ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 14 juin 2017 — Vol. 44 N° 133

Étude détaillée du projet de loi n° 137 — Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (5)

Président de l'Assemblée nationale :
M. Jacques Chagnon

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 $
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 $
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 $
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 $

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 14 juin 2017 — Vol. 44 N° 133

Table des matières

Étude détaillée (suite) 1

Intervenants

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

M. Laurent Lessard
M. Benoit Charrette
M. Alain Therrien
M. Gabriel Nadeau-Dubois
M. Ghislain Bolduc
Mme Karine Vallières
M. Serge Simard

* M. Jérôme Unterberg, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
* Mme Nathalie Bacon, idem
* M. Charles Côté, ministère des Finances
* Mme Hélène Dumas-Legendre, ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 14 juin 2017 — Vol. 44 N° 133

Étude détaillée du projet de loi n° 137 — Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (5)

(Onze heures quarante-trois 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.

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

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

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, aujourd'hui, nous allons poursuivre l'étude. Nous étions à l'article 35. Hier, M. le ministre, vous en aviez fait la lecture, mais, juste avant de débuter, j'ai une demande du député de Deux-Montagnes pour des suivis de questions d'ordre général avant d'y aller avec l'article 35. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Effectivement, merci, M. le Président. Deux petits points, en fait.

Ce matin encore dans les journaux, on voit un article où on parle d'échéancier ou de délai avant d'assister à la mise en oeuvre du projet REM. On laisse entendre que, bon, peut-être l'opposition ne collabore pas suffisamment à l'adoption rapide du projet de loi. J'aimerais, dans un premier temps, entendre l'appréciation du ministre sur nos travaux. Moi, la conclusion ou, du moins, le sentiment que j'ai, c'est qu'au contraire ça va très bien. En l'espace de quelques jours à peine, le tiers des articles ont été adoptés. C'est peut-être que, bon, l'étude article par article a débuté tardivement qu'on n'y arrivera pas avant la fin de la session, mais peut-être juste faire une petite clarification, là, pour rassurer tout le monde, pour démontrer qu'au contraire on collabore tous ensemble, là, pour améliorer et faire en sorte que ce projet de loi là soit, une fois adopté, à la hauteur de nos attentes. C'était le premier point.

Et le deuxième point, le ministre pourra y répondre à la même occasion, hier, on nous promettait le tableau des engagements financiers du gouvernement du Québec. On ne l'a toujours pas reçu. Peut-être nous dire qu'est-ce qu'il en est, pourquoi ce délai supplémentaire.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Deux-Montagnes. Alors, sur les deux questions d'ordre général, M. le ministre.

M. Lessard : Bon, je laisse à la population le temps d'apprécier les discussions qu'on a ici puis la vitesse que ça va par rapport à d'autres. Alors donc, en général, on a des articles de loi qu'on présente. Des fois, il y en a qui sont plus longs que d'autres. Parfois, ils sont trop longs pour rien, peut-être, mais ça, c'est la population qui décidera. Moi, je suis rendu à l'article 35, je suis prêt à commencer.

Pour ce qui est du tableau, on va le déposer séance tenante. C'est qu'hier on n'en a pas reparlé, mais il était prêt.

Le Président (M. Iracà) : Excellent! Merci beaucoup, M. le ministre. D'autres questions? Ça va? Alors, l'article 35. M. le ministre, vous en aviez fait la lecture, je pense que vous aviez fait les commentaires également. Donc, est-ce qu'il y a des questions ou commentaires en lien avec l'article 35?

M. Therrien : Je ne sais pas, peut-être... M. le député de Gouin, est-ce que vous avez terminé par rapport à ce que vous aviez comme propos hier ou je peux enchaîner?

Le Président (M. Iracà) : Oui, il...

M. Nadeau-Dubois : ...

M. Therrien : Oui, vous allez pouvoir revenir parce que, de toute façon, ma discussion va aller un peu dans le même sens que ça a été abordé hier parce que l'article 35, c'est un article quand même assez important, là. On parle de ça, là.

Moi, je voudrais juste, avant, faire suite aux propos... Moi, je trouve les propos du député de Deux-Montagnes extrêmement appropriés. D'ailleurs aussi, le député de Gouin, qui est un nouveau venu, là, je trouve qu'il se débrouille très bien. Pour vrai, je ne serais pas obligé de le dire. Puis le président d'ailleurs aussi. Vous êtes très bon, soit dit en passant. Non, pour vrai. Puis je trouve que les propos du député de Deux-Montagnes sont très justes.

Moi, j'ai beaucoup de plaisir à travailler ici, en commission. J'ai eu beaucoup de plaisir à discuter... et de questionner le ministre. Et moi, je vous dirais, la plupart du temps, là, puis quand c'était en sa possession, là, il répondait toujours aux questions clairement, puis je n'ai rien à dire contre ça. Donc, je ne sais pas si on s'enligne pour continuer comme ça ou... Moi, je trouve que ça va bien.

Puis juste un message, peut-être qu'il y a des gens qui nous regardent, là, si j'avais voulu ralentir le processus, là, j'aurais pris mes 20 minutes tout le temps. C'est une fois, j'ai demandé si on avait... j'étais rendu à 20 minutes parce qu'on avait discuté beaucoup puis je voulais être sûr de ne pas dépasser mon 20 minutes. Et juste informer les gens qui nous écoutent. Si on faisait un blocage, je ne serais pas tout seul de ma formation politique. Tu sais, un terme français, là, filibuster, là, je ne serais pas tout seul de ma gang. J'aurais du monde qui prendrait tour à tour la parole. Puis là, jusqu'à date, je pense que j'ai juste ma recherchiste, puis je suis tout seul, puis il en va de même du député de la CAQ, là.

Ça fait que, pour les gens qui pensent qu'on bloque le projet de loi, bien là je pense qu'il faudrait reconsidérer sérieusement c'est quoi qu'on entend par blocage quand 34 articles ont été votés en dedans d'une semaine. Comme dit le ministre avec justesse, je laisse les gens apprécier le travail que la commission fait.

Alors, bon, écoutez... Ça va, M. le ministre? Ça va? Est-ce qu'on continue à se parler? On continue dans le même esprit? Oui?

Bien, écoutez, par rapport à ce qui a été mentionné hier et la discussion avec le député de Gouin, puis j'en avais parlé quand j'avais demandé, à 244, pour rencontrer l'ARTM, M. le ministre, vous comprenez que l'article 35, c'est là où est-ce qu'on voit le lien se tisser entre l'ARTM et le REM. Et, dans la façon qu'est présenté l'article... Je vais le relire, O.K.?

«Dans la poursuite de sa mission et afin d'augmenter les services de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, l'Autorité régionale de transport métropolitain doit favoriser la réalisation du réseau et le maintien de ses services...» Je ne sais pas à quel point je reviens sur les discussions qui ont eu lieu avec le député de Gouin hier, mais ce «doit»-là, ça va jusqu'à quoi, là? Comme qu'est-ce que ça implique pour l'autorité, bien, l'ARTM? Qu'est-ce que ça implique? Qu'est-ce qu'elle doit faire? Ça, c'est la première question. Je ne sais pas, on y va question par question, M. le ministre? Ça vous va ou... parce que j'en aurais, des petites questions par la suite, là.

M. Lessard : Faites-les globalement.

M. Therrien : ...comme ça ou l'ensemble des questions?

M. Lessard : L'ensemble des questions.

M. Therrien : O.K. Ça, c'est ma première question, je m'inquiète avec le «doit».

Deuxième question, bien, écoutez, je ne le sais pas, j'ai cru comprendre hier que la tarification du REM serait décidée par le REM. C'est ce que j'ai cru comprendre. Est-ce que c'est une erreur de ma part? Est-ce que vous avez vraiment dit ça ou si c'est vraiment ce qu'il va se produire? Parce que j'avais entendu... je pense que c'est la visite de la Caisse de dépôt, qui nous avait dit que la tarification, c'était...

• *(11 h 50)* •

Une voix : ...

M. Therrien : O.K. Mais, je vous le dis, je n'étais pas sûr, là. Soit que je ne suis pas sûr que vous ayez dit ça ou je ne suis pas sûr que la Caisse de dépôt, elle disait que c'était entre les mains... J'imagine... Je vous donne le temps, là, de parler à votre collègue, là. J'imagine que, si c'est lui qui fixe la tarification, c'est quand même l'ARTM qui va ramasser les sous. Ça doit être ça. En tout cas, je vous laisse répondre à ça.

Troisième chose, on a parlé hier... et ça m'a surpris, ça m'a accroché l'oreille quand vous discutiez avec le député de Gouin, vous disiez : Une relation d'égal à égal entre l'ARTM et le REM. Et là je me dis : À quel point on doit avoir une discussion d'égal à égal entre l'ARTM et le REM? Parce que l'ARTM est censée être responsable de la gestion du transport en commun et faire en sorte que les services de transport en commun soit, à quelque part, efficaces et optimaux de façon à qu'elle soit prévue par une autorité supérieure.

Alors, moi, je pose la question : Si c'est égal à égal avec le REM, pourquoi ça ne l'est pas avec la STM, la STL ou d'autres offreurs de services dans le réseau de transport en commun de la région métropolitaine? Pour l'instant, j'irais avec ces questions-là puis j'en aurais peut-être d'autres. Puis peut-être que le député de Gouin en aura. En tout cas, on pourra discuter parce que je dois vous avouer que cet article-là, là, il est gros, là, dans son sens et dans l'importance qu'il peut avoir dans le projet de loi. Voilà.

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

M. Lessard : Bon, un, le «doit», c'est l'autorité qui doit favoriser la réalisation du réseau et du maintien des services. C'est dans la Loi sur l'ARTM. Pour le REM, c'est elle qui va bâtir son plan financier puis qui a donné des balises sur la tarification. Puis, quand le plan financier va être conclu sur la hauteur du montant, elle va donc indiquer à quel niveau se situe... donc, entre 0,69 $ et 0,72 $. Et l'entente qui devra intervenir entre l'autorité et le REM, bien, c'est une question de perception, etc., pour les droits pour l'utilisation de ce nouveau service. Puis, oui, c'est deux administrations. Un, il y a une responsabilité qui découle d'une loi, l'autre qui découle aussi d'une loi, de réaliser un REM. Puis, ensemble, ils doivent conclure une entente finale.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. D'autres questions, interventions?

M. Therrien : C'est parce que... «doit favoriser la réalisation», vous dites : Bien, c'est écrit comme ça puis c'est comme ça. Bien là, c'est parce que, là, c'est dans un projet de loi. Vous dites l'ARTM, c'est écrit ailleurs, à quelque part, qu'il doit favoriser la réalisation du réseau?

M. Lessard : Bien, vous avez adopté une loi qui confère les pouvoirs à l'ARTM.

M. Therrien : Oui, oui. O.K.

M. Lessard : Bon, alors, c'est... Moi, si vous n'avez pas de proposition de modification... C'en est, le genre de discussions qu'on a, c'est le fun, on l'établit, mais, jusqu'à maintenant, ce que j'entends de votre part, c'est qu'il n'y a pas de modification au projet de loi.

M. Therrien : O.K., là, vous voulez qu'on fonctionne comme ça pour vrai, là?

M. Lessard : Je vous pose la question.

M. Therrien : C'est comme ça, là? Vous voulez qu'on fonctionne comme ça, là? Vous voulez qu'on commence à ne pas poser de questions puis, à chaque fois que vous m'en parlez, proposer des amendements pour savoir si l'amendement est justifiable ou non? Moi, je vais vous en faire, des amendements, là. Je vais en faire 100 par article. Pour vrai, là, je suis capable d'en faire puis je vais amener mes chums m'aider à m'en faire. C'est ça que vous vous voulez, M. le ministre? Pour vrai, là?

Le Président (M. Iracà) : Alors, juste un à la fois...

M. Therrien : Puis ça allait bien, là. Je ne sais pas ce qui se passe avec le ministre ce matin, là. Ça allait bien, là. Je ne comprends pas ce qui se passe. Je peux-tu vous demander ce qui se passe?

Le Président (M. Iracà) : Juste pour une question de clarification, là, vous pouvez poser votre question, et le ministre a la réponse à donner. Vous pouvez être content ou pas content de la réponse, mais c'est la réponse du ministre. Et vous êtes maître de votre question, et le ministre est maître de sa réponse. Alors, s'il y a des interventions ou des questions, je vais les prendre, et il y aura un suivi par rapport aux questions avec le ministre.

M. Therrien : ...je vais proposer un amendement. On va commencer à jouer à ça.

Le Président (M. Iracà) : O.K., à la lecture, M. le député. Est-ce que vous l'avez?

M. Therrien : On peut-u suspendre une minute? Je vais faire un amendement.

Le Président (M. Iracà) : Ah! bien oui, je peux suspendre, puis on va faire les copies en même temps.

M. Therrien : O.K., on va en faire. Parfait, merci.

Le Président (M. Iracà) : Je vais suspendre les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 55)

(Reprise à 11 h 57)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons poursuivre nos travaux. Nous sommes toujours à l'étude de l'article 35, et j'ai le député de Gouin qui désire prendre la parole.

M. Nadeau-Dubois : Oui, on avait commencé un échange hier, là, sur les rapports entre l'ARTM et le REM, et, bon, l'échange avait coupé court étant donné que c'était la fin de la période allouée pour la commission. Je ne referai pas tout le préambule que j'ai fait hier, je vais y aller directement d'une question qui est en continuité avec ce que je disais hier, dans le fond.

Aux articles 37 et 38 du projet de loi, on mentionne la possibilité d'entente entre l'autorité et la caisse sur toute une série d'enjeux, là. On n'en fera pas la liste, ils sont énumérés dans le projet de loi. Et je me demande, dans le fond, si l'article 35, qui stipule clairement que l'ARTM a comme mission de «favoriser la réalisation du réseau et le maintien de ses services», je me demande si ça ne vient pas limiter la marge de manoeuvre de l'ARTM dans ses négociations avec la caisse, dans le fond. Est-ce que ça ne vient pas orienter la négociation de manière trop favorable au REM puis de manière désavantageuse, dans le fond, pour l'ARTM, et donc pour l'autorité qui est responsable de coordonner l'ensemble du réseau?

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

M. Lessard : Bon, bien, n'ayant pas présenté l'article ni 37, ni 38, ni n'en ayant discuté actuellement, donc, on a accepté ici le principe d'étudier article par article, donc je dois me rabattre pour l'instant sur le fait que l'Autorité régionale de transport métropolitain a une loi constitutive. Et hier j'ai lu les articles. Qu'est-ce qu'on lui a donné comme pouvoirs? Alors, on lui a donné les pouvoirs suivants.

Donc, à la section «Mission» hier, j'ai lu les articles 5 et 6 : «Dans [la] perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone, l'autorité a pour mission d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur son territoire, incluant celles [de] mobilité réduite.

«À cette fin, l'autorité planifie, développe, soutient et fait la promotion du transport collectif. Elle favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport et augmente l'efficacité des corridors routiers.

«L'autorité collabore étroitement avec le ministre et la Communauté métropolitaine [...] dans l'établissement d'une vision complète et intégrée de la mobilité sur son territoire pour, entre autres, identifier les besoins en matière de transport collectif.

«Pour l'application de la présente loi, sont des organismes publics de transport en commun : le Réseau de transport métropolitain, la Société de transport de Laval, la Société de transport de Longueuil [...] Société de transport de Montréal — ils ne pouvaient pas dire le REM, il n'existe pas. «La compétence en matière de transport collectif des personnes que la présente loi confère à l'autorité sur son territoire a préséance sur toute [autre] semblable qu'un organisme public de transport en commun ou [...] municipalité...»

• *(12 heures)* •

Quand on a adopté cette loi-là, le REM n'existait pas dans sa forme qu'on connaît aujourd'hui. Dans la loi qu'on présente, on dit : Regardez... Puis on a déposé un projet. C'est passé d'une idée à un projet, et le projet comprend les modalités suivantes : un, c'est un nouveau service parce qu'il n'existait pas. Deuxièmement, il faudra donc qu'il s'intègre parce qu'on lui crée une interface entre le métro, donc, et le REM en train de surface. Troisièmement, là, vous devez intégrer la... parce qu'il y avait une responsabilité. Si je lis les autres articles, on disait que «l'autorité doit particulièrement, en tenant compte des indications que lui fait le ministre [...] favoriser l'intermodalité, le transport collectif et une offre de transport sécuritaire, accessible, [...]efficace», etc. Donc là, je pourrais descendre, mais là je serais redondant moi-même.

Alors donc, elle a cette responsabilité-là. On arrive avec le REM, elle bâtit son cadre, elle va connaître ses coûts. On lance un intérim sur une avance. Je vous indique d'avance que ça va être entre 0,69 $ et 0,72 $ le kilomètre. Puis là vous devrez modifier certaines lois pour les redevances parce que ce n'est pas seulement la tarification, c'est les contributions gouvernementales et la redevance pour les promoteurs. Donc, on fait un intérim entre les deux, pas par le biais d'une loi, mais par le biais d'un budget.

On arrive maintenant dans le projet de loi. On dit : Bon, bien là, les deux autorités devront se parler parce qu'un a un train de surface puis l'autre a l'échelle de la planification, donc, sur le territoire, l'ensemble du transport collectif, parce que c'est apparenté au transport collectif. Donc, c'est pour ça qu'on l'autorise d'être un mandataire d'État qui a l'autorité, donc, de développer le réseau de transport collectif pour les fins de la communauté métropolitaine dans laquelle le gouvernement contribue. Donc, le «doit». Bien oui, ils doivent s'entendre parce que, justement, à l'échelle métropolitaine, on a dit : Ça va être plus simple d'avoir un type de transport.

Maintenant, sur l'arrimage, les frais d'administration, comment on les collecte, comment on se redistribue, à quelle fréquence que tu me les envoies? C'est sûr qu'il faut qu'il y ait une discussion et une entente parce qu'à la fin, bon, je t'envoie ça par mois, je t'envoie ça par versement électronique, je t'envoie ça réparti par taux de fréquentation. Et ils venaient-u de Laval, ils venaient-u de Longueuil, ils venaient-u de Montréal? Ils venaient-u du réseau de transport par train, par autobus, par métro, etc.? Donc, il faut qu'après ça il y ait une redistribution puis qu'on connaisse le coût de facturation à l'interne sur la base de financement qui relève des municipalités ou qui relève des citoyens des municipalités qui vont avoir sollicité le transport.

Mais donc, quand je vois le «doit», bien oui, ils doivent conclure une entente pour favoriser l'intégration. Je suis assez d'accord avec le texte, là. Dans le fond, je ne l'aurais pas mis, que je pense que les lois, par leur autorité... Mais on a un petit devoir quand même d'éducation et de rappeler les principes qui ont été autorités dans d'autres lois.

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

M. Nadeau-Dubois : Je vais reformuler ma question puis je vais la formuler de manière très, très simple pour qu'elle puisse être répondue par oui ou par non, dans le fond. Ma question, c'est : La relation entre l'autorité et le REM est-elle de la même nature que la relation entre l'autorité et les autres fournisseurs de services dans la région de Montréal?

M. Lessard : Je dirais que l'autorité a reçu un mandat d'État bien détaillé dans une loi, puis c'est sa responsabilité. S'ajoute maintenant un nouveau service. Peut-être un jour ça offrira d'autres choses. Si, un jour, quelqu'un développe un tramway à quelque part dans une section, bien, l'autorité aura l'obligation de convenir une entente avec pour voir comment on intègre la grille de tarification, donc, qu'elle en soit propriétaire ou pas. Donc, je vous pose la question : Comment vous voyez ça? Si la ville de Laval décide de faire un tramway dans lequel on subventionnerait, quelle serait maintenant la relation? Est-ce qu'ils jaseraient avec le REM ou ils jaseraient avec l'autorité, selon vous?

M. Nadeau-Dubois : Je vais répondre à la question. Je vais répondre à la question, ça me fait plaisir.

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que c'est par oui ou non, c'est ça?

M. Nadeau-Dubois : Non, c'est une question qui mérite un développement plus substantiel.

Le Président (M. Iracà) : C'est bon. Allez-y, M. le député de Gouin.

M. Nadeau-Dubois : Bien, dans la manière dont je comprends la mission de l'autorité, l'autorité a comme rôle de coordonner le transport dans l'ensemble de la région. Et donc, s'il y avait l'émergence d'un tramway à Laval ou à Montréal, eh bien, l'autorité devrait en effet s'entendre avec elle pour que tout fonctionne bien en termes de tarifs, d'interconnexions, etc.

