



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 15 juin 2017 — Vol. 44 N° 134

Étude détaillée du projet de loi n° 137 — Loi concernant
le Réseau électrique métropolitain (6)

**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 jeudi 15 juin 2017 — Vol. 44 N° 134

Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

Intervenants

M. Guy Bourgeois, président suppléant
M. Alexandre Iracà, président

M. Laurent Lessard
M. Alain Therrien
M. Benoit Charette
M. Sylvain Gaudreault
M. Gabriel Nadeau-Dubois

Le jeudi 15 juin 2017 — Vol. 44 N° 134

**Étude détaillée du projet de loi n° 137 — Loi concernant
le Réseau électrique métropolitain (6)**

(Onze heures trente-huit minutes)

Le Président (M. Bourgeois) : 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 de la salle de bien vouloir éteindre leurs sonneries de téléphones cellulaires.

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

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

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

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Bourgeois) : Aujourd'hui, nous débutons nos travaux par l'étude de l'article 48. M. le ministre, la parole est à vous pour la lecture de l'article 48.

M. Lessard : Merci. Donc, article 48 :

L'article 8 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin du troisième alinéa, du paragraphe suivant :

«3° avec tout autre exploitant d'un système de transport collectif présent sur son territoire.»

Donc, on peut voir l'article 8, pour les fins didactiques et d'enseignement, on avait dit qu'on allait donner... puisqu'on est dans les modifications, donc... on donne le texte actuel, donc cet article-là, et l'ajout, là, c'est qu'il y a vraiment in fine en ajoutant un alinéa. Puis je vais vous lire, donc, cet article 8 là, donc, dont on fait référence : «L'autorité conclut une entente avec chaque organisme public de transport en commun sur les services de transport collectif que l'organisme doit lui fournir conformément à l'offre de transport qu'elle a établie pour desservir son territoire respectif de compétence.»

Donc, on avait indiqué hier... Me Bacon avait indiqué qu'ils ont des territoires de compétence. «Cette entente doit notamment contenir :

«1° une description détaillée des services fournis et la rémunération convenue;

«2° les objectifs de performance et de qualité des services que l'autorité fixe et que doit satisfaire l'organisme;

«3° des mesures visant à simplifier et à favoriser l'accès aux différents services de transport collectif [pour] les usagers;

• (11 h 40) •

«4° des dispositions permettant aux organismes publics de transport en commun de mettre en oeuvre des innovations et des initiatives pour améliorer l'efficacité et l'efficacités des services et leur intégration.

«L'autorité peut également conclure une entente :

«1° avec l'organisme public de transport en commun de son choix afin d'offrir un service d'express métropolitain;

«2° avec le Réseau de transport métropolitain afin de permettre la desserte du territoire de la réserve indienne de Kahnawake ou la desserte du territoire d'au moins une municipalité locale dont le territoire est compris dans celui du réseau vers des lieux situés hors de celui-ci», étant les réseaux des trains de banlieue, et là c'est là qu'on voit apparaître le

«3° avec tout autre exploitant d'un système de transport collectif présent sur son territoire», faisant nécessairement ainsi allusion au REM.

Donc, c'est un ajout pour bien noter que, comme le REM n'existait pas au moment où est-ce qu'on pouvait conclure des ententes pour l'ensemble du territoire ou en dehors du territoire, si, au moins, le service était donné sur le territoire, bien, qu'on ajoute, par concordance, le nouveau service qu'offrira le REM.

Le Président (M. Bourgeois) : Merci, M. le ministre. Commentaires, questions?

M. Therrien : ...je pense que c'est assez clair. C'est parce que...

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

M. Therrien : Merci, M. le Président, c'est... Bien, je vous salue, d'abord, je salue le ministre et son équipe, je salue le député de Deux-Montagnes.

Tout simplement parce que ça ne concordait pas avec l'existence, maintenant, du REM, qui a une nature particulière. Ce n'est pas un organisme public. Bon, moi, je ne vois pas d'objection du tout à cette insertion. Au contraire, là, je la comprends très bien.

Le Président (M. Bourgeois) : M. le député de Deux-Montagnes, questions, commentaires? Ça va?

M. Charette : Donc, tout simplement mentionner... Effectivement, ça me semble une évidence également, donc ça nous convient.

Le Président (M. Bourgeois) : Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire et question, je vais mettre aux voix l'article 48. Est-ce que l'article 48 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Bourgeois) : L'article 48, adopté. Donc, M. le ministre, l'article 49, s'il vous plaît.

M. Lessard : Alors, on est toujours dans l'autorité. Donc : L'article 72 de cette loi est modifié, dans le premier alinéa : 1° par le remplacement, dans le paragraphe 2°, de «de ses services de transport collectif;» par «des services de transport collectif fournis par les organismes publics de transport en commun et les autres exploitants d'un système de transport collectif;» — donc, ça m'apparaît, évidemment, donc, une mesure de concordance pour l'ajustement;

2° par l'ajout, à la fin, du paragraphe suivant, donc :

«10° le cas échéant, les modalités des redevances de transport établies en vertu du chapitre V.1.»

Alors, on va aller lire maintenant cet article-là de référence, puisqu'il est donné de façon didactique dans la page précédente. On voit donc... On dit : «L'autorité...» Je vais lire le texte avec l'ajout, oui :

«L'autorité élabore et adopte une politique de financement qui comporte notamment :

«1° des cibles de financement par les recettes tarifaires, incluant les modalités de financement des innovations et des initiatives tarifaires que détermine l'autorité notamment parmi les différentes propositions qu'elle reçoit;

«2° — et là on va voir l'ajout qui va se faire — les modalités de la contractualisation des services de transport collectif fournis par les organismes publics de transport en commun et les autres exploitants d'un système de transport collectif.» On voit qu'on a biffé, là, l'ancienne appellation pour introduire le concept qu'on a fait à l'article précédent. Donc :

«3° les mécanismes de révision des sources de financement et ceux permettant de déterminer l'affectation des sommes que l'autorité reçoit en vertu des paragraphes 1° à 7° de l'article 79;

«4° — on disait — les modalités de financement de ses dépenses en immobilisation;

«5° les modalités de l'établissement des contributions financières exigées en vertu de l'article 81.» Si je prends la peine de le lire au complet, c'est parce que, justement, tantôt, mon collègue de Deux-Montagnes avait une question sur comment établissent-ils la politique de financement, et quels critères tiennent-ils compte. Bien, on a tout le détail ici concernant la répartition, puisque certaines municipalités dénoncent actuellement la répartition de la nouvelle politique de financement.

«6° le cas échéant, les modalités de l'établissement des contributions financières exigées en vertu de l'un ou l'autre des articles 83 et 84; et

«7° [donc,] le cas échéant, des modalités particulières permettant de répartir, entre [...] municipalités locales de la couronne nord ou entre les municipalités locales de la couronne sud, au sens de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain (chapitre R-25.01), le montant total des contributions qui leur seraient exigées, en vertu de l'article 81 ou de l'article 83, en fonction des modalités générales déterminées en vertu des paragraphes 5° et 6°.» Donc, en général, le texte que j'ai lu n'a pas changé. Donc :

«8° les modalités [d']établissement des contributions financières que peut exiger le Réseau de transport métropolitain en vertu de l'article 52 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain;

«9° le cas échéant, les modalités encadrant la dotation [d'un] fonds spécial qu'elle constitue pour financer le développement et l'amélioration des services de transport collectif;

«10° le cas échéant, les modalités de redevances de transport établies en vertu du chapitre V.1.»

Ça, c'est l'introduction qu'on fait par l'ajout en 10° dans l'article 49, là, qui était le deuxième alinéa.

La politique doit tenir compte des particularités respectives des territoires des municipalités locales desservies et viser l'atteinte de l'équité entre ces territoires.

Juste pour notre compréhension, le 10°, là, devrait être en gris parce que c'est l'article 10°, parce que, dans le texte, pour indiquer là où il y a des ajouts, on voyait qu'à l'alinéa 2°... le deuxièmement alinéa, excusez, on voyait en gris ce qui était des ajouts. Mais, dans la page en arrière, il n'apparaît pas en gris, le volet 10° qui est l'ajout de l'article 49, là, qu'on vient d'introduire, soit deux éléments.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Article 49.

M. Therrien : Oui. C'est l'heure des questions?

Le Président (M. Iracà) : Oui.

M. Therrien : Si on regarde, le texte a modifié ce que vous avez lu. Juste regarder les autres paragraphes, bien, quelques... pas tous les autres paragraphes, mais quelques autres qui m'amènent à me poser des questions par rapport à l'inclusion du REM dans ce texte-là. Dans le premier paragraphe, ils disent : «Des cibles de financement par les recettes tarifaires, incluant [la modalité] de financement des [exonérations] et des initiatives tarifaires que détermine l'autorité notamment parmi les différentes propositions qu'elle reçoit.» Ça s'applique aussi au REM?

M. Lessard : Ça va s'appliquer, oui, en fait, nécessairement, mais on dit 41.

Une voix : Si, 41, il y a une entente.

M. Lessard : Donc, tantôt, on avait... c'est 41 de notre loi, ça?

Une voix : Oui.

M. Lessard : Quand on a adopté 41, on disait : «Le cadre tarifaire établi par l'autorité en vertu de l'article 25 de la Loi sur l'Autorité [...] de transport métropolitain peut intégrer les services de transport collectif du réseau seulement si une entente conclue» entre les parties.

Pour celui-là, ils doivent conclure une entente sur cet aspect-là.

