Certainement.

M. Therrien : Oui. Tu sais, tu dis : Bien, de toute façon, mettons, le REM n'existe pas. Il y a déjà un service qui est là, qui est présent, qui est quand même de qualité. C'est sûr que c'est les bâtiments qui se rajoutent. C'est sûr qu'on peut... vous pouvez vous en sauver de même, dire : Bien, écoute, c'est des bâtiments qui vont se rajouter, tu sais. Parce que le groupe de M. Boisclair a insisté là-dessus, là. J'ai la liste, là, de ce qu'il proposait. Elle est un peu différente de la vôtre, mais ça, ça m'a accroché l'oeil, parce qu'eux considèrent que c'est un point à considérer.

M. Lessard : S'il y a un actif qui ne sert pas puis qui était quelque chose qui existait, mettons qui est converti, il ne peut... Peut-être qu'il n'est pas cédé. S'il n'est pas cédé puis qu'il en ait la propriété, il ne doit pas être assujéti lui-même à sa propre redevance de développement, parce qu'il n'en fait pas, de développement.

M. Therrien : Mais, tu sais, moi, mettons, là, j'ai... Tu sais... Je suis à côté de... Je pense à Deux-Montagnes, parce que je trouve que c'est peut-être un exemple intéressant. Moi, je suis déjà établi là puis, à un moment donné, j'ai déjà un service de train qui est déjà là. Puis là, à un moment donné, vous dites : Bien, nous, on change le train pour le REM, entre autres, plus efficace, plus gros, plus confortable, plus ci, plus ça. Parfait. Moi, je décide d'agrandir. Vous me mettez une redevance. Oui, mais là, c'est parce que j'ai déjà vu ça, là. Avant que vous arriviez, j'aurais eu un service, puis je n'aurais pas eu de redevance, là. Pourquoi vous me...

M. Lessard : Avant, il n'y aurait pas eu de redevance parce que ça n'existait pas. Là, on l'a introduit dans la loi puis on dit : Bon, tu vas avoir une redevance si tu es à l'intérieur d'un kilomètre d'une station. Si tu n'es pas à l'intérieur... pour cette fin-là, là... Alors, si tu n'es pas à l'intérieur pour l'aspect du REM, si tu n'es pas à l'intérieur d'un kilomètre, déjà, tu n'as pas de redevance. Si tu es à l'intérieur, tu le possèdes, mais tu n'amènes pas de rénovation...

M. Therrien : Ça, il n'y a pas de problème.

M. Lessard : ...l'agrandissement, la conversion... Donc, tu es susceptible d'être... Tu es assujéti, mais ça ne veut pas dire que la condition se réalise, c'est-à-dire que tu ne fais pas d'agrandissement ou autre. Donc, oui, il pourrait y avoir des actifs à l'intérieur du périmètre qui ne feront jamais l'objet... Exemple, à Deux-Montagnes, il disait : Moi, là, je ne sais pas où est-ce que... À part de monter en hauteur, on est à peu près 100 % bâtis. Ça fait que, même si le REM passe, la redevance de développement, à moins qu'il y ait de nouvelles constructions, ou qu'ils reconvertisse, ou qu'ils rénove au-delà des montants prévus, bien, même s'il est dans le périmètre d'un kilomètre, ça se peut qu'il ne se passe rien parce que le secteur n'est pas intéressant, exemple, pour les promoteurs immobiliers, parce qu'ils n'ont pas été capables d'acheter. Quelqu'un dit : Moi, sais-tu quoi? Je vais attendre. Pas à vendre.

M. Therrien : Bien, je vais vous donner un exemple vraiment très concret. Moi, j'ai un édifice. Je suis à côté de la gare de Deux-Montagnes actuellement. Vous décidez de faire le REM. Moi, je trouve ça bien correct. Là, à un moment donné, je dis : Je veux monter un étage, deux étages puis là je m'aperçois que vous allez me charger une redevance. Là, je vous dis : Aïe! Moi, là, si vous n'aviez pas été là, le REM, si j'avais encore la gare, j'aurais eu des services de gare que j'ai encore, que j'aurais encore aujourd'hui, puis ça m'aurait coûté zéro, comme dans Ouellet.

Ça fait qu'à ce moment-là je peux dire : Bien, écoute, je trouve ça plate parce que je paie pour quelque chose qui est tout simplement un remplacement, peut-être plus efficace, mais un remplacement pareil.

M. Lessard : Oui. Mais quelqu'un pourrait dire : Oui, oui, moi, ça me satisfaisait avant, qu'il passe de temps en temps, qu'il soit plein assez souvent puis...

M. Therrien : C'est ça.

M. Lessard : Bon. Ce n'est pas mon problème, comme individu, que le système soit engorgé. Je chiale après ça puis je ne suis pas content, mais, une fois qu'il passe, il passe plus vite, mais il passe toujours à la même place. Donc, on pourrait dire : Bien, écoute, je n'en avais pas besoin. Oui, on pourrait avoir l'argument qui dit : Regarde, c'est bien le fun, la nouvelle bébelle, là, mais c'est comme du monde... Ils disent : c'est le fun que tu aies construit une école, mais je n'ai pas d'enfants. Je paie pour puis... une taxe scolaire, mais qu'est-ce que tu veux? Je n'ai pas d'enfants, puis il finance une école neuve. En fait, je trouve que c'est une dépense, parce que, si on y va individuellement, on travaille sur l'aspect collectif, tout le monde reconnaît qu'au point de vue collectif le transport collectif a des vertus plus grandes que ces résidents qui sont à proximité et qu'en général, évidemment, pour ceux qui ne sont pas habitués... puis, quand il arrive un nouveau service, bien, il y en a qui peuvent voir ça comme une contrainte puis d'autres... c'est ce pour quoi il s'établit là.

• (14 h 30) •

M. Therrien : Oui, oui, je comprends.

M. Lessard : Parce que je ne veux pas d'auto, je veux vivre comme un Montréalais, je veux avoir des choix puis des options, puis je veux qu'elles soient les plus grandes possible, puis je veux payer le moins possible, puis je veux connaître c'est quoi, mes coûts, parce que j'ai un budget, parce que... dans ma vie, on me dit que c'est 9,70 \$, bien, je veux que ce soit toujours 9,70 \$, à part les indexations, etc.

M. Therrien : Bien, vous pouvez toujours dire : Même si tu ne le prends pas, même si tu ne vois pas d'avantage, la valeur de ta résidence ou de ta construction va augmenter en conséquence.

M. Lessard : Bien, c'est ça.

M. Therrien : Puis c'est ça, la logique de...

M. Lessard : Même s'il ne veut pas, ça augmente.

M. Therrien : C'est ça. Ça fait que...

M. Lessard : Puis il y en a qui s'en plaignent pour une bonne raison parce qu'il dit : Moi, mon revenu n'a pas monté, la valeur de ma propriété a doublé, je paie donc plus de taxes, mais je ne veux surtout pas vendre, donc mon revenu, surtout quand on arrive avec les personnes âgées, même si tu as un tarif social pour les âgés, souvent c'est gratuit, ou peu importe, ou des frais minimes, bien, la valeur de sa propriété a quand même monté, puis il paie plus de taxes, donc son revenu disponible peut en être affecté. Bien oui, évidemment, si, à long terme, il la vend, quand il va la vendre, bien, elle va avoir augmenté de valeur, puis là il pourra se refaire. Mais, bon, pour lui qui ne veut pas vendre, bien, il pourrait même y voir un inconvénient.

M. Therrien : Ça fait qu'autrement dit vous ne voyez pas ça comme nécessairement un problème, et donc on passe à côté de ça, ou vous pensez qu'à l'intérieur de ce que vous nous proposez il y aurait peut-être moyen de rajouter quelque chose.

M. Lessard : Bien, on essaie de limiter l'effet en réduisant le périmètre d'impact sur la redevance à un kilomètre. On était à 1,5, après discussion, sur les 27 stations, on a réduit à un kilomètre aux alentours. Puis, en plus, on leur donne les moyens avec le règlement de le ventiler, de le lisser entre ceux qui sont plus proches puis ceux qui sont moins proches, donc, pour diminuer l'impact sur lui qui... ça ne l'intéressait pas vraiment qu'il y ait un nouveau REM, mais, bon, sa propriété s'appréciera au fil des années encore plus.

Mais, comme je vous dis, sur le revenu disponible, lui, il ne gagnera pas plus cher. Même si, un jour, il va vendre plus cher, bien, ça, c'est rien que quand on décide de vendre.

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

M. Lessard : Mais, en général, je pourrais dire que ça a des effets positifs. Puis je pense que tout le monde qui sont venus ici, en commission parlementaire... Il n'y a pas grand monde qui disait : Je n'en veux pas un. En fait, ceux qui n'aimaient pas ça, souvent c'est parce qu'il n'était pas chez eux aussi. Donc, il a dit : Bien, tu sais, pourquoi vous ne l'avez pas fait chez nous? Parce que ça aurait pu avoir des impacts positifs. Ça, c'est une affaire de ville, vraiment, là.

Le Président (M. Iracà) : 97.3, d'autres commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais suggérer au ministre de procéder avec 97.4. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Alors, 97.4, quelques petites modifications. Donc, on dit :

«97.4. L'autorité doit, avant de prendre le règlement pour l'application du premier alinéa de l'article 97.2 — c'est là qu'on dit — consulter la Communauté métropolitaine de Montréal et la municipalité régionale de comté de la [Rive]-du-Nord», là, qui concerne le secteur de Saint-Jérôme.

On dit : «Ce règlement doit être rendu public sur le site Internet de l'autorité. Il doit également être publié dans un journal diffusé sur le territoire de l'autorité. Il entre en vigueur le 15^e jour qui suit la date de cette publication ou à toute date ultérieure qui y est mentionnée.

«L'autorité doit, sans délai, aviser les municipalités locales concernées du début de l'assujettissement des travaux assujettis au versement de la redevance de transport.» Donc, un effort de plus pour leur dire : Je l'ai publié, c'est rentré en vigueur, je t'avise. Donc, on va un petit peu plus loin.

Et : «Elle transmet, en outre, à ces municipalités, une copie du règlement.»

Donc, ce qu'on a changé par rapport à 97.4, c'est qu'on introduit, dans 97.4, le besoin ou l'obligation de consulter la Communauté métropolitaine, qu'on avait enlevée à 97.2 parce qu'à 97.2 c'est quand tu établis une zone. Puis on disait : Non, ce n'est pas une zone, mais on veut que, quand tu fais tout le règlement puis que là... tu auras l'ensemble des zones. Donc, on l'introduit dans 97.4 comme tel. Et puis donc c'est principalement, là, la modification qui est apportée.

Il y avait une question aussi de travaux de densification, là, qu'on dit «des travaux assujettis au versement de la redevance» plutôt que «des travaux de densification», là. Partout, on va faire l'effort d'enlever le mot de «densification» puisqu'on est venus définir à 97.3 c'est quoi, les travaux qui sont plus que la densification, mais... donc, la liste des travaux prévus à 97.3, là, qui dit : construction de... 97.2, excuse, la construction de bâtiment, modification de bâtiment, changement d'usage, etc. Donc, on va voir que, partout à travers même 97.6 et autres, là, on enlève toujours la référence à densification.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 97.4, questions, commentaires, interventions? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Le délai est quand même rapide, on parle de 90 jours. Le règlement, c'est 90 jours.

M. Lessard : Comment vous dites ça?

M. Therrien : Bien, habituellement, le délai considéré comme étant rapide, là, c'est 90 jours.

M. Lessard : Normalement, c'est 45 jours en vertu de la Loi sur les règlements, je pense, et puis...

Une voix : Bien, rapide, ça peut être 30 jours.

M. Lessard : Donc, rapide, 30 jours, on dit... Bon, il y a quand même un appariement. N'oubliez pas que, là-dedans, ils doivent consulter, en plus, la communauté métropolitaine. Donc, quand tu les consultes, ce n'est pas dit que tu les consultes pendant 10 jours, 20 jours. Mais, s'il veut rentrer à l'intérieur de la balise qu'on s'est donnée, bien, il peut s'y prendre un peu plus d'avance pour être sûr qu'ils ont le temps de faire une préconsultation puis que la communauté ne dise pas : Un instant, je vais bloquer le processus ou...

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Oui, juste une petite dernière question. Le type de consultation, c'est quoi? C'est comment que vous procédez pour les consultations? Ça ressemble à quoi?

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

M. Lessard : Bien, il n'y a pas de mode défini comme tel. Nécessairement, comme ils sont assez liés, étant donné qu'ils nomment des gens sur le conseil d'administration, on pense que ça se fait en symbiose à l'intérieur de leur propre table, là, pour laquelle ils rencontrent. Parce qu'à partir du moment que l'autorité a été créée, probablement... bien, pas probablement, la CMM a organisé la séquence de présentations puis de rencontres avec l'ARTM. Puis, nécessairement, quand, là, on lui oblige de faire une étape de consultation, elle organise sa consultation, on espère qu'elle prend les moyens électroniques, mais qu'elle rencontre aussi physiquement les personnes parce que souvent il y a... Quand elle va le bâtir, elle n'a pas le choix de parler à la CMM pour leur dire : Regarde, je m'en vais dans telle direction, etc. Elle ne veut pas se faire bloquer au bout de tout ça, là.

Comme nous, on a fait un travail avec aussi les deux autorités, donc, pour s'assurer qu'à la fin on a la même compréhension, on vise les mêmes objets, puis que ça va dans le sens qui a été établi ailleurs... Donc, je pense que c'est des façons de faire. Tu consultes, tu évites de te faire retourner comme une crêpe, probablement.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 97.4, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais demander au ministre de faire l'étude du prochain article. 97.5, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Alors, merci. 97.5, il est comme le document qui... comme dans le document, il n'a pas eu de modification. Mais, comme je le reprenais au complet, là... Alors, on dit :

«97.5. Un règlement pris pour l'application du premier alinéa de l'article 97.2 ne peut être rendu public ou publié conformément à l'article 97.4 ou entrer en vigueur sans avoir été approuvé, avec ou sans modification, par le ministre.

«Le ministre peut édicter un règlement visé au premier alinéa de l'article 97.2, à défaut par l'autorité de le prendre dans le délai qu'il lui indique.»

Donc, on a prévu un mécanisme, on sait quand est-ce que ça doit entrer en vigueur. Puis il faut toujours prévoir, supposons qu'ils ne décident pas, puis ils ne s'entendent pas, puis ça ne finit pas, bien, à tout le moins, un, ils peuvent soumettre lui qu'ils avaient. S'il n'est pas conforme, il pourra apporter les modifications, sinon il peut en produire un pour être sûr que ça se réalise.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 97.5, questions, commentaires? S'il n'y a pas de commentaire ou d'intervention, je vais demander au ministre de procéder avec 97.6, s'il vous plaît.

• (14 h 40) •

M. Lessard : 97.6, on dit : «97.6. Une municipalité locale doit percevoir, pour le compte de l'autorité, la redevance de transport à laquelle sont assujettis les travaux réalisés sur son territoire.» Alors donc, par rapport au texte qu'on avait, on a enlevé «de densification», là. C'est la seule modification qui est apportée pour le premier paragraphe.

Le deuxième : «Lorsqu'un projet qui nécessite un permis, prévu par un règlement adopté en vertu de l'article 119 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1), vise la réalisation de travaux assujettis au versement de la redevance, la délivrance de ce permis est conditionnelle au versement de la redevance, telle qu'estimée par la municipalité qui le délivre sur la base des renseignements fournis avec la demande de permis.

«La redevance perçue est remboursée si le permis auquel elle est assortie est annulé.»

Alors donc, ce qu'on vient faire, on vient introduire... Donc, on a enlevé le «de densification» pour dire : Assujettis aux travaux de la redevance. Et on a enlevé, à la fin, vers la fin : «La municipalité établit définitivement la redevance à la fin des travaux.»

Alors donc, peut-être une petite explication, là, pour c'est quoi, ces travaux-là prévus en vertu de 119 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Donc, c'est tout permis. On dit : «Lorsqu'un projet qui nécessite un permis, prévu par un règlement [...] en vertu de [...] 119...»