Mais je vais relancer, moi aussi, une question. La différence, c'est que les autres acteurs auxquels je faisais référence dans ma première question, c'est des acteurs publics. Là, on a le REM, qui est un acteur privé. Et je ne referai pas le préambule que j'ai fait hier, mais elle est là, la pertinence de ma question. Le REM, ce n'est pas seulement un nouveau service parmi d'autres, ce n'est pas une extension d'une ligne de métro qui existe déjà, ce n'est pas une nouvelle ligne d'autobus, ce n'est pas même un tramway qui serait géré par la STM à Montréal ou la STL à Laval, c'est une entreprise à part entière. Donc, ce n'est pas seulement un nouveau service offert par une entreprise publique existante, c'est une nouvelle entreprise, de surcroît privée. D'où ma question : Est-ce que, selon le ministre, la relation... Et je vais la poser de manière hypothétique pour qu'elle soit encore plus facile à répondre : Est-ce que la relation entre le REM et l'autorité est de la même nature? Est-ce qu'elle est exactement de la même nature que la relation entre la STM et l'autorité?

M. Lessard : Elle est différente, parce qu'elle est...

M. Nadeau-Dubois : Pas légalement — peut-être préciser ma question — pas juridiquement, parce que vous m'avez répondu tantôt en faisant allusion à la loi puis au fait que la loi n'était pas écrite, et là... En fait, la loi, lorsqu'elle a été écrite, le REM n'existait pas, et donc, là, on vient pallier à ça dans le projet de loi. Ça, je le comprends tout à fait. Moi, je ne parle pas d'un point de vue juridique, je parle d'un point de vue réel, en fait, d'un point de vue pratico-pratique. Est-ce que les rapports entre le REM et l'autorité vont être de la même nature que les rapports entre la STM et l'autorité, pas juridiquement, mais concrètement, là? Quand ces gens-là vont se parler, est-ce que ça va se faire de la même manière?

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

M. Lessard : Bien, en fait, quand on regarde le document qui a été produit ici, on voit la relation à la Communauté métropolitaine. Ça, c'est en page 24. Donc, en page 24, on voit que c'est la Communauté métropolitaine qui, un, est l'instance dédiée. On a réglé la question entre l'AMT et la CMM. Donc, elle, la CMM, elle établit les orientations métropolitaines, elle approuve. Le grand boss, c'est eux. Deuxièmement, elle dit à l'autorité régionale : Toi, tu vas planifier, tu vas financer puis tu vas organiser les services offerts par les exploitants en vertu des contrats qu'on leur accorde. Alors, il y a un conseil d'administration, puis après ça, sous l'autorité, il y a des exploitants. Donc, la STM, donc le RTM, qui est l'équivalent d'une portion des conseils intermunicipaux de transport, et... en est un. Après ça, tu as la Société de transport de Laval, le Réseau de transport de Longueuil, la Société de transport de Montréal. Et vous voyez que, dans les exploitants, il y a le REM. Donc, le REM, c'est un...

Une voix : ...

M. Lessard : O.K. On le catégorise comme exploitant, mais il est sous cette égide-là. C'est sûr qu'ils doivent conclure une entente parce que, là, il arrive avec sa propriété. Donc, c'est la nouveauté. Le meilleur tableau qui est là, sur qui est sous la gouverne de qui, en général, sur la planification, sur toutes les orientations, etc., c'est l'ARTM. Je pense que j'avais oublié le tableau.

Une voix : C'est un opérateur.

M. Lessard : C'est ça. Donc, le REM est un opérateur.

Une voix : Comme les autres.

M. Lessard : Comme les autres.

M. Nadeau-Dubois : C'est un opérateur comme les autres.

M. Lessard : C'est ça. La seule affaire, c'est qu'il arrive après, alors que tous les autres étaient là avec des actifs. Et en plus, bien, ils planifiaient chacun dans leur coin. Là, on dit : Attends, on va arrêter ça. Vous êtes inopérants sur la planification, sur les objets qu'on a donnés à l'ARTM, sur la finance, l'organisation des services, les exploitations. Puis après ça eux, ils concluent seulement des ententes avec les deux, les réseaux, pour les différentes modalités. Les trains de banlieue, bien, ce n'est pas l'ARTM qui les gère, qui les opère, c'est le RTM ou la STM, donc les différents offrants de service qui étaient déjà existants.

M. Nadeau-Dubois : Merci.

M. Lessard : Merci.

Le Président (M. Iracà) : D'autres interventions, article 35? M. le député de Sanguinet, êtes-vous prêt pour votre amendement?

M. Therrien : Oui, non. Bien, j'aimerais juste poser une question qui va dans ce sens-là, là.

Le Président (M. Iracà) : Oui.

M. Therrien : Je pense que c'est le commissaire du BAPE, je pense, qui avait posé la question à la Caisse de dépôt et placement, et le ministre saura me corriger si je fais une erreur, là. Il avait demandé si le REM était assujetti à l'ARTM quant à sa prise de décision liée à l'offre de service. Et le représentant de la Caisse de dépôt et placement avait dit : Si on décide d'augmenter l'offre de service, plus de trains, on va le faire. Alors, on n'est pas subordonné à la volonté de l'ARTM quand vient le temps de fixer des offres de service. Je pourrais le retrouver, si vous voulez. J'en avais parlé, là. Je ne sais pas quand est-ce que j'en avais parlé, mais j'en avais parlé en commission, là. Donc, est-ce que la STL pourrait faire la même chose?

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

• *(12 h 10)* •

M. Lessard : Toute organisation qui voudrait monter son offre de service doit soumettre c'est quoi, son offre de service, parce qu'il y a à peu près... Donc, comme on fait une planification, on va dire dans quel circuit. Donc, c'est à l'échelle de l'ARTM que ces décisions-là, donc, seront soumises, ces recommandations-là seront soumises. Puis ça sera après ça à la CMM d'approuver l'ensemble de la planification.

Déjà, quand le REM a indiqué : Bon, O.K. on va faire l'interface, on va augmenter le nombre de véhicules, donc, il y a un objectif de croissance qui est annoncé, d'augmentation, donc, sur le transport collectif avec des cibles. Et ils nous indiquent même... si l'achalandage augmente, ça veut dire que le service augmente aussi parce que ce n'est pas... Il ne va pas rentrer plus de monde dans moins de véhicules. À un moment donné, il va falloir que la fréquence aux 30 secondes ou 45 secondes, je ne sais pas trop à quelle fréquence ils passent exactement, mais...

Une voix : ...

M. Lessard : Deux minutes comment?

Une voix : 2 min 30 s.

M. Lessard : Aux 2 min 30 s. Donc, à 2 min 30 s. Donc, nécessairement, un jour, ce qu'on souhaite, c'est qu'il y ait plus d'achalandage pour réduire les coûts de tout le monde puis donner le service. Et c'est pour ça qu'ils ont des simulations de croissance. Au-delà de 400 millions, qu'est-ce que ça donne? Au-delà de 560 millions, qu'est-ce que ça donne? Ça ne donne pas seulement quelque chose au service, ça donne un effet sur les rabattements de coûts et de tarification aux usagers, évidemment, si on est plus de monde à prendre les mêmes affaires, puis qu'on optimise, puis qu'on soit efficaces.

M. Therrien : Je comprends bien ce que vous me dites. Mais c'est que ça fonctionne aussi comme ça avec les autres offreurs de services? C'est juste ça que je voulais savoir.

M. Lessard : Non, c'est différent. Il n'était pas là. Donc, le REM arrive après. Il y a une particularité dans le REM, pas par sa détention par la Caisse de dépôt, qui est le détenteur des bas de laine des Québécois dans lesquels on lui a conféré, dans une loi, la possibilité de créer, d'opérer, de financer. Dans cette loi-là, elle a reçu un pouvoir dans lequel... il a été voté, ici, à l'Assemblée nationale. Je ne sais pas pourquoi on s'esclaffe toujours de penser que la Caisse de dépôt Infra est une bébelle privée venue de nulle part. On a fait une loi à l'Assemblée nationale en 2015 pour lui donner le pouvoir exprès de faire ce qu'il est en train de faire. Deux ans plus tard, on dépose un budget, on donne le maximum d'encadrement.

Donc, je ne me souviens pas moi-même qu'une société qui a à exploiter puis à construire ait fait autant avec le ministre des Finances, autant d'efforts, en tout cas, d'enseignement en donnant un explicatif dans des tableaux assez bien illustrés. Je comprends qu'à la longue il faut lire tous les détails, mais il y a à peu près 20 pages, même pas, qui donnent... puis là c'est sûr que la dernière information qu'elle donne. Elle ne la donne pas parce qu'elle n'a pas encore conclu les ententes à la fin, mais, à tout le moins, elle a donné des illustrations de sa modélisation d'augmentation de croissance d'achalandage en disant : Voici non seulement sur les effets à des périodes précises, mais, en plus, les rabattements qu'elle pourrait avoir sur la tarification. Elle illustre même à l'intérieur de quel schème elle va donc...

Le ministre des Finances établit donc le schème de gouvernance de transport en commun de la région de Montréal en disant : La Communauté métropolitaine, c'est le niveau politique. L'autorité, c'est le niveau stratégique. Puis les exploitants, c'est le niveau opérationnel. Sauf que ça ne les empêche pas qu'il y a un conseil d'administration eux aussi. Puis là, bien, il y a un mandat qui est donné d'aller négocier avec l'autre conseil d'administration, qui est l'ARTM. Puis ensemble ils vont convenir de ce qui est nécessaire.

Ils sont condamnés à s'entendre parce que, quand ça va ouvrir, bien, il va falloir que quelqu'un puisse le prendre. Puis ça commence par un droit d'entrée, donc une tarification, puis des règles du jeu connues, puis la desserte, à quelle fréquence, puis comment ça va apparaître sur les tableaux de l'ARTM quand elle va aller prendre le REM pour que

l'usager, qu'elle prenne le train, qu'elle prenne l'autobus, qu'elle prenne le métro ou qu'elle prenne le REM, il s'en sacre un peu, il veut juste avoir accès, lui. Il dit : C'est qui, l'administration, là? Arrangez ça, vous autres. Moi, je prends le REM, je m'en vais à l'aéroport. J'arrive au centre-ville? Bien là, je prends le métro parce que je veux aller à McGill, je veux aller... peu importe. Après ça, je prends l'autobus parce que je veux aller voir mes parents dans tel secteur, etc. Donc, il veut juste que, qu'il rentre dans l'autobus, son droit soit reconnu partout puis qu'on arrête de le contrôler, puis de le vérifier, puis de dire qu'il n'a pas la bonne couleur de ticket cette journée-là, etc.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Therrien : Moi, je comprends très bien.

Une voix : ...

M. Therrien : Oui, j'y vais? Oui. Je comprends très bien ce que vous me dites. On a créé un CDPQ Infra parce qu'on voulait qu'il puisse avoir la possibilité d'offrir un service comme le REM. C'est correct. Moi, j'en suis, puis je n'ai pas de problème avec ça, puis j'ai participé au projet de loi. Sauf que, là, on parle de d'autres choses, tu sais. On parle d'un réseau qui n'a pas à respecter les doléances de l'ARTM. C'est ça qui est problématique parce que, là, s'il se met à offrir plus de services pour x raisons, étant donné que c'est un privé... Ce que le député de Gouin dit, il n'est pas dans le champ gauche quand il dit : La différence, c'est que lui, c'est un privé. Les autres, c'est du public. Problème, puis là les gens sont venus souvent discuter de ça, le BAPE, entre autres, puis il y a d'autres personnes qui sont intervenues sur la cannibalisation du réseau... Ça fait que, tu sais, à un moment donné, s'ils prennent des décisions puis ils se mettent à cannibaliser le réseau, puis que l'ARTM n'a pas un mot à dire, bien, ce qui va arriver, c'est que ça va coûter de plus en plus cher aux Québécois, bien, aux Montréalais pour l'utilisation du transport en commun de façon globale. C'est ça qui est problématique dans cet article-là.

Puis les réponses du ministre, bien que je sois content qu'il m'explique et qu'il me donne des réponses, bien, moi, ça me laisse toujours un doute dans ma tête, dans mon esprit, que l'ARTM n'a pas d'autorité sur le REM, alors qu'il en a sur tous les autres. Et on a beau avoir signé puis avoir fait un projet de loi qui donne le droit à Infra CDP Québec... Je comprends, mais il faut que cette entité-là, surtout qu'elle est mue par des intérêts privés, ce qui est encore pire, bien, il faut qu'elle soit chapeautée par quelque chose qui a été créé par ce gouvernement-là, qui n'est pas une mauvaise idée en soi, de chapeauter le réseau de transport en commun de la région de Montréal pour qu'il soit plus optimal. Moi, je ne comprends pas pourquoi ces gens-là ne doivent pas respecter les autorités de l'ARTM.

Alors, je ne sais pas, moi, je déposerais un amendement...

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

M. Therrien : ...oui, qui va un peu calmer les craintes que je peux avoir par rapport à l'autorité du REM vis-à-vis l'ARTM. On en est rendus là, là, de dire : On négocie d'égal à égal. Ce n'est pas légal, là. Ce n'est pas...

Le Président (M. Iracà) : Je vous invite peut-être de procéder à la lecture puis faire les commentaires par la suite.

M. Therrien : Oui, oui, je vais le lire. Oui, absolument. Vous avez raison, M. le Président, de me rappeler à l'ordre. Alors donc, l'article 35 : Modifier l'article 35 en remplaçant les mots «la réalisation du réseau et le maintien de ses services, tout en assurant l'intégration des» par «l'intégration du réseau avec les».

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Est-ce que vous voulez ajouter d'autres commentaires ou explications en lien avec l'amendement que vous venez de lire?

M. Therrien : Excusez-moi?

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que vous voulez ajouter davantage d'explications ou de commentaires?

M. Therrien : Oui, oui. Bien oui, mais vous l'avez tous? Vous l'avez?

Le Président (M. Iracà) : Oui, et tout le monde a eu copie.

M. Therrien : Bien, écoutez, simplement que l'objectif de l'ARTM, là, c'est de faire en sorte que le réseau soit optimal, que le réseau de transport en commun soit optimal, puis il y a beaucoup de place à l'amélioration. Pourquoi? Bien, parce qu'il y a encore comme... La situation à Montréal est problématique au niveau du transport en commun, on en convient tous ici, il y a beaucoup de trafic, la circulation devient de plus en plus difficile. Parmi les villes, mettons, si on se compare à des villes européennes, par exemple, je pense qu'on a beaucoup de travail à faire sur le réseau de transport en commun. Et, si on veut une mobilité durable, puis la lutte aux gaz à effet de serre, puis ainsi de suite, il faut améliorer le transport en commun. Tout le monde en convient ici, j'en suis convaincu.

Bon, donc, on a créé l'ARTM pour arriver... C'est un outil intéressant, intelligent, qui nous permet d'améliorer le transport en commun, justement, parce qu'il a la responsabilité de l'optimiser. Et les offreurs de services, dans l'ensemble

du territoire, sont tributaires des décisions qu'il va prendre. Alors, en enlevant, là, «la réalisation du réseau», c'est de dire que, lui, son but, là, ce n'est pas la réalisation du réseau et le maintien de ses services, c'est tout simplement d'intégrer le réseau de ce service-là avec le transport collectif. Ce n'est pas le maintien du réseau. Il n'a pas une responsabilité de ce genre-là avec le REM. Sa responsabilité, c'est que le REM, jumelé au réseau, offre de meilleurs services à la population. C'est ça, le but parce qu'il se peut que le REM qui arrive nous fasse seulement remplacer des services existants. Le train de Mascouche en est un exemple. Il est remplacé par le REM. Alors, est-ce que c'est ça qu'on veut? Est-ce qu'on veut que les services soient remplacés par le REM pour maintenir ces services?

• *(12 h 20)* •

Et là, en plus, imaginez, la tarification — là, j'ai appris ça — est de la responsabilité de la Caisse de dépôt. Ça veut dire qu'il peut fixer ses tarifs pour réaliser ses objectifs de profitabilité. Et ça, les tarifs qu'il va imposer à ses usagers, aura une incidence sur le reste du réseau. Ça fait que, là, on a une situation problématique où l'objectif du REM n'est peut-être pas l'objectif de l'ensemble de l'ARTM et des offreurs de services dans le réseau. Et je sais que ce n'est pas l'idéal. Moi, je pense que l'idéal, ce serait d'aller plus loin que ça. Mais, compte tenu de ce qu'il nous offre, le ministre, moi, je pense que de tout simplement dire qu'on favorise l'intégration du réseau avec les différents services de transport collectif, ça, je pense que c'est correct. Je pense que l'ARTM doit faire ça. Mais l'ARTM ne doit pas maintenir les services du REM et faire en sorte que la réalisation du réseau puis le maintien... Ce n'est pas de son ressort. Son ressort, c'est de faire en sorte que ce service-là soit bien imbriqué dans ce qui se passe avec le reste de la communauté des offreurs de transport en commun dans la région de Montréal. Moi, je pense que c'est ça qui est important.

Et l'autorité de l'ARTM, qui n'est pas respectée par l'esprit de la Caisse de dépôt et placement, j'en ai des preuves, je peux vous les sortir, je l'ai déjà cité en commission parlementaire... Je peux vous ressortir les preuves si vous voulez. Quand les gens de la commission du BAPE avaient dit : Vous êtes tributaires de l'ARTM, ils avaient dit : Non, on peut augmenter notre offre de service quand on veut. Ça a des impacts évidents sur le reste du réseau. S'il y a des décisions comme ça qui doivent se prendre, elles doivent se prendre en respectant tout ce qui se passe dans l'ensemble du réseau. Je sais que ce n'est pas l'idéal, là, comme amendement, là, mais je pense que c'est un pas dans la bonne direction. Voilà.

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

M. Therrien : Puis, vous avez remarqué, je n'ai pas pris mon 20 minutes.

Le Président (M. Iracà) : Oui. Effectivement. Alors, toujours sur l'amendement déposé par le député de Sanguinet, questions, commentaires, interventions? Alors, s'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 35...

M. Therrien : Vote nominal.

Le Président (M. Iracà) : ...déposé par le député de Sanguinet... Alors, vote nominal, Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Oui. M. Therrien (Sanguinet)?

M. Therrien : Pour.

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

M. Charette : Pour.

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

M. Lessard : Contre.

La Secrétaire : M. Bolduc (Mégantic)?

M. Bolduc : Contre.

La Secrétaire : Mme Vallières (Richmond)?

Mme Vallières : Contre.

La Secrétaire : M. Bourgeois (Abitibi-Est)?

M. Bourgeois : Contre.

La Secrétaire : M. Simard (Dubuc)?

M. Simard : Contre.

La Secrétaire : M. Iracà (Papineau)?

Le Président (M. Iracà) : Abstention. Mme la secrétaire, le décompte, s'il vous plaît.

La Secrétaire : 2 pour, 5 contre, 1 abstention.

Le Président (M. Iracà) : Amendement rejeté. Alors, nous poursuivons l'étude de l'article 35.

M. Therrien : ...remarque, M. le Président.

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

M. Therrien : Généralement, on dit toujours : Qui ne dit mot consent. On voit qu'il y a une exception qui existe ici.

Le Président (M. Iracà) : Alors...

M. Lessard : ...M. le Président, on vote contre. On vote contre, hein?

Une voix : ...

M. Lessard : Parfait. Moi non plus. Alors, 35.

Le Président (M. Iracà) : On poursuit l'étude de 35. Questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 35 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 35, adopté. Article 36. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : «La caisse doit, sans délai, transmettre à l'autorité une copie conforme de l'entente, concernant le réseau, conclue avec le gouvernement en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports, qui fait notamment état des besoins des usagers, des objectifs d'intérêt public et du cadre tarifaire du réseau, incluant les mécanismes d'indexation.»

Donc, dans le commentaire, on reprend nécessairement, là, ce que l'article dit, donc, afin que l'autorité puisse poser les gestes appropriés, dont notamment apporter une modification à son plan stratégique de développement de transport collectif sur son territoire.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Questions, commentaires, article 36? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Bien, écoutez, son cadre tarifaire du réseau, c'est lui qui va le fixer, c'est ce qu'on voit là.

M. Lessard : Oui.

M. Therrien : O.K. Est-ce qu'il y a une obligation de la part... Je vais recommencer. Est-ce que, dans l'établissement du cadre tarifaire du réseau, la Caisse de dépôt ou projet, peu importe, Projetco, là, va faire une analyse des impacts que ça peut avoir sur les autres services connexes à ce qu'offre le REM?

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

M. Lessard : Je vous dirais que non. À cette étape-ci, c'est l'évaluation. Je pense que c'est plus l'ARTM qui a la responsabilité de planifier puis de voir comment, parce qu'ils connaissent le circuit, comment l'augmentation des volumes ou la tarification, comment... l'impact sur les autres secteurs. Ils sont obligés de planifier différemment, sachant que, comme le point, exemple, à Brossard est accepté sur le point d'entrée du réseau du REM, comment le rabattement maintenant des autobus qui vont venir de la Rive-Sud vont plutôt, au lieu de rentrer peut-être directement au métro de Longueuil, vont rentrer sur le réseau et faire l'interface. Donc, il y a certainement ces analyses-là qui sont faites.