M. Therrien : Donc?

M. Lessard : Donc, c'était ça, l'innovation de l'article 41.

M. Therrien : O.K. Donc, suite à cette entente-là, ils vont faire une cible... tu sais, quand ils vont établir les cibles, ce qu'ils ne font pas nécessairement avec les autres offreurs, c'est qu'ils vont... c'est-u ça? C'est parce que, là, il y a une différence, il faut...

M. Lessard : Avant, ils le faisaient en ramassant, je pense, l'ensemble de l'information qu'ils avaient, fixaient la cible. Là, le REM arrive, c'est une nouveauté, quelque chose qui n'existe pas.

M. Therrien : Oui.

M. Lessard : Donc, ils disent : Nous autres, on a établi. Ils devront s'entendre sur la cible et la tarification.

M. Therrien : O.K.

M. Lessard : Mais il y a quand même des... ils doivent répondre à des indicateurs de performance puis de combler les besoins de la population à quelque part, donc ce n'est pas une science exacte, là, fixer des cibles. Une cible, c'est une estimation de ce qu'on devrait atteindre. Puis, après ça, on va avoir les résultats pour voir si tu en as obtenu plus ou moins, puis là qu'on va être obligés d'ajuster soit la tarification à la hausse, à la baisse, puis en fonction de clientèles qui ont vraiment sollicité le réseau.

Donc, à quelque part, ils ont une discussion à faire, là, puis, comme vous l'avez dit, c'est quoi, la cible. On a parlé de 366 millions de kilomètres-passagers. Ça, c'est le volume de son achalandage estimé. Bon. La deuxième année, ça va être quoi? Ça fait que les chiffres vont varier puis en fonction, bien, de la tarification aussi, à la hausse ou à la baisse. Donc, les mécanismes sont en place, mais ils doivent conclure une entente.

M. Therrien : O.K.

M. Lessard : Selon l'article 41 qu'on a adopté.

M. Therrien : O.K. Je voulais juste m'assurer qu'il y avait une différence dans le cas du REM puis dans le cas du restant, et que le paragraphe 1°, dans sa prescription, mentionne qu'il y a... n'empêche pas l'existence de cette différence-là.

M. Lessard : On a créé... bien, comme ça n'existait pas, on a réglé pour ceux qui existaient. Comme quelqu'un s'ajoute, puis c'est un transport avec une particularité, bien, ils doivent conclure des ententes.

• (11 h 50) •

M. Therrien : O.K. Je vais y aller avec toutes mes questions, si vous voulez, puis ensuite peut-être... puis je ne voudrais pas empiéter sur le temps de mes collègues, mais je vais juste évacuer les questions. J'ai quelques petites questions, là.

En paragraphe 4° : «Les modalités de financement de ses dépenses en immobilisation.» Non, sur ça, je ne sais pas pourquoi je vous ai... non, ça va. Ce n'est pas trop facile, la vie.

Alors, bon, le 10e paragraphe, là, ce que vous avez rajouté «le cas échéant, les modalités [de] redevances de transport établies en vertu du chapitre...» Vous incluez ça dans la loi sur l'ARTM. Bien, c'est ça, hein? Moi, je comprends très bien pourquoi parce que tu as un nouveau joueur, puis une partie du financement de ce nouveau joueur-là, c'est par les redevances qui sont versées par l'ARTM, mais collectées par les villes. Alors, c'est normal d'avoir ça dans la loi sur l'ARTM pour qu'elle puisse réaliser cet objectif-là de financement. Est-ce que ça, jusqu'à date, ça va?

M. Lessard : Oui.

M. Therrien : Bon. Pourquoi je veux mettre le doigt là-dessus, c'est pour savoir : Est-ce qu'éventuellement les autres réseaux pourraient utiliser ce genre de financement là, étant donné que maintenant c'est inclus dans la loi sur l'ARTM, que ça devient une possibilité? Puis je n'ai aucune arrière-pensée, là, je pose la question. Est-ce qu'à ce moment-là la STL pourrait dire : Bien, aïe! nous autres aussi, on aimerait ça, faire ça. Est-ce que ça serait une possibilité? Donc,

autrement dit, c'est une possibilité qu'on ouvre à tous pour dire : Regarde, le REM le fait, mais on inclut ça dans la loi puis ça pourrait être une façon pour vous aussi de vous financer.

M. Lessard : Quand on a introduit le principe général, donc, on a dit : Une redevance pour les services qu'on va obtenir et pour... mais pas partout, là, la redevance, on a dit, là, les 27 stations, un kilomètre. Donc, si on introduit ce principe-là puis on introduit le principe aussi où on va en parler, sur le fait que... Puis parce qu'on nous a dit : Bien là, si quelqu'un rajoute une redevance par-dessus la redevance, c'est toujours les mêmes taxés, donc, évitez ça. Donc, je ne sais pas si on l'a introduit ou on va l'introduire, la notion qu'il ne peut pas y avoir plus qu'une redevance par secteur touché.

M. Therrien : ...pas vu encore.

M. Lessard : Oui, je l'ai indiqué, c'est rien qu'on va l'introduire dans le but d'éviter la taxation et de créer le trou de beigne qu'on disait : Bien, regarde, tout le monde est taxé sur toutes les composantes, bien, c'est clair, on va aller se bâtir ailleurs. Donc, on va introduire cette notion-là qui ne peut pas introduire, donc, avant une certaine période, une nouvelle redevance, et la redevance ne peut pas toucher deux fois. Donc, le cumul des redevances sera... donc, le principe, on évitera le cumul des redevances.

M. Therrien : O.K. Je vous rassure, vous en aviez parlé, mais on ne l'a pas encore vu dans le projet de loi...

M. Lessard : On ne l'a pas encore vu.

M. Therrien : ...ça va sûrement venir, là. Donc, moi, ça répond pas mal à mes interrogations. Je vais laisser la place à mes collègues.

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

M. Charette : C'est gentil, merci. Enfin, on apprécie déjà cette indication-là parce qu'effectivement ça a été souligné par plusieurs des intervenants entendus. Juste pour faciliter notre propre préparation, est-ce que vous pourriez déjà nous préciser à quel article vous introduiriez cet amendement-là?

M. Lessard : À 53.

M. Charette : Au 53, parfait. C'est gentil. C'était la seule question que j'avais à ce moment-ci.

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

M. Lessard : ...

Le Président (M. Iracà) : À la question du député. Voulez-vous qu'il répète, si vous avez...

M. Lessard : ...manqué peut-être le dernier bout, qu'il a dit que...

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

M. Lessard : Il a demandé si c'était 53...

Le Président (M. Iracà) : Seriez-vous assez gentil, M. le député de Deux-Montagnes...

M. Lessard : ...j'ai dit 53.

Le Président (M. Iracà) : ...pour répéter le dernier bout de la question?

M. Charette : Ah! bien, en fait, vous avez complètement répondu. Je vous demandais à quel article pour que ça facilite nos propres travaux.

M. Lessard : C'est... oui.

Le Président (M. Iracà) : C'est beau. Alors, il n'y a pas d'autre intervention?

M. Charette : Non. C'est bon.

Le Président (M. Iracà) : Désolé. Alors, article 49, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 49 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 50. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : 50. Toujours dans les modifications, là, les mêmes thématiques reviennent souvent, donc : L'article 79 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, du paragraphe suivant :

«10° les redevances de transport visées à l'article 84.1.»

Donc, si on regarde le texte avec l'ajout, parce que c'est un ajout, donc, d'un dixième élément, on est dans le contexte où : «L'autorité reçoit pour le financement de ses activités :

«1° les recettes perçues de la vente des titres de transport collectif;

«2° les autres formes de rémunération pour les biens et les services qu'elle offre;

«3° la part de la contribution des automobilistes au transport en commun déterminée par un règlement en vertu de l'article 88.6 de la Loi sur les transports (chapitre T-12);

«4° le montant versé par le ministre du Revenu en vertu de l'article 55.2 de la Loi concernant la taxe sur les carburants;

«5° le montant payable en vertu de l'article 80 par chaque municipalité locale dont le territoire est compris dans celui de l'autorité;

«6° le cas échéant, le montant de la taxe sur l'immatriculation perçue par la Société de l'assurance automobile du Québec conformément à l'article 96.1 de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal (chapitre C-37.01).»

Ça, c'est du temps de M. Tremblay, qui avait imposé, donc, ou demandé d'imposer une taxe sur les immatriculations pour ceux qui demeuraient sur l'île.

«7° le cas échéant, les aides gouvernementales qui peuvent lui être octroyées;

«8° la contribution exigée en vertu de l'article 81;

«9° le cas échéant, la contribution exigée en vertu de l'un ou l'autre des articles 83 et 84.»

Et là on ajoutait :

«10° les redevances de transport visées à l'article 84.1.»

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup.

M. Lessard : Donc, c'est une modification de concordance, là, suite à l'introduction de la notion de redevance liée au financement. Donc, il va passer par l'ARTM, collecter par les municipalités.

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

M. Therrien : Oui. Bon, écoutez, je vais en profiter pour vous poser peut-être une ou deux questions liées au financement que je n'avais pas nécessairement posées. Puis je pense que ça a un intérêt évident, là. Vous, vous dites : «Les redevances de transport visées [par] l'article...» Ça, ça va. Donc, c'est elle qui ramasse les sous. C'est parce que, excusez-moi, il y a comme un... malgré que les choses se clarifient tranquillement, là, mais il y a comme encore quelque chose que je ne comprends pas toujours, là. C'est que l'ARTM va dire aux villes : Ramassez des sous en redevances. Puis ça, on n'en avait pas parlé encore. Est-ce que l'ARTM va fixer le montant d'argent qui sera exigé aux villes ou elle va tout simplement dire : Écoutez, dépendamment de la construction des permis... des permis distribués, donnez-moi ce que vous avez collecté cette année ou ce trimestre... Est-ce que c'est comme ça ou l'ARTM va exiger un montant d'argent que la ville devra redonner à l'ARTM?