Une voix : ...

M. Lessard : Donc, on me dit que 119... Donc, on dit : «...vise la réalisation de [ces] travaux[...], la délivrance de ce permis est conditionnelle au versement de la redevance», donc tous les permis de construction ou de modification.

Donc, on dit : Je te donne le permis, c'est conditionnel à ce que tu me verses. Donc, ce n'est pas : Je te donne le permis puis je verrai, après ça, si tu me paies. C'est conditionnel à ce que tu paies. Puis, en même temps, si tu ne le réalises pas, bien, je comprends qu'elle va être remboursée si tu ne l'as pas construit. J'avais un projet, j'ai demandé un permis, j'ai payé la redevance puis, à la fin, sais-tu quoi, mon financement n'a pas marché puis je n'ai pas construit. Donc, je vais demander le remboursement de la redevance puisque je n'ai pas réalisé ce pour quoi j'avais demandé un permis. C'est bien ça, 119?

Une voix : Oui.

M. Lessard : Peut-être vous lire 119, si vous voulez, aussi. Le sous-ministre est en train de trouver son 119. Alors, 119... Excusez-moi, il y en a qui sont plus vites que d'autres sur le piton.

Le Président (M. Iracà) : Je la voyais venir, celle-là, M. le ministre.

M. Lessard : Le conseil d'une municipalité peut, par règlement : interdire toute construction, transformation, agrandissement; interdire tout projet de changement d'adresse; interdire l'occupation d'un immeuble... renouvelé; interdire toute demande d'opération; prescrire les plans et devis; établir un tarif pour la délivrance des permis et des certificats; désigner un fonctionnaire municipal responsable de la délivrance des permis. Donc, ça fait référence, donc, au pouvoir municipal, là, de faire et ne pas faire.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 97.6, questions, commentaires, interventions? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Concrètement, ça ressemble à quoi?

M. Lessard : O.K. J'arrive à...

M. Therrien : Mettons, là, j'ai un agrandissement pour 1 million. Quel genre de facture je peux avoir?

M. Lessard : Ah! bien là, ils n'ont comme pas établi encore le taux.

M. Therrien : À peu près, à peu près, là, tu sais.

M. Lessard : Bien, c'est 40, 45 millions par année sur 27 stations avec un dégressif de qu'est-ce que tu construis au-delà de 750 000 \$ indexé si ce n'est pas une propriété agricole ou autre, etc. Je ne sais pas le montant de ce que ça peut représenter sur le nombre de possibilités de bâtiments, mais, donc, c'est 45 millions sur 27 stations.

M. Therrien : Par année?

M. Lessard : Donc, dépendamment de l'activité, c'est ça.

M. Therrien : Mettons 1,5 million par station.

M. Lessard : Tu sais, on arrive juste... Actuellement, on a comme un gabarit de l'infrastructure financière. S'ils se divisent également sur l'ensemble du territoire, donc, tu dis, par zone, c'est comme... Je dis : Voici, je charge des taxes : dans le commercial, c'est tant, dans le résidentiel, c'est tant, dans l'industriel, c'est tant. Mais personne n'est forcé d'aller rester dans mes zones.

Alors, je prenais juste Brossard, exemple, ils ont annoncé 1 000 unités de condos dans le secteur prévu. Je ne sais pas si c'est tout près. Alors, je ne sais pas c'est combien de pieds carrés qu'ils vendent.

M. Therrien : Oui, je comprends.

M. Lessard : Il a-tu son minimum? Et, si la redevance était là, bien là il devrait le faire à 50 %, 65 %, 85 %. Donc, ça dépend de qu'est-ce qu'il construit et comment l'ARTM aura réparti les valeurs résidentielles au-delà de 750 000 \$, c'est quoi, la possibilité qu'il y en ait de construits. Donc, ça amène...

Tu sais, je ne sais pas, à Griffintown, qu'est-ce que ça aurait fait pour un bâtiment. C'est prématuré actuellement. Est-ce qu'il est près d'une station? Je prenais l'exemple de Brossard, mais je ne sais pas s'il est à un kilomètre de la future station. Mais donc c'est à l'usage, puis on pourra voir les premiers règlements arriver.

Nécessairement, la personne va arriver puis elle va dire : O.K., je veux construire telle affaire. En fonction du règlement, il peut avoir à déboursier des sous assez importants qu'il devra lui-même répartir sur le nombre de propriétés. Ça monte son coût de construction, mais ça augmente sa valeur instantanément.

M. Therrien : Je comprends. Aidez-moi donc. 45 millions, il sort... Vous dites : 45 millions divisés par 27 stations, par année. 45 millions...

M. Lessard : C'est sur un maximum de 50 ans.

M. Therrien : C'est 600 millions sur 50 ans?

M. Lessard : C'est 600 millions sur 50 ans.

M. Therrien : Ce n'est pas 12 millions?

M. Lessard : Au commencement, c'était sur 40 ans. On l'a étendu sur 50 ans.

M. Therrien : Ça serait supposé être 12 millions.

M. Lessard : Puis, s'il devait atteindre plus rapidement... Supposons que ça n'existe pas, puis, Griffintown, il y aurait une station proche à l'intérieur d'un kilomètre, bien, peut-être que ce secteur-là aurait fortement contribué à la redevance.

M. Therrien : Mais, si vous faites 600 millions sur 50 ans, c'est 12 millions par année.

M. Lessard : Oui. Si on était capables d'avoir une application linéaire en disant : Je n'aurai pas des années meilleures que d'autres...

M. Therrien : Je comprends.

M. Lessard : ...donc les années meilleures que d'autres, sur l'objectif global, vont faire que ça va prendre moins d'années.

M. Therrien : Puis c'est une redevance annuelle. À toutes les années, tu...

M. Lessard : Non, c'est une fois.

M. Therrien : Ah! c'est ponctuel.

M. Lessard : Oui, c'est ça. Je vais chercher le permis...

M. Therrien : C'est comme la taxe de bienvenue, là, c'est ponctuel.

M. Lessard : Exact. C'est comme la taxe de bienvenue, c'est une fois.

M. Therrien : Ce n'est pas plus compliqué de même, oui?

M. Lessard : Non, parce que la plus-value reste à la ville pour fins de taxation. Puis c'est une charge à l'entrée. Donc, c'est sûr que, si tu construis 12 unités pendant 12 ans de file, bien, tu vas avoir, à chaque...

M. Therrien : Oui, je comprends.

M. Lessard : C'est par projet.

M. Therrien : O.K., oui.

Le Président (M. Iracà) : Merci. 97.6, questions, commentaires, interventions? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Est-ce qu'il va y avoir une uniformisation du traitement qu'on va offrir aux différentes stations du REM ou il y aura une concentration selon le débit et selon comme...

M. Lessard : Bien, ils vont tenir compte... On a vu des critères qu'on a introduits pour bâtir. Donc, dans la zone, les critères qu'ils doivent tenir compte, ils n'ont pas tous le même pouvoir d'attraction, ils n'ont pas tous, donc, le même effet sur la valeur. Alors, nécessairement, ils tiendront compte de ça. Que tu sois au centre-ville ou que tu sois dans un nouveau secteur, Sainte-Anne-de-Bellevue, à développer, mettons, alors probablement que les attentes sur la redevance en fonction de ce qu'ils offrent, des infrastructures qui sont bâties autour n'ont pas le même... certainement le même intérêt.

M. Therrien : Est-ce qu'on a regardé l'impact, entre autres, du métro à Laval? Parce que c'est fou comment ça s'est construit autour du métro, là, à Laval, là. Est-ce qu'on s'est un peu basés sur cette expérience-là pour essayer de prévoir? Parce que je...

M. Lessard : Je dirais non parce qu'eux, tu sais, ils ont bâti le métro, puis tout ce qu'ils ont fait à Laval, c'est changer la réglementation pour prévoir des bâtiments en hauteur de plus d'un certain nombre d'étages. Et ils en ont profité, je pense, pour forcer les promoteurs à compenser, pour donner des terrains, ou des services communautaires, ou d'habitations autres, donc, parce qu'ils prévoyaient de l'élévation. Donc, l'élévation a amené une contrainte aux promoteurs à avoir à faire des choses en habitation, en loisirs et sports comme on faisait, dans le temps, quand on développait un quartier. On disait au promoteur, pour préserver des espaces publics : Bon, tu devras convenir que, dans tes pieds carrés, tu dois faire un parc, parce que, si tu amènes 10 000 enfants, il faut qu'ils jouent à quelque part. Donc, il y a une compensation sociale souvent. Donc, ça a amené ça.

Donc, il n'y avait de charge... il n'y a pas de redevance non plus de développement comme tel, sauf qu'on a imposé d'autres sortes de charges pour l'émission des permis et des contraintes architecturales.

M. Therrien : Oui, oui, je comprends.

M. Lessard : Mais l'effet voulu sur le transport collectif à Laval, si on prend les dernières qui ont été développées, ça a donné exactement ce pour quoi c'était prévu : densification, augmentation de l'offre de services...

M. Therrien : Oh! c'est clair.

M. Lessard : ...bâtiments institutionnels, des collèges, des universités, etc., même un mini Centre Bell et un service d'autobus et de gare qui ne sont pas capables d'être à la même place, mais on voit que ça amène quand même une contrainte. S'ils avaient été capables de mettre tous les services à la même place, pour l'utilisateur, ça aurait été plus simple et pour ceux qui arrivaient de Saint-Jérôme, ou Blainville, ou Sainte-Catherine, etc.

M. Therrien : Puis, dernière question, ça m'intrigue puis... Mais je peux comprendre que ça soit difficile à évaluer, mais, tu sais, j'aurais aimé ça, avoir un ordre de grandeur. Parce qu'il y a tellement d'impondérables que c'est difficile pour vous de dire : Bien, mettons, à chaque 100 piastres que tu investis, tu as 0,50 \$, ou 0,10 \$, ou 0,20 \$. On n'est même pas là-dedans? On nage dans la...

M. Lessard : Oui, c'est ça. On va être capables de mieux le savoir quand il va y avoir la prépublication du règlement. Quand on va avoir la consultation sur le règlement, eux-mêmes pourraient établir la valeur. Donc, on est à l'étape conceptuelle, on monte l'architecture, mais on n'a pas encore, donc, donné le résultat. On a donné le temps, maximum 50 ans, le rayon à l'intérieur des 27... un kilomètre à l'intérieur des 27 stations, donc c'est très, très pointu.

Une voix : Rayon maximum.

• (14 h 50) •

M. Lessard : Oui, maximum. Plus, on a exclu un grand nombre de propriétés qui touchent plus un aspect plus social qu'économique. Plus, on a laissé au propriétaire, qui lui n'est pas un agent de développement, là, qui ne veut rien qu'avoir sa résidence personnelle de 750 000 \$ et moins, plus ses petits cabanons, ses accessoires... Donc, on met du monde à l'abri. Puis, après ça, bien, pour les développeurs, là, c'est l'ARTM qui, lorsqu'elle va faire sa réglementation, devra faire des simulations comme on fait dans les comptes de taxes. Si j'ai telle sorte de propriété, ça correspond à tant. C'est-u correct par rapport, équitablement, avec les autres types de bâtiments qui vivent à proximité? Donc, je pense qu'il y aura une petite simulation, là, à faire, mais... Après ça, bien, c'est rendu public, mais on vit avec ça.

Puis ça se peut que, pendant deux, trois ans, personne ne le prenne parce qu'ils trouvent que la redevance est trop élevée. Puis là, bien, ils devront s'ajuster. Ils ont dit : Regarde, j'ai fait ça pensant que c'était équitable. Le marché a baissé... Quelqu'un nous a dit : Attention! voilà pas si longtemps, Montréal, le marché de la location d'immeubles locatifs était à terre, il y a à peu près plus d'une dizaine d'années, alors que le marché de Toronto, le marché de Colombie-Britannique étaient en effervescence. Alors, c'est sensible. Puis, comme n'importe quelle taxe, tu peux l'imposer, ils ne sont pas obligés de la prendre.

M. Therrien : Dernière petite question.

Le Président (M. Iracà) : Allez-y.

M. Therrien : Mettons que j'ai un terrain vague. Vous décidez de faire le REM à côté de chez nous. J'ai mon terrain vague. Je me retrouve à avoir une augmentation de la valeur de mon terrain. Je suis très, très content. Je vote probablement libéral aux prochaines élections.

Ce n'est pas vrai!

Le Président (M. Iracà) : C'est enregistré. Tout est enregistré.

M. Therrien : Même ça, je ne voterais pas libéral.

Une voix : ...

M. Therrien : Si on me mettrait un million, je voterais... Voyons donc! C'était pour le réveiller. Mais là il est content. Puis j'ai dit : On va lui envoyer quelque chose à Saint-Constant, dans sa cour. Ne perdez pas votre temps. Alors donc...

Une voix : ...

M. Therrien : Bien non. Bien, blague à part, tu sais, j'ai un terrain vague, puis là vous arrivez, vous. Vous dites : Alain, il est beau, ton terrain, puis tout le kit. Puis je ne m'appelle pas député de... je m'appelle Alain, là. Ça fait que je dis : Oui, il n'est pas pire, hein? Il dit : Oui, oui, pas pire. Moi, ce qui arrive, c'est que, moi, la plus-value, je la mets dans mes poches. Je vous vends le terrain. Ça fait que vous, vous payez le gros prix, le terrain, puis là vous décidez de construire. Ça fait que ça veut dire que vous allez payer le gros prix, le terrain, puis vous allez avoir une taxe REM, mettons. Ça ressemblerait à ça?

M. Lessard : Bien, tu es à l'intérieur d'un kilomètre, tu veux construire. La personne, évidemment, même s'il elle n'a pas construit... Puis elle, ce n'est pas elle qui a décidé du tracé et elle se retrouve à côté...

M. Therrien : ...on a un problème si c'est elle qui a...

M. Lessard : Non, mais, tu sais, sur la spéculation, il y a des affaires qui valent plus cher que la valeur même du bien. C'est vrai dans toute nature, peu importe dans quel aspect du commerce. Tu sais, aujourd'hui, je comprends que je suis en bas de 750 000 \$, puis tu n'as rien de construit, tu n'as pas un bâtiment, tu n'as rien. Mais, parce que tu es là puis parce que le service est là, là, la propriété... tu te retrouves au bon endroit.

M. Therrien : Oui, c'est ça, oui.

M. Lessard : Et là, oui, ça se peut qu'il bénéficie d'une embellie de l'évaluation spéculative et que quelqu'un veuille en payer le gros prix pour installer ça. Puis, plus tard, quand la personne ira chercher son permis, bien, la redevance, il y aura une redevance à payer.

M. Therrien : O.K. Bon, ça veut dire que la personne qui aura le terrain va se retrouver dans une situation presque parfaite parce que... Sauf qu'attention... Mais c'est correct, là. Tu sais, je veux dire, c'est le hasard. Des fois, en économie, le hasard est payant. Mais là où la solution se trouve, c'est... Mettons, moi, je vous vends le terrain. Vous, ce que vous allez me dire, c'est... Mettons, moi, je dis : Mon terrain vaut 500 000 \$... va dire : Oui, n'oublie pas, mon homme, qu'il va falloir que je paie, ainsi de suite. Ça fait que, finalement, comme n'importe quelle taxe, le fardeau de la taxe réside toujours chez l'offreur puis le demandeur, là. Ça veut dire que moi et vous allons partager une partie du fardeau de la taxe parce que je vous aurais dit : Bon, bien, regarde, c'est sûr que j'ai vendu mon terrain... je serais prêt à le vendre 500 000 \$, mais c'est vrai que tu vas te trouver à — je vous tutoie, excusez-moi — vous allez vous trouver à payer, bon, ce que vous n'auriez pas. Ça fait que, finalement, on va se séparer le fardeau de la taxe. Ça fait que je réponds moi-même à la question dépendamment de l'élasticité de l'offre puis la demande.

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

M. Lessard : Oui, mais, tu sais, sur l'offre, il dit : Moi, j'ai un terrain vague à vendre, donc mon prix, c'est tant. Puis je ne veux pas construire, mais je connais le potentiel vu qu'il n'y a pas d'autre terrain de disponible ailleurs, puis ce que tu veux construire est propice à ça. Alors, ce que tu vas en faire, commercial ou autre, c'est déjà zoné commercial, puis j'ai déjà le terrain.