M. Therrien : O.K. Dans la Loi sur l'ARTM, je ne sais pas si vous voulez que je dise la... Dans la loi... Ah! excusez. Allez-y.

Le Président (M. Iracà) : Complément d'information?

M. Lessard : Oui, plus complément d'information, là, parce qu'à 36 on dit «des objectifs d'intérêt public». Bien, ça pourrait en être. Je ne sais pas s'il y aura des études par rapport à ça. C'est un terme assez large, s'il y a des intérêts qui ne seraient pas couverts ou déplacés

M. Therrien : Donc, vous dites qu'il y aurait comme une porte à cause du... Il y aurait peut-être une porte ouverte à l'intérieur de l'article qui permet justement à la caisse peut-être d'évaluer les conséquences sur l'ensemble du réseau. C'est ce que vous me dites. Je veux juste essayer de bien comprendre ce que vous dites.

M. Lessard : L'ARTM a toujours cette responsabilité-là parce qu'elle doit soumettre, donc, à la communauté métropolitaine... Donc, elle, la communauté, établit des orientations, puis l'autorité, elle, au point de vue stratégique, elle planifie, puis elle finance, puis elle organise les services. Donc, l'entente qu'elle va conclure avec le REM, le REM, il dit : Moi, je vais faire 67 kilomètres. Je m'en vais jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue. J'ai 27 stations puis l'interface entre le métro. Voici, je vais donner la tarification, comment ça va fonctionner, parce que, quand on a fait la loi sur CDPQ Infra, on lui a donné des devoirs et obligations.

Alors, on disait, premièrement, un : «Le ministre peut, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, conclure une entente avec la Caisse de dépôt [...] concernant la gestion et la réalisation d'un projet ayant pour objet une nouvelle infrastructure de transport collectif — donc concernant la gestion et la réalisation. Cette entente prévoit notamment les mécanismes d'intégration d'un tel projet [de] systèmes de transport [collectif] commun appropriés et le cadre tarifaire de cette infrastructure de transport collectif, incluant les mécanismes d'indexation.

«Le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant le projet et autorise la solution à mettre en oeuvre parmi les différentes options proposées[...].

«Un tel projet, qu'examine la caisse en toute indépendance conformément à sa loi constitutive, doit offrir un tel potentiel...» Là, on parle du rendement commercial, mais je ne veux rien que rappeler que, quand on a voté cette loi-là, c'était bien indiqué pour ses déposants, eu égard au risque. «L'évaluation de ce potentiel et la comparaison avec les pratiques [de] marché pour des situations similaires devront être validées par un expert indépendant...» Ça apparaissait aussi dans le document des finances publiques.

«La caisse a pleine autorité sur le projet faisant l'objet d'une entente conclue en vertu du premier alinéa.

«La caisse peut fixer des tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure de transport collectif visée au premier alinéa. Le cadre tarifaire d'une infrastructure de transport collectif visée au premier alinéa, incluant les mécanismes d'indexation, est rendu public par la caisse au moment de la signature...» Et on dit qu'elle doit donc s'entendre après ça avec l'ARTM. C'est les articles suivants.

Après ça, donc, dans le modèle de la Caisse de dépôt lorsqu'on a voté à l'Assemblée nationale, on lui a donné, donc : un, tu vas avoir du rendement commercial pour tes déposants; deux, tu peux fixer les tarifs pour l'utilisation de ton infrastructure de transport collectif; puis en plus c'est une entente que tu dois signer avec le gouvernement équivalant à l'entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports.

Donc, sincèrement, il n'y a pas de surprise. C'est peut-être parce qu'on ne s'en souvenait pas qu'elle peut fixer ses tarifs puis, après ça, discuter comme exploitant avec l'autorité, qui, elle, a le cadre stratégique, qui voit l'ensemble de la planification, qui voit l'intégration des modèles de transport, que ce soit le REM aujourd'hui ou n'importe quel autre qui arriverait par une entité municipale ou autre organisme, donc, reconnu comme un service de transport collectif et non pas un service de transport privé.

Le Président (M. Iracà) : Allez-y.

M. Therrien : Oui. Écoutez, je vais y aller avec les informations qu'on a, puis vous en rajouterez, là, si jamais il m'en manque, là. Le REM va être financé par l'ARTM de 0,69 $ à 0,72 $ du kilomètre-personne. C'est ce qui est écrit dans le document, en tout cas, au départ, là, jusqu'à une limite de tant de millions.

M. Lessard : Elle ne sera pas financée. Le REM a dit : Mes balises dans lesquelles ma tarification au kilomètre-passager, je vous indique d'avance avec les études que j'ai, puis j'aurai à le fixer une fois que mon entente sera conclue, se situera entre 0,69 $ et 0,72 $.

M. Therrien : 0,69 $ et 0,72 $, c'est ça.

M. Lessard : Donc, elle dit : Moi, je vous indique d'avance, même si tout mon travail n'est pas fait.

• *(12 h 30)* •

M. Therrien : C'est ça. C'est ça. Non, non, mais c'est... Bien, écoutez, je me suis mal exprimé peut-être, mais c'est exactement ce que je voulais dire. Mais je me suis peut-être mal exprimé. Bon, on y va comme ça. Et là, dans votre document, ils disent : Il y en a une partie de ce 0,69 $... Mettons, on va dire 0,70 $, c'est plus simple, là. Il y a une partie du 0,70 $ qui est financée par les usagers puis le reste par l'aide gouvernementale ou appelez ça comme vous voulez, puis c'est correct. C'est écrit puis c'est correct. Sauf que moi, je suis M. REM, O.K.? Je me dis : Moi, mon but, c'est d'avoir le plus de 0,70 $ possible. Moi, je veux faire en sorte d'augmenter le monde dans mon réseau. Puis moi, je sais que la demande a une pente négative puis que la loi de la demande stipule que plus tu baisses le prix de quelque chose, plus la quantité demandée augmente. Ça veut dire que, si je baisse le prix de la tarification que je demande, je vais avoir plus de monde dans mon REM. Ça fait que, pour moi, c'est un avantage parce que, peu importe le montant qu'ils paient, ils obtiennent 0,70 $ par l'ARTM parce que l'ARTM, c'est elle qui ramasse l'argent des usagers, puis elle dit en bout de piste : Bien, moi, de toute façon, je vais recevoir, l'ARTM, 0,70 $. Même si, au lieu d'être 0,20 $ par tête de pipe, c'est 0,17 $, ou 0,15 $, ou 0,16 $ que je demande, bien, quand même, j'obtiens mon 0,70 $, ça fait que je n'ai pas une perte de revenu.

Mais ce qui va arriver, c'est que la charge financière du... Puis ce n'est pas une mauvaise nouvelle en soi parce que tu dis : Il y a plus de monde qui prend le REM, plus de monde qui prend le transport en commun. Parfait. Mais, si c'est cannibalisé, puis on va chercher les gens dans le restant du réseau, ça veut dire qu'on va payer plus cher pour le REM puis on va faire en sorte que le REM va s'en mettre plein les poches. Puis ça va coûter plus cher à l'ARTM. Puis on ne sait pas encore comment l'ARTM va aller chercher tout cet argent-là.

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

M. Lessard : Certains éléments... Vous présentez des éléments qu'on peut questionner sur le modèle d'affaires. Mais, sur le fait qu'un va cannibaliser les autres... Ça ne peut pas vivre tout seul, le REM. Il est interdépendant des autres services de transport. Donc, il faut que quelqu'un rabatte vers le REM. À moins que tu dises : Bien, tout le monde... Les seuls bienvenus, c'est le monde qui arrive en auto ou à pied.

Donc, comme les distances sur la communauté métropolitaine sont assez grandes, en général, ils vont arriver aussi par métro, ils vont arriver par autobus, ils vont arriver, donc, par les trains de banlieue. Donc, le REM, ça ne peut pas vivre tout seul en disant : Je suis le REM, vive le REM, et les autres systèmes sont abandonnés. Le monde ne pense pas en disant : Ah! aïe! J'espère que le REM... Non. Bon, je sors de la maison, je prends l'autobus, l'auto, ou je marche, ou le vélo. Je me rends à quelque part pour prendre un service plus rapide que qu'est-ce que j'ai ou plus efficace parce que j'aurai plusieurs interfaces à faire : métro, autobus, train, etc., REM. Je m'en vais à l'aéroport... Dans ces temps-ci, j'aimerais beaucoup, moi, être à Laval, rentrer au métro puis connecter directement à l'aéroport sans prendre mon auto, etc., facile, comme on fait dans les autres communautés.

Donc, je ne peux pas arriver en disant : Ah! O.K., j'ai pris ma passe, parfait. Bon, l'autobus, je savais comment ça coûtait avant, je sais comment ça coûte aujourd'hui, c'est 0,70 $ du kilomètre-passager. Pas que ça me coûte comme usager, c'est une petite partie de ma cotisation comme usager qui rentre dans le global. Je comprends que ma ville me supporte, je comprends que le gouvernement me supporte, je comprends que les immatriculations supportent ça, je comprends que la taxe sur l'essence supporte ça. Donc, les commerçants qui ont bâti alentour, les commerçants qui vont venir sur le tracé du REM pour être dans les installations du REM, les locataires, tous ces revenus-là vont venir éventuellement réduire mon coût. Et donc il n'y en a pas un qui va vivre en roi et maître sachant que l'autre ne puisse pas vivre.

Quand le métro est arrivé, peut-être qu'ils se sont posé la même question : C'est la fin de l'autobus. Hein, ils ont dit : C'est la fin des autobus parce que ce métro-là, il va passer de façon souterraine, de façon beaucoup plus efficace que nous autres. Hein, il n'arrête nulle part à part à la prochaine station pour faire débarquer puis embarquer du monde. Ça fait que, là, si on pense comme ça, on va dire, bien : Aïe! Ça, ça allait scraper les autobus, ça allait scraper les taxis aussi parce qu'il va plus vite puis il est moins cher parce qu'il y a plus de monde. On vit de façon souterraine à Montréal. Là, on va vivre en surface aussi, donc, par un réseau très performant, bon.

Alors, à quel coût? On indique le coût. Donc, est-ce que c'est le montant donné par le tarif individuel? Non. Moi, j'en paie... On dit : C'est un paiement social pour le transport collectif. Donc, il y a un tarif social pour le transport collectif au Québec, peu importe où on se trouve au Québec. Puis c'est vrai à Montréal aussi. Moi, je paie une petite contribution par mois pour m'assurer d'avoir plusieurs services. Là, vous me rajoutez un service. Ils vont ajuster la tarification, puis je vais savoir, au kilomètre-passager, comment la communauté qui a à financer tout ça... pour faire la répartition entre l'usager puis le support de la communauté, que je vienne de Laval, de Longueuil, que je vienne donc des autres réseaux, des autres villes environnantes. Donc, c'est comme ça que la répartition va se faire.

M. Therrien : Mais...

Le Président (M. Iracà) : Allez-y.

M. Therrien : Je comprends ce que vous dites. Puis vous avez raison par rapport au métro. Ça, vous avez raison. Là n'est pas mon inquiétude. Moi, je peux comprendre qu'à un moment donné ça se greffe au réseau puis, tu sais, qu'il y a des gens qui vont peut-être changer le mode du métro, là, c'est correct.

Mais ce qui arrive, c'est que... J'essaie de visualiser, là. Tu sais, tu as 0,70 $ du kilomètre puis, mettons, tu as 0,20 $, 0,22 $ qui sont... tu sais, traditionnellement, là, 0,20 $, 0,22 $ qui sont donnés par l'usager, tu sais, puis le reste est donné par, tu sais, l'ARTM, par les autres fonctions. Puis c'est correct. Moi, je ne m'obstine pas avec vous là-dessus, là. Sauf que ce qui arrive, c'est que, si, mettons, là, on se dit : Moi, je baisse un peu le tarif pour x raisons, bien, ce qui arrive, c'est que la contribution de l'ARTM augmente, ça fait que ça serait normal, entre autres, qu'on se dise : Est-ce que l'ARTM est prête à supporter ça? Puis aussi qu'est-ce que ça a comme impact sur le restant du réseau? Moi, je pense que c'est des questions légitimes qu'on peut se poser.

Ceci étant dit, vous avez raison dans ce que vous dites, mais moi, je me pose cette question-là, puis c'est pour ça que, moi, mon... Puis je le sais que vous ne voulez pas mon avis. Puis c'est correct. Je suis juste un député, là. Je ne commencerai pas à dire : Vous devriez faire ça. Je suis juste un député, je suis une main qui se lève une fois de temps en temps, c'est tout. Mais c'est parce que vous amenez, encore une fois, tu sais, des questionnements sur comment on va financer tout ça. Et ça, ça rajoute un paramètre qui va faire qu'on va avoir de la misère à évaluer qui va payer quoi.

Ceci étant dit, vous dites, avec raison, que ça va amener, comme le métro, des changements dans le profil que peut avoir l'usager du transport en commun. On en veut. Mais l'autre chose qu'on voit selon le BAPE, c'est que, malgré un investissement extraordinaire de 6 milliards, le changement de mode n'est que de 12 %. Donc, il y a 12 % des gens qui

sont dans leur char qui vont prendre le REM. Là, tu te dis : Est-ce que c'est beaucoup pour 6 milliards? Tabarslak! Pas sûr.

Ça fait que, si ce n'est pas beaucoup, c'est parce qu'entre autres ils prévoient une cannibalisation du service par rapport à un autre, puis ce n'est pas nécessairement ce qu'on veut. On veut sortir les gens de l'auto pour les mettre dans le transport en commun davantage, puis ça, je pense que c'est à travers l'ARTM, qui coordonne ces actions, qui va faire qu'on va améliorer ce chiffre, qui est vraiment microscopique. 12 %, là, pour 6 milliards, c'est très peu. Lévis a dit non pour 600 millions parce que c'était 2 %. Laval, le métro a augmenté, l'utilisation du transport en commun, de 10 % pour un investissement de 800 millions. Ça fait que, pour 6 milliards, c'est peu. Mais, ceci étant dit, pour le reste, vous avez raison, mais, moi, c'est ce qui m'inquiète.

Ça fait que, quand je vois que c'est la caisse... Là, je veux juste... puis après je vais laisser parler mes collègues, mais je veux juste terminer avec ça, là. Oui, on est revenus sur des terrains plus sympathiques, là, parce que vous répondez à mes questions. Puis c'est ça, c'est pour ça qu'on est ici, en commission. Juste vous dire au début, là : «La caisse doit, sans délai, transmettre à l'autorité une copie conforme de l'entente...» Vous l'avez peut-être dit auparavant, j'ai peut-être mal écouté, pourtant, j'écoute textuellement ce que vous dites tout le temps, que ce soient mes collègues ou vous. Vous le savez, je suis ici, je ne suis pas sur mon iPad à niaiser, je vous écoute tout le temps. Mais là l'entente, pouvez-vous m'en parler une minute ou deux, là? C'est quoi, l'entente, exactement? Comment ça va se dérouler par rapport, entre autres, au cadre tarifaire? Si vous me dites qu'ils établissent un cadre tarifaire, mais l'entente avec l'ARTM, c'est que l'ARTM dit : C'est moi qui ai une décision ultime de savoir si c'est accepté ou non, bien là, à ce moment-là, mes inquiétudes diminuent. Vous comprenez ce que je veux dire?

Ça fait que pouvez-vous juste me dire, quand ils parlent d'entente, quelle forme ça peut prendre, avec qui puis qui a prérogative là-dedans? Comprenez-vous? C'est juste pour apaiser mes craintes.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Sanguinet. Alors, suite à la question du député de Sanguinet, je regarde la partie gouvernementale, il y a un petit caucus.

M. Lessard : 88.10, lorsqu'on a créé la Caisse de dépôt Infra : «Le ministre peut, avec l'autorisation du gouvernement et [les] conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, conclure une entente avec la Caisse de dépôt [...] concernant la gestion et la réalisation d'un projet ayant pour objet une nouvelle infrastructure de transport collectif. Cette entente prévoit notamment les mécanismes d'intégration d'un tel projet aux systèmes de transport [collectif] en commun [approuvés] et le cadre tarifaire de cette infrastructure de transport collectif, incluant les mécanismes d'indexation.

«Le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant le projet et autorise la solution à mettre en oeuvre parmi les différentes options proposées[...].

«Un tel projet, qu'examine la caisse en toute indépendance...» Bon.

Puis ça, je reviens, donc, c'est l'entente entre la caisse et le gouvernement. Ça, c'est l'article 88.10, qui a créé la loi, l'amendement à la Loi de la Caisse de dépôt et placement, qui permettait de faire et d'obtenir un rendement commercial et de conclure une entente.

• *(12 h 40)* •

M. Therrien : Parfait. O.K. Donc, c'est une entente avec le ministre?

M. Lessard : Oui, le gouvernement.

M. Therrien : Bien, avec le ministère ou le ministre, là, O.K. Puis là... Parce que, chronologiquement, vous avez ça, c'est en 2015 qu'on a fait ça, après a été créée l'ARTM. Est-ce qu'il y a quelque chose dans la création de... Honnêtement, je ne l'ai pas regardée au complet, là. Est-ce qu'il y a quelque chose, dans l'ARTM, qui aurait changé cet argument-là ou c'est resté le même?

M. Lessard : C'est resté le même.

M. Therrien : Donc, ça veut que l'ARTM n'a pas interféré dans la relation prévue par le projet de loi n° 38. Je pense, c'est 38 à l'époque, là.

M. Lessard : Oui. Comme vous avez adopté la loi... ça, celle-là a été adoptée en 2015, après ça, en 2016, adopté l'ARTM. Puis j'ai lu tantôt les articles de loi concernant les réseaux qui étaient existants. Donc, comme le réseau du REM nouvelle génération n'était pas arrêté, donc, il ne peut pas non plus conclure sur cet objet-là, ce qui fait qu'on s'en remet... l'entente entre la caisse et le gouvernement pour le nouveau projet de transport collectif et sa tarification, qui demande un rendement commercial pour se déposer en toute indépendance.

M. Therrien : Merci. Vous répondez très bien à ma question. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Sanguinet. Toujours à l'article 36, questions, commentaires, interventions? M. le député de Gouin.

M. Nadeau-Dubois : Bien, à la lecture de l'article 36, le graphique que vous nous avez pointé tout à l'heure, là, à la page 24, le graphique 5 me revient en tête. Puis la question que j'aurais, c'est : Si vous aviez à situer le ministère des Transports dans ce graphique-là, où serait-il?

M. Lessard : Le ministère des Transports est le ministre de tutelle de tout ça.

M. Nadeau-Dubois : Donc, il serait, si on reprend le graphique, là, tout en haut?

M. Lessard : Oui.

M. Nadeau-Dubois : O.K. Parce que ma compréhension de l'article 36, c'est que cet article-là ainsi que l'article 88.10 de la Loi sur les transports donnent au gouvernement et au ministre un pouvoir, par le biais d'une entente, bien sûr, de fixer le cadre tarifaire du réseau. Est-ce que je comprends bien l'article?

M. Lessard : Oui.

M. Nadeau-Dubois : Oui. Bon. Ma question, c'est : Est-ce que ce pouvoir-là existe envers les autres exploitants comme la STM, le RTL, la STL et l'ARTM?

M. Lessard : En vertu de la loi sur l'autorité, il y a un autre mécanisme qui a été prévu. On dit : «L'autorité a la compétence exclusive pour établir, selon les différents critères qu'elle détermine, le cadre tarifaire du transport collectif applicable sur son territoire, entre autres en fixant les tarifs pour les titres de transport selon leur teneur.» Puis là :

«Sont notamment des critères :

«1° les différents modes de transport utilisés;

«2° la rapidité et la fréquence...», etc.

Donc, à ce moment-là, on mentionne aussi que les systèmes de transport dans lesquels elle a autorité relèvent donc de la STM, de la STL, etc., donc pour les nommer, sur lesquels son autorité est imposée.

M. Nadeau-Dubois : Donc, si je comprends bien, le pouvoir du ministre et du gouvernement d'influencer, par le biais d'une entente, la grille tarifaire, c'est seulement dans le cas du REM, pas dans le cadre des autres exploitants.

M. Lessard : C'est ça. Donc, dans le cadre des autres qui existaient...

M. Nadeau-Dubois : C'est l'autorité.

M. Lessard : ...on favorisait l'intégration. On a dit : Regardez, on va vous donner les paramètres dans lesquels vous devriez le regarder. Les tarifs existent déjà, les services existent déjà. On va couler tout ça puis on va régler une question aussi entre la CMM, et l'autorité, qui était avant aussi, bon, l'AMT, et les autres réseaux.