M. Lessard : En fait, elle fixe les modalités. On a vu, dans l'article précédent... Elle fixe les modalités. Si vous êtes tout près ou à un kilomètre de la répartition entre les pieds carrés, on va voir qu'il y a un seuil. À un moment donné, on dit : On ne voulait pas taxer les cabanons puis les réparations d'un certain niveau. Mais, bon, à partir du moment que les modalités sont là, bien là le secteur va se comporter... Il n'y a pas une cible, on va dire... Ce n'est pas : Je t'exige de ramasser 8 millions. C'est-à-dire, je vais te donner les modalités puis, si ça correspond aux modalités... à chacun, il va aller chercher le permis. Tu dois lui imposer ce montant-là. Puis à la fin de l'année, c'est ce montant-là que tu vas m'envoyer. Donc, il ramasse, crée les modalités, ils collectent l'argent puis ils le remettent au REM sans affecter leur propre comptabilité municipale. Donc, on dit vraiment : ce n'est pas des sommes pour la municipalité. Et, ce faisant, ils envoient annuellement... Puis là, ceux-là qui voient sur 50 ans... On dit : C'est l'objectif, c'est 600 millions. Donc, il y a des modalités, l'ARTM va fixer des modalités, et non pas un montant global qu'il devra ramasser à chaque année.

M. Lessard : Exactement.

M. Therrien : Ils vont dire, à chaque permis : Si vous êtes à tant de mètres, vous allez avoir... Ça, on ne l'a pas vu encore, hein? Ça, on va le voir plus loin?

M. Lessard : On va arriver dans les balises, je crois, à 50.

M. Therrien : O.K. Donc, ça, c'est établi de cette façon-là, et c'est de cette façon-là également que l'ARTM va prendre des sous. O.K.

Dernière chose, puis je vais laisser la place temporairement au valeureux collègue de ma gang, le député de Jonquière, ancien ministre des Transports et des Municipalités. Il avait deux chapeaux, c'est un homme à deux chapeaux.

Une voix : Minimum.

M. Therrien : ...alors, juste en terminant, les revenus de publicité, tu sais, vous en avez parlé, là, que, dans les stations, il pouvait y avoir des revenus de publicité qui sont liés justement à l'affichage qui peut être utilisé dans les différentes gares du REM. Je pense que vous aviez mentionné, là, que le financement ou l'argent qui était récolté par la publicité, c'est qui qui ramasse ça? C'est l'ARTM ou c'est directement le REM?

M. Lessard : À ma connaissance, c'est le REM pour ses propres installations.

M. Therrien : Oui, donc, l'ARTM n'a rien à voir là-dedans, là.

M. Lessard : Parce qu'il y a des immeubles, ils ont leur propre réseau.

M. Therrien : O.K., donc, c'est une façon... du financement autonome, complètement autonome.

M. Lessard : Oui, exactement.

M. Therrien : Est-ce qu'il y a des estimations sur les gains qu'on pourrait faire?

M. Lessard : Non, je n'ai pas la répartition ou le montant de répartition, mais...

Une voix : ...

M. Lessard : Donc, dans leur mode de financement, ça va influencer nécessairement tout ce qui vient aussi de la tarification... d'en collecter là-dessus, c'est les revenus secondaires ou les revenus accessoires du fait d'avoir des propriétés. Donc, ils pourront donc...

M. Therrien : Puis on n'a pas d'idée ça tourne autour de combien.

M. Lessard : Je n'ai pas d'idée.

M. Therrien : Tu sais, mettons, 1 million par année, 500 000 \$, 10 millions.

M. Lessard : Je ne sais pas, sur l'horizon, ce qu'ils ont, je n'ai pas... parce qu'éventuellement il y en a qui vont se construire ou qu'il va venir louer, puis ils doivent faire des réaménagements. Quel sera, au pied carré... je ne sais pas le détail, mais ils achètent déjà des équipements, exemple, ils ont acheté la voie du CN, dans lequel Depotium était déjà là, donc il y avait déjà un locataire. Est-ce qu'ils vont le garder ou pas ou est-ce que... pour les fins de sécurité. Mais ça pourrait nous indiquer que, quand on va dans des gares, puis si on prend l'autre réseau, puis on va dans le réseau souterrain aux gares centrales, ils n'ont pas seulement des revenus de tarification, ils ont des revenus d'occupation des lieux par des commerçants, etc.

M. Therrien : Oui, c'est ça, là. Ils peuvent louer, là.

• (12 heures) •

M. Lessard : Donc, eux ont leur réseau, l'ARTM, mais le REM, à son échelle, va avoir aussi quelques... sûrement des immobilisations ou des lieux pour faire de la publicité, certainement. Il y en a qui voudraient annoncer sur leur réseau. Donc, quand on sort des aéroports, en général, ou qu'on va prendre le train, en particulier, donc, on en profite toujours pour rajouter une petite publicité, puis, bon, ça permet de faire des fonds de transfert.

M. Therrien : Et puis il y a aussi la location, là, j'imagine qu'il va y avoir des commerçants qui vont s'établir là. Donc, ça, c'est extérieur à toutes formes de financement qui sont liées avec l'ARTM. O.K. Puis on n'a pas d'idée sur le montant qui pourrait être évalué comme étant une ressource...

M. Lessard : Non. On n'est pas dans le montant. C'est la caisse qui fait son évaluation, ses estimations, ses prévisions de recettes, autant de la tarification que ses revenus potentiels de location.

M. Therrien : Bon, bien, ça marche. O.K. Moi, pour l'instant, je n'ai pas de question.

Le Président (M. Iracà) : Article 50, M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Présentement, j'ai des questions d'éclaircissement... qu'un lien direct avec l'article lui-même. On a souvent questionné le rendement escompté de la caisse dans ce projet-là, mais est-ce qu'à travers ce que vous venez de dire, à travers les sources de financement potentielles... On a évoqué aussi les droits aériens, il n'y a pas si longtemps, il y a quelques jours à peine, donc c'est ce qui distingue le REM d'une infrastructure de transport collectif normale ou habituelle. Donc, si, à travers ces marges de manoeuvre là... peut-être que la caisse sera en mesure d'aller chercher un

rendement qu'on ne voit pas ailleurs à travers d'autres infrastructures. Est-ce que c'est une façon d'expliquer un petit peu l'ambition de la caisse au niveau de son objectif de rendement?

M. Lessard : Bien, je pense que, quand on veut exploiter toutes les facettes de la propriété physique, la notion de propriété aérienne fait tout son sens parce qu'aux alentours il y a en a qui ont construit. Ils vendent, là... On va dire ça de même : Mettons que tu as un chalet, tu n'as pas rien qu'acheté le terrain, tu as acheté la vue sur le lac, tu as acheté les arbres que tu vois puis tu espères que, de l'autre bord, ils ne les couperont jamais, puis, si, un jour, il veut les couper, tu vas faire une pétition pour ne pas qu'il les coupe parce que tu as l'impression que ça fait partie aussi de ton achat.

Alors, sur les différentes propriétés, ça fait partie du droit immobilier d'acheter un droit aérien en contrainte de servitude, donc, impossible de se construire pour ne pas briser une vue aérienne, puisqu'on a vendu à fort prix des propriétés. Donc, ça fait partie d'un actif éventuel à monnayer pour la caisse. Il y en aura sûrement. Il y en aura sûrement. Puis, en même temps, bien, il y a peut-être une opportunité aussi qui se crée dans la spéculation, mais les promoteurs, en général, sont assez vite là-dedans, et, quand ils voient de plus en plus le parcours se profiler, là, dans lequel le REM va s'installer... certainement qu'il y a déjà des offres. Parce qu'il y a l'avant-contrat. Si on va au bureau d'enregistrement, on ne verra pas grand-chose, mais vous allez voir que, dans les prochains mois, vous allez voir apparaître toutes sortes de... ou se signer toutes sortes d'avant-contrats au préliminaire de la construction du REM. Puis, le moment venu, on s'expliquera qu'il y en a qui n'ont soudainement pas grandi en hauteur parce que justement quelqu'un a rajouté le droit aérien dans l'arrière-cour pour permettre la vue sur le canal, sur tout ce qu'on veut voir puis tout ce qu'on ne veut pas voir. Ça a un prix, ne pas voir quelque chose.

M. Charette : Tout à fait, tout à fait. Et, M. le Président, si vous me permettez, ce serait la même chose, un petit peu comme le collègue de Sanguinet le mentionnait, autant pour les droits de publicité, les droits de concession, donc autant de sources de revenus potentiels qui permettent de penser à la concrétisation, là, du projet.

M. Lessard : Oui. Donc, il va se concentrer principalement, donc, aux alentours des 27 stations, nécessairement. En général, ce qu'on voit quand on va ailleurs, nécessairement, c'est là qu'est la concentration parce qu'évidemment le monde descend du système pour prendre un autre système et... est une occasion de consommation et de visibilité.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Deux-Montagnes. D'autres questions, article 50? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 50 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 50, adopté. 51, à la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : 51, on est toujours dans l'autorité. Donc : L'article 82 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «et 7°» par «, 7° et 10°».