Moi, ce que je vends, je vends des terrains. Puis je le vends le plus cher possible parce que ça m'évite d'avoir à investir dedans. Puis ta taxe, là, de toute façon, la redevance, l'acheteur, il va l'internaliser dans ses coûts puis il va dire : Bien, mon terrain m'a coûté 800 000 \$ ou 1,5 million, puis là je sais que, si je prends mon permis pour construire 1 000 unités ou 500 unités de condos qui ont plus de 1 920 pieds carrés puis qui valent plus de 750 000 \$, bien, comme ça m'a coûté 1 million à la redevance, si je fais les 1 000 unités, bien, je divise ça par 1 000.

M. Therrien : C'est ça.

M. Lessard : Ça fait qu'ils viennent de coûter 1 000 \$ de plus.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 97,6, questions, commentaires?

M. Therrien : Bien, à la limite, peut-être que je fais une erreur d'analyse économique, mais, à la limite, étant donné que l'offre est inélastique, ça se trouve à être le vendeur de terrains qui paie la taxe. Si vous faites un graphique, là, si la demande diminue à cause de la valeur du terrain et elle t'amène une augmentation de la taxe, ça veut dire que ta demande va diminuer puis, par conséquent, ton offre est inélastique. C'est l'offreur qui va payer.

M. Lessard : Bien, je ne suis pas un spécialiste, puis vous, vous la...

M. Therrien : Non, mais je vous dis ça puis...

M. Lessard : Tu sais, c'est dans l'évaluation des coûts, à savoir : il y avait le train à côté, puis là ils changent la nature du train, est-ce que ça a un effet de plus-value aussi important qu'il l'aurait souhaité que s'il y avait eu seulement son train de base? On peut dire ça de même. Alors, l'élasticité de la valeur liée à un service qui va plus vite, mais... C'est dur. Ça prend... Dans tous les cas, son terrain vaut plus cher, puis ça dépend quand est-ce qu'il l'a acheté.

M. Therrien : Mais, en tout cas, j'ai... Mais je m'excuse, on a fait un long exposé, puis finalement, je trouve, oui, on s'entend très bien, c'est bien correct, c'est simple. Je n'ai aucun...

Le Président (M. Iracà) : On est là pour ça. Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions?

M. Therrien : Oui. Bien, des fois, je ne comprends pas vite, mais, bon. Même souvent je ne comprends pas vite. Même, des fois, je ne comprends pas.

Le Président (M. Iracà) : Bon, c'est important de bien comprendre. Alors, 97.6, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais toujours suggérer au ministre de poursuivre avec 97.7. S'il vous plaît, à la lecture.

M. Lessard : Alors, 97.7, on dit : «97.7. L'autorité prend un règlement afin d'exiger l'obtention d'un permis pour la réalisation [des] travaux assujettis à la redevance de transport, lorsque ces travaux peuvent, sur le territoire d'une municipalité locale, être réalisés sans l'obtention d'un tel permis. Cette municipalité est alors responsable de la délivrance du permis.»

Bon, disons que les dispositions de ce règlement dont l'objet est de prévoir l'exigence d'un permis et le régime de délivrance qui entre en conflit avec celles d'un règlement municipal qui traite du même objet n'ont pas d'effet à l'égard du territoire où un tel règlement municipal est en vigueur.

Par rapport à l'article 97.7, on voit que, dans le premier paragraphe, on enlève toujours la référence à la densification et on ajoute «d'une municipalité locale», donc, ça, c'était là, «être réalisés sans l'obtention d'un tel permis», et on biffe «prévu par un règlement adopté par une municipalité locale».

Peut-être qu'on pourrait aller à la note explicative, là, puisqu'on est avec les dispositions. On dit, 97, ça habilite l'autorité à prendre un règlement, d'exiger, ça, ça va. La responsabilité de la délivrance incombe à la municipalité, ça va. Et ça a un caractère supplétif au règlement de l'autorité puisqu'il cesse de s'appliquer lorsque la municipalité compétente adopte un règlement qu'il vise. Donc, on dit : Je t'impose de le faire, mais tu ne le fais pas, donc mon...

Une voix : ...

M. Lessard : ...pour la délivrance de permis? Peut-être que notre juriste va peut-être expliquer juste la petite finalité, là, si vous permettez qu'elle se nomme et qu'elle donne l'explication.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci, M. le ministre. Ça complète vos commentaires?

M. Lessard : Oui. Si vous le permettez, on permettrait peut-être à notre juriste de donner une petite explication sur : Et ça se peut-u qu'une ville n'ait pas de règlement? Puis pourquoi on prévoit...

Le Président (M. Iracà) : Bien sûr, j'accepte avec plaisir. Je vais demander le consentement des collègues. J'ai consentement?

M. Therrien : Bien oui.

Le Président (M. Iracà) : Alors, simplement vous nommer ainsi que votre titre.

Mme Bacon (Nathalie) : Bonjour, M. le Président. Nathalie Bacon, de la Direction des affaires juridiques au ministère des Transports.

Le Président (M. Iracà) : Allez-y.

Mme Bacon (Nathalie) : L'article 97.7, effectivement, prévoit le cas où il y aurait un vide au niveau réglementaire par rapport à l'émission des permis sur un territoire donné. C'est ce qu'on a voulu viser par l'introduction de cette disposition.

• (15 heures) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme Bacon. Questions, commentaires? Ça va? 97.7, ça va?

Mme Bacon (Nathalie) : ...ajouter que... si vous me permettez d'ajouter...

Le Président (M. Iracà) : Oui, allez-y.

Mme Bacon (Nathalie) : ...que la prise d'un règlement pour un régime de permis sur un territoire d'une municipalité est facultative. Donc, dans ce cas-ci, si la municipalité ne l'a pas adopté, c'est parce que c'est facultatif, l'autorité va pouvoir le faire.

M. Lessard : C'est plus rare.

M. Therrien : Oui. C'est-u fréquent, ça, ça...

M. Lessard : Bien, écoute, en général, les villes, ça réglemente beaucoup pour faire des permis parce que, je veux dire, tout à peu près est permis.

Sauf que, s'il y avait un segment qui ne serait pas couvert, supposons que quelqu'un hait ça, cette redevance-là puis ferait un règlement, on va dire : Regarde, moi, là, tel... je couvrerais plus que les autres, tel, tel niveau de voies, j'arrête de demander un permis. Là, on va dire : Non, non, regarde, ce n'est pas parce que tu veux contester, il y a des règlements de contestation, mais elle pourrait couvrir l'ensemble des bâtiments visés assujettis.

Le Président (M. Iracà) : 97.7, ça va? Alors nous allons poursuivre avec 97.8. Juste avant, j'ai une petite demande de la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Parce que je vois le temps filer. Elle doit quitter pour une entrevue dans 10 minutes, mais elle va revenir quelques minutes plus tard et elle a un amendement à proposer à 97.12. Donc, si par hasard la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques quitte à 97.12, au même moment, est-ce qu'on pourrait suspendre et, de consentement, là, est-ce qu'on pourrait suspendre l'adoption de 97.12, poursuivre et, à son retour, on pourrait étudier son amendement? Alors, je vous le demande avant qu'elle puisse quitter, de bon aloi, là, je le propose comme ça.

M. Lessard : Oui, elle pourrait le déposer, l'expliquer, qu'on ait la compréhension de qu'est-ce qu'elle veut apporter comme modification. Elle pourra quitter, on cheminera sur nos projets, puis, si, à la fin, on l'adopte, bien, on suspendra l'adoption de 97.12 uniquement puis on passera à un autre appel, pas de problème.

Le Président (M. Iracà) : Ou, si vous désirez, si on a le temps, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, justement, comme le ministre dit, on l'étudie maintenant, 97.12, et on revient par la suite. Est-ce que j'ai le consentement, 97.12? On pourrait l'étudier maintenant?

Des voix :...

Le Président (M. Iracà) : Qu'est-ce qu'on... Vous avez combien de temps avant votre entrevue, madame...

Mme Massé : Écoutez, je serai prise jusqu'à et 35 à peu près.

Le Président (M. Iracà) : Ah! vous devez quitter...

Mme Massé : Oui, je dois quitter à et 10 jusqu'à et 35.

Le Président (M. Iracà) : O.K. Donc, ce qu'on va faire, c'est peut-être... On va suspendre quand on... Ne vous inquiétez pas, là, j'ai le consentement, là, qu'on va suspendre 97.12...

Mme Massé : Si on est rendus là.

Le Président (M. Iracà) : ...jusqu'à et 35, là, à votre retour.

M. Lessard : Parce que, moi-même, j'ai un amendement à 97.12 à la demande de la caisse pour limiter une superficie, etc. Donc, j'aimerais recevoir votre amendement pour que j'essaie de les combiner, là, pour ne pas qu'on se retrouve à faire de la double réflexion.

Le Président (M. Iracà) : Oui. Alors, juste pour la procédure, c'est un sous-amendement puisque nous sommes à un amendement. Donc, si vous l'avez écrit, Mme la députée, vous pouvez le déposer et on l'aura d'avance à ce moment-là. Ça va?

Mme Massé : C'est bon. Alors, effectivement, mon collègue est en train de le finaliser, de l'écrire, et, lorsque nous entamerons la discussion, j'aurai peut-être d'autres sous-amendements aussi en fonction des réponses que vous me ferez. Alors, donc, dans ce sens-là, je vous annonce tout de suite que je vais déposer... Est-ce que vous voulez que je lise ou je le dépose?

Le Président (M. Iracà) : Bien, juste... Même si vous quittez, là, votre adjoint va pouvoir le déposer puis on va l'avoir avant.

Mme Massé : O.K.

Le Président (M. Iracà) : Alors, nous, on va poursuivre à 97.8.

Mme Massé : Parfait. Merci, M. le Président, merci, tout le monde.

Le Président (M. Iracà) : Ça fait plaisir. 97.8, M. le ministre.

M. Lessard : Oui.

Le Président (M. Iracà) : S'il vous plaît, à la lecture.

M. Lessard : Alors, on dit :

«97.8. Une municipalité locale qui, en vertu de l'article 97.6, est perceptrice de la redevance prévue à l'article 97.2, peut établir un tarif d'honoraires pour la délivrance des permis relatifs aux travaux assujettis à cette redevance, que le permis soit exigé en vertu d'un règlement de la municipalité ou d'un règlement de l'autorité.

«Elle peut, en outre, prescrire les plans et documents qui doivent être soumis à l'appui d'une demande de permis afin d'évaluer l'éventuel assujettissement à la redevance des travaux concernés par cette demande, et ce, que le permis soit exigé en vertu d'un règlement de la municipalité ou d'un règlement de l'autorité.»

Ça habilite une municipalité à percevoir la redevance, là, puis d'établir les tarifs d'honoraires. Ça fait que, évidemment, pour elles, elles vont avoir un coût nul de gestion parce que, normalement, si elle charge une tarification, c'est pour le service qu'elle donne. Donc, elle peut le faire.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 97.8, questions, commentaires?

M. Therrien : Ça, je pense que c'est une question un peu banale.

M. Lessard : Oui, tu le charges, tu peux le faire.

M. Therrien : Bien, c'est ça, c'est... Le tarif d'honoraires, c'est demandé à l'autorité.

M. Lessard : Oui, oui, c'est ça, au...

Une voix : Au demandeur de permis.

M. Lessard : Au demandeur de permis.

M. Therrien : Ah! c'est au demandeur de permis, O.K. O.K. Parfait.

M. Lessard : Comme n'importe quel service que...

M. Therrien : Oui, oui, c'est correct. O.K.

Le Président (M. Iracà) : D'autres interventions, 97.8? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais demander au ministre de poursuivre l'étude à 97.9. S'il vous plaît, à la lecture.

M. Lessard : 97.9. Alors, lui, il n'a pas changé par rapport à ce qui était inclus dans nos documents. On dit :

«97.9. Les redevances de transport perçues par une municipalité locale sont réputées être détenues en fiducie pour l'autorité jusqu'à ce qu'elles lui soient remises.

«Ces redevances doivent être considérées comme formant un fonds séparé du patrimoine et des propres biens de la municipalité, qu'elles aient été ou non conservées, dans les faits, de façon distincte et séparée des propres fonds de la municipalité ou de la masse de ses biens.»

En fait, ce qu'on voulait éviter, c'est la confusion des patrimoines, pour s'assurer que c'est une somme qui ne peut pas entrer dans tes actifs. Que tu l'aies mis dans ton compte le temps que tu le transfères ailleurs, tu ne pourras pas penser que c'est un bien qui appartient à la municipalité. Donc, c'est vraiment l'aspect de la fiducie, indépendamment de la qualité de l'administration. Ça fait que c'est irréfutable, donc on ne pourrait pas saisir la municipalité ou ses biens. Donc, on vient réputer que ce ne sont pas ses biens.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Questions, commentaires, 97.9? S'il n'y a pas d'autre question ou commentaire, je vais demander au ministre de poursuivre avec 97.10. S'il vous plaît, à la lecture.

M. Lessard : 97.10, on dit :

«97.10. Une municipalité locale remet à l'autorité les redevances de transport qu'elle perçoit aux dates suivantes — donc, on dit : N'attends pas à la fin de l'année, là :

«1° le 1er juin, celles perçues du 1er janvier au 30 avril; et

«2° [au] 1er novembre, celles perçues du 1er mai au 30 septembre; et

«3° [au] 1er février, celles perçues du 1er octobre au 31 décembre.

«Aux mêmes dates et pour les mêmes périodes, la municipalité transmet à l'autorité un rapport faisant état des renseignements suivants — donc, une question de reddition de comptes, là, pour tous ceux qui ont à recevoir les sommes :

«1° le nombre total de permis délivrés à l'égard des travaux assujettis à la redevance de transport, pour chaque zone concernée;

«2° à l'égard de chacun de ces permis :

«a) l'adresse de l'immeuble concerné;

«b) le type de travaux concernés;

«c) son assujettissement, le cas échéant, à la redevance; et

«3° — donc, on dit : à l'égard de chacun des permis dont la [redevance] est conditionnelle au versement de la redevance :

«a) la superficie de plancher considérée aux fins de l'établissement de la redevance; et

«b) le montant de la redevance perçue.»

Évidemment, il y en a qui auront à construire dans le temps. Donc, on dit : Attends un peu, tu as établi ça. Tu en as réalisé combien? Tu m'envoies les chèques, ça devrait correspondre au taux de réalisation, puis, après ça, bien, ça se peut qu'il ne les bâtit plus. Quelqu'un dit : Je veux bâtir un 100 unités, j'en ai bâti 50, ça ne se vend pas trop bien, je ne vais pas finir les 50 derniers. Donc là, il va être capable de faire sa reddition de comptes entre le nombre de permis, le nombre de cases, le nombre d'adresses et le réaliser. Donc, c'est une façon de faire la correspondance des montants perçus et des permis émis.

Ce qui faisait changement avec 97.10 de la version qu'on avait dans les mains, je pense que c'était seulement pour le nombre total de permis délivrés à l'égard de travaux assujettis. Donc, une petite correction, là, tout simplement. Le reste, c'est généralement, là, ce qu'on retrouvait dans notre document de base.

Le Président (M. Iracà) : C'est bien. Ça fait le tour, M. le ministre?

M. Lessard : Oui.

• (15 h 10) •

Le Président (M. Iracà) : Merci. 97.10, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais proposer à M. le ministre de poursuivre avec 97.11.

M. Lessard : 97.11, on dit :

«97.11. L'autorité tient une comptabilité distincte pour chacune des redevances particulières qu'elle établit.»

Puis là on en a une pour le REM, mais, s'il y en avait une autre pour d'autres types de projets après le 1er janvier 2020, bien, elle devrait faire une comptabilité distincte pour chacun des types de redevances qu'elle pourrait faire ou établir à l'intérieur des zones.