M. Nadeau-Dubois : Donc, c'est seulement dans le cadre de projets développés par la caisse que le ministre a un pouvoir sur la grille tarifaire?

M. Lessard : Bien, il avait un pouvoir aussi sur l'autorité puisque c'est le ministre qui a conféré les pouvoirs à l'autorité en disant : Voici dans quel terrain de jeu vous allez travailler.

M. Nadeau-Dubois : Oui, sauf que là, dans le cas qui nous occupe, là, le ministre a, par le biais d'une entente, directement un pouvoir sur la fixation de la grille tarifaire.

M. Lessard : À la Caisse de dépôt quand on a fait la loi, en 2015, là, tous ceux qui étaient là avant ont statué que c'est une entente. Le ministre peut, bon, avec le gouvernement, donc, conclure une entente qui touche le REM à être développé, donc qui inclut non seulement son financement et son rendement commercial, mais qui fixe aussi la tarification. Donc, on doit conclure une entente. Puis, une fois que cette entente-là est conclue entre l'État et la caisse, là, on dit à 36 : La caisse, toi, tu dois sans délai transmettre à l'autorité la copie conforme, là, etc., tel que le texte est libellé.

M. Nadeau-Dubois : Donc, ce n'est pas le même mécanisme...

M. Lessard : Ce n'est pas le même mécanisme.

M. Nadeau-Dubois : ...que dans le cadre des autres exploitants?

M. Lessard : Exactement.

M. Nadeau-Dubois : Donc, quand, tout à l'heure, je vous ai demandé si le REM était un exploitant comme les autres, et vous m'avez dit oui, ce n'est pas exactement ça, en tout cas, pas si on se fie à l'article 36. Le REM n'est définitivement pas un exploitant comme les autres.

M. Lessard : Ah! je n'ai jamais dit qu'il était comme les autres. J'ai dit : À preuve, c'est que le gouvernement a constitué deux lois séparées pour le faire. Une a donné le pouvoir à la Caisse de dépôt Infra en disant : Regarde, un modèle

de transport collectif, c'est ce que je veux que tu construises. Deuxièmement, tu auras, bon, à cause de ton indépendance, etc., mais il y a des éléments de gestion, donc tu pourras conclure une entente pour construire et opérer ce système-là. Donc, je te fais une loi particulière en 2015.

En 2016, quand on règle sur l'agglomération et qu'il y a quelque chose de pas réglé, y aura-t-il ou pas un projet? Parce que ça aussi, ça se pouvait, qu'il n'y ait pas de projet. D'ailleurs, on nous l'invoque encore souvent. Si le fédéral ne met pas d'argent, c'est quoi, la conséquence sur toutes les dépenses qui sont occasionnées? C'est que l'entente fait en sorte que c'est le gouvernement qui ramasse la facture pour tout ce qui aura été dépensé et les propriétés qui vont avec. Donc, on est à constituer la loi qui va le permettre. Alors donc, ce qui existait en 2016...

Et ici il n'y a pas eu d'amendement pour dire non plus en 2016, lorsque tout le monde a voté sur l'ARTM : N'oubliez pas que le REM, s'il arrive... Ils se souvenaient d'avoir fait la loi d'avant, là, en disant : O.K., je lui donne le pouvoir de faire la tarification, d'exiger des rendements, etc. Puis il y aura une entente avec le gouvernement, ce qui vaudra l'équivalent d'une entente de 88.10, donc via la Caisse de dépôt Infra. C'est rien que, là, dans le temps, on ne s'en souvient plus. Donc, c'est pour ça que ça me permet de relire, des fois, l'article de loi qui nous rappelle les paramètres dans lesquels le REM a été voté.

M. Nadeau-Dubois : Peut-être que je me suis mal exprimé dans mon intervention précédente, mais, pour le... C'est juste que, tout à l'heure, on traitait de la relation entre l'ARTM et le REM, et, dans le cadre notre discussion, j'avais cru comprendre qu'on disait que le REM avait, dans le fond, en regard de l'ARTM, le même statut que les autres exploitants, alors que l'article 36 et l'article 88 auxquels il fait référence semblent quand même établir clairement qu'il y a une différence assez importante. Et cette différence-là, vous pouvez la considérer comme normale, étant donné que c'est la caisse, mais, pour le bénéfice des gens qui nous écoutent puis pour savoir de quoi on parle, ça me semble pertinent d'établir clairement ici qu'il y a une différence et que, non, le REM ne sera pas sur un même pied d'égalité que les autres exploitants. Et, non, le REM, sa relation avec l'ARTM ne sera pas exactement la même. Je pense que c'est important de l'établir.

Après ça, vous pouvez dire : Oui, et je suis d'accord avec ça. Moi, je pourrais dire oui, et je trouve que c'est un problème. Mais ça me semble important de l'établir, là, que le rapport, il est différent, que ce n'est pas la même chose parce que ça permet aux gens qui nous écoutent de se faire une tête sur le projet en question puis son intégration au réseau régional.

• *(12 h 50)* •

M. Lessard : Oui. Une fois qu'on va avoir laissé l'Assemblée... à l'Assemblée nationale, dans la façon de les avoir constitués, c'est vraiment différent, comme, dans le temps, quand ils ont constitué l'AMT, c'était différent. Puis quand ils les ont assemblés, en 2010, puis ils ont dit : Regarde, on a un paysage qu'on comprend, qu'on contrôle... Même qu'ils ont modifié le fait que les CIT, les conseils intermunicipaux de transport... Il faut le dire, ceux qui étaient dans la CMM, là, ils ont vu le visage changer parce que ceux qui sont à l'extérieur de la CMM... il y en a que, pour partie, ils étaient dans la CMM, il y en a que la totalité pouvait être dans la CMM, il y en a qui étaient vraiment aussi en dehors. Eux, la réalité d'après la CMM, ça a beaucoup changé aujourd'hui. C'est pour ça qu'on doit apporter un support puis un suivi dans comment ils redistribuent l'offre de service à l'intérieur des terres. C'est un gros changement, eux autres, sur le point de vue opérationnel, sur le point de vue de tous les jours.

La caisse, on a créé avec elle une autorisation spéciale, de dire : Tu vas faire, au nom de l'intérêt public, un transport public, et cette vocation-là ne pourra pas être changée par quiconque. Tu arrives à une période de vie où est-ce qu'il y a déjà l'ARTM de faite. On t'a donné des pouvoirs spécifiques votés à l'Assemblée nationale. Maintenant, vous avez le devoir de vivre ensemble. Vous n'avez pas le choix, vous devez conclure une entente. Un, la caisse doit conclure une entente avec le gouvernement pour équivaloir à l'article 88.10, elle doit le transmettre à l'ARTM, et ils doivent intégrer la tarification parce qu'on leur a mis d'autres boss avant le ministre. On leur a mis les boss de la CMM aussi, qui dit : Moi, je vois les grandes orientations, là. Le REM, un jour... aussi de vouloir prolonger les réseaux.

Hier, on était rendus jusqu'à 35, là, en dehors de... Et là on devra prévoir, avec l'ARTM, si n'importe quelle branche qui devait évoluer ou interface de métro... Là, on en a nommé trois plus particulièrement pour boucler les trois, je pense, lignes de métro principales. Donc, éventuellement, il y aura du développement et toujours cette... S'il y a un coût toujours de rentabilité pour un, puis un coût d'impact sur l'autre, et l'intégration des services... Je le dis : La population doit être à l'abri de ça dans le sens que, pour elle, ce n'est que des interfaces de transport, indépendamment de leur détention ou leur conseil d'administration, mais toujours sous le joug de la CMM quant à la planification puis aux grandes orientations. Donc, tout le pouvoir politique sur l'ARTM.

Bon, on a compris... oui, c'est vrai, il faut le dire, ils ont été constitués d'une façon différente, puis, bon, on a un peu de travail à faire avec les deux, mais à la fin, quand on va lâcher l'Assemblée nationale, là, la vraie vie va commencer, puis eux, ils vont intégrer la tarification, dépendamment comment ils ont pu l'établir puis en fonction de leurs lois. Mais la vraie vie, c'est qu'à un moment donné ils vont dire : Voici la tarification des réseaux en général, et maintenant j'intègre le REM. Donc, quand je vais prendre... puis je vais aller chercher ma carte Opus, là je ne sais pas si ça va s'appeler encore Opus à la fin, je pense que oui, mais donc je vais savoir combien ça me coûte par usager. Puis les municipalités qui sont dans la communauté métropolitaine connaîtront leur coût d'opération par année au kilomètre-passager. Ça, ça sera le grand changement quand on va sortir de l'Assemblée nationale.

Mais, à cette étape-ci, oui, c'est deux affaires qui ont été traitées différemment à des périodes différentes, qui ont des structures différentes aussi. Mais ils ont le même objectif, c'est le transport collectif pour les services à la population sur la communauté métropolitaine, autant pour ceux qui y vivent que ceux qui vont venir nous voir ou qui vont prendre les services de transport.

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

M. Nadeau-Dubois : Et donc vous avez bon espoir, si je vous comprends bien, lorsqu'on va sortir de l'Assemblée nationale et arriver dans le monde réel, comme vous dites, qu'à ce moment-là tout le monde va être considéré sur un même pied d'égalité par l'ARTM.

M. Lessard : En tenant compte des particularités, à la façon dont ça arrive. Mais ils ont tous le même intérêt : il faut que ça marche partout parce qu'un service de transport par autobus qui ne serait pas efficace, efficient, qui ne répond pas à la population, le téléphone, il ne sonnera pas à Québec, en partant, il va sonner directement auprès des élus, qui disent : Aïe! Attends un peu, là. Tel secteur, tu as tels autobus, je les vois soir et matin — comme c'était le cas, je partais d'en dehors, je passais en avant, à peu près en avant de tous les cégeps — à moitié vides. Je ne suis pas capable de les prendre, même s'ils attendent, parce que ce n'est pas le même réseau de transport. Je débarque, exemple, au métro puis, en revenant, je pouvais en prendre d'autres, alors que ceux-là, ceux qui étaient en train d'attendre, ne pouvaient pas embarquer parce que ce n'était pas la bonne pancarte après l'autobus ou tu n'as pas la bonne...

Donc, c'est fini, ce temps-là, là. Donc, ils ont tous le même intérêt : il faut que ça marche, parce que, tous les jours, l'économique, elle, elle tient compte de ça aussi, en disant : Écoute, des autobus à moitié pleins, ce n'est pas bon. Un REM à moitié plein, ce n'est pas bon. Un métro à moitié plein, ce n'est pas bon. On doit optimiser, augmenter et revoir la tarification.

La tarification, c'est bien le fun, hein? J'ai le pouvoir de faire un tarif. Mais, si tu n'as pas fixé le bon tarif, bien, l'usager, lui, il peut toujours te dire : Moi, j'aime beaucoup ça, prendre le train, j'aime marcher, j'aime faire du vélo. Je vais prendre le Bixi, je vais prendre le service de transport autonome, je vais prendre Communauto, je vais prendre toutes les autres affaires parce que je ne peux pas m'offrir la bébelle qui s'appelle, exemple, REM-Métro.

Donc, au fil des années, sur 60 ans, le métro a probablement dû... ou subi ces éléments-là. La tarification a dû fluctuer. Puis parfois, je me souviens, ils ont fixé ou ils ont arrêté l'indexation des coûts. Pourquoi? Parce qu'ils pensaient que l'usager en avait assez. Donc, la flexibilité et l'élasticité de la tarification, ça, c'est...

On répond tous aux mêmes citoyens ici, à l'Assemblée nationale, que quand on fait la desserte de services. Si tu as trop étiré, ils ne le prendront pas, et impact sur la clientèle, diminution des chiffres d'affaires, etc. Puis là les commerçants pour lesquels tu leur a dit : Aïe! Investis ici, ça va être vraiment bon, le REM va passer aux 2 min 30 s, il disent : Sais-tu, oui, il passe, mais il n'y a jamais personne dedans, ça fait que ce n'était pas bon pour mon commerce.

Donc, c'est vraiment un échange commercial de l'offre et de la capacité de payer des usagers. Il y a un nouveau service. Moi, s'il passe un nouveau service dans ma rue, je vais dire : Je vais payer pour ça. Mais je ne paierai pas ou je ne le prendrai pas s'il n'est pas raisonnable puis que je vois que ça a amélioré ma vie. Si j'embarque dedans puis je suis jammé partout, je vais dire : Aïe! Tu sais, arrêtez le métro pendant une heure, vous allez voir après ça comment ça se comporte à Montréal. Jusqu'à tant que la fiabilité puis la confiance reviennent, ils prennent d'autres modes.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, toujours à l'article 36, questions, commentaires, interventions? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Oui. D'abord, je dois vous dire que vous maniez bien le concept d'élasticité, M. le ministre. C'est très bien. Vous le vulgarisez très bien. Je vous écoute, c'est très inspirant. C'est rare qu'on voie quelqu'un qui l'utilise aussi bien. C'est ça. C'est pour mettre de la bonne humeur que je dis ça, mais c'est vrai aussi.

Dernière chose, avant qu'on en finisse avec l'article 36, je vais vous dire... en tout cas, fin de mes... bien, en tout cas, j'ai des inquiétudes, là. Vous devez trouver que je suis un homme inquiet, là, mais c'est comme ça. Vous avez dit : Ils ont tous les mêmes intérêts, puis c'est ça, le problème, c'est qu'ils n'ont pas tous les mêmes intérêts. C'est un intérêt privé, la Caisse de dépôt. La source du problème de ce dossier-là, c'est ça. Et c'est pour ça qu'il faut l'encadrer bien, bien, bien comme il faut, tout en s'assurant que ces gens-là trouvent leur pied, mais aussi faire en sorte que la population aussi y trouve son pied. Et ça, c'est très, très délicat.

Alors, si on regarde l'article 36, je veux dire, la Caisse de dépôt va s'entendre avec le ministre ou, en tout cas, le ministère, là — parce que, tu sais, vous dites souvent ça, puis c'est correct, là, — sur la tarification. Et là ce qui arrive, c'est que, selon l'article 35, bien, l'ARTM doit s'assurer que le réseau soit mis en place et... en tout cas, favoriser la mise en place du réseau puis l'utilisation des services. Ça veut dire que, si on regarde ces deux articles-là, bien, moi, je trouve ça un peu inquiétant parce qu'on va dire : Bien, la Caisse de dépôt s'entend avec le ministre sur la tarification, et ensuite, là, j'imagine... Tu sais, j'ai toujours l'image de l'ARTM qui écoute à la porte puis qui a hâte de voir sortir l'entente pour dire : Bien, moi, finalement, comment je vais gérer tout ça? Parce qu'il faut qu'il fasse la gestion ensuite du réseau en conséquence de la décision qui est prise par les gens du REM.

Ça fait que ça, ça m'inquiète, tu sais. Ça m'inquiète passablement de savoir que l'article 36, le ministre parle avec la Caisse de dépôt, article 35, l'ARTM prend fait et geste de ça et s'arrange pour que, dans le réseau, on fasse en sorte qu'on assure le maintien des services du REM. Comprenez-vous, tu sais, mes inquiétudes? Puis je ne veux pas dire que je ne fais pas confiance au ministère, là. Ce n'est pas ça, là, tu sais.

M. Lessard : Je suis sûr que vous êtes capable de surmonter votre inquiétude, vous l'avez démontré probablement en votant pour l'ARTM parce que les mêmes questions se posaient : Est-ce que, puisque ce n'est plus des élus par système, donc, hein, il n'y a plus... ce n'est pas les élus de Laval qui sont sur le transport de Laval, etc. Donc, il y avait plein d'élus, là, il y avait un paquet d'élus partout. Chacun protégeait son coin : Laval pour Laval, Longueuil pour Longueuil,

la STM pour la STM. Après ça, tu as l'AMT puis tu avais, bon, les trains de banlieue. Écoute, là, vous deviez être préoccupé terrible! Mais vous avez quand même voté pour l'ARTM en disant : Eux, parce qu'on leur confère la planification, parce qu'on simplifie les titres de passage, parce qu'on enlève l'administration, parce qu'ils auront l'obligation de... puis on règle, on a clarifié tout ça, alors donc, ça doit... Si vous êtes capable...

Vous vous êtes sûrement posé la même question : Oui, mais là, s'ils sont tout seuls puis ils sont en train de faire ça, puis là c'est au kilomètre-passager, est-ce que ça va enlever du monde à Laval? Ça va-tu enlever du monde à Longueuil? Ça va-tu enlever du monde dans les métros? Ça va-tu enlever du monde dans les lignes de desserte par autobus? Quel sera l'impact sur les trains de banlieue? Quel sera l'impact sur le service de transport des trains de banlieue, le reste qu'il va rester, donc? Mais vous avez été capable de surmonter ça. Puis, de toute évidence, dans l'année, en tout cas, puis on lit les mêmes journaux, ça a l'air à fonctionner, là. Ils se sont mis en place, ils ont engagé le personnel, ils ont transféré le personnel. Ils nous disent qu'ils... Bon, il y a des inquiétudes des maires en disant : Le mode de tarification, maintenant, au kilomètre-passager, ça peut changer ma facture. Oui, mais c'est l'utilisateur-payeur. C'est dur à défendre aussi sur la place publique, mais ils vont réussir.

Là, on arrive avec une nouvelle affaire par-dessus. Une. Pas six, sept, là, comme ils ont fait avant, là, pour les différents territoires.

Le Président (M. Iracà) : Je suis désolé. Écoutez, compte tenu de l'heure, je suspends les travaux. Merci beaucoup.

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Oui. C'est ici, Mme la secrétaire? Vous pouvez laisser vos choses ici.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 6)

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.

Alors, lors de la suspension de nos travaux, ce matin, nous en étions à l'étude de l'article 36 du projet de loi. M. le ministre, vous en aviez fait la lecture... et les commentaires s'y rattachant. Donc, je vais demander s'il y a des interventions, commentaires, questions en lien avec l'article 36. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Juste faire un retour pour dire que j'avais exprimé mes inquiétudes, le ministre avait répondu à ça. Alors, moi, je n'aurai plus d'autres commentaires, questions à faire sur l'article 36. Je ne sais pas si mes collègues en ont, mais, moi, ça va être correct pour moi. Je remercie d'ailleurs le ministre de répondre à mes questions et essayer de calmer mes inquiétudes. C'est pour ça, ce n'est pas évident, là, mais, bon, quand même, je trouve qu'il essaie et qu'il travaille fort en ce sens-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Sanguinet. Questions, commentaires, article 36? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 36 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Iracà) : Article 36, sur division. Adopté sur division, article 36. Article 37. S'il vous plaît, M. le ministre, à la lecture.

M. Lessard : Oui. Alors, 37, on dit : «La caisse et l'autorité peuvent conclure une entente prévoyant la contribution financière que l'autorité apporte en vue de la réalisation du réseau et du maintien de ses services.

«Les sommes suivantes constituent la contribution de l'autorité :

«1° [le] 512 000 000 $ tenant lieu de la captation de la plus-value foncière;

«2° les autres sommes versées selon la périodicité déterminée par la caisse et l'autorité, jusqu'à l'atteinte d'une cible de financement qu'elles fixent.

«Un versement visé au paragraphe 2° du deuxième alinéa, pour une période, ne peut excéder, pour cette période, le produit de la redevance, établie en vertu des dispositions du chapitre V.1 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (chapitre A-33.3), prélevée à l'égard du réseau.

«L'entente prévue au premier alinéa prend fin si la caisse cède en tout ou en partie ses droits, titres et intérêts dans les terrains constituant l'assiette du réseau. Elle n'a force obligatoire que si elle est approuvée par le ministre, avec ou sans modification.

«À défaut par l'autorité et la caisse de s'entendre dans le délai que leur indique le ministre, celui-ci peut déterminer les modalités et conditions d'une telle entente, laquelle est alors réputée conclue entre elles.»

Là, on a l'instauration, un, du mécanisme, donc, sans avoir défini la cible, mais on va en revenir tantôt. Et je vais avoir un amendement, une petite affaire.

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

• *(15 h 10)* •

M. Lessard : Oui, c'est une précision. Oui, j'aurai une petite précision quand ils parlent des terrains constituant l'assiette de la voie de guidage. C'est les mots «de la voie de guidage», mais je vais le déposer puisse l'analyser, mais ça ne m'empêche pas de parler sur le...

Alors, le commentaire, on dit... bon, on voit qu'il y a une obligation, là, pour l'autorité de contribuer financièrement à la réalisation du réseau puis au maintien des services, bon. Puis il y a un principe de contractualisation, là, pour la part, donc ils vont... un contrat.