Alors, on va aller voir le texte tel qu'il est présenté à l'article 82 dans la page... à côté. Donc, on dit... puis là je vais lire le texte tel que modifié, là, puisqu'on ajoute... Donc, on dit : «Les sommes visées aux paragraphes 3°, 4°, 6° — et là on voit, c'est 7° et 10° au lieu de seulement 7° — [...] du premier alinéa de l'article 79 que reçoit l'autorité au cours d'un exercice financier ne peuvent servir à réduire le montant global des contributions financières exigibles en vertu de l'article 81.

«Le montant global des contributions exigibles en vertu de l'article 81 ne peut être inférieur à celui qu'ont versé l'ensemble des municipalités locales dont le territoire est compris dans celui de l'autorité pour l'exercice [...] 2016.» Je pense que c'est l'affaire du 30 millions, ça, c'est-à-dire ça? On verra tantôt. «Le montant global versé au cours de cet exercice financier constitue le seuil de référence et il est indexé [en] plein droit, au 1er janvier de chaque année, selon le taux correspondant à la variation de l'indice moyen d'ensemble, pour le Québec, des prix à la consommation, sans les boissons alcoolisées — j'en ai-tu sauté un? Oui, non, c'est correct — et le tabac, pour la période de 12 mois qui se termine le 30 septembre de l'année qui précède celle pour laquelle ce seuil doit être indexé. L'autorité publie ce taux sans délai sur son site Internet.»

Donc, à l'explication du commentaire... donc, on comprend l'ajout, là, parce qu'on vient de faire des additions dans les articles antérieurs. On dit : Il s'agit d'une modification visant à assurer la concordance entre l'article 82 de la loi sur l'autorité, l'article 84.1 de cette loi, que propose l'article 52 du projet de loi en y faisant référence au chapitre, là, que propose l'article 53, et ce, afin d'assurer que la perception de la redevance de transport permette de financer de nouveaux services.

Donc, je ne sais pas si c'est au niveau de l'explication... Peut-être que vous avez des questions?

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Lessard : Ça, c'est un article qui a déjà été adopté, le 82, dans le temps qu'ils ont fait l'autorité. Le texte du deuxième alinéa faisait référence aux anciennes contributions qui étaient payées avant l'instauration du réseau comme tel. Il me semble que, dans le montage financier, quand on faisait référence aux contributions qui devaient être faites par l'ARTM, on avait une note en bas de page, en page 30, qui faisait référence au... excluant les contributions municipales existantes, qui étaient de l'ordre de 30 millions. Je pense que c'est ça... auquel on fait référence dans l'alinéa deuxième, puisque la contribution totale, donc, on rajoutait le 23,5 millions dans l'opération qui va nous amener vers le REM, étant le 15 % assumé par les municipalités, le reste étant assumé, donc, par les contributions gouvernementales.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. 51, questions, commentaires? M. le député de Deux-Montagnes, après ça, le député de Jonquière. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Je serai bref. Compte tenu de la modification et des articles qu'on vient tout juste d'adopter, j'y vois une simple question de concordance. Donc, pour notre part, il n'y a pas de problème ou de questionnement supplémentaire.

Le Président (M. Iracà) : Ça va. Merci, M. le député de Deux-Montagnes. M. le député de Jonquière, bienvenue dans cette commission. On s'est vus longtemps dans l'ancienne. Ça me fait plaisir de vous revoir.

M. Gaudreault : Merci, M. le Président. Alors, je veux saluer tous les collègues qui sont ici, les gens du ministère des Transports... me fait plaisir de revoir. Effectivement, je suis venu prendre la relève de mon collègue de Sanguinet quelques minutes.

Vous savez, moi, ma crainte... puis je commence à avoir assez d'expérience dans la législation, là, pour poser des questions. Souvent sous — comment je pourrais dire? — apparence de concordance, tu sais : Ah! c'est de la concordance. Ah, O.K., pffft! On adopte ça.

Mais il y a quand même des craintes, là, du côté d'un certain nombre de municipalités par rapport à la loi d'origine sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, que, finalement, avec l'arrivée du REM, il y a une augmentation des contributions des municipalités, là. Autrement dit, on vient quand même jouer sur la perception de redevances par l'apport par les municipalités pour financer de nouveaux services.

Alors, moi, ici, ma question est assez simple, là : J'aimerais savoir, de la part du ministre, quel sera l'impact concret, là. Parce que ça n'a l'air de rien, là, venir ajouter paragraphes «7° et 10°», mais quel sera l'impact concret sur les municipalités qui sont touchées, là, par le REM, puis comment on peut commencer, au moins, à évaluer, là, ce que ça signifie de la part... c'est-à-dire pour les municipalités, là, sur la question de la perception des redevances?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Jonquière. M. le ministre.
• (12 h 10) •

M. Lessard : Je vais saluer mon collègue de Jonquière, qui a été ministre des Transports, qui a laissé une bonne impression dans le ministère... c'est sûr que... quand on vient à la suite, donc, de quelqu'un d'autre qui a passé... donc, je pense qu'en général les choses ont été bien traitées. Là, ça me faisait rire, dans son commentaire, il dit : Tu sais, normalement, quand c'est un article de concordance, bing, bang, fling, flang, puis là c'est un autre... tu sais, on y passe un concept. J'espère que ce n'est pas ça que vous nous avez passé quand vous étiez en train de faire des... ça m'a fait sourire.

M. Gaudreault : ...aujourd'hui, parce qu'un collègue a déposé un projet de loi pour faire d'un papillon un symbole du Québec, là. Là, je me disais : Ça arrive dans un projet de loi. Vous savez, quand on dit : Il y a un papillon qui vient de tomber dans un projet de loi, là... Alors, c'est pour ça, je veux m'assurer que ce n'est pas un papillon qu'on a devant nous, là.

Une voix : Ah! d'accord.

M. Lessard : Ah! c'est une petite taquinerie en passant. En fait, ce que ça assure, c'est... l'article avait fixé les contributions en disant : Ce n'est pas en bas de ça que vous devez aller, s'il y a des nouveaux services... donc, on ne se servira pas de ça pour baisser vos contributions, on va se servir de ça pour donner des nouveaux services.

Donc, quand l'article 82 avait été adopté, en disant : Regarde, j'y fais référence, c'est le paragraphe 2°, vous étiez à 30 millions, là, dans vos contributions, qui représentent un pourcentage, donc, de ce qu'il fait comme financement, ici, on dit : Quand il va y avoir la redevance, ça, c'est pour des nouveaux services, ce n'est pas dans le but de dire : Je vais réduire ta contribution à toi. La redevance va servir à donner de nouveaux services, puis, si la redevance va bien, en général, c'est la tarification qui va baisser et non pas la contribution municipale.

Donc, on va donner le gain à l'usager plutôt que le gain à la contribution de l'effort, qu'on appelle, ça, le tarif social, parce qu'il est subventionné par l'État. On a eu différentes sources de revenus pour le financement des politiques, c'est-à-dire... puis vous vous souvenez que vous avez passé probablement quelques-unes de ces... les municipalités demandaient d'avoir de la taxation. Moi, j'ai fait le bout sur l'immatriculation sur les résidents de Montréal... sur l'île de Montréal au service du transport collectif. D'autres ont fait le prélèvement sur la taxe d'essence. D'autres ont demandé d'autres types de taxe avant.

Et, après ça, la contribution municipale, 82 disait... écoutez, on est à l'année charnière. On disait : En 2016, voici ce qui était votre contribution, c'étaient 30 millions, qui apparaît dans le tableau à la page 30 du document qui a lancé le transport collectif dans le dernier budget. Et la perception de la redevance, donc, on vient indiquer que c'est quelque chose qu'on doit rajouter... et non pas dans le but d'alléger le soutien municipal.

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

M. Gaudreault : O.K. Autrement dit, on vient dire que ça ne peut pas être en bas de 30 millions. Est-ce que c'est ça que je comprends, finalement?

M. Lessard : Exactement. C'est eux, à ce moment-là, dans le... bon, il y avait comme un... On dit : Si on est pour redistribuer les rôles et responsabilités, là, entre l'AMT puis l'ARTM, l'AMT disparaissant puis la CMM prenant le rôle, là, du politique, on a au moins fixé les contributions de base qui ne pouvaient changer.

M. Gaudreault : O.K., un genre de plancher.

M. Lessard : Un genre de plancher, oui, exactement.

M. Gaudreault : Un genre de plancher.

M. Lessard : Puis tout bénéfice de la redevance profitera, bon, à l'amélioration des services mais nécessairement à la diminution de la tarification, éventuellement.

M. Gaudreault : O.K. Mais, quand on arrive avec un projet comme le REM, est-ce qu'on considère que c'est dans la définition de «nouveau service»?

M. Lessard : Oui, nouveau service.

M. Gaudreault : Donc, le REM est considéré comme un nouveau service.

M. Lessard : Oui.

M. Gaudreault : Alors, c'est pour ça qu'on vient accrocher, d'une certaine manière, le financement des municipalités à ce projet parce qu'on considère le REM comme un nouveau service.

M. Lessard : Est un nouveau service, exactement. Il est tellement nouveau que même... bien, tellement nouveau... que, lorsqu'ils ont constitué l'ARTM en 2016, dans la loi, ils n'ont pas prévu l'intégration de cette nouvelle affaire. Ils ont dit : Voici ce qui existe, là, sociétés de transport de Longueuil, de Laval, de Montréal, le réseau des trains de banlieue qui était compris, en partie ou en totalité, dans la CMM... bon, la desserte de Saint-Jérôme aussi.

Donc, ils ont recréé le RTM, le Réseau de transport métropolitain, là, pour les services. Ils ont dit : Vous autres, on va être contractuels avec vous autres, vous allez être propriétaires de vos affaires, on va être contractuels, puis moi, je vais prendre l'ensemble des sommes qui étaient dédiées, déjà le 30 millions, avec les différentes provenances, puis c'est avec ça que je vais faire la redistribution... le recalcul pour votre contribution en fonction du kilomètre-passager.