Le Président (M. Iracà) : 97.11, est-ce qu'il y a des commentaires, questions, interventions? Ça va? Je regarde la première opposition. M. l'adjoint, ça va? Excellent. Le pouce dans les airs, ça veut dire que ça va bien.

Alors, 97.12, tel que promis. Et je vous ai demandé le consentement. Je l'ai obtenu. On va suspendre, dans le fond, tout l'article... l'amendement de l'article 53 pour débiter l'article 54. Et nous allons revenir, là, dès que la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques aura terminé son entrevue. Alors, M. le ministre.

M. Lessard : Alors, 54.1.

Le Président (M. Iracà) : On est en train d'étudier, là, 108.1, un à la fois. On pourrait faire 108.1 à l'article 54. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Ce ne sera pas long.

54. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 108, des suivants :

«108.1. Quiconque refuse ou omet de payer la redevance de transport commet une infraction et est passible de l'amende prévue par règlement de l'autorité.»

Évidemment, c'est la conséquence de ne pas payer.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. 54, 108.1, questions, commentaires, 108.1, à l'article 54? S'il n'y a pas intervention, je vais demander au ministre de faire la lecture de 108.2, toujours en référence à l'article 54.

M. Lessard : 54. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 108, des suivants :

«108.2. Le règlement pris pour l'application du premier alinéa de l'article 97.2 doit prévoir le montant de l'amende visée à l'article 108.1 qui comprend, en tous les cas, la redevance de transport et une somme additionnelle qui peut varier selon cette redevance. La somme additionnelle, fixe ou maximum, ne peut excéder, pour une première infraction, 5 000 \$ dans le cas d'une personne physique ou 10 000 \$ dans les autres cas. En cas de récidive, ces sommes additionnelles sont portées au double. Une somme additionnelle minimale ne peut être inférieure à 250 \$.»

Donc, on dit que c'est le pouvoir, là... On vient d'établir les balises, finalement, de l'amende, là, que ce soit... Puis il y a toute une distinction entre une personne physique puis une personne morale et des charges additionnelles, mais

ça inclut, en plus, la redevance comme telle, là, qu'il devait payer. Je ne sais pas. Je n'ai pas beaucoup de commentaires, là. C'est dans le cas que quelqu'un refuse ou omet de payer ou fait un chèque qui rebondit, dans le fond.

Le Président (M. Iracà) : Donc, ça fait le tour, M. le ministre?

M. Lessard : Oui.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Questions, commentaires, 108.2 en référence à l'article 54? S'il n'y a pas de commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 54 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 54, adopté. Article 55. Est-ce qu'il y a un amendement pour l'ajout d'un article entre le 54 et le 55? M. le ministre.

M. Lessard : Oui. J'ai déposé un amendement pour y insérer 54.1, qui avait été diffusé, là.

Le Président (M. Iracà) : Alors, on m'indique qu'il a été distribué dans le paquet de feuilles que vous avez reçu. Est-ce qu'il a été distribué, M. le secrétaire? Oui.

M. Lessard : Donc, je vais le lire.

Le Président (M. Iracà) : Je vais juste peut-être... parce que les gens fouillent, là. C'est bien?

M. Lessard : Oui. Parfait. On l'avait déjà un peu expliquée, la teneur de ça, c'est qu'on avait dit : Tant et aussi longtemps, là, que le réseau ne sera pas en service, puis qu'on se fasse les dents sur une nouvelle redevance, puis qu'on ait à établir des règlements, puis des bâtiments qui sont assujettis, puis qu'on puisse faire le régime de perception, de ne pas, même s'il y a une faculté d'introduire une autre redevance, pas pour les mêmes immeubles, mais avant 2021. Donc, ça dirait : Insérer, après l'article 54 du projet de loi, le suivant :

54.1. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 130, du suivant :

«130.1. L'autorité ne peut, avant le 1er janvier 2021, assujettir des travaux au paiement d'une redevance de transport autre que celle particulière au financement des ententes prévues aux articles 37 et 38 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain», puis on indiquera ici l'année puis le numéro du chapitre de la loi lorsqu'on l'aura adoptée.

Donc, on dit, dans le temps, on va faire vivre, on va regarder ce qui se passe, comment ça s'établit, puis, plus tard, si vous voulez en faire une autre, pas pour les mêmes immeubles donc, ça donnera une chance, dans le temps, à avoir une meilleure compréhension de ce nouveau système, là, de redevance, puis ça aura été au moins éprouvé puisqu'il aura commencé à percevoir les redevances à 50 %, à 65 % puis à 85 % pour les années de 2018, 2019 et 2020. Donc, en 2021, on pourra voir l'effet que ça peut avoir sur la construction, au moins, il sera passé trois ans : pouvoir d'attrait, d'élasticité, d'impact, la bonne cible, donc, sur les immeubles donc... Ça a été une demande qui nous avait été faite de s'assurer que, dans le temps, un, il n'y ait pas de chevauchement. Ça, on a été clairs, on a réglé ça. Mais, en plus, même s'il y a un pouvoir habilitant, ils ne pourront pas l'exercer avant 2021.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Amendement pour l'ajout de l'article 54.1, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement introduisant le nouvel article 54.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Article 55, s'il vous plaît, M. le ministre, à la lecture.

M. Lessard : Oui, merci. Donc, on rentre dans la séquence de modification des différentes lois particulières, dont la Charte de la Ville de Montréal.

Donc, l'article 55, ça dit : L'article 194 de l'annexe C de la Charte de la Ville de Montréal (chapitre C-11.4) est modifié par l'insertion, après le cinquième alinéa, du suivant — ça dit donc :

«Le cinquième alinéa s'applique sous réserve de toute entente conclue entre la ville et toute personne qui est chargée de la gestion ou de la réalisation d'un projet visé par une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports (chapitre T-12).»

Alors, ce que ça permet, en commentaire, ça permet la réalisation de l'entente au fait que ce soient des travaux qui soient installés, des équipements dans le parc du Mont-Royal. Ah! O.K. Donc, il y a une particularité. Le Mont-Royal, c'est un parc, alors donc, normalement, tu ne construis pas, sauf là, le réseau ferroviaire électrique qui est souterrain. Donc, ce n'est pas en surface, mais comme c'est un parc, il y avait une restriction. On lève la restriction pour le même objet, c'est-à-dire c'était l'AMT mais un peu modifiée avec le type d'équipement qui rentre dedans. Ça va? C'est ça?

Le Président (M. Iracà) : Ça va? Article 55, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Écoutez, le cinquième alinéa de la Charte de la Ville de Montréal vise justement la protection du parc. Est-ce qu'il n'y a pas, à quelque part, un paradoxe dans votre démarche? Vous dites, c'est souterrain, est-ce que vous allez... Regardez, où est-ce que je veux en venir, c'est que, tu sais, vous dites que c'est souterrain. Moi, j'en suis, mais c'était à l'idée de protéger le parc du Mont-Royal, est-ce que ça sera fait sans qu'il y ait aucune trace construction quelconque sur le parc?

M. Lessard : 194, on peut peut-être aller...

M. Therrien : À moins que je me trompe, là, je peux me tromper, là.

M. Lessard : O.K. Dans la page avant, on disait, si vous regardez dans la page 148, là, on a la référence au texte.

M. Therrien : Oui.

• (15 h 20) •

M. Lessard : Puis on parlait du cinquième alinéa. On dit : «La partie de ce territoire décrite à l'article 2 du chapitre 96 des lois de 1959-1960, fait partie du parc Mont-Royal et de la ville.

«La ville doit conserver et maintenir à perpétuité comme parc public tout territoire dont elle est ou devient propriétaire dans les limites décrites au plan mentionné au premier alinéa du présent article. La ville ne peut en aliéner aucune partie pour permettre qu'il y soit exercé des droits, privilèges ou franchises [alors] d'une nature spéciale, ni autoriser l'installation, dans ses limites, de rails, poteaux, fils conducteurs ou appareils électriques pour des fins de traction, de locomotion ou de force motrice, malgré tous pouvoirs particuliers d'expropriation ou autres qui ont pu être accordés par une loi, générale ou spéciale, à la ville ou à quelque personne ou municipalité, sauf dans les cas et dans la mesure où une loi spéciale déroge expressément aux dispositions du présent article.»

Alors, peut-être que le ministère des Affaires municipales pourrait nous donner un petit éclairage là-dessus. Alors, si vous me permettez, peut-être, mon collègue de Sanguinet pose la bonne question sur la nature de parc.

Le Président (M. Iracà) : S'il y a consentement. Parfait. Alors, madame l'experte, vous allez vous nommer avec votre titre, s'il vous plaît.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Hélène Dumas-Legendre. Je suis avocate au ministère des Affaires municipales. Donc, essentiellement, le parc du Mont-Royal est délimité, le territoire est délimité, dans la Charte de la Ville de Montréal, et la ville a l'obligation de le maintenir parc à perpétuité avec toutes sortes d'interdictions, notamment de l'altérer. Et ce que le ministre vous a lu, là, on ne peut pas faire de travaux, pas passer des rails, l'électricité, rien du tout. Donc, pour pouvoir passer le tracé du REM, bien, il faut faire une exception expresse, donc venir vraiment déroger au cinquième aliéna de cet article-là.

Des voix : ...

M. Lessard : Oui. C'est ça. Donc, c'est la notion du fil, là, parce que c'est un... Mais c'est électrique au pied du mont Royal. Donc, si on a besoin de trois pieds à côté pour mettre la borne, donc, ou creuser... Donc, ils ont besoin de cette autorisation-là.

M. Therrien : On offre au projet du REM une possibilité de s'exclure de cette condition de non-aliénation du parc. Est-ce qu'il y a... C'est-à-dire ça ou j'hésite... Moi, je veux juste comprendre.

M. Lessard : Bien, ce n'est pas la notion d'aliénation, mais c'est la notion que... ne permet aucuns travaux, aucun fil... Alors, on fait un train électrique. Alors, à quelque part, il risque qu'il soit souterrain, même si ce n'est pas nécessairement aérien, là, hein? Il faut autoriser qu'il fasse des travaux parce qu'il change le rail, il change donc la nature même pour lequel le rail... ce n'est pas le même type de rail. Puis, même si c'est sous terre, oui, effectivement... Donc, il y aura à poser une borne, une borne électrique, une borne de signallement, une...

M. Therrien : Ça implique quoi, hein, ça?

M. Lessard : Ça implique...

M. Therrien : S'il y a quelqu'un qui va se promener là, là, qu'est-ce qu'il va voir, là?

M. Lessard : Il va voir sensiblement la même affaire. C'est que, dans le temps, ils ont eu l'autorisation probablement de le construire, puis là, bien, à toutes les fois... pour éviter qu'il y ait n'importe quoi puis que ce soit un projet qui vient déguiser ce pour quoi qu'il y a quelqu'un qui l'a cédé, le parc, normalement, la ville ne peut pas autoriser à cause de la contrainte. Il ne peut pas t'autoriser à changer même la technologie, donc, parce que ça a été fait «once in a lifetime» pour ça. Donc, là, il dit : Non, non, c'est parce que, là, on n'a pas le même type de véhicule, pas le même type de rail. Il faut que tu m'autorises à faire des travaux parce que rendu là, je ne serai plus capable de faire les travaux, ça fait que je suis placé devant une impossibilité. Je ne suis pas en train de vendre... je ne suis pas en train d'en disposer. Je

suis juste en train d'être autorisé à faire des travaux, à poser ou à installer, sur le terrain qui leur est dédié, ce type d'équipement là.

M. Therrien : O.K. Est-ce qu'il y a une volonté de la part des gens qui vont travailler sur le REM de faire le moins possible de, entre guillemets, là, je ne sais pas si je devrais utiliser ce terme-là, là, de dégâts, là? C'est de dire : Regarde, la ville de Montréal va suivre les travaux, va dire... Écoute, là, regarde, là. Si tu es capable...

M. Lessard : Bien, ça en fait partie, là, oui.

M. Therrien : Tu sais, j'imagine qu'ils ne laisseront pas le feu vert...

M. Lessard : Oui, ça fait déjà partie de leur patrimoine, puis leur patrimoine a été affecté d'une clause particulière. La ville de Montréal peut autoriser, sur son territoire, parce qu'elle a des terrains, de construire, d'aménager une rue, d'aménager des lampadaires, etc. Là, elle a reçu un bien dans lequel il y a une contrainte, la contrainte de ne pas pouvoir installer ou de changer... Là, elle dit : Attends un peu. J'ai un problème dans mon legs, dans mon patrimoine. Il faut que je sois autorisé à émettre, sinon je suis en contradiction avec ma propre charte. Donc, j'ai mesuré... C'est un train électrique, la technologie va changer. Elle aura certainement moins d'emprise, mais elle a des choses qu'elle doit rajouter par rapport au train qui est existant, parce qu'il n'y a pas de chauffeur dedans. Donc, là, il y a probablement des détecteurs, puis tout ça, dans le tracé. Donc, elle veut être autorisée elle-même, parce qu'on dit tout le temps : Tu lances le projet, tu le finances puis tu as toutes les autorisations. C'est quoi, toutes les autorisations? Bien, ça comprend nécessairement les autorisations qu'actuellement elle ne pourrait pas donner si on se fie à la Charte de la Ville de Montréal telle que présentée. Je ne sais pas si je me trompe, là.

M. Therrien : O.K. Bon. Deux petites questions, là. J'imagine que la ville de Montréal ne voit pas ça comme étant nécessairement un problème.

M. Lessard : C'est à sa demande, parce qu'en regardant sa propre... parce qu'on dit, des fois : Ça prend un permis provincial, fédéral, un permis ou un certificat, une autorisation du plan métropolitain, de la Communauté métropolitaine. Elle, elle dit : Attends un peu. Moi, je suis prête à consentir à tout ça, mais j'ai un problème. Vu que, dans ma propre loi, je ne pourrais pas émettre une autorisation, un permis ou un droit de procéder à installer, puisque j'ai un patrimoine avec une contrainte, donc elle dit : Libérez-moi de cette contrainte-là. Je suis favorable à ce qu'on va faire, mais je ne pourrais même pas... même si je suis favorable, je ne pourrais même pas légalement en donner l'autorisation.

M. Therrien : O.K. Dernière petite question. Est-ce que vous avez pris connaissance de certains groupes environnementalistes qui se sont un peu soulevés contre ça? Moi, je vous le dis, je ne le sais pas, je pose la question. Est-ce qu'il y a des gens qui se sont soulevés contre cette idée d'abîmer un tant soit peu le parc?

M. Lessard : Non, mais le parc ne sera pas abîmé, c'est...

M. Therrien : Bien, en tout cas, il y aura des traces quelconques, là.

M. Lessard : Non, mais dans le sens que... Puis ça n'a pas fait un enjeu public, là, hein?

M. Therrien : Non, mais c'est pour ça que je vous pose la question.

M. Lessard : La ville dit : Moi, je voudrais donner l'autorisation. Je m'aperçois que... Oh! quand on a eu le bien, j'ai une limitation dans ma charte. Pouvez-vous juste me libérer du fait que je ne peux pas consentir? Je suis d'accord. La CMM a même passé des résolutions, elle est favorable à... Mais, quand elle regarde le bout de sa législation sur son propre territoire, elle a une contrainte qu'elle ne pourrait pas... Puis nous, on s'est dit qu'avec la loi on doit soulever les contraintes de façon juridique. Donc, on est à l'Assemblée nationale pour soulever ces contraintes-là. On a réduit des délais à... mais là c'est un domaine lié au territoire à cause du type de patrimoine qui leur a été légué.