Deuxièmement, ça prévoit que les sommes constituant la contribution... bon, le premier, le 512 millions, vous avez vu, dans le temps, on parlait de captation foncière quand ils ont fait les premiers montages financiers. Après ça, ils ont dit : Non, ça, la captation, tu vas le laisser aux municipalités parce qu'il va y avoir de l'augmentation de valeur alentour d'un rayon, puis ça va être plutôt en redevances. Quand on parlera des redevances, donc quand on va aller chercher le permis pour construire au-delà d'une certaine grosseur de bâtiment ou de travaux, je vais avoir à payer quelque chose à la municipalité, qui va le remettre à l'ARTM, qui va le remettre au REM. Donc, ça, ça va. Pour ce qui était, donc, de la plus-value, on a dit : O.K., comme on laisse aux municipalités, on va compenser. L'État a mis 512 millions additionnels.

Les autres sommes versées, donc, on dit pour... Je reviens, excusez, à l'explication : «Le deuxième alinéa de cet article prévoit que les sommes constituant la contribution [...] 1° — je l'ai dit — 2° seront [contenues] entre les parties sans excéder la redevance de transport établie en vertu...» Là, on fait référence à une autre loi, et je vais demander d'indiquer, là, le texte de l'autre loi parce qu'on fait référence au chapitre V.1 de l'autorité, édicté à l'article 53 du projet de loi ou de la loi...

(Consultation)

M. Lessard : Ah! du projet de loi actuel? Il dit de prendre l'article 53 du projet de loi, O.K. C'est la section des redevances. Ça fait qu'on n'aura peut-être pas le choix d'aller visiter cet article-là, hein? On va peut-être donner une explication générale par le sous-ministre comme tel, si vous voulez, parce qu'on ne pourra pas voter l'article comme ça sans voir les paramètres.

À 53, ce que ça dit, si on va dans notre projet de loi, donc, ça insère un nouveau chapitre sur les redevances de transport. Est-ce que vous voulez que je les lise ou vous voulez plutôt qu'on fasse la discussion sur le fonds, sur les montants qui sont attribués?

Le Président (M. Iracà) : Là, M. le ministre, vous êtes à l'amendement, c'est ça?

M. Lessard : Bien, je donnais les explicatifs sans l'amendement, là, parce que l'amendement, c'est une...

Le Président (M. Iracà) : Bien, il a été distribué, je pense, l'amendement. Il a été distribué, si vous voulez en faire la lecture et commenter.

M. Lessard : O.K. L'amendement, tout ce que ça permet de faire... Donc, on dit : Insérer dans le quatrième alinéa de l'article 37 du projet de loi, après «assiette», «de la voie de guidage».

Ça vient préciser que ce n'est pas n'importe quelle assiette, là.

Le Président (M. Iracà) : Bon, bien, je suggère qu'on procède par l'amendement en premier. Après ça, on pourra aller directement à l'article en tant que tel. Alors, sur l'amendement déposé par M. le ministre, est-ce qu'il y a des questions, commentaires? Article 37, amendement. S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 37, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Alors, sur l'article 37, questions, commentaires, interventions? M. le ministre, désirez-vous ajouter de l'information?

M. Lessard : Bon, on va peut-être passer à l'échange parce que, dans le fond, on voit, là, c'est les sommes qui sont versées... «Les sommes suivantes constituent la contribution de l'autorité.» Donc, à la caisse, donc, on peut voir qu'il y a un mode de transfert des fonds qui vient du gouvernement, le 512 millions qui est dans le tableau du montage qu'on avait donné tout à l'heure, là. Rappelez-vous, il y avait 2,6 milliards à la caisse, 1 283 000 000 $, chacun des paliers de gouvernement, 512 millions, donc, tenant lieu de la captation foncière parce qu'on laisse la plus-value foncière aux municipalités, puis il y avait 295 millions, je pense, d'Hydro-Québec. Donc, on envoie à l'autorité, qui va le transmettre à la caisse pour le REM.

«Les autres sommes versées selon la périodicité déterminée pas la caisse et l'autorité, jusqu'à l'atteinte d'une cible de financement qu'elles fixent.» Globalement, je pense que, quand on prend toute la documentation qui a été fournie,

même par le ministre des Finances comme tel, en disant : Il y aura des redevances de développement, on va voir, tout à l'heure dans les prochains articles, que ça établit la façon, les rayons, les montants.

Rappelez-vous le secteur agricole en consultations. Il y avait aussi l'habitation à logement modique, donc les HLM ou les programmes d'AccèsLogis. On disait : Non, ce n'est pas ces immeubles-là qu'on voulait toucher. Puis après ça, bien, on va voir. Il y a-tu une grosseur d'immeuble ou une valeur d'immeuble pour laquelle on n'est pas assujetti? On n'ira pas chercher une redevance pour quelqu'un qui agrandit sa maison pour une certaine valeur ou qui bâtit un cabanon. Donc, il y a des pieds carrés, là, parce qu'on voit que la redevance est faite au pied carré. La cible de financement, quel montant recherche la Caisse là-dedans, donc, il n'est pas déterminé, mais c'est sur 40 ans. Et puis les modalités, ce qu'on indique, ça serait d'un montant de l'ordre de 600 millions sur 40 ans, donc à peu près 15 millions par année à aller chercher.

Puis là, bien : «Un versement visé au paragraphe 2° du deuxième alinéa, pour une période, ne peut excéder, pour cette période, le produit de la redevance, établie en [fonction] — là, il faudrait aller — de la Loi sur l'Autorité régionale [des] transport[...], prélevée à l'égard du réseau.» Puis là, bon, je pense, il y a peut-être matière à discuter celui-là. C'est un article qui vaut la peine d'en jaser.

Le Président (M. Iracà) : Alors, écoutez, puisqu'il s'agit d'un article un peu long, est-ce que vous désirez qu'on fonctionne alinéa par alinéa? Alors, oui, je sens que oui. Alors, article 37, alinéa un, ça va? Oui, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Bien, écoutez, moi, je dois souligner l'idée qu'au départ les redevances visaient le financement de la construction. Alors, par souci de cohérence avec ça puis aussi par rapport à notre position, moi, je vais déposer un amendement qui va tout simplement dans le sens de dire qu'on aimerait que cette contribution financière là soit destinée seulement à la construction du REM et non pas au service et au maintien. Donc, je vais déposer un amendement parce que je dois le faire, parce que je dois mentionner que nous, on considère que ce serait ce qu'on devrait s'attendre comme financement lié aux redevances. Donc, si vous me permettez, je vais...

Le Président (M. Iracà) : Lecture, s'il vous plaît, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Oui, je vais faire la lecture. Modifier l'article 37 par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots «réalisation du réseau et maintien de ses services» par «conception et de la construction des infrastructures du réseau».

Alors donc, l'amendement va dans le sens de ce que je vous avais mentionné un peu plus tôt.

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vais suspendre les travaux quelques instants pour les copies et la distribution. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 15 h 17)

(Reprise à 15 h 21)

Le Président (M. Bourgeois) : Donc, nous allons reprendre nos travaux.

Et je rappelle qu'on a eu le dépôt d'un amendement à l'article 37. Des interventions, commentaires? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Écoutez, M. le ministre je vais vous laisser la chance d'expliquer. Tu sais, en même temps qu'on fasse l'amendement, je pense qu'on va jaser de ce premier alinéa là, donc on va tout faire tout en même temps, là. Ça vous va si on procède comme ça? Parce que j'ai l'impression qu'en répondant à mes questions vous allez justifier cet alinéa-là, là.

Bon, écoutez, au départ, vous mentionniez qu'il fallait... bien, en tout cas, pas vous, mais que la Caisse de dépôt avait mentionné que les redevances allaient seulement pour la construction du projet. L'avantage ou les avantages que ça pouvait avoir pour les municipalités, c'était selon ce que — j'oublie toujours, là — l'Institut du développement urbain du Québec avait mentionné lorsqu'ils sont venus nous rencontrer, que c'était prévisible et qu'on était capables de savoir la limite à tout ça. C'est-à-dire qu'on sait que les redevances ne devront pas excéder tel montant parce qu'un coup que la construction est terminée on sait exactement combien ça a coûté, et, par conséquent, l'effort demandé aux municipalités est connu de facto. Et là on voit que, dans le projet de loi, il y a ce rajout-là, là, «du réseau et du maintien de ses services».

Alors donc, là, on rajoute... et c'est ce qui complique la chose, c'est l'incertitude, perte de prévisibilité, et c'est pour cette raison-là qu'ils vous avaient demandé à l'époque, je m'en souviens très bien, un plafonnement, dire : Il y a-tu une limite à tout ça? Moi, je vais vous dire, je dépose l'amendement dans un esprit de continuité de ce qu'ils nous ont... bien, pas continuité, mais dans le but de répondre, si on veut, à leurs inquiétudes. Et je pense que la meilleure façon d'y arriver, c'est de rester dans le cadre du financement seulement de la construction. Et c'est pour ça que je dépose cet amendement-là.

Mais évidemment, moi, ce que j'aimerais en même temps, c'est savoir pourquoi il y a eu ce rajout-là en cours de route et qu'on voit dans le projet de loi. C'est pour ça que je veux qu'on fasse tout en même temps, là. Si, mettons, vous dites : Bien non, je n'accepte pas l'amendement pour x raisons, puis c'est votre droit, est-ce qu'il y aurait éventuellement une meilleure prévisibilité dans ce que vous allez proposer et, éventuellement, un plafonnement de ce qui sera demandé aux villes à travers les redevances?

Donc, ce serait un peu des questions que je vous poserais de toute façon, même si je n'avais pas déposé l'amendement, pour qu'on voie à quel point l'amendement est important ou il peut être contourné par des solutions autres. Voilà.

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

M. Lessard : Oui, bien, ça fait depuis le début qu'on parle que vous voulez que les sommes qui ont été annoncées dans le 6 milliards ne servent que pour la construction, et non pas le maintien de ces services. Depuis le début, il y a cette discussion-là. Sachant qu'en plus dans le document pour l'exploitation du REM... je reviens souvent à celui-là, mais c'est le seul document didactique qu'on a en soutien. Donc, on dit là-dedans... Parce que, dans l'article... dans la loi, dans l'article 37, on dit: «Les sommes suivantes constituent la contribution de l'autorité.» Le 512 millions étant de l'argent de contributions publiques, mais qui est de l'État, les autres sommes versées, là, selon la formule... la périodicité...

Dans le document qui était fourni pour le coût d'exploitation, ça disait, en page 17, coût par passager-kilomètre, là : «Les coûts d'exploitation des réseaux de transport collectif sont financés par deux sources[...] :

«les revenus de tarification des usagers[...]; et

«des contributions publiques[...].

«Les travaux conduits à ce jour par la caisse lui ont permis d'établir un coût global du REM — incluant les immobilisations, le financement, l'exploitation, l'entretien et la maintenance majeure sur l'ensemble du cycle de vie du projet) — très efficient.»

Donc, on voit qu'on touche plusieurs éléments, donc, qui va dans le sens du maintien de ces services. Puis là c'est là qu'il dit : «Ainsi, le coût de base par passager-kilomètre se situerait — puis vous avez fait référence à 0,69 $, donc — et ce, avec la prise en compte de l'ensemble des coûts d'opération et d'immobilisations.»

Donc, l'ensemble des coûts d'opération et d'immobilisations, donc opération et immobilisations. Mais, dans son financement, il parle aussi de financement, d'exploitation, d'entretien et maintenance majeure, donc maintien de ses activités ou des infrastructures pour les fins d'activités. Puis là, bien, on parle du mécanisme de plafonnement par la suite, là, qui venait limiter les impacts annuels financiers que pourrait avoir... donc, en fonction de l'achalandage, qui comprenait, donc, bon, l'achalandage supérieur à deux barèmes.

Donc, sur votre amendement, vous dites : Enlever «réalisation», enlever «maintien de ses services». Jusqu'à maintenant, ce qu'on m'a présenté, c'est par... l'entente qui découle des Finances et de la caisse, donc, comprend les... inclut donc le rendement à long terme, là, même le 8 % que notre collègue de Gouin nous rappelle souvent, et vous-mêmes, qui en faites presque une hantise sur le rendement de 8 %, mais, dans la loi de la Caisse Infra, ça disait aussi, dans cette loi-là, qu'ils devaient faire un rendement commercial. Donc, rendement commercial, là, est-ce que c'est le coût des fonds de la caisse qui est à peu près 8 % en général? Puis là, bien, on pourrait dire : C'est-u 7 %, c'est-u 9 %? En général, ils en placent à 2 %, mais ils en placent à 14 % puis à 20 % aussi, ce qui finit par lui donner une espèce de coussin.

D'entrée de jeu, je ne suis pas porté à voter pour, étant donné la base qui a constitué l'origine de l'entente, mais j'aimerais entendre vos arguments au-delà de cette représentation-là.

M. Therrien : D'abord, juste avant d'aller plus loin... oui, c'est ça, juste avant d'aller plus loin, vous me dites, avec raison, si on regarde à la page 17, que les redevances peuvent servir, comme vous dites, à l'utilisation du REM, là, le maintien et les services. D'après ce qu'on voit là, même si la mention «redevances» n'est pas dans le deuxième tiret, là, quand on parle des contributions publiques au transport collectif, bien, ça peut rentrer là-dedans.

Mais, juste vous demander, quand ils ont dit ça, il y a quelqu'un... je pense que c'est vous, puis c'est correct, là, tu sais, je veux dire, je ne vous lance pas la pierre, mais vous avez dit : C'est vrai qu'au départ — je pense que c'est vous — c'était censé juste payer la construction. Puis là on a élargi l'utilisation faite des redevances dans le financement, entre autres, du maintien puis de ce qui était considéré comme étant l'utilisation du REM. Et vous, vous l'avez comme dit, là, tu sais : Bien oui, c'est vrai, au départ, c'était comme ça, puis ils ont décidé autre chose. C'est correct, là, mais c'est-u vrai, ça? Dans ma mémoire, là... C'est-u ce que vous avez dit ou... que quelqu'un de votre gang qui l'a dit, ça? Vous ne me suivez pas?

M. Lessard : Le «ça» étant... j'ai rien que perdu le début du «ça».

M. Therrien : Non, bien, regardez, très simplement, quand ils sont venus ici, ils ont dit...

Une voix : ...la caisse... non?

M. Therrien : Non, quand l'IDU... je m'excuse, là, je suis dans l'IDU, là, l'institut de développement.

M. Lessard : O.K.

M. Therrien : Bon, quand ils sont venus, ils ont dit : Bien, nous autres, on a été étonnés parce que c'était pour la construction, là on s'aperçoit que c'est pour la construction et le fonctionnement du REM. Et il me semble que je vous ai entendu dire, vous ou votre collègue, quand j'en ai peut-être parlé, dire : Bien oui, au départ, c'était ça, mais on a décidé d'élargir le financement du REM à partir de cette source-là. C'est-u vrai, ça? Autrement dit, au départ, ce n'était pas prévu, puis là vous avez rajouté ça comme source de financement. Puis je ne vous lance pas la pierre, c'est juste l'information que je vous demande, là.

M. Lessard : Moi, je n'ai pas assisté à qu'est-ce que la caisse a pu dire à l'institut.

M. Therrien : O.K.

• *(15 h 30)* •

M. Lessard : Mais, en écoutant M. Boisclair, qui est venu en parler, lui, il nous rappelait le texte sur la captation. Il l'a évoqué. Lui, il était plus sûr que c'était plus de la captation que de la redevance pour la construction, à tout le moins, ce que j'ai pu noter. Par la suite, la captation de la plus-value foncière, un choix gouvernemental, a été de le laisser aux municipalités. Donc, la notion de redevance est devenue plus importante, et donc c'est ce qui a évolué.

Mais je ne sais pas, moi, la discussion qu'il a eue avec. Il disait : Ça semble avoir changé. Il dit : on ne remet pas ça en question. On est pour le REM. On veut que ça aille le plus vite possible. On a des préoccupations, là, sur les rayons, sur le montant, sur la période pour laquelle le REM ne passe pas encore. Il devrait-u y avoir une mesure transitoire, etc.? Il a évoqué beaucoup de concepts, mais il dit : En général, là, O.K., c'est correct. Un jour, peut-être, on reviendra avec la captation qui peut être un mode de développement, mais on ferme le débat. Le gouvernement a fait son choix. Ça sera les redevances de développement, donc la contribution tenant compte de la captation ou de la plus-value foncière a été fournie par le gouvernement, ce qui vous a laissé dire aussi que c'était une subvention.

M. Therrien : O.K. C'est peut-être la caisse, peut-être, qu'il l'a dit, finalement. Ce n'est peut-être pas vous. En tout cas, il y a quelqu'un dans la commission qui l'a dit, et puis, bon, je prends votre réponse, évidemment.

Juste vous lire, pour nourrir la discussion puis la réflexion surtout, là... Je ne sais pas si vous voulez vous y référer ou vous fier à ma lecture, là, à la page 6 du document de l'Institut de développement urbain, là, ils disent, presque dans le milieu de la page... Est-ce que c'est correct?

Une voix : ...

M. Therrien : Oui? C'est écrit : «Les notions de "réalisation du réseau" et de "maintien de ses services" peuvent inclure un éventail de frais connexes si ces termes ne sont pas définis de façon plus détaillée [...] en amont de l'établissement d'ententes avec les exploitants.»

Autrement dit, je vais vous donner un exemple, O.K.? Puis j'ai posé la question à M. Boisclair, je ne sais pas si vous vous en souvenez, puis c'est pour ça que j'aurais aimé circonscrire davantage l'utilisation de redevances. Je vais vous donner un exemple. Mettons, on arrive, situation, le REM fonctionne, arrive la Caisse de dépôt, on regarde les résultats, on s'aperçoit que la prévision, mettons, pour l'année suivante ou pour ce qui a été fait cette année, on s'aperçoit que les revenus sont insuffisants, chose qui peut arriver. Bon, là, tu dis : O.K., les revenus sont insuffisants. Moi, ce que j'ai peur qui arrive, ça fait partie de mes inquiétudes, c'est de dire... mettons, la Caisse de dépôt peut dire : Ah! — à l'ARTM — écoute, il nous manque de l'argent, il faut que tu nous aides. Et là l'ARTM va fixer les redevances. C'est elle qui les fixe à travers je ne sais pas quoi. Elle les fixe. Je ne suis pas spécialiste dans les redevances. Elle fixe ça. Et, moi, ce que j'ai peur, c'est de dire... par exemple, c'est qu'il y ait une commande de la Caisse de dépôt qui dit : Moi, j'ai besoin, pour x raisons, de 50 millions. Il me manque ça. Et l'ARTM va dire : Bon, bien, parfait, moi, j'ai 50 millions. Il faut que je les trouve. Je vais aller demander aux villes des redevances en fonction de ça. Et j'ai peur qu'il arrive la chose suivante, c'est que les villes ne puissent pas donner l'argent requis à travers les redevances parce qu'elles n'ont pas contracté assez de permis, la valeur n'est pas assez élevée, ainsi de suite, et que ça vire en taxes, cette histoire-là. C'est de ça que j'ai peur.

Ça fait qu'en excluant, c'est-à-dire en déposant l'amendement, ça n'arrivera jamais. Ça veut dire qu'il n'y aura pas de surprise. Ça va être prévisible, et on n'aura pas besoin d'établir des plafonnements. C'est ça, moi, ma crainte. Pour vrai, c'est ça. Puis j'imagine que vous... Je pense que vous comprenez mes propos de façon globale, là, et c'est pour ça que je demande l'amendement, là. C'est pour cette raison-là.

M. Lessard : Quand on voit «réalisation du réseau», là, ça, c'est la construction, là, parce que l'entente, c'est gestion, réalisation.

M. Therrien : Oui.

M. Lessard : Donc, qui comprend nécessairement d'acheter l'infrastructure, bâtir l'infrastructure, mettre en oeuvre le service, acheter les équipements. Quand on détaille ce que le ministre des Finances, parce que moi, je ne peux pas être en moins que le ministre des Finances, qu'est-ce qu'il a pu aussi annoncer, on essaie... il faut aussi y trouver tout son sens. Quand je faisais la déclaration tantôt de qu'est-ce que ça couvre, les coûts d'exploitation d'un réseau, qu'est-ce que le REM a conduit à ce jour... par la caisse, le coût global du REM, qui comprend immobilisations, son financement, son exploitation, l'entretien et la maintenance majeure.

Donc, est-ce que les mots «maintien de ses services», c'est quelque chose qui est plus lié à la prestation que la construction? Parce que tous les éléments qui sont couverts là-dedans, l'exploitation, l'entretien, la maintenance, est-ce que ça dit jusqu'à «maintien de ses services»? Je peux peut-être réfléchir à votre argument, là, sur le fait de l'enlever ou pas. On pourrait peut-être prendre une petite suspension.

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que vous voulez qu'on continue les arguments? Parce qu'il y a d'autres personnes qui ont levé la main, qui veulent intervenir...