C'est ce qui fait gricher un peu des dents les différents secteurs, en disant : Moi, je suis prêt à payer, comme utilisateur-payeur, pour mon monde qui vient de Longueuil, mais je ne veux pas payer pour du monde qui ne viendrait pas de Longueuil. Comment tu t'assures, l'ARTM, que ta tarification, qui tient compte, bon, de tes recettes... mais comment tu fais ta répartition pour me faire ma tarification en fonction de qui l'a pris? Je veux être sûr qu'il y a une adéquation dans la population. On avait le débat... bien, pas un débat, mais...

M. Gaudreault : Un échange.

M. Lessard : ...un échange tantôt avec notre collègue de Deux-Montagnes, qui disait : Écoute, on est 18 000 à Deux-Montagnes, puis là, bien, je regarde ce qu'ils vont nous facturer, il semble qu'il y ait un écart entre ce qu'ils vont nous facturer... parce qu'ils sont en train de monter la politique de financement et de redistribution puis de dire aux municipalités : Voici vos nouvelles contributions. Même si l'enveloppe globale n'a pas changé, ça se peut que, dans ton secteur, il y ait des changements. Et là il faut qu'ils soient capables de démontrer que ce qui est collecté correspond vraiment à ce qui a été effectivement livré à chacun des individus.

Donc, c'est pour ça que là, bon, dans tout le débat qu'on a eu jusqu'à maintenant, ils disaient : Bon, on a l'impression que vous traitez différemment le REM de ceux qui sont déjà existants. Oui, parce qu'il arrive après, et nécessairement on doit demander à l'ARTM de toujours conclure une entente à cette nouvelle entité là, qui a la responsabilité non seulement d'obtenir le financement, de le construire et d'en assurer son opération. Donc, on a souvent une passerelle en disant : Bien, pour les autres, c'est comme ça, mais, pour lui, c'est une entente. Puis, à défaut d'entente, bien, c'est le ministre qui va venir faire le dernier arbitrage final. Donc, c'est dans cette optique-là que, depuis le début, est présenté, là, le REM, qui s'ajoute à quelque chose qui existait.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. J'ai le député de Deux-Montagnes qui désire prendre la parole. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Oui, sans problème. En fait, je vous mentionnais tout à l'heure que, pour l'article 51 lui-même, pour notre part, il n'y avait pas de questionnement supplémentaire, mais on y voit une belle occasion de déposer un amendement, par contre. Est-ce que je vous en fais la lecture à ce moment-ci?

Le Président (M. Iracà) : À la lecture, s'il vous plaît, puis je vais suspendre... un amendement à l'article 51?

M. Charette : Tout à fait. Et ensuite on pourra...

Le Président (M. Iracà) : L'expliquer.

M. Charette : ...l'expliciter tout simplement. Donc, ce serait de modifier l'article 51 par l'ajout de l'alinéa suivant, après le deuxième alinéa de l'article 82, faisant l'objet d'un ajout à l'article 84 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain à l'article 51...

C'est bon?

Une voix : Il y a une erreur.

M. Charette : Il y a une petite erreur, mais, sur la version papier qu'on va vous transmettre... désolé, là, je le lis à l'écran...

Le Président (M. Iracà) : ...corrigé.

M. Charette : Mais l'amendement lui-même, là, concentrons-nous là-dessus : «Les sommes visées au premier alinéa du présent article, pour être utilisées pour financer une nouvelle offre de services, sont conditionnelles à ce que la nouvelle offre de services soit opérée avec un minimum de 25 % de matériel roulant canadien.»

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Deux-Montagnes. Je vais suspendre quelques instants pour les copies et la distribution.

Je suspends les travaux.

(Suspension de la séance à 12 h 18)

(Reprise à 12 h 25)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Lors de la suspension de nos travaux, nous étions à un amendement déposé par le député de Deux-Montagnes, qui en avait fait la lecture.

Simplement vous aviser, avant que vous débutiez les explications, qu'il y a une petite coquille. Alors, il faut lire, à la deuxième phrase de l'amendement, «article 82» et non «84». Alors, simplement pour vous le signaler.

M. le député de Deux-Montagnes, la parole est à vous pour les explications.

M. Charette : Vous allez aussi me permettre de faire une petite correction. Je vous faisais une lecture à l'écran tout à l'heure, là, avec différentes versions. Déjà, vous mentionner, là, qu'à la dernière phrase, «avec un minimum de 25 % de matériel roulant local», c'est la modification, là, que je voulais vous mentionner, et on pourra le définir par la suite.

En fait, vous le savez, depuis plusieurs semaines, c'est un débat que l'on tente d'initier au niveau de la deuxième opposition. On a obtenu depuis plusieurs appuis, encore ce matin, que ce soient de chroniqueurs économiques importants, que ce soient des gens d'affaires, que ce soient des regroupements de gens d'affaires, du milieu manufacturier notamment. Parce qu'on vit dans un monde de compétition, c'est bien certain, mais, pour bien assumer cette compétition-là, il faut la vivre à armes égales, et je pense qu'on a fait la recension à plusieurs reprises, au cours des dernières semaines, de nos compétiteurs en termes de provinces, sinon d'États.

L'Ontario fait de même à un pourcentage semblable. Les États-Unis le font depuis des années. Et le chef de la Coalition avenir Québec a dit, avec un petit peu d'ironie : On ne peut certainement pas taxer les Américains d'être devenus socialistes. Et ces normes-là n'ont même pas été ajoutées depuis l'arrivée de la dernière présidence. Là, je vois mon collègue de Gouin réagir, donc, non, je ne pense pas, effectivement, que les Américains soient devenus socialistes, mais même ces modifications-là, législatives, aux États-Unis ne datent pas de la dernière présidence, aussi controversée soit-elle, de Donald Trump. On parle de mesures qui ont été adoptées depuis le début des années 80, notamment pour protéger le secteur manufacturier lorsqu'il est question de transport collectif.

Donc, ce serait ironique que, pour un projet majeur de transport collectif, une entreprise québécoise, par exemple, soit pénalisée dans son offre de services faite aux États-Unis et qu'elle le soit indirectement également lorsqu'il est question d'un appel d'offres public réalisé sur le côté du Québec, là où elle a ses installations. Et, ultimement, sans doute que la caisse a préféré ouvrir le marché le plus largement possible pour faire diminuer certains coûts, ça, on peut le concevoir, on peut le comprendre, mais, en même temps, pour l'État québécois, qui est le premier répondant ou le premier responsable de la caisse, l'État québécois, lui, a tout intérêt à s'assurer à maintenir en sol québécois, donc, des emplois de qualité. Donc, ultimement, sur le coup, même s'il y avait un impact sur le coût de livraison, minime, on s'entend, il serait largement compensé par les retombées économiques qu'engendrerait la réalisation d'un projet de cette ampleur-là avec un minimum de contenu local.

Donc, c'est la démonstration qui a été faite à plusieurs reprises de notre côté, qui a été reprise... Moi, je viens de la région des Laurentides et, dans Lanaudière, tout juste à côté, je passe devant à chaque fois que je me rends sur le côté de Québec, il y a l'entreprise Au Dragon forgé, qui est reconnue maintenant mondialement, qui est largement responsable des beaux succès du One Trade Center sur le côté de New York, notamment, donc une compagnie qui a une expertise reconnue. Eh bien, son président, encore ce matin, dans les journaux, réitérait l'importance d'avoir un minimum de contenu local. Lui compose avec ce handicap-là lorsqu'il fait affaire aux États-Unis. Il souhaiterait avoir la possibilité de développer son marché maintenant en sol québécois. Ça, c'en est un, mais il y en a d'autres aussi. Il y a des regroupements qui ont pu faire pareille sortie ces dernières journées. On parle à des chroniqueurs, que ce soit M. Girard, ce matin, M. Vailles aussi ces derniers jours.

Bref, le débat a été lancé par la Coalition avenir Québec il y a quelques semaines maintenant, et on voit, à travers l'article 51, une belle façon d'introduire un beau changement qui rendrait le projet du REM encore plus emballant qu'il ne l'est présentement.

• (12 h 30) •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Deux-Montagnes, pour les explications suite au dépôt de votre amendement. Est-ce qu'il y a, sur l'amendement à l'article 51, des questions ou des commentaires? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Bien, écoutez, c'est sûr qu'on est totalement en accord avec cette proposition. Nous, ça fait deux ans qu'on en parle. Quand il y avait eu le projet de loi n° 38, à l'époque où est-ce que c'était le ministre des Finances qui était avec nous, moi puis le député de Rousseau, on avait fait un grand, grand laïus sur le contenu québécois, l'importance de demander un contenu québécois parce que le gouvernement du Québec, je pense qu'il en donne beaucoup là-dedans. Puis je ne critique pas ça, je fais rien que dire : On a une poignée, là, on en donne, de l'argent, là, au projet du REM. Alors, je pense que c'est un minimum. Les autres pays le font, les règles internationales nous le permettent, alors je ne comprends pas pourquoi, nous, on est à part des autres peuples qui vont encourager le contenu local et qui vont faire en sorte qu'on va créer de la richesse encore plus.