M. Therrien : Bien, je vous pose la question parce que je n'ai pas entendu quoi que ce soit.

M. Lessard : On est dans l'espace public, c'est vraiment une contrainte...

M. Therrien : Non, c'est ça, ce n'est pas malicieux, je ne le sais pas. Je me renseigne, voir si...

M. Lessard : Ça me fait penser, on avait modifié, aux Affaires municipales, déjà, tu sais... Comme le métro souterrain, on a plus de misère à le faire en repérage aérien, à savoir que, si ça te prend une bouche d'aération, à dire : À tel niveau, telle place... C'est une compétence d'agglomération ou c'est une compétence de la ville? Là, tu dis : Mais il n'a pas la compétence. Bien, écoutez, on ne va pas commencer à aller chercher les compétences ou les autorisations dans les arrondissements. Donnez-nous la compétence de faire la bouche d'aération à tel endroit pour les sorties ou des questions de sécurité et de ventilation. C'est la même affaire, là, sur le... Je pense qu'à la question, quand ils ont passé le train

électrique, dans le temps, ils doivent avoir eu ce genre de questions là, de : Quels types de travaux vous allez faire? À quelle profondeur vous allez creuser? Quel impact c'est sur la sécurité, sur les questions de... Parce qu'il était au diesel à ce moment-là. Peut-être que ça posait pas mal plus de questions qu'aujourd'hui à cause d'une limitation dans le type de propriété.

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

M. Therrien : Bien, en tout cas, moi, je n'ai pas rien vu à ce sujet-là. Je ne sais pas si mon collègue de la seconde opposition a entendu quelque chose là-dessus. Je suis obligé de croire le ministre sur parole, moi. S'il n'a rien entendu, moi non plus. Je suis obligé de me dire que tout est, semble-t-il, correct.

Le Président (M. Iracà) : Tout est beau.

M. Therrien : Est-ce que vous, M. le Président, vous avez...

Le Président (M. Iracà) : Moi, je n'ai rien entendu personnellement, mais...

M. Therrien : Vous n'êtes pas... Papineau, vous êtes loin de là.

Le Président (M. Iracà) : Un petit peu loin. Questions, commentaires, article 55? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 55 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 55, adopté. 56, sous le titre «Loi sur les chemins de fer», l'article 56. À la lecture.
• (15 h 30) •

M. Lessard : Oui, 56. Donc, on est dans quelques lois particulières, puis chaque loi amène son petit lot d'explications. Alors donc, on dit : «Loi sur les chemins de fer.»

56. L'article 1 de la Loi sur les chemins de fer (chapitre C-14.1) est modifié par l'insertion, à la fin du deuxième alinéa, de «non plus qu'au Réseau électrique métropolitain visé à l'article 1 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain», puis, ici, on indiquera l'année et le numéro de chapitre de cette loi.

Donc, on dit : 56, ça fait en sorte de prévoir que ces dispositions-là, elles ne s'appliquent pas au réseau métropolitain. Puis là on avait... C'était quoi, cet article-là? On dit : La présente loi... Si on fait référence au texte actuel, on dit, donc : «La présente loi s'applique aux chemins de fer qui relèvent de l'autorité législative du Québec.» Toutefois, elle ne s'appliquait pas aux organismes publics qui, dans le cadre de leur loi constitutive, agissent comme transporteur ferroviaire. Puis on rajouterait, donc, à ce texte-là «non plus qu'au Réseau électrique métropolitain». Alors donc, peut-être vous donner une explication.

L'AMT n'était pas assujettie, donc, c'est semblable. On reproduit par cohérence, mais peut-être que Me Bacon pourrait...

Le Président (M. Iracà) : Me Bacon?

M. Lessard : ...nous donner une petite explication de l'environnement, de la Loi sur les chemins de fer.

Le Président (M. Iracà) : ...suspendu à vos lèvres, Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président...

M. Lessard : L'article n'est pas suspendu, mais vous êtes suspendu à ses lèvres.

Le Président (M. Iracà) : Oui, c'est ça.

Des voix : Ha, ha, ha!

Mme Bacon (Nathalie) : Effectivement, c'est une modification de concordance par cohérence avec le régime qui existait avec l'Agence métropolitaine de transport. Je souligne, par ailleurs, que, si vous lisez les dispositions complètes de la Loi sur les chemins de fer, on se rend compte que c'est une loi pour des wagons de type lourd, et la loi ne s'appliquerait pas vraiment dans son contenu de toute façon. Et nous avons des dispositions plus loin qui sont maintenues pour la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé, qui va s'appliquer au réseau.

Le Président (M. Iracà) : Oui, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Oui. Bien, comme je disais au ministre tantôt, si on lit ça, c'est très, très logique. Si l'AMT, tu sais, ils ont la même fonction en quelque part... Mais je n'ai pas bien saisi. Je m'excuse, là, mais vous dites que ce n'est pas pour

des wagons lourds. En quoi on enlève ces exemples, l'AMT puis le REM, de la Loi sur les chemins de fer? Vous dites à cause de la pesanteur des wagons, tu sais, c'est quoi?

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : Oui.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, la Loi sur les chemins de fer, c'est une loi traditionnelle qui date d'une certaine époque, et, effectivement, là, on vise plus les chemins de fer traditionnels. Tandis qu'ici, avec le Réseau électrique métropolitain, nous sommes dans un train électrique nouveau, une autre technologie.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Therrien : Puis pourquoi l'AMT s'exclut de ça aussi?

Mme Bacon (Nathalie) : L'AMT serait exclue puisque la loi, à l'article 1, exclut les organismes publics. Ça fait que l'AMT est exclue.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Me Bacon. Questions, commentaires, toujours article 56?

M. Therrien : Mais vous dites qu'au niveau de sécurité, puis tout ça, il n'y a pas de problème, là. O.K.

Le Président (M. Iracà) : D'autres commentaires, article 56? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 56 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 56, adopté. Alors, si vous me permettez, je vais suspendre les travaux cinq minutes, le temps d'une pause, et on va revenir, tel que promis, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, à votre article.

Alors, je suspends les travaux cinq minutes.

(Suspension de la séance à 15 h 34)

(Reprise à 15 h 46)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous avons suspendu nos travaux, une suspension qui a fait du bien. Nous allons reprendre à l'article 53, tel que promis, 97.12 proposé à l'article 53. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, 97.12, vous vouliez déposer un sous-amendement à l'amendement.

Mme Massé : Oui. D'ailleurs, je tiens sincèrement à remercier mes collègues d'avoir... bien, premièrement, remercier le président d'avoir eu la suggestion, et, deuxièmement, mes collègues d'avoir accepté de suspendre à cet article-là pour que je puisse partager mes préoccupations et voir avec le ministre comment on peut combler les éléments.

Donc, puisque je l'avais déjà annoncé, on pourrait commencer par le... et là vous me guidez, M. le Président, vous êtes plus habitué que moi. J'ai quand même des questions sur le texte qui est là, des questions de compréhension.

Le Président (M. Iracà) : Alors, ce qu'on peut faire, peut-être pour simplifier, on peut faire la procédure usuelle, c'est-à-dire que je vais laisser le ministre lire l'article 97.12 avec les commentaires. Suite à ça, on fera l'échange, et vous pourriez, à ce moment-là, déposer... bien, il a déjà été déposé et distribué, mais déposer officiellement, là, votre sous-amendement. Qu'est-ce que vous en pensez?

Mme Massé : D'autant plus que ça va me permettre de poser quelques questions de clarification pour être certaine de ne pas déposer un amendement pour rien.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Excellent. Alors, M. le ministre, on va procéder, là, de la manière usuelle, à la lecture de l'article 97.12, s'il vous plaît.

M. Lessard : Parfait. Donc, on dit :

«97.12. Aucune redevance de transport n'est exigible :

«1° d'un organisme public au sens du premier alinéa de l'article 3 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (chapitre A-2.1) — tantôt, on a vu les établissements de santé, scolaires, etc.;

«2° d'un centre de la petite enfance au sens de la Loi sur les services de garde éducatifs à l'enfance (chapitre S-4.1.1);

«3° d'un organisme qui réalise [les] travaux relatifs à un immeuble acquis, ou construit ou à construire dans le cadre d'un programme mis en oeuvre en vertu de la Loi sur la Société d'habitation du Québec (chapitre S-8) et pour lequel un accord d'exploitation est ou sera en vigueur.»

Et j'ajouterais, là, puis je vais vous envoyer ça : «, et ce, à l'égard de la seule superficie des travaux visés par cet accord».

Puis pourquoi je dis ça? C'est parce qu'on a construit parfois des immeubles d'habitation, puis, pour le réaliser, il faut respecter le zonage commercial. En bas, on faisait un local commercial, puis en haut, on pouvait faire du logement social. Donc, pour respecter la trame commerciale, donc, le local commercial serait assujéti à la redevance, mais non pas le logement d'habitation qui est au-dessus. Puis j'ai quelques références sur Sainte-Catherine, entre autres, sur un centre particulier dont tu connais bien...

Donc, et j'insérerais donc : «, et ce, à l'égard de la seule superficie des travaux visés par cet accord», donc, que la société donc...

«4° d'un mandataire de l'État qui n'est pas visé au paragraphe 1° [et] 2°.

«Cependant, l'organisme public ou le mandataire de l'État n'est pas, à ce titre, exempté du paiement de la redevance lorsqu'il fait du développement immobilier.»

Évidemment, si tu avais un immeuble pour lequel tu as des services gouvernementaux, mais, à l'intérieur de l'immeuble, si tu avais quelque chose qui est commercial, à cause de la nature même, bien, celle-là, exemple, Ivanhoé Cambridge, eux, ils sont assujéti à ça.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Lessard : Donc, ça, c'est l'essence même, là, des exceptions où il n'y a pas de redevance de transport. Puis là, bien, je pense que ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques voulait apporter un amendement.
• (15 h 50) •

Le Président (M. Iracà) : Juste avant, parce que ça ne touche pas le sous-amendement de la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, et pour éviter de déposer un autre sous-amendement pour l'ajout de votre phrase que vous avez mentionnée, à partir de «et ce», là, bon, M. le secrétaire se propose de le modifier à la main.

Si j'ai consentement, on ne sera pas obligés de déposer un sous-amendement. C'est la phrase qui dit : «, et ce, à l'égard de la seule superficie des travaux visés par cet accord», au troisième alinéa. Alors, si j'ai le consentement... Ça va? M. le secrétaire, allez-vous assumer la suite? Parfait. Merci beaucoup.

Alors, nous allons maintenant procéder à la période d'échange. La députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, suite aux propos de M. le ministre.

Mme Massé : Oui. Merci, M. le Président. Alors, dans un premier temps, j'aimerais y aller de questions de clarification pour être certaine de bien saisir l'étendue de ce qu'on est en train d'adopter là. Alors, est-ce que je comprends... parce que, lorsqu'effectivement on va à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics, à l'article 3, on prend conscience que les organismes municipaux font partie de la longue liste de ce que sont les organismes publics. Alors, je voulais voir avec M. le ministre si je comprenais bien que les offices municipaux d'habitation sont considérés comme des organismes municipaux.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la députée. M. le ministre.

M. Lessard : Quand on regarde la liste, oui, c'est ça, ce sont des organismes publics, on dit «les organismes municipaux». Est-ce que l'office municipal d'habitation qui est un organisme municipal est reconnu comme tel? On a une tonne de spécialistes.

Une voix : ...

M. Lessard : La réponse, c'est oui.

Mme Massé : Alors, c'est bien. Donc, vous comprendrez, M. le ministre, à ce moment-là, que j'ai un grand inconfort avec la dernière phrase de cet article-là, qui dit que «l'organisme public [...] n'est pas, à ce titre, exempté du paiement de la redevance lorsqu'il fait du développement immobilier».

Alors, au mieux, que je comprenne mal la définition de «développement immobilier», mais, pour moi, lorsqu'un office municipal d'habitation ou même une société de développement comme les GRT... Quand ces organisations-là qui développent du logement social... ce que je comprends, ces organisations-là se verraient imposer, dans leur cadre financier, l'exigence de redevances.

M. Lessard : Ça dit donc qu'il n'y a... «Aucune redevance de transport n'est exigible [...] d'un mandataire de l'État...» Ça, ça va quand ils sont visés par les organismes publics qui incluent les offices municipaux d'habitation. Quand ils construisent aussi en fonction de la Loi sur la Société d'habitation du Québec, sauf s'il y a un logement commercial... Celui-là, il serait redevable. Il n'y a pas de redevance à un mandataire de l'État qui n'est pas visé par les articles... mettons qu'il n'est pas dans la liste de 1° et de 2°. Cependant, si cet «organisme public [là] ou le mandataire [d']État n'est pas, à ce titre, exempté du paiement de la redevance lorsqu'il fait du développement immobilier», donc, on a égale notion

de profit. Donc, s'il ne développe pas pour les fins de l'organisme, il développe parce que, dans son montage financier, il devait avoir un côté plus mercantile. Bien, le côté mercantile, lui, il serait assujéti à la redevance. Donc, si ce n'est pas pour faire... tu fais du logement social...

Prenons sur Sainte-Catherine. Tu fais du logement social pour le centre de référence des femmes battues, mais tu as un zonage, tu as une contrainte. Si tu le fais juste... tu achètes la propriété juste puis tu répartis ton coût de loyers en fonction des subventions que donne l'État puis que tu n'es pas capable de vendre ton local commercial en bas, bien, tu n'es pas capable de reconvertir un immeuble sur Sainte-Catherine. Mais, ce faisant, si tu n'étais pas un organisme d'État ou un mandataire d'État, puis que tu avais ce type d'immeuble là dans... bien là, on s'attend à ce que, celui-là, il soit taxé.

Donc, moi, ce qu'on voulait protéger, c'est les... comme c'est difficile de faire de la requalification pour faire du logement social parce qu'on dit : En général, on ne veut pas qu'ils aillent demeurer dans le fond du clos de la dernière place pour les parquer en dehors des services, alors qu'on veut qu'ils bénéficient des services. On voulait protéger le logement qu'on dit social que développe la Société d'habitation du Québec.

Maintenant, je n'ai pas une... précisément, là... Le quatrième alinéa vise un mandataire d'État ou un organisme public qui ne serait pas sur la liste des organismes visés. Et là comment... même s'il se reconnaît d'un organisme, mais qu'il fait du développement économique, on pourrait dire : Attends un peu, la loi ne voulait pas t'exempter de ça, tout ce qui est économique qui ne vise pas les clientèles de loger du monde, des clientèles particulières. Donc, je ne sais pas, moi, la coop d'habitation... Ce n'est pas une coop d'habitation qui se mettrait à se lancer dans un volet plus mercantile que juste donner des services à ses clientèles. On pourrait peut-être avoir un objet difficile.

Mais peut-être... Je ne sais pas, si on voulait commenter plus spécifiquement du côté municipal, là. J'ai une tonne de compétences qui m'accompagnent.

Le Président (M. Iracà) : Oui, avec consentement, madame l'experte pourrait prendre la parole.

M. Lessard : Alors, les OMH, ça, ça allait, les offices municipaux d'habitation, ça allait. Mais qu'est-ce que ça vise exactement, un mandataire de l'État? Mettons, on doit avoir une idée, si on introduit ça en quatrième, qui est un mandataire d'État qui n'est pas visé par ni 1° ni 2°, au sens des services ou de la liste que ça comprend. Alors, on a-tu quelqu'un dans la tête ou... On va couvrir tous les sujets...

Des voix : ...

M. Lessard : O.K. Donc, je comprends, si c'est un... Mais cet organisme-là... Hydro-Québec est déjà dans la liste. Est-elle dans la liste?

Une voix : C'est un organisme public.

M. Lessard : C'est un organisme... O.K. Si Hydro-Québec veut faire du développement immobilier parce qu'il y a des terrains, mais que ses terrains, ce n'est pas pour donner des services sur la base d'Hydro-Québec... Mais, si tu veux faire du développement parce que tu avais des propriétés et tu veux mettre en valeur certains terrains, bien, ceux-là ils seraient assujétiés à la redevance. On me dit qu'Ivanhoé Cambridge c'est le bon exemple.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Mme la députée.

Mme Massé : Bien, je pense que c'est important parce que... Moi, je comprends bien l'esprit, mais, un peu comme c'est arrivé avec le projet de loi n° 38, un coup qu'il est adopté, des fois, on ne peut pas revenir en arrière. Et je ne voudrais pas que ce soit le cas. Ma préoccupation...

M. Lessard : Bien, c'est quoi, votre préoccupation?

Mme Massé : C'est ça, ma préoccupation, c'est de m'assurer que — parce que vous l'avez bien dit vous-même — en matière de densification, c'est superimportant d'avoir les services nécessaires pour que les gens puissent vivre dans cette densification-là puis être bien.