M. Lessard : ...c'est bien dur réfléchir puis répondre.

Le Président (M. Iracà) : ...sur l'amendement.

M. Lessard : Ça fait que, si je suis pour le rejeter... Si ma volonté serait de le rejeter de facto, je dirais : Continuez de parler, il n'y a pas de problème. Mais, si vous voulez que j'y réfléchisse pour le retirer, je ne peux pas faire les deux en même temps et voir quelle est la limite, là, qui m'est imposée par une espèce de cadre d'entente.

M. Therrien : Oui. Bien, soyez assuré que je respecte ça, M. le ministre. Moi, j'ai dit ce que j'avais à dire là-dessus. Alors, soyez bien aise à répondre aux autres questions ou on peut...

M. Lessard : ...amendement, O.K., qui n'a pas rapport à maintien des services, peut-être.

Une voix : ...sur l'amendement...

Le Président (M. Iracà) : J'avais le député de Deux-Montagnes qui désirait parler sur l'amendement.

M. Charette : Pas tant sur l'amendement que sur l'échange qui a cours. C'est possible?

Le Président (M. Iracà) : Ah! sur l'échange en lien avec l'amendement?

M. Charette : Oui.

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

M. Charette : En fait, je comprends la préoccupation du collègue de Sanguinet, mais, en même temps, je comprends aussi les explications données par le ministre. Vous avez énuméré, un petit peu plus tôt, les finalités de cette contribution-là attendue de l'ARTM. Et je pense qu'à travers les finalités on démontre clairement que ce n'est pas dans l'optique de favoriser l'atteinte d'un rendement par la Caisse de dépôt. C'est bien délimité, là, le pourquoi de ces contributions.

En même temps, peut-être pour rassurer le collègue et nous rassurer nous tous, au niveau de l'ARTM, étant donné qu'on doit convenir avec la Caisse de dépôt de contributions à venir ou du rôle de chacun, l'ARTM est quand même en mesure de bien représenter aussi le milieu municipal. Les municipalités autant des couronnes que de Montréal sont représentées. Peut-être nous rappeler un petit peu la composition ultime, là, de cette autorité et nous rassurer sur le fait que les municipalités auront leur mot à dire, donc auront la possibilité de défendre l'intérêt de leurs concitoyens, là, également.

M. Lessard : Oui. On se le rappelle, oui. Il y a quelques gardiens dans la bâtisse, c'est ça? Il n'y a pas rien que des attaquants, il y a des goalers. Donc, sur l'autorité... Autant que la CMM a sa représentation, qui est la maison ultime, mais la CMM a nommé sept représentants, huit représentants sur le conseil d'administration. C'est ça? Huit? Oui, huit.

Alors donc, toujours dans le même document, je reviens souvent, mais on y apprend plusieurs affaires à force de le... On dit : «En plus de nommer huit des 15 membres du conseil d'administration de l'autorité régionale — bon, l'autorité — la Communauté métropolitaine de Montréal approuvera [aussi].» Donc, la CMM a nommé huit représentants. Nous, on en a nommé sept, dont le président, qui est Pierre Shedleur. Donc, avec des personnes qui ont plutôt de l'expertise, si on pourrait dire, pas directement reliée dans le réseau, donc, eux... on dit qu'elle approuvera, elle, le plan stratégique du développement de l'ARTM, qui devra être conforme au PMAD, le plan d'aménagement et développement, et le programme décennal des immobilisations.

Donc, ils ont comme quelques emprises sur les décisions. Ils peuvent autant les bloquer que les favoriser, et la politique de financement, donc, aussi, donc d'approuver la politique de financement préparée par l'ARTM. Tu sais, des fois, ça monte en haut, tu regardes tout ça, tu dis : Hé! regarde, c'est le fun le pouvoir de taxation puis de tarification, mais là tu dis : Vous allez retourner à vos devoirs, ça ne marche pas, parce qu'ultimement un élu, ça a à expliquer à la population qu'est-ce que ça veut dire une augmentation ou une réduction de services ou quelque chose d'inabordable. Ils le font dans le rôle de la taxation. Mais, oui, il y a des paliers. Puis évidemment la CMM a nommé huit personnes sur... huit des 15.

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

M. Charette : Je ne veux pas vous mettre des mots dans la bouche. Je comprends très bien la réponse que vous me fournissez, mais, en même temps, je veux juste qu'on se fasse rassurer parce que, dans les faits, je connais la réponse. Sur les huit de la CMM, les couronnes sont aussi représentées? C'est ce que je voudrais vous entendre dire.

M. Lessard : Bien, vous pouvez nourrir le propos, comme vous connaissez bien la façon dont ça a été... Cinq des huit sont des élus, et chacun des secteurs est représenté. Donc, ils ont procédé ça. Donc, ils se sont entendus à la CMM pour le faire.

• *(15 h 40)* •

M. Charette : Parce que je veux juste, par rapport à l'amendement, qu'on soit tous rassurés. La composition elle-même de l'ARTM, étant donné que le milieu municipal est bien représenté, il y aura ce souci-là de ne pas imposer une tarification ou des frais qui engendreraient pour les citoyens, pour les citoyennes, à travers leurs taxes municipales, par exemple, des augmentations faramineuses, là. Donc, le milieu municipal sera là pour veiller au grain, en quelque sorte,

pour s'assurer que les hausses de tarifs ne soient pas exagérées et que la contribution à la Caisse de dépôt ne sera pas non plus exagérée.

M. Lessard : C'est ça. Donc, dans la sagesse de la communauté métropolitaine, ils ont quand même nommé des maires. Il y a le maire de Laval pour le secteur, donc, de Laval, la mairesse de Longueuil, la mairesse de Repentigny, et le maire de Candiac, et le maire de Montréal, évidemment, là, qui est le grand chef. Donc, ça va, je pense qu'il y a des paliers de sensibilité, on va dire ça de même. Ce ne sera pas décidé par quelqu'un qui n'est pas en lien avec les services donnés.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci. Je comprends bien, M. le ministre, que vous voulez faire une... suspendre quelques instants pour réfléchir sur l'amendement qui a été déposé...

M. Lessard : Oui. Oui, merci, c'est assez important.

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

M. Lessard : Si vous avez bien noté, dans la discussion qu'on a le début, sur ce qui est annoncé par le ministre des Finances... Donc, je vais prendre un petit temps de consultation.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, je vais suspendre les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 h 42)

(Reprise à 15 h 51)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Nous étions toujours à l'article 37 avec un amendement déposé par le député de Sanguinet. Alors, sur l'amendement déposé par le député de Sanguinet, je vais céder la parole, à ce moment-ci, à M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Donc, après discussion sur la finalité, là, parce que le document des finances présentait certains éléments, là, sur sa construction, son entretien, financement, quand je regarde la définition, là... Sur l'amendement, là, vous redéfinissez même les mots. Ce n'est pas simplement «et du maintien de ses services», j'ai vu que vous avez renommé le... Moi, je serais d'accord sur le retrait de «et du maintien [des] services». Mais, comme on utilise beaucoup «la réalisation du réseau», je maintiendrais «réalisation du réseau». Mais j'enlèverais «et du maintien de ses services». Ça correspondrait plus à l'esprit, peut-être, qu'il y a dans le texte, éliminer de nouveaux concepts qu'ils ne veulent pas financer, parce que 38 va définir un certain nombre de... parce qu'on utilise beaucoup «réalisation du réseau», là, donc, qui vient définir 38. Ça dit : «Les modalités de contractualisation...» Même que, tout à l'heure, quand on dit... Parce que c'est des formules. Quand on se met à dire les sommes et «l'atteinte d'une cible de financement qu'elles fixent», on pourrait même être plus clair, là, sur la cible finale. Donc, je ne sais pas si vous voulez mettre aux voix ou changer votre amendement.

M. Therrien : O.K., bien, je peux...

Le Président (M. Iracà) : Bien, si vous êtes...

M. Lessard : Je pourrais... Si vous dites : Bien, je le maintiens de même, je le fais voter, on va voter contre, mais on en redéposerait un qui ferait en sorte qu'on retirerait «et du maintien de ses services».

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Sanguinet, si vous êtes d'accord avec la formulation du ministre...

M. Therrien : Oui, oui.

Le Président (M. Iracà) : ...ce qu'on va faire, le plus simple, là, je vais vous dire, ça serait de...

M. Therrien : On va retirer l'amendement.

Le Président (M. Iracà) : ...de consentement qu'on retire l'amendement. Je vais suspendre quelques instants pour déposer un autre amendement du député de Sanguinet avec la nouvelle formulation. Alors, est-ce que, de consentement, je l'ai pour retirer? Ça va?

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vais suspendre les travaux quelques instants pour reformuler l'autre amendement. Je suspends.

(Suspension de la séance à 15 h 53)

(Reprise à 15 h 57)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Nous étions à un nouveau dépôt d'amendement à l'article 37, avec une modification. Alors, M. le député de Sanguinet, je ne sais pas si vous voulez en faire la lecture pour que ce soit bien clair pour tout le monde.

M. Therrien : Oui, je vais faire la lecture de l'amendement proposé. Donc : Modifier l'article 37 par la suppression, au premier alinéa, des mots «et du maintien de ses services».

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, sur l'amendement déposé par le député de Sanguinet, est-ce qu'il y a des questions, commentaires, interventions? M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Une petite question de précision pour bien comprendre la ventilation de la contribution de l'autorité. Est-ce que cette dernière comprend le fameux 0,70 $ du kilomètre-passager? C'est inclus dans la contribution de l'autorité?

M. Lessard : C'est à 38, on va le voir, oui.

M. Charette : Ça va être précisé à l'article suivant?

M. Lessard : C'est ça.

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que ça va, monsieur...

M. Lessard : Oui. «[La] rémunération [est] déterminée notamment en fonction du nombre d'usagers transportés et de la distance parcourue...» Le kilomètre-passager, là, le kilomètre-passager, le 0,69 $ à 0,72 $, apparaît dans l'autre parce que, là, on est dans l'exploitation. Vous savez, que ce soit pour le métro, le service de transport de Laval, de... on paie des... il y a des contributions, là, qui viennent par kilomètre-passager.

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

M. Therrien : Bien, je pense qu'on a fait un bon pas, là, parce qu'on arrive puis on se dit : Voici, le kilomètre-passager, c'est ferme. On va le voir plus loin, de toute façon.

M. Lessard : ...l'article 37, c'est : réalisation du réseau.

M. Therrien : C'est ça. Je dois vous remercier, M. le ministre, de votre ouverture d'esprit et de votre efficacité.

Le Président (M. Iracà) : Je vous rappelle que l'amendement n'est toujours pas adopté, par contre.

M. Therrien : Ah! mais ce n'est pas grave, je le salue pareil.

Le Président (M. Iracà) : Parfait.

M. Therrien : J'ai le droit de le saluer puis je le salue comment je veux...

Le Président (M. Iracà) : Oui, oui, oui, il n'y a pas de problème.

M. Therrien : ...au moment que je veux.

Le Président (M. Iracà) : Alors, questions, commentaires sur l'amendement déposé par le député de Sanguinet? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder à la mise aux voix.

Est-ce que l'amendement à l'article 37, tel que lu par le député de Sanguinet, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Article 37, questions, commentaires, interventions?

M. Lessard : Pour nourrir la discussion sur les autres sommes, le 512 millions, là, je pense qu'il était assez clair.

M. Therrien : Je vais déposer un amendement. Je n'ai jamais été aussi certain que l'amendement va être rejeté. Je suis sûr à 100 %. Je vais le déposer pareil. Je vais l'expliquer en quelques minutes, mais c'est sûr que vous allez le rejeter.

Mais je veux juste participer à... Je veux aller au bout de mes idées, puis j'imagine que vous allez trouver ça, dans le fond, correct que je le fasse, tu sais.

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Sanguinet, je veux juste être certain, là, parce qu'on avait décidé, initialement à l'article 37, de procéder alinéa par alinéa. Alinéa un, est-ce qu'il y a d'autres interventions, commentaires? Alinéa deux, où ça commence par «les sommes suivantes constituent», est-ce qu'il y a d'autres interventions, commentaires? • *(16 heures)* •

M. Lessard : C'est-u là que vous vouliez déposer votre amendement?

M. Therrien : À vrai dire...

Le Président (M. Iracà) : Alinéa deux, paragraphe 1°, questions, commentaires, interventions? Alinéa deux, paragraphe 2°?

M. Lessard : Moi, j'en aurai un, amendement au paragraphe 2°.

M. Therrien : Ah! bien, écoutez...

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre, la parole est à vous.

M. Lessard : Tantôt, je l'ai évoqué sur le fait que «jusqu'à l'atteinte d'une cible de financement qu'elles fixent». Et là, je dirais juste... Parce que j'ai évoqué le chiffre de 600 millions. Donc, moi, mon amendement porterait là puis il dirait...

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

M. Lessard : Oui. Ce serait...

M. Therrien : Une petite seconde, M. le ministre. Juste une petite seconde. C'est en tout respect. Je voulais juste... Moi, c'était sur le paragraphe 1°.

Le Président (M. Iracà) : Ah!

M. Therrien : Est-ce que vous allez refuser, là?

M. Lessard : L'alinéa un?

Le Président (M. Iracà) : L'alinéa deux, paragraphe 1°.

M. Lessard : Ah! pour le 512 millions? Ah! O.K. Parfait.

M. Therrien : Oui. Bien, vas-y. J'ai autant d'espoir que ça passe que de gagner 100 millions à la loterie, surtout que je ne prends même pas de billet. Alors, vous voyez comment j'ai beaucoup d'espoir.

Le Président (M. Iracà) : À la lecture, M. le député, alinéa deux, paragraphe 1°, amendement.

M. Therrien : O.K. Deuxième paragraphe?

Une voix : Alinéa deux, premier paragraphe.

M. Therrien : O.K., excusez-moi. Bon! O.K. Il va falloir vérifier, je ne suis pas sûr que c'est bon, mais, bon, O.K. tantôt, je vais vous laisser vous exprimer sur le 512 millions, O.K., parce que je vais avoir des petites questions là-dessus, O.K.? Je vous le dis tout de suite, mais... parce que ça fait longtemps que je veux vous posez des questions sur le 512 millions parce que, tu sais, je l'ai lu là-dedans, puis ainsi de suite, puis il y a des affaires que je ne catche pas, tu sais, puis j'aimerais ça que vous répondiez à mes questions. Mais, moi, ce que je vois, c'est que le gouvernement du Québec verse 512 millions dans le projet, et je propose l'amendement suivant :

Modifier l'article 37 par l'ajout, à la fin — moi, je dirais à la fin, oui — du premier paragraphe du deuxième alinéa des mots «cette somme est versée en contrepartie d'une équité dans le projet».

Vous me voyez venir, là, tu sais. Alors, je dépose ça.

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vais suspendre les travaux quelques instants, pour permettre les copies et la distribution. Je suspends les travaux.

(Suspension de la séance à 16 h 3)

(Reprise à 16 h 6)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Lors de la suspension, nous étions à un dépôt d'amendement par le député de Sanguinet, alinéa deux de l'article 37, paragraphe 1°. Alors, vous en aviez fait la lecture, M. le député. Alors, je vous cède à nouveau la parole pour les explications.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Puis je vais donner en même temps l'occasion au ministre, comme j'ai dit d'entrée de jeu, de nous expliquer le 512 millions, le principe qui tourne autour de ça. Alors, moi, ce que je vois, c'est que le gouvernement du Québec met un montant de 512 millions dans le projet. Il n'y a rien en contrepartie. Ce n'est pas considéré comme une subvention, mais ils disent : «[C'est] tenant lieu de la captation de la plus-value foncière.» Mais, moi, ce que je vois, puis je vais vous laisser le temps de me rappeler à l'ordre, si vous voulez, là, mais, moi, ce que je vois, c'est que le gouvernement du Québec met 1 280 000 000 $, mais il rajoute 512 millions. Il demande de l'équité pour le 1,2 milliard — je suis fatigué — et donc ça, c'est correct parce qu'il met de l'argent en équité. Mais, moi, ce que j'aimerais, c'est qu'étant donné que le 512 millions, il est rajouté, que ce n'est pas considéré comme une subvention, on ne dit pas que c'est une subvention, je pense que je n'ai jamais entendu nécessairement le mot «subvention» dans ce cas-là, mais on dit que c'est une captation d'une plus-value foncière.

Mais le problème que j'ai là-dedans, c'est que, à moins, puis peut-être que je ne comprends pas non plus, là, mais c'est que, s'ils mettent 512 millions puis ils disent : Bien, c'est pour remplacer la captation de plus-value foncière, mais qu'on laisse ça entre les mains des villes, mais qu'après on demande aux villes de mettre cet argent-là, de la plus-value foncière, dans les redevances du REM, je me demande qu'est-ce que ça fait là. Et la seule justification que je trouve aux 512 millions, à moins que ce soit une subvention, c'est que ça rentre en équité, tout simplement.

Je le sais, ce que vous allez me répondre, M. le ministre, mais je voulais juste vous dire que moi, je trouve que, si on avait un montage financier qui respecte le sens d'une intervention de l'État dans ce montage-là, ça aurait été en équité. Ceci étant dit, je vais attendre vos commentaires, mais juste répondre à ça, là, je pense qu'on pourrait en faire un bout, là. On met 512 millions parce qu'au départ on dit aux villes : Vous allez donner de la captation de plus-value. Alors, on a dit à la Caisse de dépôt : Étant donné que la ville ne donnera pas ce montant-là, nous, on va vous le verser à la place des villes, et les villes pourront garder ce montant-là. Sauf que, par la porte d'en arrière, ce que j'ai compris quand l'Institut de développement urbain est venu, c'est qu'il va y avoir, puis je le savais aussi, il va y avoir des redevances qui seront versées par la ville, suite à la plus-value foncière, au REM.

Et donc c'est comme si, selon ce qui est écrit là, c'est comme si le REM se trouvait à être financé deux fois sous le prétexte de la plus-value foncière. Or, c'est ça que je trouve problématique, puis je suis convaincu que le ministre va répondre à mes questions. Et je vais vous dire, M. le ministre, à moins vraiment que vous ayez une réponse... Vous en avez eu des bonnes. Oui, vous en avez eu des bonnes, mais on regardera. Au pire, je déciderai peut-être d'enlever mon amendement, dépendamment de votre réponse. Mais je ne sais pas si vous me suivez dans ma réflexion, je ne sais pas parce que vous faites beaucoup de choses en même temps, ce qui est normal, là. Donc, voilà. C'est la question que je me pose, fondamentalement.

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

• *(16 h 10)* •

M. Lessard : Dans cette société, on a toujours la possibilité de s'en poser, des questions. C'est quand même intéressant. Donc, je ne suis pas pour le... Puis je vais le dire, pourquoi, aussi. Donc, dans la présentation du tableau financier, mon collègue de Mégantic me le rappelait, là, quand on regarde le tableau à la page 12, il présente qu'est-ce qui est en équité. Donc, on dit : La caisse, elle, elle va avoir 51 % des parts parce qu'elle met 2,6 milliards, 2 670 000 000 $. Le gouvernement du Québec, lui, il dit : Moi, je veux 24,5 % des parts parce que je vais mettre 1 280 000 000 $. Puis le fédéral dit : Moi, je veux l'autre 24,5 % parce que je vais mettre l'autre 1 283 000 000 $. D'accord? Ce qui fait qu'on est, à la fin de cet exercice-là quand tout le monde a mis ses contributions en équité... ça fait 100 % : 51 % pour la caisse puis 49 % pour les deux autres.

Donc, même initialement, parce que le projet ne coûte pas seulement 2 566 000 000 $ qu'on a mis en équité, il coûte plus cher ça, il coûte 6 milliards, donc, dans le temps, on dit : O.K., comment est-ce qu'on comble pour se rendre à 6 milliards? Excusez, ça, ça fait un peu plus, là. Il restait la différence à combler. Donc, 2 850 000 000 $ plus 2 600 000 000 $, on était à 5 400 000 000 $.

Une voix : ...

M. Lessard : Non, ça marche. O.K., j'en reviens peut-être... Je vois ce que vous voulez dire, mais on en reviendra. Mais donc ils disent : 49 % pour les gouvernements, 51 % pour la caisse. Maintenant, il y a d'autres sommes qui s'ajouteront pour se rendre à 6 milliards, dont ils demandaient à Hydro-Québec une entente commerciale puis ils demandaient la plus-value foncière qui, eux, n'étaient pas en équité. Ils n'étaient pas actionnaires, là. Quand ils demandaient la plus-value foncière, ils ne voulaient pas être actionnaires dans la bâtisse, là, dans l'entreprise REM. Ils disaient : Vous allez amener des contributions. La source est autre. À l'examen, puis ça, c'est expliqué en page 14 du même document, quand on parle de la captation de la plus-value foncière, on dit : «Le financement initial du REM prenait en compte le partage entre les municipalités [puis] la Caisse de[...], [...]revenus provenant de la plus-value foncière résultant de la présence du REM. Le gouvernement laissera donc aux municipalités la totalité des revenus liés à cette plus-value en augmentant [la] sources de financement de l'Autorité [...] qu'elle compense...»