On parle d'un produit qui est structurant. Moi, je suis d'accord avec ça, c'est un produit structurant. Il y a beaucoup de réponses à nos questions encore qui sont en attente, mais c'est quand même un projet structurant, on n'est pas fous à temps plein, on le voit. Mais est-ce qu'on peut faire en sorte de créer une richesse collective qui est davantage favorisée par justement le fait que les Québécois ont tous les talents requis pour contribuer à la production du REM, et, que ce soit une entreprise québécoise ou une entreprise étrangère, bien, qu'elle vienne s'établir au Québec pour engager des Québécois qui sont capables de faire ça? Tous les pays ou à peu près le font. Je ne dis pas tous les pays parce que je n'ai pas regardé les 200 quelques pays, là, mais la plupart des pays le font, et même dans des situations où ce n'est pas nécessairement un grand investissement de la part de l'État.

Bien là, on parle, là, sur un montant de 6,4 milliards, là, on parle de 3,8 milliards qui est offert par les deux ordres de gouvernement. 3,8, 3,8 milliards, M. le Président. On peut-u considérer que c'est assez pour au moins demander un contenu local, alors qu'on bouscule les municipalités, alors qu'on enlève des droits d'expropriation, alors qu'on arrive avec des situations de redevances qui sont uniques, nouvelles, puis on permet justement d'arriver avec des redevances? Est-ce qu'on peut, au moins, au minimum... Puis, en plus, on garantit un 8 %, de la Caisse de dépôt, de rendement. On peut-u au moins demander ça?

Puis j'aimerais entendre mon collègue de Deux-Montagnes. Vous parlez de «local», moi, j'aurais mis «québécois», mais je veux vous entendre là-dessus. Puis on ne se battra pas là-dessus, là, mais je veux vous entendre, juste pour savoir pourquoi c'est «local» et pas «québécois», si ça ne vous dérange pas de clarifier ça.

Le Président (M. Iracà) : Alors, non, sans problème. Il y a une question qui est posée au député de Deux-Montagnes. Sentez-vous bien à l'aise.

M. Charette : En fait, c'est tout simplement pour parvenir à le définir ensuite à travers le projet de loi lui-même. Mais, dans notre conception, effectivement, local signifie québécois. Mais, si on regarde les titres de propriété et autres, il faudra le définir ultérieurement, mais il faut adopter le principe, dans un premier temps, pour introduire un second article, par la suite, le définissant.

M. Therrien : O.K. Bien, écoutez, je comprends. Pas de problème.

Le Président (M. Iracà) : Alors, sur l'amendement déposé par le député de Deux-Montagnes, questions, commentaires, interventions? M. le ministre.

M. Lessard : Moi, je vais demander quand même des précisions. C'est le fun, c'est vous autres qui déposez, c'est moi qui questionne. C'est un rôle que j'aime beaucoup.

Le Président (M. Iracà) : On change les rôles.

M. Lessard : C'est un rôle...

Une voix : Est-ce qu'on pourrait avoir vos fonctionnaires?

M. Lessard : Si vous pouvez, oui? Donc, vous dites : «Les sommes visées au premier alinéa du présent article, [peuvent] être utilisées pour financer une nouvelle offre de services, sont conditionnelles à ce que la nouvelle offre de services soit opérée avec...» Qu'est-ce que vous voulez dire par «soit opérée avec un minimum de 25 % de matériel [...] local»?

Là, la notion de local, vous savez que, dans tous les accords internationaux, l'achat québécois, on ne peut pas faire ça dans les appels. Sur le contenu canadien, on peut toujours discuter, là, puisqu'il y a des appels d'offres de l'AMT en contenu canadien, c'est un concept internationalement reconnu. Mais ce qui est internationalement reconnu, c'est pas de contenu québécois dans un contenu canadien. Ça aussi, c'est reconnu.

Donc, quand vous faites référence à la notion de «roulant local», là, ça, ça ne correspond à aucun standard international comme tel. Donc, peut-être opérer avec un minimum de 25 %? Là, on a de l'immobilisation puis on a du

matériel roulant. Faites-vous une distinction, etc.? Qu'est-ce qu'«opérée» veut dire puis qu'est-ce que «local»... On va bien s'entendre, au moins débattre, après ça, sur des concepts reconnus internationalement.

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

M. Charette : Pour ce qui est du vocable «local» lui-même, comme je le mentionnais à mon collègue de Sanguinet précédemment, on pourra le définir par la suite. Et si on pouvait, dans un premier temps, s'entendre sur un principe, on sera bien ouvert à trouver les bons mots qui interprètent bien ce concept-là par la suite.

Et pourquoi insister davantage sur le matériel roulant versus l'immobilisation? L'immobilisation, on s'entend, pour les grandes firmes internationales, la construction d'un rail, ou sinon d'abribus, ou sinon de quais, ou autres, ça représente des opportunités moins intéressantes que le matériel roulant lui-même. Et l'expertise québécoise que l'on souhaite mettre de l'avant comme société, on l'a vu à travers l'appui donné à Bombardier, autant par les différentes instances gouvernementales au fil des ans et beaucoup et davantage au niveau du matériel roulant.

Mais, en même temps, comme je vous dis, c'est une belle occasion, c'est une belle porte que cet article 51 pour débattre du principe, dans un premier temps, et on sera très souples dans le choix des mots par la suite, si ce n'est que ça, le frein, pour convenir ensemble du principe. Moi, encore une fois, pour répondre, contenu roulant, c'est là où l'expertise québécoise pourrait être mise de l'avant à travers le projet, que l'on continue de qualifier d'emballant, du REM.

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

M. Lessard : O.K. Donc, quand vous parlez des amendements sur le contenu qu'on va dire... contenu canadien, là, parce que c'est la référence internationale, donc on dit, à l'ARTM... Puis on a vu avec l'AMT qu'ils ont imposé un contenu canadien pour du matériel roulant, les 20 %, 24 %. Parfois, ils l'ont fait, parfois, ils ne l'ont pas fait. La règle, c'est, en général, 25 % sauf s'il n'y a pas de concurrence. Ils l'ont baissé. Il y en avait un, ils l'ont baissé. C'était 20 % pour les autobus. J'ai posé la question : Pourquoi 20 % pour les autobus puis 25 % pour l'ARTM, qui pourrait changer? Nous autres, on veut se modéliser sur l'Ontario pour être sûrs d'avoir une cohérence parce qu'on... souvent Québec-Ontario.

Donc, est-ce que ce sera 25 % pour tout le monde dans le matériel de l'ARTM? On est à ajuster, là. J'ai demandé au ministère des Transports de me trouver, un, la justification, pourquoi il y a une différence sur le service d'autobus à 20 %, qu'avec la règle, qu'est-ce qu'on finance actuellement? Puis pourquoi 25 % à l'AMT, la défunte AMT qui a transféré ses actifs, ses droits, etc., donc à l'ARTM, qui, elle, applique 25 % dans les programmes de financement? Pas dans la loi parce que les lois ne permettent pas de faire ce genre d'affaires là. C'est dans les programmes de financement qu'ils le font, en général.

Maintenant, vous visez un autre objectif. Là, j'ai entendu le chef de la CAQ dire : Oui, oui, je comprends que c'est 25 %, là, puis il y a du contenu canadien quand on fait... puis qu'on finance parce que c'est les sous des Québécois, puis on le fait, etc., pour les biens de l'AMT, bien, la défunte AMT, qui est devenue l'ensemble du réseau maintenant de l'ARTM. Mais ce n'est pas ça que vous visez par votre... parce que ça, ça se fait déjà. Donc, ce que vous voulez viser, c'est le contrat du REM, en disant : Par entente du REM, je veux aller viser le REM, et là toute la question de la notion d'indépendance du REM. Donc, quand ils ont constitué la loi sur le REM, personne n'a proposé ça non plus.

Actuellement, les appels d'offres... Ce que vous proposez, c'est de modifier les appels d'offres internationaux qui sont en cours, pour lesquels cinq consortiums se sont qualifiés autant pour l'appel à l'immobilisation... trois pour l'immobilisation, deux pour le matériel roulant. Et les appels internationaux sont lancés, actuellement. Donc, vous voulez, par une modification législative, venir modifier les appels d'offres internationaux via le REM. C'est donc ce que je comprends.

• (12 h 40) •

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

M. Charette : Effectivement, comme je vous mentionnais tout à l'heure, M. le ministre, on cherche l'endroit le plus adéquat, dans le projet de loi, pour introduire le principe. Et pourquoi l'article 51 nous semble intéressant? C'est l'ARTM, ultimement, qui va produire ou qui va assurer le financement du REM. Donc, c'est l'ARTM qui, en le financement, peut ajouter cette contrainte supplémentaire. On comprend qu'il y a des appels d'offres sur invitation qui ont été lancés, et, si on se fie à l'expérience passée dans bon nombre de domaines, oui, il y a des appels d'offres qui ont été modifiés en cours de parcours, donc ce n'est pas impossible de le concevoir. Il y a une belle jurisprudence. J'emploie le terme même si ce n'est pas le terme adéquat, mais l'expérience passée démontre que c'est possible. Et il n'est pas trop tard. Si le contrat avait été accordé à ce moment-ci, là, on ajouterait une complication supplémentaire, c'est bien certain, parce qu'avec un contrat signé, là, ça peut engager des dédommagements d'autant plus importants. Mais là il n'y a aucun contrat de signé à ce moment-ci, et ce n'est pas impossible de modifier les conditions en donnant, par exemple, aux intéressés le temps d'ajuster leurs soumissions, au besoin. Et peut-être qu'il n'y aura même pas d'ajustement nécessaire pour certaines d'entre elles, mais, pour celles qui ont un ajustement à faire, avec un délai raisonnable, l'ajustement pourrait se faire, là, sans aucun problème.