Ce qu'on souhaite aussi dans cette densification-là, c'est qu'il y ait une mixité sociale. On ne souhaite pas que ce soit seulement plus tu es proche du métro, donc plus tu es riche, plus tu es capable d'acheter, puis, sinon, bien, tu es éloigné jusqu'à l'autre bout du monde. On souhaite de la mixité sociale. Et, dans ce sens-là, on pourrait tout à fait imaginer une municipalité qui dit : Bien, moi, ce terrain-là, je souhaite qu'il se construise, et là, mettons, par l'office municipal d'habitation, donc, qui répond, à mon sens, à l'alinéa 1°, mais qui, en même temps, se retrouve puisqu'il fait du développement immobilier, vous pouvez me dire, pour faire du profit. Mais c'est parce que ce n'est pas écrit, là, mais il fait du développement immobilier, puisque son mandat, c'est ça. Et je suis certaine que tous les logements construits, surtout dans la région de Montréal, en OMH, c'est plus de 750 000 \$ puis c'est plus de 186 mètres carrés. Alors, je veux m'assurer pour les OMH.

Mais, après ça, je continue. Il y a les coopératives d'habitation. Les coopératives d'habitation, souvent, une partie de leur loyer est soutenue par l'alinéa 3°, si on suit bien les gens qui connaissent ces programmes-là. Oui, ça fait qu'il peut y avoir deux, trois unités de logement qui sont soutenues par AccèsLogis, mais la coopérative, en soi, fait du développement immobilier, mais pas pour faire du cash : pour habiter ses coopérants, coopérantes. Donc, est-ce que, là, on

se retrouverait, tel que libellé, à cause du dernier petit paragraphe, à dire : Mais, vous savez, les coopératives d'habitation, vous n'êtes pas protégées parce que vous faites du développement immobilier. Donc, il y a ces gens-là aussi que je voudrais protéger.

Et, toujours en termes de développement immobilier, il y a, à travers le Québec, un réseau qui s'appelle le réseau des ressources techniques, qui sont, ma foi, un regroupement de spécialistes en développement de logement social. Eux-mêmes ne sont pas du logement social, mais ils font du développement immobilier. Mais le travail qu'ils font est orienté vers le développement social. Alors, je voudrais m'assurer que ces gens-là aussi ne se trouvent pas inclus.

Alors, pour faire simple, je veux m'assurer que tout ce qui est développement de logement social ne soit pas considéré comme du développement immobilier tel que vous l'entendiez, et avec lequel je suis d'accord, sachez, même si, en bout de ligne, ça va faire une pression à la hausse sur toutes les taxes des autres — j'en aurais long à dire, mais on ne refait pas l'histoire — mais, minimalement, que les OMH, les coopératives d'habitation, les GRT soient protégés et non pas perçus...

Et ils l'ont dit, une société... ma collègue de Verdun parlait d'un GRT... mais il y a aussi des sociétés acheteuses à Montréal, on en a, je ne le sais pas pour le reste du Québec, je ne suis pas une spécialiste dans les sociétés acheteuses, mais où ces sociétés acheteuses là, comme la SHAPEM dans l'est de Montréal, dans l'ouest, il y en a un autre, mais je ne me souviens pas de son nom... Dans mon comté, il y a Habitation Montréal, pas Habitation Montréal, mais un autre groupe, leur objectif, ce n'est pas de faire du développement immobilier pour faire du profit, mais, oui, de faire du développement immobilier pour assurer du logement abordable pour la population.

Ça fait que c'est ça, mais préoccupation de fond, M. le Président, et je pense que le ministre a la même, mais je ne me sens pas en sécurité tel que libellé là.

• (16 heures) •

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

M. Lessard : On va prendre une petite pause.

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vais suspendre les travaux quelques instants. Il y a un petit caucus, là, de la partie gouvernementale.

(Suspension de la séance à 16 h 2)

(Reprise à 16 h 53)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Nous sommes toujours à l'article 53 en référence avec 97.12. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Oui. Alors, M. le Président, j'aimerais déposer un sous-amendement.

Le Président (M. Iracà) : À la lecture, s'il vous plaît, Mme la députée.

Mme Massé : Avec le plus grand des plaisirs. À l'article 97.12, rajouter un cinquième alinéa qui va comme suit : «5° d'un organisme d'action communautaire reconnu dans la politique de reconnaissance et de soutien à l'action communautaire.»

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Est-ce que vous désirez y apporter des explications?

Mme Massé : Oui, quelques-unes.

Le Président (M. Iracà) : Allez-y.

Mme Massé : Bien sûr, ce temps d'arrêt a été très fructueux pour essayer de saisir tout ce qui est en train de nous arriver et surtout s'assurer qu'on ne pénalise pas des gens ou des groupes qu'on ne veut pas nécessairement pénaliser, et, en ce sens, il y a toute la question du logement qu'on pourra revenir un petit peu plus tard, tantôt. Mais j'avais une préoccupation parce que, lorsqu'on densifie ou lorsqu'on veut s'assurer une bonne qualité de vie de nos concitoyens, les groupes d'action communautaire jouent un rôle très important, que ce soit envers des clientèles... des publics cibles, pardon, les aînés, les jeunes, les gens qui vivent avec un déficit, que ce soit au niveau du handicap... vivant avec un handicap physique, intellectuel. Bref, supposons, et c'était là ma préoccupation, qu'un de ces groupes, justement, en soutien à la communauté en développement, en densification ou à la communauté déjà existante... Prenons, par exemple, une maison qui accueille les personnes qui ont l'alzheimer, hein? Donc, un groupe à but non lucratif qui est en action communautaire, qui offre des services pour des gens qui ont l'alzheimer, je suis convaincue que le ministre, il ne veut pas faire en sorte que cette maison-là qui irait se construire dans le nouveau périmètre soit tenue de remplir cette redevance.

Prenons les maisons pour femmes victimes de violence, qui, souvent, quand il y a du nouveau développement, vont aller dans les nouveaux développements immobiliers. Bien, on ne veut pas non plus pénaliser ces gens-là. Les gens des popotes roulantes, là, on pourrait s'en parler pendant longtemps, là. Les services d'action bénévole, bon, etc.

Alors, en discutant avec le ministre, je me suis rendu compte que, dans les alinéas qui sont là, il y a effectivement — et on y reviendra tout de suite après — une bonne protection, je dirais, en matière de développement de logement social, mais tout notre réseau social qui vient en soutien à la population, qui sont des organismes communautaires qui, d'ailleurs, on a défini un jour dans une politique, hein, parce que c'est la politique de reconnaissance et de soutien à l'action communautaire du gouvernement du Québec, hein, je veux dire, je n'ai pas été chercher ça à nulle part, bien, on souhaite que ces groupes-là, lorsque, dans une perspective de développement, consolidation, peu importe, se retrouvent dans les zones identifiées par l'ARTM, bien, on ne veut pas que ces gens-là se voient obligés de la redevance, ce qui fait en sorte qu'ils se retrouveraient, puisqu'ils n'ont pas d'objectif de faire du profit, mais d'être au profit de la communauté, si je peux dire... de faire en sorte que ces gens-là, que ces groupes-là se voient devoir payer une redevance, alors que, dans les faits, ils viennent s'installer dans un endroit où ils vont pouvoir soutenir leur communauté.

Alors donc, c'est pourquoi je le rajoute en alinéa, pour m'assurer de ces groupes-là, et je pense que le ministre a bien saisi l'esprit, et j'aimerais ça l'entendre sur ce sous-amendement.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre, s'il vous plaît.

• (17 heures) •

M. Lessard : Alors, merci. Donc, on a eu une bonne discussion aussi avec mes collègues, qui, donc, la députée de Sauvé, qui était en charge des organismes communautaires, ma collègue de Verdun, qui disait : Oui, oui, à l'Île-des-Soeurs, on ne craint pas trop ça, mais, en général, tu sais, c'est la redevance de développement. On a des secteurs dans Verdun, même si on peut être un peu loin puis qu'un jour, la redevance... là, on l'a pour le REM, mais, à partir de 2021, ça pourrait être plus large, donc, nécessairement... puis la Caisse de dépôt, ce n'est pas ça qu'elle veut viser comme bâtiment non plus.

Donc, on est plutôt dans un effort de rédaction, tu sais. On ne veut pas toucher à la Maison du Père sur René-Lévesque, ou Old Brewery, au coin de Saint-Laurent, ou encore moins toucher l'Accueil Bonneau, tu sais. Parce qu'eux autres aussi, c'est des propriétaires immobiliers, et, si ça devait se retrouver, bien, peu importe, si quelqu'un voudrait faire une redevance, ce n'est pas la clientèle qui est...

Donc, comment faire la rédaction pour éliminer ça sans vouloir en faire une définition? Donc, je vais peut-être avoir une proposition. Mon collègue de Mégantic, qui, avec l'équipe, donc, de rédaction ici, a fourni un effort, là, pour aller dans le sens qu'on pense. Je pense que l'amendement que vous déposez nous donne l'éveil qu'il y a des choses qu'on ne voulait pas toucher puis comment la rédaction, est-ce qu'elle était hermétique? On dit : Bon, les CPE, on n'a pas de problème. Leur mission, tu fais rien que des places de garde. De toute façon, tu n'es financé que pour ça puis tu ne peux pas faire d'autre chose, ça va. Les ministères, ça va. Les organismes publics, ça va.

Quand tu arrives un peu plus loin, là, on disait : Oui, oui, oui, mais tout ce qui n'est pas financé par le logement... AccèsLogis, à la Société d'habitation du Québec, ça veut dire que, exemple, Molson, qui, si elle devait quitter ses installations dans la requalification du quartier, on sait qu'il y a des offices municipaux d'habitation qui ont construit des unités puis bien malin qui pourrait faire la différence entre les condos puis ce qui est détenu en coopérative, je crois, à la fin. Donc, on dit : Si, mettons, Molson voudrait dire : Je prends une partie de la vieille usine, puis je la convertis, puis j'injecte 50 millions, puis c'est ça, ma contribution, d'avoir participé, là, mais ne pas passer à travers AccèsLogis, puis c'est un organisme qui va faire du logement social, bien, ce n'est pas exactement la redevance qu'on voulait aller chercher, là. Alors donc, mon collègue de Mégantic ont proposé, ont préparé un amendement pour revoir de façon générale...

Puis, si, à la suite de ça, ça satisfait les parties, bien, on pourra, dans la forme rédactionnelle, accepter l'amendement qui viserait, là, qu'on ne se casse pas la tête sur les organismes qui sont propriétaires, il faut le dire, hein, propriétaires d'immeubles. Il y en a moins que d'organismes communautaires qui font quelque chose dans les immeubles à louer. En général, il n'y en a pas beaucoup, mais il y en a. Et, comme il y en a, bien, on ne veut pas se retrouver avec ça, donc peut-être que mon collègue de Mégantic pourrait revisiter 97.12 à l'aune du dépôt de modification qui a été présentée, là, par ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Si vous me permettez juste la lecture, parce que moi, je ne peux pas redéposer un amendement. M. le Président me faisait part que, comme j'ai un amendement à 53, je ne peux pas déposer un amendement sur mon amendement. Donc, je vais regarder, voir, qu'est-ce qui peut être déposé, puis on regardera si ça satisfait les besoins de la commission.

Le Président (M. Iracà) : Toujours une question de procédure, on peut le lire, mais, avant de l'étudier, il faut terminer l'étude du sous-amendement...

M. Lessard : Oui, on est en discussion... Parfait.

Le Président (M. Iracà) : Mais, si elle désire le retirer, à ce moment-là, on pourra l'étudier.

M. Lessard : Pour la forme finale, on regardera quel est le meilleur outil.

Le Président (M. Iracà) : Alors, à la lecture, s'il vous plaît, M. le député de Mégantic, de votre belle voix.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Donc, à l'article 97.12, édicté par l'article 53 du projet de loi :
1° supprimer, au paragraphe 3° du premier alinéa — ouvrez les guillemets — «, et ce, à l'égard de la seule superficie des travaux visés par cet accord» — fermez les guillemets;

2° insérer, à la fin du premier alinéa, le paragraphe suivant — ouvrez les alinéas :

«5° de tout autre organisme social ou communautaire désigné par le gouvernement» — fermez les guillemets;

3° insérer, au deuxième alinéa et après «immobilier», ce qui suit — ouvrez les guillemets : «autre qu'à des fins sociales» — fermez les guillemets. Et voici.

M. Lessard : Donc, les amendements qu'il apporte, donc, à l'amendement que j'avais déposé... Si on prend le premier, on avait spécifié que, pour les logements sociaux, ça ne visait que la partie qui est destinée au logement social des programmes de la Société d'habitation du Québec. Là, on disait : Oui, justement, j'ai un exemple, en bas, c'est commercial, en haut, c'est social. Mais tout le projet, c'est un montage de la Société d'habitation du Québec, qui l'a autorisé. Ça fait que, si on imposait une redevance en bas, donc une charge additionnelle, connaissant les coûts admissibles de la Société d'habitation, bien, ils ne seraient pas capables de faire le logement social pour les personnes, les femmes battues ou vulnérables, etc., en haut.

Alors donc, on ne va pas viser ça, parce que la Société d'habitation, en général, n'autorise pas des aspects commerciaux et, en particulier, quand il y a de la requalification de quartier, respecte la réglementation. Ça fait partie d'un seul montage, c'est très limitatif, c'est très circonscrit, donc on ne va pas embarquer là-dedans parce que c'est vraiment, là, à la marge.

Puis, dans le deuxième, bien, on avait toute la question ici, puis ensemble, avec la collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques : Qui est propriétaire et qui est un organisme qui fait la mission sociale? Donc, dépendamment de quoi on parle, est-ce que la Société du Vieux-Port de Montréal, qui met ses actifs excédentaires en vente... Ça, ça va, c'est pour faire une mission commerciale. Mais, si elle dit : Je vais bâtir du logement pour des fins sociales, ramener du monde, là, tu dis : O.K., ce n'est pas la vision sociale qu'on vise, là. Ça, c'est du logement, tu fais du logement, c'est parfait, charge la redevance, ça va.

Mais il y a des organismes, Accueil Bonneau, les autres, exemple, le ministère de la Santé, récemment, avec les injections supervisées, répond à un besoin à un moment donné. Ça prend une place pour le faire. Puis, dans la mission, ça ne veut pas dire que c'est un organisme subventionné, mais c'est peut-être un nouvel organisme, dans sa structure, qui est obligé d'être propriétaire de son immeuble ou qui paie un gros frais pour le rénover. Ils ne veulent pas se faire avoir une charge de redevance là-dessus. Alors donc, avec la liste, à ce moment-là, on intégrerait celle qui est financée par les autres. Ça ne serait pas le ministre, mais bien le gouvernement. La mission est plus large, puis, dans les missions plus larges, ça toucherait toutes les missions de santé, éducation, autres qui répondent aux besoins, donc, de social ou communautaire pour du développement social. Donc, on sera tout le monde, et là ça viendrait vraiment parfaire ce que le gouvernement finance, et donc, si ce n'est pas ça, bien là, s'il ne te met pas sur la liste, là, nécessairement tu paierais ta redevance. Je ne sais pas si ça vous convient tel que libellé.

Je pense, là, ça couvrirait tous les aspects dont on... on en a peut-être oublié, il y a-tu un OBNL, il y a... On ne se poserait plus la question comment il est constitué. Mais ce pour quelles fins il veut prolonger sa mission, même s'il n'est pas passé par, tel qu'on le connaît au Québec, AccèsLogis, à la Société d'habitation du Québec, avec les offices, les GRT pour des coopératives ou des OBNL... Donc, la destination, on sait à qui ça sert, puis ça couvrirait tout l'accès, donc, qui est souhaité aussi de notre part puis qui n'est pas, puis dans... La Caisse de dépôt, là, ne voulait pas aller jouer là-dedans non plus, là.