Donc, elle ne dit pas : Je viens mettre plus d'équité. Je viens juste remplacer la plus-value foncière par une contribution gouvernementale, mais je n'augmente pas ma contribution en équité puis je ne veux pas un partage différent de mon 24,5 %. Je viens juste mettre le montant en lieu et place de la plus-value. Elle, elle ne prenait aucune place dans la participation du 100 % de détention en équité.

Donc, si je la remplace par ce qui était son équivalent, qui ne prenait déjà pas de place en équité, je ne vois pas, même quand on regarde... on fait l'argument, ce n'est pas parce que ça vient du gouvernement que tout est mis en équité. Ça va? Donc, c'est peut-être...

M. Therrien : Pas de problème. Je comprends très bien. Écoutez, vous avez répondu exactement ce à quoi je m'attendais. Ça ne veut pas dire que vous ne l'avez pas pantoute, là. Ce n'est pas ça, là, c'est... Je sais que vous... Puis c'est correct. Non, mais c'est vrai, vous protégez 51 % de la caisse, puis c'est bien correct, tu sais. Sauf que comprenez-vous que, quand vous mettez 512 millions dans un projet pour captation fiscale, alors qu'on recevra la captation fiscale de la part des villes pareil... pouvez-vous m'expliquer? Parce que vous comprenez ce que je veux dire? C'est que si...

M. Lessard : Donc, la captation fiscale va...

M. Therrien : Ou la captation de plus-value...

M. Lessard : La captation de la plus-value foncière va rester aux municipalités. Elle, elle n'est pas captée par d'autres personnes. Tout ce que la redevance de développement vient faire, c'est de dire : Quand tu vas prendre ton permis, par exemple, tu vas avoir un coût sur le permis. Tu bâtis 2 000 unités? Tu bâtis 460 000 pieds carrés? Bien, au tant du pied carré, ça te coûtera... Bon, je comprends que tu vas le répartir dans les immeubles après puis que tu vas vendre tes immeubles en fonction de ça.

M. Therrien : Donc, si je comprends bien, vous avez dit : La captation fiscale qui découle de l'ensemble de ton assiette fiscale sur le coût, ça, on laisse ça aux villes, puis le gouvernement la verse au REM. Mais, par la suite, ce qui sera construit ultérieurement découlera... ce qui était inclus dans ta captation de plus-value fiscale au départ, ce qui se rajoute... Non? Je pense que je ne l'ai pas, là. En tout cas, ce qui se rajoute avec des permis, ça, il y aura un montant qui sera versé au REM. C'est ce que vous me dites, là. C'est différent. Moi, je comprends la différence, là.

M. Lessard : Bon, bien, c'est rien que les termes... Bon, on va dire, la plus-value — ça se met à bâtir ou ça augmente de valeur du fait que ça bâtit alentour — ça appartient toujours à la municipalité. Ça pousse, il se construit des unités. Bon, c'est facile à comprendre, là. La seule affaire, ça, ça appartient à la municipalité. Donc, elle, elle s'enrichit. Tant mieux. Il passe un REM. C'est pour ça que toutes les villes disent : Bien, j'aurais voulu l'avoir dans mon village parce qu'alentour on sait qu'il va avoir de la densification, puis il va avoir de l'investissement, puis il va avoir des nouveaux commerces, puis etc.

Donc, tout ça, quand ça construit, ça va à la municipalité. L'assiette s'élargit puis, si le monde sont là en plus, bien, ça devrait faire baisser les taux à long terme, en tout cas. Mais la différence, c'est : quand tu vas en construire une nouvelle ou que tu vas agrandir du existant, tu vas aller te chercher un permis. Et, quand tu vas aller chercher le permis, là, au pied carré, dans un certain rayon, là, tu vas avoir à payer une seule fois, pas tout le temps, pas à toutes les années, juste quand tu vas aller chercher le permis. Il va dire : O.K., au pied carré, selon ce que tu veux construire, ça coûte 300 000 $ du permis, que tu dois remettre, donc, à titre de redevance à l'ARTM. Donc, la municipalité va le collecter puis elle va dire : Moi, là, ce compte-là, je revire ça à l'ARTM pour les fins du REM.

M. Therrien : O.K. J'avais compris. Je me suis mal exprimé, mais j'avais compris. Une dernière chose. On est de toute façon là-dedans, là, on n'est pas hors propos, là, je sais que c'est plus ou moins en lien avec l'amendement, à moins que vous soyez, tu sais... Bien, c'est parce que je vais vous les poser de toute façon. Puis on est là-dedans, là. Vous me permettez que je dépasse le cadre de l'amendement, là?

M. Lessard : Bien oui.

M. Therrien : Oui? Ce montant-là, là, tu sais, on dit que les redevances vont pour la construction du REM. En tout cas, on l'a délimité, là. Où est-ce qu'il rentre, dans le tableau, ce montant-là qui sera pris? Puis c'est logique, hein? Ça, là, c'est logique que tu dises : Regarde, à cause du REM, tu as un permis puis tu verses une partie du montant parce que le permis, tu sais, tu vends quelque chose qui vaut plus cher à cause de... Moi, je n'ai aucun problème avec ça. Mais où est-ce qu'elle est, dans mon montage financier, la construction?

M. Lessard : On disait, pour construire... Le 6 milliards, ça, c'est pour construire, acheter, exproprier, acheter les équipements, etc.

Une voix : ...

M. Lessard : Donc, à l'ARTM, oui. Non, je comprends, mais je pense qu'ils l'indiquent. Où est-ce qu'il est dans le montage? Il est-u dans le tableau 1? Il est-u dans le tableau 1, plus le tableau 2, plus le tableau 3? Alors donc, c'est ça que je pense qu'il veut exprimer.

Une voix : ...

M. Lessard : Non. Ça, c'est la plus-value. C'est dans les tables de la contribution parce qu'on m'indiquait, dans le tableau, la plus-value foncière à 512 millions. Elle est où, la redevance, dans le tableau? C'est ça que vous dites?

M. Therrien : Oui.

M. Lessard : Donc, elle est plutôt dans un autre tableau qui indiquait, je pense, qui est... C'est dans la page explicative?

Une voix : ...

M. Lessard : Oui. C'est qu'ils le donnaient... Pas dans le tableau, mais ils donnaient des montants en disant que ça va comprendre une... Pour arriver à donner un rendement, à construire le réseau, ça doit convenir pour... et qu'on puisse avoir une rentabilité parce que vous avez tout le temps dit : Des réseaux, généralement, ce n'est pas rentable. Ce n'est pas rentable parce qu'en général ils n'ont pas l'outil de balancement à long terme à «autres sources de revenus», que des tarifs, des contributions gouvernementales. Là, c'est à l'exploitant puis au développeur. Donc, c'est toujours la page sur les redevances qui dit que le gouvernement devra modifier les lois pour prévoir une redevance pour inclure, là, qu'on ait un rendement de 8 % et de 3,7 % parce qu'il y a des notes en bas de page, la plupart du temps, qui disent qu'on va donner un 8 % de rendement. Puis le 3,7 %, il y a une petite note en bas de page qui dit que c'est 3,7 %. Ça, il faut aller au tableau n° 13, la proposition de partage ou des dividendes, là. Donc, il est plus exprimé à l'intérieur de ce tableau-là, là.

M. Therrien : Donc, dans la construction...

M. Lessard : La seule affaire, c'est que... Puis ça, ce qui vous donne raison, c'est que le montant n'était pas indiqué. Donc, le 600 millions, là, c'est la première fois qu'on le dit.

M. Therrien : 600 millions?

M. Lessard : Sur un maximum de 50 ans pour la redevance de développement. C'est l'amendement que je dépose...

M. Therrien : C'est sur 40 ans ou sur 50 ans?

M. Lessard : Sur un maximum de 50 ans.

M. Therrien : Vous n'avez pas dit 40 ans tantôt?

M. Lessard : En fait, l'objectif, c'est sur 40 ans.

M. Therrien : O.K. 50 ans, je l'ai ici, O.K.

• *(16 h 20)* •

M. Lessard : Mais on dira jusqu'à un maximum de 50 ans pour donner un peu de latitude. C'est pour éviter l'effet d'accumulation. Ce n'est pas que le montant va changer. Ce qui va changer, c'est, si, une année... Vous savez, quand on va arriver à la 23e année, si les premières années ont été moins de développement, je ne veux pas qu'il se retrouve en disant : Ah! je vais être obligé d'intensifier puis augmenter ma charge. Si je donne le plus de latitude possible, bien, je vais être capable de réduire, peut-être, le montant annuellement. On disait : 600 millions sur 40 ans. C'est qu'on donnait une illustration qu'à 600 millions sur 40 ans c'est 15 millions par année. Donc, ils ne vont pas chercher des milliards, là. Au pied carré, c'est une couple de condos, là, puis c'est une couple de projets de condos, de massifs de condos. Puis il va aller chercher sa redevance. Il y en a pour 1 milliard d'annoncé juste à Brossard, puis on n'a pas encore commencé, après l'annonce du REM.

Donc, c'est pour ça que la question se posait, à savoir : Le temps que j'aie le REM, qu'il soit en service, pouvez-vous faire une gradation pour avoir que, dans les autres propositions, on va essayer de moduler sur un an, deux ans, trois ans avant que la mise en service arrive? Est-ce qu'il ne pourrait pas avoir un lissage pour éviter que tout le monde dise : Bien, ah! cette année, je prends mes permis pour les 10 prochaines années et que personne ne soit sujet à la redevance? On va essayer d'introduire un processus de gradation. C'est comme nous avaient indiqué les différentes personnes qui sont venues ici. Autant qu'ils nous ont dit : Bon, le rayon, 1,5, 1, il y en a qui disent 0,5, il faut être capable de capter assez large, mais pas trop large non plus, pour voir ceux qui en bénéficient.

M. Therrien : Oui, c'est ça.

M. Lessard : Puis, en même temps, on disait : Bon, c'est quoi, la zone d'intensification au bord, au bord puis un peu plus loin? Il peut-u y avoir un effet là? Si tu es à un kilomètre, tu ressens peut-être moins l'effet que si tu es à l'intérieur. On dit : Au centre-ville de Montréal, il n'y aura pas de problème, là. M. Bergeron a dit qu'à 1,5 kilomètre on touchait le fleuve jusqu'à la rivière des Prairies, quasiment. Ça fait que, donc, on dit : Bon, peut-être qu'on peut circonscrire à un kilomètre tout le tour, là.

On verra tantôt s'il y a des discussions puis on verra s'il y a des amendements qui pourraient toucher ça, puisqu'ils nous ont dit : Bien, donnez quelques cibles aussi, s'il y a des contraintes majeures. Exemple, tu es à l'axe de trois autoroutes puis tu me demandes une redevance au pied carré à tant de proximité. Réalistement, tu ne l'auras pas, là, si tu es au centre-ville de Montréal puis que tu es au coin de et de et qu'il y a une convergence des autoroutes, donc des contraintes à l'établissement de la construction. Si tu nous demandes un effort assez fort au bord puis moins fort ailleurs, je veux rien que te dire qu'il va y avoir un problème parce que, nécessairement, au bord, on ne peut pas construire parce qu'il y a des contraintes physiques.

Donc, c'étaient des éléments dont l'ARTM aura à tenir compte. Puis nous, même si c'est elle qui l'établit avec le conseil d'administration et le soumet par la suite au conseil d'administration de la CMM, nécessairement, on nous demandait de mettre des balises ou des indications pour lesquelles on peut tarifer ou qu'on peut établir une ventilation entre différents types de bâtisses. Et la question était aussi : Si tu bâtis un cabanon, ça veut-u dire que tu paies une redevance de développement? Ce n'est probablement pas ce qu'on visait, là. Ça fait qu'on mettra une balise en monétaire puis on mettra une balise aussi en pieds carrés.

M. Therrien : Une dernière question là-dessus : Comment on a établi le 512 millions? Comment ils se sont assis puis ils ont dit : Bon, ça correspond à 512 millions?

M. Lessard : Je ne sais pas si...

(Consultation)

M. Lessard : Peut-être le sous-ministre, qui a participé plus directement avec la caisse, pourrait peut-être donner l'indication, si vous permettez.

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

M. Therrien : Bien oui.

Le Président (M. Iracà) : Oui. Alors, M. le sous-ministre, vous connaissez la procédure.

M. Unterberg (Jérôme) : Jérôme Unterberg, sous-ministre adjoint au MTMDET.

Donc, je n'ai pas participé sur cet aspect-là aux discussions, là. Donc, c'est une information qu'on a obtenue des gens, là, au gouvernement qui ont pu échanger avec les représentants de la caisse là-dessus. Donc, c'est un estimé qui a été produit dans les échanges avec la caisse. La perte de plus-value foncière sur 30 ans annualisée à 1,5 % à aujourd'hui, celle-ci correspondrait donc à une somme de 512 millions. Ce n'est pas...

M. Therrien : Ça veut dire que c'est actualisé. Il y a un montant actualisé à 1,5 %, vous dites?

M. Unterberg (Jérôme) : C'est ça. Donc, il y a moyen...

M. Therrien : O.K., sur 30 ans.

M. Unterberg (Jérôme) : Donc, ce que j'ai compris, c'est ça, ils ont regardé quelles sont les pertes de valeur sur, disons, le... Mettons que ça aurait valu 200 000 $. Bien, je vais dire 300 000 $. Donc, je vais aller me chercher, là, une part du compte de taxes entre l'augmentation de la valeur foncière entre le 200 000 $ et le 300 000 $. Disons que ça a été le 25 000 $ sur l'augmentation de 200 000 à 300 000. Bien là, il y aurait des constructions qui auraient été construites dans 10 ans, dans 15 ans, dans 20 ans. Ça fait qu'ils ont additionné tout ça puis ils ont annualisé ça... actualisé ça, pardon, à 1,5 %. Donc, c'est l'information que nous avons reçue.

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

M. Therrien : Bon, O.K. Mais là ça veut dire que c'est les constructions à venir ou l'assiette fiscale actuelle qui va justement être... qui va être... que sa valeur va augmenter à cause de l'apparition du REM. Est-ce que c'est ce qui va venir ou ce qui est déjà en place mais qui va automatiquement augmenter sa valeur foncière puis qui va faire en sorte qu'on ne capte pas ça?

M. Lessard : Il aurait pu collecter la plus-value foncière. Il dit : Regarde, j'amène le REM. Je vais te dire de quoi. Je vais te dire qu'est-ce que ça va apporter.

M. Therrien : Ça, je suis d'accord.

M. Lessard : On regarde les petits «power centers». Alors, il dit : Regarde, si j'amène les infrastructures, j'amène les terrains, les souterrains, j'amène tel majeur, si j'amène trois, quatre gros majeurs, en général, on devrait s'attendre à avoir tel service, tel service, tel service, etc. Il dit : Regarde, là, tu m'enlèves la plus-value? Alors il y a un problème.

M. Therrien : Donc, c'est ce qui existe déjà, mais qui va rapporter.

M. Lessard : Oui, l'actuel et le futur.

M. Therrien : C'est ça. C'est parce que, M. Unterberg, je voulais juste... parce que vous avez dit ce qui allait venir, là, mais ça veut dire qu'il y a un montant d'argent, puis c'est tout simplement une valeur actualisée sur 30 ans à 1,5 %. Ça serait ça, là?

M. Lessard : Bien, l'avenir et le futur, c'est ça.

M. Therrien : C'est ça. Bien, c'est juste que vous parliez de nouvelles constructions. Là, vous m'avez apeuré parce que je pensais d'avoir compris. Ce qui est des nouvelles constructions, ça va dans les redevances qui sont versées par les villes à l'ARTM, qui sera ensuite donné au REM.

M. Lessard : Donc, ce n'était pas juste le nouveau. C'est ça que je comprends, là.

M. Unterberg (Jérôme) : Si vous permettez.

M. Lessard : Oui. Allez-y, oui. Je ne veux pas devenir un professeur. Je veux être sûr de répéter les bonnes affaires.

M. Unterberg (Jérôme) : Donc, pour la captation foncière, ça aurait été évidemment pour les constructions actuelles, mais je dirais même celles à venir, là, donc les futures, là, donc pendant 30 ans, là. Donc, vous avez une maison déjà construite depuis cinq ans, et là on estime que le REM vous a apporté. J'en construis une dans cinq ans. Elle aussi, je la collecte pendant 30 ans. J'annualise ça à 1,5 %.

M. Therrien : Ce qui est rajouté à l'intérieur de 1,5 kilomètre va faire partie des redevances suite à l'émission d'un permis qui en permet la construction.

M. Unterberg (Jérôme) : Ça, évidemment, à ce moment-là, on n'est que dans les régimes des permis de construction, donc, que des futures constructions, alors que, dans la captation foncière...

M. Therrien : C'est les deux.

M. Unterberg (Jérôme) : ...on est dans les futures et les existantes, puis les existantes, là, de manière récurrente, là, pendant 30 ans.

M. Therrien : Bien oui. Ça, ça va. Non, non, ça, j'ai...

M. Lessard : Parce que la redevance est plus souple puis elle sépare les deux régimes entre le foncier municipal pour lequel la plus-value va leur profiter.

M. Therrien : Non, mais l'actualisation, je connais bien ça, je comprends très bien ce que vous dites, là. O.K. Là, je vais faire mon haïssable, mais ça m'arrive rarement. Ça veut-u dire que les nouvelles constructions vont être taxées deux fois? Bien, pas taxées, mais qu'elles vont avoir deux sources de revenus qui seront à la fois les redevances et à la fois ce qui était prévu dans le 512 millions?

M. Lessard : Non. Quand on est dans le régime de redevances, la taxation est annuelle sur la richesse foncière uniformisée. Ça, on en convient. Qu'elle monte ou qu'elle baisse il y a une répartition, O.K.? Ça va. Vous n'êtes même pas haïssable quand vous posez ça de même.

M. Therrien : Non, non. Mais, bon, des fois, ça m'arrive. Mais, bon.

Le Président (M. Iracà) : Alors, sur l'amendement déposé par le député de Sanguinet, article 37, alinéa deux, paragraphe 1°, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix.
M. le député de Sanguinet, vous tenez toujours à ce qu'on poursuive? Parce que je vous regarde, là, vous semblez...

M. Therrien : Non, mais, honnêtement, regardez, je vais être bon prince. À partir de ce que vous m'avez donné comme information, parce que vous avez donné beaucoup d'information là-dessus, on pourrait discuter sur la valeur du 512 millions bien longtemps, j'imagine, là, tu sais. Puis il y a-tu moyen d'avoir ces calculs-là ou on ne peut pas? Est-ce que ça s'est fait par ville?

M. Lessard : C'est la caisse qui a l'information, ce qu'on me chuchote.

M. Therrien : On ne peut pas avoir ça? On peut-u avoir ça?

M. Lessard : Non, je pense que ça appartient aux documents internes de la caisse, là, dans son montage.

M. Therrien : Oui.

M. Lessard : Donc, l'État ne l'a pas.

M. Therrien : C'est plate, ça. C'est plate. J'aurais aimé ça voir ça. O.K. Bon.

Le Président (M. Iracà) : Alors, sur l'amendement.

M. Therrien : Bien, écoutez, je vais retirer mon amendement parce que vous m'avez satisfait dans vos explications. Je trouve ça dommage, honnêtement, qu'on n'ait pas le détail. Ça aurait pu être par ville, ça aurait été intéressant, puis, en même temps, on aurait vu les... tu sais, voir si ça a été bien prévu. C'est sûr que j'aurais aimé ça. Je le dis officiellement en commission. Je ne commencerai pas à me battre avec la Caisse de dépôt, là. Déjà, je me suis pogné avec eux autres un peu, là, puis, bon, je pense que ça va être correct.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup. Alors, j'ai simplement besoin du consentement pour retirer l'amendement déposé par le député de Sanguinet.

Des voix : Consentement.

• *(16 h 30)* •

Le Président (M. Iracà) : J'ai des signes de tête et des voix qui me disent : Consentement. Donc, l'amendement est retiré.

À ce stade-ci, nous sommes rendus toujours à l'alinéa deux, paragraphe 2°, et on m'indique, M. le ministre, que vous avez un amendement qui a été déposé, distribué. Alors, à la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Alors donc : Insérer au paragraphe 2° du deuxième alinéa, après «fixent»... entre guillemets on ajouterait donc «jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 600 000 000 $ et pour une période n'excédant pas 50 ans».