Et, pour le principe général, vous nous avez remis un petit tableau qui a été apprécié, là, il y a quelques jours, hier, en fait, qui précise l'ampleur du financement public, et ce financement public là a été encore majoré ce matin avec la contribution intéressante du gouvernement fédéral. Donc, pour le gouvernement du Québec, c'est un engagement total, si on considère la captation fiscale, si on considère la part d'Hydro-Québec, si on considère les responsabilités afférentes, là, du gouvernement de tout près de 2,5 milliards. On ajoute à ça un 1,3 milliard, ou essentiellement, du gouvernement fédéral. Donc, je pense qu'avec autant d'argent public on peut s'assurer que l'investissement rapporte au niveau économique

également à la population québécoise, donc à nos travailleurs et travailleuses qui en seraient les directs bénéficiaires également.

Le Président (M. Iracà) : ...le député de Gouin qui désire intervenir également.

M. Nadeau-Dubois : Bien, je ne suis pas surpris d'entendre le ministre invoquer l'indépendance de la Caisse de dépôt et placement du Québec pour justifier sa réticence à intégrer une exigence de contenu local, parce que c'est l'argument qu'on a beaucoup entendu dans le débat durant les derniers jours. Et, de notre côté, du côté de ma formation politique, bien qu'on soit en désaccord sur le fond avec le projet, s'il devait se réaliser, on juge que la moindre des choses, ce serait en effet qu'il y ait le maximum d'emplois créés au Québec avec ce projet-là, et donc qu'il y ait des exigences de contenu local. Puis nous, on pense que donc l'amendement qui vient d'être déposé est tout à fait intéressant en ce sens-là.

Mais je veux revenir sur la question de l'indépendance de la caisse parce que là il y a un paradoxe ici parce que, là, on invoque, dans le fond, l'indépendance de la Caisse de dépôt et placement pour justifier le refus d'exiger du contenu local. Et là ça nous met dans une situation un peu paradoxale, et c'est l'impression que nous avons et que beaucoup de gens ont actuellement avec le projet du REM. C'est qu'on donne à la Caisse de dépôt et placement le beurre et l'argent du beurre, pour prendre une expression bien connue, parce que, dans ce projet-là, on donne quand même, je le répète, à la caisse des pouvoirs extraordinaires. On donne à la caisse des pouvoirs qui sont ceux habituellement de l'État, notamment le pouvoir d'expropriation. Il y a plein de juristes dans la salle, là, on le sait, le pouvoir d'expropriation, ce n'est pas rien, c'est un gros pouvoir, c'est un pouvoir qui est lourd de sens. Et donc on donne à la Caisse de dépôt et placement le pouvoir d'expropriation, donc le pouvoir de l'État, des responsabilités qui habituellement sont celles de l'État. Et donc, quand il est temps de faire ça, là, l'indépendance de la caisse, ça ne semble pas très important, et, tout d'un coup, quand vient le temps de demander une contrepartie minimale, ah, là, tout d'un coup, on invoque l'indépendance de la caisse pour refuser ce genre d'exigence là. Donc, il y a une situation qui est paradoxale pour nous.

Soit la caisse, c'est un acteur privé, et, si c'est un acteur privé, qu'elle soit considérée comme telle et qu'on lui donne les pouvoirs d'une entreprise privée. Et, si la caisse veut exproprier des gens, elle passera par les tribunaux de droit commun, comme le font toutes les entreprises privées. Soit la Caisse de dépôt, c'est une entité publique, et nous, on va être bien contents, du côté de ma formation politique, d'entendre ça parce que ça va vouloir dire, d'une part, qu'on n'aura aucune gêne à demander du contenu local, mais non plus aucune gêne de demander, par exemple, à la caisse de désinvestir du secteur des énergies fossiles, par exemple, si on considère que c'est une entreprise publique. Mais, comme le dit l'expression, il faut se brancher : soit c'est une entreprise privée, et on la traite et on la considère comme telle, soit c'est une entreprise publique, et on la considère comme telle.

Un des problèmes du REM, parce que c'est un projet qui en a beaucoup, de problèmes, c'est celui-là, c'est le statut paradoxal qu'on donne à la Caisse de dépôt et placement, où on donne les pouvoirs de l'État, notamment le pouvoir d'exproprier, mais on refuse de demander en contrepartie des responsabilités, de la transparence — ça, j'en ai parlé hier — et on refuse également, donc, de poser une exigence de contenu local.

Et donc, nous, l'amendement, on le trouve tout à fait le bienvenu. Puis j'aimerais entendre le ministre sur ce paradoxe-là que j'ai soulevé à plusieurs reprises dans les derniers jours et qui est, encore une fois, manifeste aujourd'hui. Comment justifier le paradoxe entre, d'un côté, donner les avantages, donc, que représentent les pouvoirs de l'État, mais, de l'autre, refuser d'avoir des exigences de contenu local? Quel est le statut de la Caisse de dépôt? Est-elle indépendante ou non, dans le fond? Parce qu'actuellement, des fois, on plaide l'indépendance, des fois, on ne la plaide pas, selon... si ça favorise ou non le projet.

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vais laisser le ministre répondre à la question du député de Gouin. Par la suite, M. le député de Deux-Montagnes, je vais vous céder la parole également. Alors, M. le ministre.

M. Lessard : Donc, on est dans les paradoxes, mais c'est toujours paradoxal d'être contre le REM, mais être pour le contenu québécois. Donc, ça, pour moi, ça, c'est paradoxal pas à moitié. Mais on n'élaborera pas là-dessus, ça fait longtemps qu'on a exprimé nos positions là-dessus. D'ailleurs, on a toujours dit que le contenu canadien, pas un contenu québécois, dans les appels d'offres que Bombardier et autres... parce qu'il y a SNC-Lavalin, il y a plein de groupes québécois qui ont soumissionné, qui font partie des cinq consortiums. Donc, sur trois des consortiums de construction immobilière, deux consortiums sur trois sont canadiens, puis, dans l'autre, deux sur deux, donc, pour le matériel roulant.

Mais je reviens à l'argument sur... Vous avez invoqué le fait : Est-ce que la caisse... sur l'indépendance de la caisse. On pourrait se dire : Êtes-vous d'accord pour l'indépendance de la caisse? Parce qu'on a fait une loi pour maintenir encore son indépendance, malgré qu'elle est passée en... le fait de construire, et opérer, et construire, donc on a ajouté quelque chose, mais en maintenant l'indépendance de la caisse. Donc, ça, tu es d'accord ou tu n'es pas d'accord, mais c'est le principe qu'on a maintenu, à tout le moins.

Puis là vous dites : Ah! là, l'indépendance de la caisse, mais le pouvoir d'expropriation donné à la caisse. C'est le gouvernement du Québec, c'est le ministère des Transports qui fait les expropriations, ce n'est pas la caisse. Elle peut toujours s'entendre de gré à gré, mais c'est le ministère des Transports qui fait les expropriations, c'est lui qui a la relation directe de l'expropriation en semblable matière, puis ça a été vrai dans les grands projets. Que ça soit un Espagnol qui gagne le projet ou que ça soit... pas le pont de la 25, qui a été fait par... C'était-u le même consortium? C'est quand même le gouvernement. Puis ça, c'était un PPP. C'était peut-être une autre affaire. Mais, en général, on fait les expropriations. Donc, dans la loi qui nous concerne, c'est le ministère des Transports, le gouvernement du Québec qui fait les expropriations. Juste ne pas ramener peut-être deux concepts.

Maintenant, je reviens dans l'amendement, là. Vous dites : Même un minimum de 25 %. Donc, j'aime beaucoup débattre de votre amendement, mais actuellement il ne respecte à peu près rien des conventions internationales. Il n'y a pas de minimum de 25 % dans les appels internationaux, c'est un maximum de 25 %. Donc, après ça, le contenu local, ça n'existe pas. Ça peut être un contenu canadien.

Puis vos affaires, on peut toujours débattre de votre proposition. On a dit qu'on voulait maintenir l'indépendance de la caisse dans son montage, qui est différent, qui exige un rendement. Quand on a fait la loi sur la Caisse de dépôt Infra, on a dit : Ça prend un rendement commercial. On n'a pas dit : Ça prend un rendement de 8 %. On n'a pas dit : Ça lui prend un rendement de 12 %. On a dit : Tu as été constituée pour ça. La loi — j'ai lu les articles ici — on maintient cette indépendance-là. Est-ce qu'on aurait souhaité qu'il y en ait? Certainement, comme tous les Québécois, je pense bien. Mais, à l'appel d'offres international, pour exiger puis d'avoir son rendement puis d'être sûr que ce n'est pas une société déficitaire...
• (12 h 50) •

Parce que mon collègue de Sanguinet a tout le temps dit : Les systèmes de transport collectif, en général, c'est déficitaire, donc c'est pour ça qu'on fait de la tarification sociale. Dans ce cas-là, ils doivent faire une réussite commerciale aussi pour offrir à ses épargnants un rendement, un dividende d'un certain niveau pour le gouvernement du Québec et un dividende aussi pour le gouvernement fédéral, qui a annoncé aujourd'hui sa contribution et qui vient boucler le financement donc de la Caisse de dépôt.

On veut, par cette loi-là, introduire des notions qui sont contraires aux règles qu'on vient de signer. Il y a un accord de commerce international qui vient d'entrer en vigueur, donc, et puis qui interdit ce genre de clause dans les clauses légales.

Donc, je ne sais pas, à moins que vous retravailliez votre amendement, là, puis vous voulez qu'on débattre là-dessus...