C'est rien que par souci de rédaction. Parfois, quand on fait de la rédaction, si on n'est pas assez étanches, bien, ça peut lever cette question-là puis ça nous rappelait toutes les exonérations. Quand tu bénéficies d'une exonération, bien, il faut s'assurer qu'il ne la perde pas, qu'il reste... Ça nous rappelle un certain épisode où est-ce que, dans nos régions, les Chevaliers de Colomb puis les autres organisations semblables qui avaient des établissements... puis, un jour, ils ont eu de la misère parce qu'ils avaient moins de membres. Ils ont commencé à louer une petite partie de leur local le mardi après-midi à un organisme, puis là, parce qu'ils avaient un revenu autonome, ils perdaient les trois, quatre, sept mille piastres de remboursement de taxes ou d'exonération de taxes de la municipalité parce qu'ils avaient comme contaminé une petite partie de leurs revenus.

Alors, on veut rien que pas rejouer dans ce film-là pour ne pas que les organisations qui ont déjà de la difficulté à remplir la mission puissent, un jour, s'ils font des levées de fonds puis prennent le permis, qu'ils ne se fassent pas charger une taxe de redevances par-dessus. Donc, je pense qu'on comprend l'environnement dans lequel on évolue, puis, avec cette rédaction-là, ça permettrait d'atteindre la cible. Je ne sais pas si ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques y voit quelque chose, mais bon, on pourrait... Ça va?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Mme la députée.

Mme Massé : Oui, en fait, plus des questions. C'est-à-dire que, dans le sous-amendement que moi, je proposais, je ciblais de façon spécifique l'action communautaire parce qu'on avait une assise commune puisque, bien, c'est défini par la politique, politique du gouvernement du Québec. Alors, je me disais : Bon, on pouvait s'asseoir là-dessus alors que le ministre... je veux dire, le député de, c'est vrai, le député de Mégantic propose une formulation, à mon sens, plus large, moins claire de tout autre organisme social. Donc, j'aimerais que le ministre ou le député de Mégantic m'explique qu'est-ce qu'on entend par organisme social, bon, ou communautaire désigné par le gouvernement. Je comprends, je n'en ai pas contre la façon, hein, le ministre, dans sa proposition, nous dit : Bien, au lieu de canner ça dans la loi, on va annuellement... d'ailleurs, il manque peut-être le mot «annuellement»... on va annuellement revoir une liste pour s'assurer qu'on ne va pas inclure des gens qu'on ne veut pas. Mais, donc, deux questions : Pourquoi organisme social? Et est-ce que c'est un oubli de ne pas avoir le mot «annuellement»?

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Il y a un pourparler de la partie gouvernementale, alors je vais attendre quelques instants.

(Consultation)

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vais suspendre, quelques instants, les travaux.

(Suspension de la séance à 17 h 10)

(Reprise à 17 h 22)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, on m'indique que la partie ministérielle est en réflexion et rédaction concernant l'article 53. On me propose de suspendre l'article 53 et d'y revenir à une prochaine séance, là, de la commission. Alors, je prends pour acquis que je vais suspendre également le sous-amendement de la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Vous me faites des signes de tête que oui. Alors, on ne perd pas le sous-amendement, on le suspend. On ne perd pas l'amendement, on le suspend, l'article 53. On garde la lecture du sous-amendement faite par le député de Mégantic. Il n'avait pas été déposé encore, parce qu'on sait, un sous-amendement à la fois, mais la lecture en aura été faite, et on verra ce que ça donne plus loin, plus tard.

Alors, nous revenons maintenant à l'article 57, à la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui, juste pour compléter la discussion qu'on a eue sur l'objectif, c'était une question de rédaction pour couvrir, là, à 97.12, c'est-à-dire des organismes. Ma collègue faisait référence à la liste des organismes communautaires visés par la politique. Puis ils ont dit : Bon, bien, il y en a dans les politiques communautaires, mais il y en a aussi qui sont financés par les organismes de santé. Et donc on voulait être sûrs que, quand on dira aux 82 municipalités de la communauté métropolitaine c'est quoi, la liste, bien, annuellement, on s'assurera de couvrir la réalité des organismes qui ont une mission sociale par des organismes communautaires et qui sont propriétaires, et qui sont susceptibles, là, d'être assujettis à...

Donc, on va faire le ménage. Ils vont parler avec le ministère de l'Emploi et de la Solidarité et le ministère de la Santé, puis, avec ça, quand on donnera la liste annuellement, on s'assurera qu'il n'y a pas de confusion possible entre du monde reconnu municipalement mais pas reconnu par le gouvernement.

Puis, on se souvient, moi, j'y vais avec quelques exemples, de monde, donc on disait : La mission, exemple, la maison des jeunes dans... à l'échelle de mon comté, elle est reconnue dans la mission première. Mais le secteur de Disraeli, qui en avait une dans l'ancienne OTJ, elle, elle n'était pas reconnue. Bien, en fait, j'ai travaillé pendant à le reconnaître pour qu'un jour... Mais, s'il avait à rénover cet édifice-là pour plus de valeur pour le nombre de pieds carrés, bien, quand tu fais des appels de financement et tu ne prévoies pas la redevance de développement à faire... Donc, on ne veut pas se retrouver dans ce genre de piège là.

Ça fait qu'on va rien qu'éclaircir pour que, quand on va donner la liste annuellement, une seule liste, ça comprend les organismes dessus, puis on va travailler avec ceux qui font vraiment du développement économique et d'autres volets pour nos villes. Ça va?

Donc, on est à l'article 57. On est sur la Loi sur la fiscalité municipale. 57, ça dit que l'article 47 de la Loi sur la fiscalité municipale (chapitre F-2.1) est modifié par l'insertion, dans le premier alinéa et après «fer», de «ou d'une infrastructure de transport collectif ayant fait l'objet d'une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports (chapitre T-12)».

Donc, on voit que, comme commentaire, les articles 47 et 48 de la Loi sur la fiscalité prévoient un régime particulier de détermination de la valeur des terrains qui forment l'assiette de la voie ferrée d'une entreprise de chemin de fer ou de ses accessoires de cette voie ferrée tels que des ponts, des tunnels, etc. Le régime particulier prévoit que la valeur inscrite au rôle d'un tel terrain est établie en considérant le taux moyen d'évaluation de tous les terrains situés sur le territoire de la municipalité. Puis, 57, ça propose de modifier l'article 47 afin d'assujettir le réseau à ce régime particulier.

Puis on dit : Malgré cet assujettissement, les articles 60, 61 de la loi proposent, plus loin, une exception du paiement de toute taxe municipale et/ou scolaire, donc, pour la caisse et certaines de ses filiales et sociétés en commandite. En fait, l'AMT bénéficiait, je crois, du même régime, c'est-à-dire que la voie ferrée comme telle n'est jamais portée au rôle. Les assises sont portées au rôle, mais ne sont pas taxées.

Et donc, si, un jour, il y avait une disposition, bien, nécessairement... ou s'il y a des actifs qui ne sont pas pour les fins pour lesquelles on exploite le réseau, mais eux ils seront... on connaîtrait leur valeur et ils seraient portés au rôle général, et on collecterait les taxes.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Article 57, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Juste comprendre pourquoi c'est utile de les inscrire dans le rôle et de ne pas charger de taxes municipales, c'est quoi, l'utilité de faire cette démarche-là?

M. Lessard : Bien, de les porter au rôle. Ils bénéficient du rôle moyen des bâtiments alentour pour donner une valeur parce que c'est dur d'avoir une valeur comparable. C'est quoi, la valeur d'un terrain à côté d'une voie ferrée? Tu sais, souvent, dans des bâtisses, bon, deux maisons pareilles, deux maisons dans deux quartiers différents, on peut avoir

rapidement des références. Mais, dans ce type de structure là particulière, comment comparer un réseau ferroviaire ou de terrain par rapport à un autre réseau ferroviaire pour en déterminer la valeur? Donc, on n'a pas de masse critique, c'est pour ça qu'on prend un taux moyen, là, pour en évaluer la valeur des terrains. Et, si on veut les taxer, bien, il faut qu'ils soient au rôle.

Alors, nécessairement, on les porte au rôle quand ça sert au bien pour lequel on l'a fait, mais on ne les taxe pas parce que c'est une charge additionnelle. Mais, si on devait les utiliser, bien, on connaît déjà la valeur puis on pourra appliquer le taux de taxe moyen des propriétés environnantes. C'est-u pas mal ça?

Une voix : Oui. Et ça permet aussi...

M. Lessard : Et peut-être, si vous permettez, on a notre spécialiste aux affaires municipales.

M. Therrien : Peut-être parce qu'il est tard, on devrait peut-être déjà avoir quitté, mais j'ai de la misère à vous suivre, je peux-tu avoir...

M. Lessard : L'AMT...

M. Therrien : Bien, je m'excuse.

M. Lessard : Non, non.

M. Therrien : C'est peut-être moi, le problème. Je ne vous dis pas que vous n'expliquez pas bien.

M. Lessard : Non, non, non.

M. Therrien : Si vous dites : Bien, à partir de l'inclusion du rôle, c'est pour déterminer la valeur au cas où ce sera taxé, mais ce n'est pas taxé.

M. Lessard : On porte au rôle, mais on n'applique pas le taux de taxation. C'est-à-dire, on ne leur impose pas une charge pour l'exploitation d'un réseau d'un chemin de fer. C'est une particularité. Puis là, si on a un train autonome qui s'apparente à ça, donc il fallait faire une modification à la loi parce que la loi ne reconnaissait pas cette espèce de train là qui n'est pas à traction.

M. Therrien : Oui, je comprends. Ça, je comprends ça.

M. Lessard : Donc, dans la particularité, bon, la voie ferrée, elle, elle n'est pas portée au rôle. La voie ferrée comme telle n'est pas portée au rôle parce qu'elle est liée aux biens immobiliers. Bon. Les terrains qui sont alentour pour l'exploitation du réseau, eux, ils ont une valeur. Pour en connaître la valeur, on prend le taux moyen des valeurs des propriétés dans le coin. Mais on n'impose pas une charge. Donc, on les exempte de payer la taxation sur la valeur, donc, quand c'est pour l'exploitation du réseau. Donc, on a... c'est comme une... on s'est imposés ça publiquement dans le temps pour dire : J'ai besoin d'un transport collectif, je ne vais pas, donc, imposer une charge puis donner l'argent à la ville. Toutefois, s'ils devaient s'en servir pour d'autre chose, je connais la valeur, c'est le taux moyen de la valeur des propriétés aux alentours.

M. Therrien : O.K. Je comprends. Mais ça serait autre chose, ça serait... un exemple, ça serait quoi?

M. Lessard : Ça serait d'exploiter un centre commercial au-dessus d'une exploitation souterraine.

M. Therrien : O.K. bon, là, je comprends. O.K. O.K. Là, je comprends.

M. Lessard : Depotium, mettons, exemple, où est-ce que le train passe en dessous, puis, eux, ils louent les immeubles en haut.

Une voix : Ils permettent d'utiliser le terrain excédentaire.

M. Lessard : C'est ça.

M. Therrien : O.K. Donc, c'est pour en connaître la valeur, ce n'est pas taxé, mais c'est au...

M. Lessard : ...en connaître la valeur et le porter au rôle s'il ne s'en sert plus pour les fins pour lesquelles...

M. Therrien : O.K. Je comprends, c'est...

• (17 h 30) •

M. Lessard : Puis ça a été une question largement débattue il y a quelques années principalement au centre-ville de Montréal, où est-ce qu'il y a beaucoup de terrains excédentaires. Là, tu dis : Bien, tu ne l'utilises pas, la démonstration. Maintenant, les villes demandaient de le porter au rôle, et, en plus, d'imposer une charge au-delà d'une certaine distance.

M. Therrien : O.K. Mais on n'a comme pas vraiment le choix de faire ça, autrement dit, tu sais.

M. Lessard : Non, c'est ça. On donne les mêmes avantages qu'avait le train de l'AMT.

M. Therrien : O.K. Voyez-vous, j'ai finalement...

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député de Deux-Montagnes... Ah!

M. Therrien : ...j'ai finalement compris. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : C'est dans le même esprit d'avoir des précisions sur ce volet-là en particulier. Quand vous dites : Est porté au rôle ou ne l'est pas, donc la ligne elle-même, le chemin de fer lui-même ne l'est pas, les terrains adjacents, eux, le seraient, mais sans qu'ils ne soient forcément taxés, mais tout de même portés au rôle. Qu'en est-il des autres infrastructures, que ce soit éventuellement gare, que ce soit ultimement le fameux tunnel qui va maintenant être sous la responsabilité, la propriété de la Caisse de dépôt? Est-ce que le tunnel lui-même serait porté au rôle? Il y a une valeur qui lui serait attribuée sans que ça ne soit taxable?

Des voix : ...

M. Lessard : On va laisser parler des spécialistes pour ne pas qu'ils me fassent dire n'importe quelle niaiserie, étant donné que c'est quand même... on est dans la Loi sur la fiscalité, un régime particulier, si vous permettez, on a...

Le Président (M. Iracà) : Toujours à vos côtés, madame l'experte dans le domaine, la parole est à vous.

Une voix : ...

M. Lessard : Moi, à toutes les fois qu'il y a quelqu'un à côté de moi, c'est toujours un expert.

Une voix : C'est flatteur.

Des voix : Ha, ha, ha!

Le Président (M. Iracà) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! On va continuer dans le sujet. Alors, j'adopte des petits noms, des fois, comme ça, M. le député de Sanguinet, sans froisser personne. Alors, allez-y, madame.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Donc, essentiellement, la règle de la Loi sur la fiscalité municipale, c'est la portabilité au rôle. Donc, tous les terrains doivent être portés au rôle, c'est la règle. Ça permet aussi à la municipalité d'avoir un portrait global de la valeur de son immobilier. Et là, donc, tout le terrain sous la voie ferrée, qui supporte la voie ferrée, incluant les fossés, les remblais et ses accessoires, tunnels, clôtures... bon, mon imagination fait défaut, mais donc les accessoires vraiment nécessaires à l'utilisation de la voie ferrée ne sont pas portés au rôle, mais... C'est-à-dire, non, la voie ferrée et ses accessoires ne sont pas portés au rôle, mais tout ce qui est en dessous, qui supporte la voie ferrée et ses accessoires, c'est porté au rôle. Et c'est porté au rôle pour une raison pratique aussi, c'est que, si c'est occupé, comme M. le ministre l'a dit, si c'est occupé par un tiers qui n'est pas exempté, on veut avoir une valeur pour pouvoir lui imposer la taxe.

M. Lessard : Et, si vous me permettez, puis mon collègue de Deux-Montagnes va pouvoir répondre tantôt, on dit tout le temps un expert, mais on en a un, expert. Ici, on a une juriste puis on a un expert, qui est Me Guay, rien que pour le mentionner parce que ça fait 45 ans qu'il est au service de l'État, Me Bernard Guay, qui est en arrière, qui va prendre sa retraite apparemment, à un certain moment donné. Il me dit qu'il a fait tout le tour de la question, incluant le ferroviaire, puisque, dans la loi n° 122 et autre, là, il avait dû intervenir. Je ne dis pas que vous n'êtes pas spécialiste, mais ça me permet de faire un petit clin d'oeil à quelqu'un qui a été un mandarin de l'État.

M. Therrien : Ça devait être les 15 dernières années qui ont été les pires. Je suis compatissant avec vous. Avant ça, c'était l'fun, mais là, 15 dernières années...

Le Président (M. Iracà) : Bon, bon, bon, alors, sur une question du député de Deux-Montagnes. J'étais pour vous céder la parole, M. le député de Sanguinet, mais je vais y aller avec le député de Deux-Montagnes. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Toujours dans la même veine par rapport au tunnel, parce que c'est une infrastructure qui est importante, donc vous dites : Il y a la voie, il y a ce qui est en dessous de la voie, ce qui est afférent à la voie, donc le tunnel n'est pas considéré comme une infrastructure en tant que telle. Ultimement, si, à travers un partenariat quelconque, on devait

y trouver une nouvelle vocation ou un autre exploitant, il ne serait pas non plus sujet à une détermination de valeur qui serait taxable?

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Il ne sera pas porté au rôle. Le tunnel, c'est clairement un accessoire, et c'est d'ailleurs un accessoire mentionné, là, dans la loi qui... On va le voir peut-être un petit peu plus à l'article suivant, ce qui n'est pas porté au rôle comme tel. À l'article 58, là, on va vous proposer tout ce qui ne sera pas porté au rôle. Parce que le tunnel, il sert vraiment spécifiquement à l'exploitation du rail.