Bon, on rappelle ici les 34 000 emplois qui vont être créés de façon directe puis indirecte, là, surtout avec les consortiums qui se qualifient puis les milliards de retombées économiques. Et donc le débat est à un autre niveau, là, sur le contenu comme tel, là, mais...

Donc, à moins que vous faites un certain travail, là... Parce qu'on peut le suspendre, vous acceptez de le travailler avec vos équipes, là, pour voir au moins d'introduire, dans l'amendement, certaines notions qui correspondent actuellement aux règles internationales, là — je ne sais si vous avez peut-être un spécialiste pourrait vous aider — pour qu'on puisse, après ça, débattre correctement de quelque chose au moins qui se rapproche ou qui semble conforme, là — sinon, il y a à peu près tous les éléments là-dedans, là, qui ne sont pas conformes — au moins, à débattre sur le fond puis dire : On est-u pas loin de ce qu'on veut élaborer comme...

L'enjeu vraiment, là, tel que libellé, c'est la position, exemple, de la CAQ, et après vérification de la CAQ, mais ça peut être aussi un consortium, là, donc, comme les consortiums canadiens qui répondent aux appels d'offres québécois, donc, et ils permettent un débat plus éclairé.

Moi, je suis le ministre des Transports pour le gouvernement du Québec, mais, bon, tout ça appelle les règles négociées par autant la ministre des Relations internationales que le ministre du Développement économique comme tel, qui est responsable des accords internationaux. Donc, c'est important que je puisse être capable de soumettre ce texte-là pour analyse moi-même, une fois que vous l'aurez peut-être soit amendé ou suspendu, le temps que vous en déposez un plus complet. Donc, moi, j'accepterai d'en débattre.

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

M. Charette : C'est gentil. Merci. En fait, il y a plusieurs éléments intéressants, là, de réponse à fournir, mais j'apprécie déjà la possibilité d'en discuter ouvertement. On le disait, d'entrée de jeu, le choix local comme terme, c'était un choix à définir par la suite. Donc, il n'y a pas, à ce moment-ci, de contradiction avec les lois internationales. Le ministre, à juste raison, fait référence à l'accord que l'Assemblée nationale a adopté hier au niveau d'un accord de libre-échange avec l'Europe... L'esprit de l'amendement proposé n'étant en rien en infraction avec l'accord qui a été à valider par l'Assemblée nationale. Et le choix des mots, une fois que le principe est convenu, on pourra trouver ensemble le bon libellé. Ça, ce n'est nullement, nullement une inquiétude.

Juste pour répondre à certaines des préoccupations que vous avez soulevées, dès la constitution de la Caisse de dépôt Infra, dès la loi qui permettait cette constitution, moi, je me souviens d'avoir entendu mon collègue député de Granby qui avait soulevé cette préoccupation-là. Vous connaissez la force des nombres, ce n'est pas un amendement qui avait pu être adopté à ce moment-là. Cependant, la préoccupation, elle avait été exprimée, c'était pour permettre à la Caisse de dépôt de jouer un rôle différent à l'avenir, ce avec quoi on est pleinement, pleinement en accord. Cependant, là, on a l'incarnation d'un projet qui relèvera de la Caisse de dépôt, donc c'est maintenant plus que jamais le temps d'introduire cette volonté-là de favoriser le contenu local à travers un investissement public de cette importance-là.

Vous avez parlé des différents consortiums qui se sont montrés jusqu'à présent intéressés à déposer une offre. Nous sommes en communication avec certains d'entre eux, et ce qu'on nous disait actuellement, malgré, oui, qu'il y a, par exemple, une propriété majoritairement québécoise ou canadienne pour certains d'entre eux, la façon dont est construit l'appel d'offres, rien ne les oblige à construire ultimement le matériel à fournir au Québec ou au Canada. Donc, même si l'entreprise est québécoise, canadienne et qu'elle devait obtenir le contrat, ultimement, elle pourrait fort bien donner le contrat ou la réalisation du matériel exigé à une de ses filiales ou une de ses entreprises qui pourrait être sur le côté de la Chine ou peu importe le pays. Donc, malgré qu'il y ait des consortiums à propriété, en partie ou en totalité, canadienne, on ne protège pas le contenu local pour autant.

Et vous sembleriez inquiet sur le fait que, bon, l'appel d'offres sur invitation a déjà été lancé, que certains ont déjà manifesté leur intérêt. Je vous disais, de mon côté, que ça s'est vu à bon nombre de reprises par le passé que des contrats ou des appels d'offres soient modifiés avant la signature d'un contrat, et même, dans certains cas, après, ça s'est vu aussi.

Mais ce qui doit nous rassurer aujourd'hui, c'est que l'on sait tous — et moi, j'ajouterais, malheureusement — que le projet de loi ne sera pas adopté avant la fin de la session. Je dis «malheureusement» parce qu'on aurait pu y parvenir, sans doute, avec un petit peu plus de temps à notre disposition. Mais, sachant qu'il ne le sera pas dans les prochains jours, ça offre encore toute la souplesse nécessaire pour ficeler le fin détail et modifier en conséquence les appels d'offres qui ont été lancés. Donc, on a la latitude, on a la fenêtre temps nécessaire et on s'est tous entendus pour se retrouver à la mi-août pour continuer l'étude détaillée du projet. On pourrait arriver, à la reprise des travaux parlementaires, soit à la mi-septembre avec un projet de loi, ma foi, qui rendrait honneur à ce projet, encore une fois, emballant qu'est le REM.

Donc, pour le moment, ce que je vais... compte tenu de l'heure, on est à quelques instants de la fin de nos travaux, je ne retirerais pas l'amendement à ce moment-ci. Ce que je ferais, par contre, et c'est l'engagement que je prends... on va continuer à réfléchir, de notre côté, au niveau du libellé. On se retrouve, nous, de ce que je comprends, demain, et, peut-être, demain, je pourrai vous revenir avec un amendement retravaillé. Et, si tel était le cas, je retirerais celui-ci pour débattre de cet autre amendement. Mais, dans l'intervalle, c'est le principe que l'on souhaite discuter. Et, si on est tous d'accord sur le principe, le choix des mots, par la suite, va aller de soi et va découler très, très rapidement.

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

M. Lessard : Oui, bien, sur le principe qu'on accepte de débattre, c'est d'avoir une proposition qui correspond au moins aux standards internationaux pour qu'on puisse en discuter. Donc, ce n'est pas qu'on s'entend sur le principe à introduire, c'est qu'on s'entend sur le fait que vous allez déposer quelque chose qui est plus conforme, exemple, aux accords.

Maintenant, si je comprends bien, c'est que vous liez... on va verser des redevances à quelqu'un qui a un contenu canadien à 25 %, mais, s'il n'y a pas le contenu à 25 %, on ne verse pas de redevance de développement. C'est que le texte tel que formulé... Puis c'est probablement quelque chose que vous allez ajuster, là, dans le texte. Je le porte à votre connaissance parce que ça veut dire ça. Donc, la redevance de développement n'est pas payée par l'ARTM, elle est collectée, elle est payée par soit les promoteurs, les développeurs ou les propriétaires, qui est versée... donc l'ARTM pourrait envoyer au REM.

Je complète aussi... parce qu'on est dans un débat qui n'est pas seulement théorique, mais pratique. L'appel d'offres se termine au mois d'août. Demain, on n'aura pas fini le projet de loi. En septembre, quand on aura fini le projet de loi puis qu'on a... Supposons qu'on devait disposer de cette question-là dans un projet de loi adopté au mois de septembre, l'appel d'offres sera terminé et conclu en août. Donc, la loi n'ayant pas d'effet rétroactif, les contrats étant donnés, le débat qu'on a actuellement est un peu théorique.

M. Charette : Si vous me permettez, M. le Président, je sais qu'on est à quelques secondes, juste pour rassurer le ministre à ce niveau-là — nous sommes écoutés, vous n'en doutez point — donc, si on devait adopter un article avec ce principe-là reconnu, ça vous donne la latitude nécessaire pour modifier un appel à projets sans aucun problème. Et, si l'article est adopté, même si la loi, elle, ne l'est pas, les instances intéressées, notamment la Caisse de dépôt, vont se gouverner en conséquence, c'est bien certain.

Le Président (M. Iracà) : Écoutez, je vais vous demander d'être très bref parce qu'il est près de 13 heures, là, M. le ministre.

M. Lessard : Il y a une loi ou il n'y a pas de loi. Tu sais, dans la vie, c'est vraiment comme ça, là, on applique la loi, on applique les règles. Donc, ce n'est pas : Prends le bout qui fait dans la loi puis impose ça. Tout le monde reconnaît ici... on fait assez de législation pour reconnaître que la loi applicable, c'est quand elle rentre en vigueur après les trois lectures, là, pour ceux qui nous écoutent...

Le Président (M. Iracà) : Je pense que...
• (13 heures) •

M. Lessard : ...puis qu'elle est entrée en vigueur.
Donc, le débat, actuellement, est un peu théorique, mais j'accepte qu'avec un texte précis — c'est pour ça qu'on demande des précisions — on puisse au moins débattre sur le fond.

Le Président (M. Iracà) : Ah! question de procédure. M. le député de Deux-Montagnes, là, moi, je vais proposer qu'on retire l'amendement — de toute façon, compte tenu de l'heure, je vais suspendre — et, demain, je comprends qu'on va débiter les travaux avec un nouvel amendement nouvellement rédigé. C'est ce que je comprends?

M. Charette : En fait, comme je le mentionnais précédemment, je ne le retirerais pas à ce moment-ci...

Le Président (M. Iracà) : Parfait.

M. Charette : ...mais je nous laisse la possibilité de le retravailler et d'en déposer un nouveau.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 13 h 1)