M. Charette : Bien, c'est-à-dire, actuellement, il a d'autres vocations que celle exclusive au REM, mais ultimement, dans un avenir qu'on ne connaît pas, si on devait lui trouver une autre vocation ou s'il était utilisé par un autre exploitant, suite à un partenariat quelconque, là non plus il n'y aurait pas de valeur déterminée à... il n'y aurait pas non plus de pouvoir de taxation, là, qui le concernerait spécifiquement.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : S'il était utilisé aussi pour une voie ferrée d'une entreprise de chemin de fer, il ne serait pas plus porté au rôle, parce que c'est le régime général des voies ferrées. On donne au REM exactement le même régime que le régime général des voies ferrées au Québec.

M. Lessard : Puis dans... oui, c'est ça. Si on peut compléter... parce qu'on avait, dans le texte, vous avez... on imprime tout le temps à gauche le texte tel qu'il était dans la Loi sur les chemins de fer, donc, et la Loi sur la fiscalité, puis on disait, dans la Loi sur la fiscalité, on voit l'article 65 : ne seront pas portés au rôle les immeubles suivants : une machine, un appareil, les accessoires... On va un peu plus loin : le matériel roulant utilisé principalement, une substance minérale, une galerie, un puits, une excavation, un tunnel ou l'équipement d'une mine souterraine, à ciel ouvert, une réserve, une voie ferrée, y compris une voie ferrée située dans une cour ou dans un bâtiment lorsque l'entreprise est VIA Rail, la compagnie de chemin de fer.

Donc, il y a une série de déclinaisons, et je vais rajouter moi-même un 6.1° pour faire référence directement, et, quand on va lire l'article 58, qui va dire :

«6.1° Une voie ferrée, un pont, un tunnel, une clôture ou un [...] ouvrage faisant partie d'une infrastructure de transport collectif ayant fait l'objet d'une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de [...] Loi sur les transports et qui est destiné à l'exploitation de [l']infrastructure, [en excluant] du terrain qui sert d'assiette», tel un immeuble, ou d'une construction destinée à loger ou abriter des personnes, des animaux, des...

Donc, je vais venir aussi moi-même préciser, là, par rapport à ça, vu qu'il y avait déjà une série d'exceptions, là, parce qu'on ne travaille pas souvent là-dedans, là, les chemins de fer. Je pense que ça vaut la peine de relire l'article qui nous permet de voir qu'est-ce que ça peut couvrir.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Moi, je pense que j'ai bien compris, sauf une petite chose. Quand vous avez dit : Les terrains en dessous des rails, ça va au rôle...

Une voix : ...

M. Therrien : Dans le... oui, mais parce que ça peut être utilisé par quelqu'un d'autre?

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Un occupant pourrait s'installer, là. Dans quelle mesure, là, le long d'une voie ferrée...

M. Therrien : ...mettons, là, un tunnel, quelque chose?

M. Lessard : ...pas sur la voie, ou la...

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : ...pas sur la voie ou dans le fossé, mais...

M. Therrien : En dessous.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : ...mais proche des gares, oui. Là, il pourrait s'installer plus près.

M. Therrien : O.K., bon, je comprends. O.K. On a fini par comprendre.

Le Président (M. Iracà) : Alors, 57, on va y arriver. On va y arriver. Est-ce qu'il y a d'autres questions, commentaires, interventions?

M. Therrien : On va voter.

M. Lessard : Il dit : On comprend très bien, on va voter contre.

Des voix : Ha, ha, ha!

Le Président (M. Iracà) : C'est clair.

M. Therrien : ...on va voter contre.

Le Président (M. Iracà) : Ça a le mérite d'être clair. Alors, sur l'article 57, s'il n'a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 57 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 57, adopté. Article 58. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : 58, c'est là, dans le même ton, que j'introduisais tantôt l'exception additionnelle.

L'article 65 de cette loi est modifié par l'insertion, après le paragraphe 6° du premier alinéa, du paragraphe suivant. Donc, on dit :

«6.1° une voie ferrée, un pont, un tunnel, une clôture ou un autre ouvrage faisant partie d'une infrastructure de transport collectif ayant fait l'objet d'une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) et qui est destiné à l'exploitation de cette infrastructure, à l'exclusion du terrain qui sert d'assiette à un tel immeuble et d'une construction destinée à loger ou abriter des personnes, des animaux ou des choses.»

Donc, on dit l'explication. On dit : Ils ne sont pas portés au rôle. On ajoute donc ces immeubles-là. La particularité... Bon, je pense que ça donne son explication, là, c'est rien que l'exclusion pour les personnes, les animaux ou les choses.

Une voix : ...

M. Lessard : C'est une formulation traditionnelle.

Une voix : Oui. C'est là pour que la gare soit portée au rôle assurément...

M. Lessard : O.K., donc, ça assure que la gare est portée au rôle. C'est ça. Mais de loger ou abriter des personnes...

Des voix : ...

M. Lessard : O.K., peut-être une explication, là, parce qu'on fait référence à loger. Abriter, on peut comprendre, là, la gare va abriter des personnes, des biens ou des choses, des animaux, mais loger...

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Il n'y a pas d'exception, en fait, pour les bâtiments qui servent à loger ou abriter, donc, comme la gare, qui abrite les voyageurs. S'il y avait des appartements ou des condos qui étaient construits au-dessus de la gare, ils seraient évidemment portés au rôle.

Le Président (M. Iracà) : Ça va? Questions, commentaires, article 58?

M. Therrien : À l'exception de... C'est ça. O.K., c'est ça. Ça marche.

Une voix : ...

M. Therrien : Oui, oui.

M. Lessard : Donc, les immeubles en haut, c'est porté au rôle.

Une voix : ...porté au rôle, absolument.

M. Lessard : Même si c'est sur l'assise de l'arrivée de...

Une voix : Oui.

M. Lessard : Même si c'est sur l'assise de l'arrivée du train, comme à Bonaventure ou autres, là.

Le Président (M. Iracà) : Questions, commentaires, article 58? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 58 est adopté?

Des voix : Adopté.

• (17 h 40) •

Le Président (M. Iracà) : Article 58, adopté. 59, à la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Donc, on dit : 59. L'article 68.0.1 de cette loi est abrogé.

On a, dans l'autre page, dans la page précédente, à 160, le texte de loi qui était le texte sur la fiscalité municipale, qui disait :

«Ne sont pas portées au rôle les infrastructures publiques qui sont visées par le règlement [...] en application du paragraphe 12.1° du premier alinéa de l'article 262, en quelques mains qu'elles se trouvent. Il en est de même des terrains qui constituent l'assiette de telles infrastructures.

«N'est pas visée au premier alinéa une construction qui est destinée à loger ou [...] abriter des personnes, des animaux ou des choses ainsi que l'assiette d'une telle construction.»

Or, en l'abrogeant, cet article prévoit donc la non-portabilité au rôle d'une municipalité d'infrastructures publiques à déterminer par règlement. Or, il appert que, dans la Loi sur la fiscalité, la non-portabilité au rôle des meubles se traduit davantage par des mesures législatives, et que ce n'est qu'accessoirement que, par des mesures réglementaires, la loi permette de préciser les éléments de ces immeubles qui ne sont pas portés au rôle.

Dans ce contexte, l'article 59 propose d'abroger 68.0.1 puisque la non-portabilité au rôle des voies ferrées du réseau est déjà prévue à l'article 65 de la Loi sur la fiscalité municipale tel que modifié par l'article 58. Donc, en faisant le changement de la loi, bien, ça devient sans objet pour 68, puis ce qui pourrait créer une confusion d'un autre type de...

Le Président (M. Iracà) : 59.

M. Therrien : ...

Le Président (M. Iracà) : Oui. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Ça veut dire que vous avez pris ce qui était utile, vous l'avez mis dans le 58 puis vous avez éliminé le reste?

M. Lessard : Exact.

Le Président (M. Iracà) : 59, questions, commentaires?

M. Therrien : Je suis rendu un expert. Ça n'a pas de bon sens!

M. Lessard : ...expert que je suis à la veille de dire un expert, là.

M. Therrien : Bien oui, là, on va être remplis d'experts icitte, ça n'a pas de bon sens, simonaque!

M. Lessard : Puis là tu ne seras plus un politicien, donc, si tu n'es plus un politicien, on n'a plus de place icitte.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Therrien : Ah, ah, ah! Faites attention, parce qu'au Parti québécois on dit toujours ce qu'on pense et on est toujours appuyés par la science. Ce n'est pas pareil, ça.

Le Président (M. Iracà) : Bon, 59, questions, commentaires, interventions?

M. Therrien : «Who's your daddy, who's your daddy?»

Le Président (M. Iracà) : S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 59 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 59, adopté. Article 60, à la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : 60, on dit : L'article 204 de cette loi est modifié — on est toujours dans la Loi sur la fiscalité — par l'insertion, après le paragraphe 2.2°, du suivant, donc :

«2.3° un immeuble qui fait l'objet d'une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) et qui est compris dans une unité d'évaluation inscrite au nom de la Caisse de dépôt et placement du Québec ou au nom de l'une de ses filiales visées à l'article 88.15 de cette loi.»

Alors, ce pour quoi on fait ça, c'est afin que soit exempté de toute taxe municipale, scolaire tout immeuble du réseau qui est inscrit. Alors, j'aurais peut-être une explication pourquoi on le reprend systématiquement, là.

Des voix : ...

M. Lessard : Ah! puis là on venait aussi modifier 204.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Oui, parce que la règle, c'est que tout est imposé, et là, à 204, on vient voir qui est exempt, et, à l'article 208, l'article suivant, on va parler des occupants de ces immeubles-là pour voir dans quel contexte...

M. Lessard : O.K. là, on parle des propriétaires?

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Oui, voilà.

(Consultation)

M. Lessard : Juste pour la compréhension de ceux qui essaient de nous suivre à la maison, parce que nous autres, on suit tout, c'est clair, même si on n'est pas des experts, on avait donc, tantôt, traité les articles qui disaient qu'est-ce qui était porté au rôle. Après ça, on a dit : Une fois qu'il est porté au rôle, qu'est-ce qui est taxable, ce qui arrive là-dedans. Puis, s'il est porté au rôle, puis qu'il est taxable, puis, s'il l'utilise pour ses fins, ça va, mais, si c'est pour d'autres fins, bien là voir qu'il sera taxable pour les autres fins, donc, parce qu'il est porté au rôle. Donc, on travaille sur deux éléments de concept liés à la propriété. Il est au rôle, il n'est pas au rôle. S'il n'est pas au rôle, il n'y a pas de problème avec ça, on ne se pose pas la question s'il est taxable ou pas, mais, s'il est taxable... Puis, après ça, bien, c'est quoi, sa finalité? Après ça, que font les locataires sur l'immeuble qui est porté au rôle et qui n'est pas taxé? Lui, il pourrait être taxable si sa finalité n'est pas celle... Ça fait que c'est ça que fait 204, c'est ça? Là, je suis quasiment un expert.

Le Président (M. Iracà) : Article 60.

M. Therrien : Moi, je pensais que j'étais expert. Là, je ne suis plus expert pantoute. Là, on a dit que c'était au rôle pas taxé pour connaître la valeur éventuellement si quelqu'un veut utiliser... Là, ça deviendrait taxable. Là, on dit : S'il y a des terrains qui sont occupés par la Caisse de dépôt et de placement et qui appartiennent à la Caisse de dépôt et de placement, ça, ce n'est pas taxé. C'est ce que je comprends. O.K.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : ...est occupé par la caisse, qui...

M. Lessard : ...une de ses filiales. C'est ça?

M. Therrien : C'est ça.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : ...une de ses filiales, oui, oui, qui gère le REM, qui gère le réseau.

M. Lessard : Parce qu'il a conclu une entente en vertu de 88.10.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Oui.

M. Lessard : ...et seule la caisse actuellement peut conclure une entente avec le gouvernement pour 88.10 pour faire la gestion d'une activité de transport collectif.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : C'est plus l'article suivant qui va nous confirmer tout ça.

M. Therrien : O.K. Bien, pouvez-vous juste, avant qu'on savoure ça, là, juste savoir pourquoi... Parce que je lis ça, je me dis : Bien, à quoi ça sert, dans le fond, parce que 58... c'est quoi, la différence, parce que 58...

M. Lessard : Ils sont au rôle, puis l'autre va être taxable.

M. Therrien : Les terrains appartiennent à la Caisse de dépôt et placement parce qu'ils sont à la possession de celui qui opère le REM. Ça fait que pourquoi il faut rajouter à... là, 60, alors que 58, il me... ce n'est pas 58, pardon, 57... on me dit que les terrains sont dans le rôle, mais ils sont exclus de la taxation. Mais ces terrains-là appartiennent à la Caisse de dépôt et de placement.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Peut-être qu'ils appartiennent maintenant, mais la loi va être... est adoptée pour que ça suive une évolution. S'ils n'appartiennent plus, bien, à ce moment-là, ça... le régime fiscal va changer.

M. Therrien : Je comprends.

M. Lessard : Mais 57, ça établissait comment on établit la valeur des terrains.

M. Therrien : O.K. Ça, ça va.

M. Lessard : On a dit : c'est la valeur moyenne des évaluations. Bon. Après, on a dit quels immeubles sont portés au rôle et quels ne sont pas portés au rôle. Puis, après ça, on dit : Une fois qu'il est porté au rôle... Bien, ceux qui ne sont pas portés au rôle, bien, ils n'ont pas à se soucier de la taxation. Mais, s'il est porté au rôle puis il n'est pas taxé, on dit... Donc, ça, c'est les articles qui arrivent. Puis, après ça, si ça ne devait pas servir à faire un transport collectif puis que c'est une unité inscrite au rôle, là, tu vas payer tes taxes, comme un bâtiment qui serait au-delà de la voie ferrée qui n'est pas pour le REM. Exemple, je ne pense pas que l'Hôtel Bonaventure... elle ne serve pas à l'exploitation du train qui arrive, donc elle est taxée.

Le Président (M. Iracà) : J'ai Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Bien, toujours dans une perspective d'éclaircissement, lorsque vous l'avez présenté, à tout le moins lorsque notre experte en a parlé, elle a dit : Bon, bien sûr inscrite au nom de la Caisse de dépôt et de placement, au nom de l'une de ses filiales, mais elle a précisé : qui gère le REM. Mais moi, je ne vois pas ça écrit, là.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : On va le voir à l'article 61...

Mme Massé : Ah! d'accord.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : ...parce qu'il va falloir lire toutes les dispositions, les unes avec les autres. Puis là, bien, on les étudie étape par étape, évidemment, mais l'ensemble du régime va donner cette conclusion-là. Si la gare, par exemple, est occupée par la caisse, qui gère le REM, bien, à ce moment-là, elle est exemptée de taxes. Si elle est occupée ou une partie de la gare est occupée par un restaurant, bien, lui va être taxé...

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme l'experte. D'autres commentaires, questions, article 60? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 60 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 60, adopté. 61, à la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Je vois qu'il nous reste à peu près neuf minutes. Juste le lire, ça va me prendre presque 10 minutes, parce qu'en plus j'ai un amendement.

Le Président (M. Iracà) : Donc, il va nous manquer une minute.

M. Lessard : Donc, peut-être qu'on pourrait surseoir aux travaux, reprendre demain. Puis, quand on ouvrira puis qu'on lira l'article 61 au complet avec l'amendement, on sera frais et dispo dans notre nouvelle façon...

Le Président (M. Iracà) : Mais la grosse question, M. le ministre : Est-ce que je vais avoir consentement pour suspendre avant six heures?

M. Lessard : Et je pourrais déposer l'amendement dès ce soir pour que... si vous voulez prendre le temps de le regarder. Ça fait que je vais déposer l'amendement, puis demain on reprendra tout ça à tête reposée.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, je présume que j'ai consentement. L'amendement est déposé. Je suspends les travaux jusqu'à demain, 9 h 30, même poste, même salle. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 17 h 50)