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que vous voulez ajouter davantage d'explications, M. le ministre?

M. Lessard : Bien, c'est parce que l'ensemble... Tu sais, on parle tout le temps de la redevance. On dit, dans le document présenté par le ministre des Finances... indique qu'il y aura un régime de redevances. Il indique aussi qu'il devra y avoir une modification législative pour y arriver. Et on dit qu'«afin de rendre possible la réalisation des projets de transport collectif étudiés par la caisse, le gouvernement entend proposer certaines modifications législatives pour permettre aux municipalités [et] aux agglomérations de percevoir et de verser au REM [une] redevances de développement lors de toute délivrance de permis de construction pour [une] nouvelles constructions — pouvant inclure la transformation majeure de bâtiments existants, etc.»

Donc, sans en donner la balise, donc il n'a pas donné la balise du montant. Donc, aujourd'hui, on le fait, puis j'aimerais que ça apparaisse pour des fins de transparence. Le document en a présenté beaucoup. À ce moment-là, il n'était pas fixé parce que l'évaluation du projet était toujours en cours. On nous a indiqué maintenant le montant, et puis là, bien, pour des fins de transparence, j'aimerais qu'on l'indique et qu'on place la balise maximale «n'excédant pas 50 ans».

Donc, tantôt, on disait : 600 millions, 40 ans, 15 millions par année. Donnons une chance aux premières années, ou les années de réalisation, pour éviter une surchauffe s'il y a... bien, tout ce qu'on a dit un peu, éviter que ça fasse une augmentation significative, étant donné qu'on a introduit des plafonds aussi dans les contributions pour limiter la contribution publique dans l'ARTM aux fins du REM. Donc, le gouvernement investit périodiquement puis pour toujours. Donc, l'ARTM, elle coûte 133 millions par année à partir de l'année d'opération. Donc, je voulais l'introduire par souci de transparence.

Le Président (M. Iracà) : Très bien, Alors, sur l'amendement déposé par M. le ministre, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a... Oui, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Non, non, juste... Je fais juste arriver en ville un peu, là. Bon, O.K. Oui, c'est bon, O.K. Bien, ça va dans le sens qu'on avait parlé tantôt. Ça va.

Le Président (M. Iracà) : C'est bien? Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement...

Une voix : ...

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

M. Therrien : S'il vous plaît, oui. Bien, ça veut dire qu'on ne peut pas dépasser 600 millions.

M. Lessard : Oui, c'est ça, ni le 600 millions ni le 50 ans. On dit : Tu peux fixer la période, là, mais je veux rien que te dire que tu as comme deux plafonds : le montant de 600 millions et 50 ans.

Le Président (M. Iracà) : C'est bien? Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention... Ça va? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 37, alinéa deux, paragraphe 2°, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Sur le paragraphe 2°, j'y reviens, questions, commentaires?

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Oui?

M. Therrien : M. le ministre, au paragraphe 2°, là, le 133 millions est là-dedans?

M. Lessard : Pardon?

M. Therrien : Le 133 millions, il est là-dedans, j'imagine.

M. Lessard : Non. Non, je vous l'ai dit, pour les montants qu'on verse... Non, lui, c'est un effet stabilisateur à l'ARTM, et non pas une contribution qu'on dit à l'ARTM que tu dois verser au REM. Le montant de 600 millions, ça, c'est une contribution qu'il va chercher sur le développement pour verser au REM par l'ARTM. Ta contribution de stabilisation aux coûts d'opération de l'ARTM, lui, je ne peux pas dire... Il n'est pas versé au REM, mais plutôt à la stabilisation du coût, vu l'intégration du REM aux autres, là.

M. Therrien : Là, il y a à peu près...

M. Lessard : C'est... Oui, c'est l'article qui est après.

M. Therrien : Oui, c'est ça, c'est ça. Oui, quand je vous ai posé la question, j'y ai repensé après. Oui, O.K. On va revenir, de toute façon, là-dessus.

«Les autres sommes versées», est-ce qu'il y a... Là, vous parlez des redevances, 600 millions, vous avez rajouté ça. Est-ce qu'il y a d'autres choses qui pourraient être considérées comme autres sommes versées?

M. Lessard : Pour le REM, non. Le reste, c'est la deuxième page, c'est la contribution à l'ARTM comme effet stabilisateur pour faire une répartition 85 %-15 % entre les contributions qu'il reçoit et les contributions municipales.

M. Therrien : Y aurait-u moyen de le préciser dans le paragraphe? De dire, par... je ne sais pas...

M. Lessard : N'étant pas... En fait, le REM, il va aller chercher sur son propre réseau parce qu'il a des bâtisses, donc la location, la publicité. Donc, dans son montage, dans «autres sources», il y a, oui, la captation ou ce qui tient lieu de la captation, la redevance. Ça va pour son rendement financier aussi à long terme, mais il y aura aussi, bon, la tarification de l'usager. Mais, plus que ça, dans ses bâtiments, il y aura de la location. Il y aura toujours un Tim Hortons à quelque part, il y aura toujours quelqu'un qui va mettre une publicité pour dire : N'oubliez pas tel service. Il y aura peut-être des arrêts de... je ne sais pas, de taxis privés ou de services quelconques, donc. Mais ça, ce n'est pas ce qui est majeur, là, mais... C'est important, mais...

M. Therrien : Oui, mais c'est l'autorité qui ramasserait l'argent de la publicité faite à l'intérieur des...

M. Lessard : Non, non, c'est... On dit : Il y a-tu d'autres sommes qui vont être versées au REM? Le REM a donc sa propre existence, ses propres bâtisses. Pour ce qui est de l'ARTM, ça les limite, à moins qu'on invente une affaire qu'on va lui donner, comme... La contribution à l'ARTM, c'était aussi les grosses cylindrées, donc une source de revenus pour les grosses cylindrées à l'ARTM, donc. Puis, si un jour on décidait de taxer tous les panneaux publicitaires le long du réseau, bien, ça pourrait rentrer. C'est un pouvoir que la ville a déjà, là, de toute façon, mais on a donné la possibilité, ce que la ville de Montréal collectait, de le verser à l'ARTM comme contribution pour l'ensemble des exploitants, donc, étant la taxe sur l'essence, la taxe sur les permis. Donc, il y a une bonne source, là, qui vient financer le transport collectif.

Le Président (M. Iracà) : Ça va?

M. Therrien : Non, je n'ai pas... là, je n'ai pas compris. Là, vous dites que...

M. Lessard : Entre l'ARTM puis le REM, il y a une différence.

M. Therrien : Oui. Oui, ça, je sais ça, oui.

M. Lessard : L'ARTM, donc, on a dit, quand on a constitué l'ARTM, ses sources de financement seraient les suivantes : la tarification, ça, c'est facile...

M. Therrien : Oui, ça, ça va.

M. Lessard : ...c'est le plus petit dénominateur.

M. Therrien : Oui.

M. Lessard : Parce qu'on dit qu'on fait du... un tarif social, étant donné que les contributions qui proviennent pour le financement collectif... On l'a dit tantôt, je pense, à l'article précédent.

M. Therrien : Ça, c'est plus à l'article 38, là.

M. Lessard : Je pense que c'était... bien, quand on parle du financement de l'ARTM, là. Donc, il y a du financement public. Les municipalités contribuent. Et les municipalités, bien, il y a des contributions aussi qu'ils vont capter sur les utilisateurs, dont la taxe sur l'essence, la taxe sur les permis de conduire. La ville de Montréal a fait ça, a imposé sur l'île à tous les détenteurs de véhicules immatriculés, donc, un droit supplémentaire pour mettre dans le transport collectif.

M. Therrien : Mais ça, cet argent-là sera versé au REM à l'intérieur du...

M. Lessard : ...l'ARTM.

M. Therrien : C'est ça.

M. Lessard : Oui. C'est pour ça que je dis...

M. Therrien : Oui, mais c'est ce qui...

M. Lessard : Il y a le REM puis il y a l'ARTM...

M. Therrien : Oui, oui, je comprends. C'est juste que moi, j'étais au deuxième paragraphe, puis, tu sais, il dit... ça commence par : «Les sommes suivantes constituent la contribution de l'Autorité.» Puis là c'est écrit «les autres sommes versées selon la périodicité déterminée par la caisse et l'autorité, jusqu'à l'atteinte d'une cible de financement qu'elles fixent». Puis là vous m'avez donné ça, ici, là, pour le 600 millions, mais j'essaie juste de voir... Je comprends ce que vous dites, mais j'essayais juste de voir quels sont les autres montants qui pourraient être versés par l'autorité au REM.

M. Lessard : Moi, je n'en ai pas d'autres.

M. Therrien : Vous en... O.K. Pourquoi on ne simplifierait pas à ce moment-là, on ne dirait pas... définir «redevance»? Tu dis «redevances selon» pour éviter qu'il y ait des zones plus sombres. On pourrait... Tu sais, bien, à ce moment-là, on parle de redevances, et donc : «Les [redevances], jusqu'à l'atteinte des cibles de financement qu'elles fixent.» Puis là vous rajoutez ça. Là, vous êtes clairs comme de l'eau de roche.

M. Lessard : Je pensais avoir été clair comme de la...

M. Therrien : Non, bien, c'est peut-être moi qui ne comprends pas non plus, là. Tu sais, il y a...
• *(16 h 40)* •

M. Lessard : ...sources de... 512 millions et la redevance.

M. Therrien : Bien, ce n'est pas écrit «la redevance»

(Consultation)

M. Lessard : On dit : Les sommes, c'est deux sources.

M. Therrien : O.K.

M. Lessard : Le 512 millions, qui est une voie de passage de l'argent gouvernementale à travers l'ARTM, puis après ça la redevance. On dit : «Les sommes suivantes [constituant] la contribution de l'autorité» au réseau... à la caisse, excusez.

Je ne sais pas, je ne capte peut-être pas ce que vous voulez me faire faire, là, mais...

M. Therrien : Ah! bien non. Bien, faire plein de bonnes choses, c'est bon pour l'aérobie. Non, ce n'est pas ça. Bien, c'est parce que, deuxième paragraphe, c'est écrit : «Les autres sommes versées selon la périodicité déterminée...» Vous me dites «les autres sommes versées» dans le deuxième paragraphe, ce ne sont que les redevances. Bien, je dis : Pourquoi ne pas, à ce moment-là, juste écrire «les redevances»? C'est juste ça.

M. Lessard : Non, c'est les autres... Attendez un peu, les autres... Où vous voyez «les autres sommes versées»?

Le Président (M. Iracà) : Deuxième paragraphe.

M. Lessard : «Les autres sommes versées selon la périodicité — donc, parce qu'ils versent périodiquement les autres sommes versées — ...

M. Therrien : Oui.

M. Lessard : ...selon la périodicité déterminée par la caisse...» Donc, les 600 millions, c'est les sommes versées, mais ils ne sont pas versés un 600 millions. Il va être versé...

M. Therrien : Je comprends.

M. Lessard : ...un montant par année, en fonction de...

M. Therrien : Mais pourquoi vous ne dites pas, à la place des «autres sommes versées», «les redevances versées selon», «les redevances»?

M. Lessard : Les redevances, c'est des sommes.

M. Therrien : C'est ça. Bien, c'est parce que, tu sais, «les autres sommes»...

M. Lessard : C'est parce que vous voudriez voir apparaître le mot «redevances», c'est ça, là?

M. Therrien : Bien oui, parce que «les autres sommes», ça peut être plein d'affaires. C'est juste ça. Non, vous ne voulez pas?

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vais laisser la partie gouvernementale regarder la question.

(Consultation)

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que vous voulez que je suspende quelques instants?

(Consultation)

Le Président (M. Iracà) : Bien, écoutez, je vais suspendre quelques instants. Ça va nous mettre plus à l'aise, là, pour la réflexion.

Alors, je suspends les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 44)

(Reprise à 16 h 45)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Alors, nous étions à l'étude de l'article 37, alinéa deux, paragraphe 2°. M. le ministre.

M. Lessard : Oui, donc, pour répondre peut-être à la question sur l'aspect de la redevance, c'est sûr, quand on lit seulement un alinéa puis on ne va... En allant voir l'autre, peut-être que ça répond à la question, tu sais. Quand on dit : «Les sommes suivantes constituent la contribution de l'autorité.» Un, c'est le 512 millions que le gouvernement passe à travers, donc à l'équivalent de la captation de la plus-value foncière, puis : «2° les autres sommes versées selon la périodicité déterminée par la caisse et l'autorité, jusqu'à l'atteinte d'une cible», là. Puis on a fait rajouter 600 millions sur un maximum de 50 ans.

Et là ce qui suit après, donc, ça dit : «Un versement visé au paragraphe 2° du deuxième alinéa, pour une période, ne peut excéder — là, il y a un plafond — pour cette période, le produit de la redevance, établie en vertu des dispositions du chapitre [V].» Là, tantôt, ça établit toute... comment la redevance, là, est établie. Donc, c'est pour ça. Le plafond, c'est sans excéder ce que tu auras ramassé. Si tu dis que c'est 600 millions sur 45 ans, mettons, parce qu'il ne peut pas dépasser 50 ans, donc, ce que tu as ramassé, c'est ça que tu vas verser.

M. Therrien : O.K. Dites-moi si je me trompe, ça veut dire que la justification qui suit fait en sorte que les autres sommes versées, ce sont des redevances.

M. Lessard : Oui, exactement.

M. Therrien : Donc, on n'a pas besoin de respécifier par la suite.

M. Lessard : La redevance étant le produit de quelque chose, c'est ça.

M. Therrien : C'est ça, super, O.K.

Dernière question, puis je vais laisser la parole à mes collègues, là. Au début, là, on mentionne que c'est pour la construction... bien, «en vue de la réalisation du réseau». Moi, je veux m'assurer que le 600 millions qui est versé sur 50 ans, ça va aller pour la construction du réseau, et non pas pour financer le fonctionnement du réseau. Il faut que ce soit clair. Ça veut dire que cet argent-là, le 600 millions, correspond à... est peut-être, entre guillemets, un remboursement de capital, et non pas un financement du fonctionnement du REM, selon ce qu'on a discuté, là, au premier alinéa.

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le sous-ministre peut répondre à votre question. Ça va, M. le député de Sanguinet?

M. Therrien : Bien oui, absolument. Bien oui.

Le Président (M. Iracà) : M. le sous-ministre, la parole est à vous.

M. Unterberg (Jérôme) : Merci. Donc, il n'y a pas un appariement, on va dire, qui est exigé, là, dans ce qu'on voit comme disposition ici, dans le sens de ce que vous dites. Par contre, l'entendement que les autorités administratives en ont fait ici, là, c'est que, dans le 6 milliards, il y a au moins 600 millions... Puis là je ne parle même pas d'actualiser le 600 millions, là, parce que lui, il va être perçu sur plusieurs années, comme on le sait, là, donc ça ne vaut pas 600 millions aujourd'hui, là. Mais le 6 milliards, lui, il est pas mal aujourd'hui, là, tu sais, sur deux, trois ans.

Donc, est-ce qu'il y a au moins des coûts d'acquisition, des coûts de construction, comme vous parlez, peut-être aussi même les coûts de conception des plans d'ingénierie... qui vaut au moins 600 millions là-dessus? On a eu un très grand confort à l'effet qu'en effet, là, le gros des coûts de construction... le gros des coûts du 6 milliards va... du 6 milliards... Par exemple...

M. Lessard : Il va être là, ton 600 millions.

M. Unterberg (Jérôme) : Ils vont être là, les 600 millions. C'est-à-dire, je tourne ça à l'envers, là. Si on avait eu des redevances pour 8 milliards, bien là je pense que, tu sais, ça devient une vérité de La Palice qu'il y a quelque chose de plus que les coûts de réalisation. Mais, à 600 millions, c'est 10 %. Puis en plus c'est moins que 10 % parce que c'est un 600 millions que, si je l'annualisais, c'est peut-être 450 millions. Ça fait que le confort est assez large. Je soumets ça à votre appréciation.

M. Therrien : O.K.

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

M. Therrien : Donc... Excusez-moi.

Le Président (M. Iracà) : Allez-y.

M. Therrien : Je veux juste en finir avec ça.

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

M. Therrien : Oui, donc, ça veut dire que le 600 millions qui est ramassé sur 50 ans, valeur actualisée, ça va aller pour compenser l'argent que la caisse va avoir mis dans le REM, le compenser en partie? C'est ça que je veux savoir. C'est une valeur actualisée, ça vaut 600 millions actualisé en dollars d'aujourd'hui.

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

• *(16 h 50)* •

M. Unterberg (Jérôme) : Donc, ça fait partie des recettes, des diverses recettes, au même titre que les autres recettes. Par exemple, si je prends la rémunération, le 0,72 $, bien là on sait bien que, là-dedans, il y a de l'exploitation. Mais, en réalité, dans ce 0,72 $ kilomètre-passager, à quelque part, il y a un coût aussi d'amortissement des coûts de construction. Donc, pour parachever l'ensemble des recettes, pour couvrir les coûts d'exploitation, amortir les coûts d'investissement, etc., premièrement, évidemment... Il y a le rendement aussi. On n'a pas... Le mot est là, là, le 8 %. Bien, l'ensemble de ces recettes là font en sorte que le projet, là, parachève son financement.

Maintenant, on n'a pas demandé, là : Montre-nous des factures. On voit bien ici, là, on n'a pas à montrer des factures. Mais il est évident que, dans le 0,72 $, il y a des coûts, là, d'amortissement aussi. C'est mentionné, d'ailleurs, dans ce document-là, là.

M. Lessard : Oui, on a fait l'énumération tout à l'heure.

M. Unterberg (Jérôme) : C'est ça. Donc, encore une fois, là, on a été peut-être par règle du gros bon sens, là, puis on ne suggère pas que... penser autre chose que... ça ne l'est pas. Mais c'est-à-dire que, oui, il y a au moins pour 600 millions de coûts de réalisation là-dedans. Puis je pense que, si on demandait à des personnes qui vont être impliquées, là, au plan de l'ingénierie puis de la construction du projet, là, ça... peut-être même... ça ne sera pas compliqué, là.

M. Therrien : O.K.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, nous sommes toujours, je vous le rappelle, à l'article 37, alinéa deux, paragraphe 2°. Questions, commentaires, interventions? Alors, s'il n'y a pas d'intervention, je vais aller à l'étude de l'alinéa trois à l'article 37. Questions? Alinéa trois, ça commence par «un versement visé au paragraphe 2°». Questions, commentaires, interventions? Alinéa quatre, qui... M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Tout simplement pour revenir à ce qu'on avait discuté tantôt, l'alinéa trois va assurer qu'en paragraphe 2° on parle de redevances. C'est ce que j'ai compris. O.K. Je voulais juste spécifier, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Ça va, on est là pour ça. Alors, article 37, alinéa trois, d'autres interventions, questions, commentaires? Parfait. Alinéa quatre, qui commence par «l'entente prévue au premier alinéa», questions, commentaires? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Bon. «L'entente prévue au premier alinéa prend fin si la caisse cède en tout ou en partie ses droits, titres et intérêts dans les terrains constituant l'assiette du réseau. Elle n'a force obligatoire que si elle est approuvée par le ministre, avec ou sans modification.» Ça, ça veut dire qu'elle vend une partie de son... C'est ça? Mettons, au bout de 20 ans, elle vend. Elle dit : Moi... Bien, elle peut-u vendre le tout ou il faut qu'elle garde la moitié? Parce que, selon le schéma qu'on avait vu, là, elle peut vendre la moitié.

Le Président (M. Iracà) : Alors, simplement, là, pour vous rappeler qu'il a été amendé, hein?

M. Therrien : Pardon?

Le Président (M. Iracà) : Ça a été amendé. Vous avez un amendement ici, à l'alinéa quatre. C'est un amendement qui avait été présenté au tout début de l'article 37. Alors, tout simplement vous référer à l'amendement également qui avait été adopté. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Simple question. Je pense bien comprendre l'alinéa, mais, juste pour me rassurer, à partir du moment où la caisse vend ses intérêts, l'entente avec l'autorité ne tient plus. Donc, l'autorité n'est pas tenue d'honorer une contribution à l'éventuel acquéreur du réseau. Est-ce que je me trompe?

M. Lessard : Exactement. Donc, c'était une garde, là. On dit : Cette garde-là est devenue désuète, je la cède donc. Elle ne collectait plus de redevances en fonction de...

Le Président (M. Iracà) : Alors, parfait. Alinéa quatre, toujours.

M. Therrien : Bien, je repose ma question par rapport à... Ce n'est pas écrit à quelque part dans la structure de la compagnie que la caisse ne peut se départir que de 50 % de ses parts? Ce n'est pas écrit à... J'ai vu ça, là.

M. Lessard : Sur la disposition des... Mettons que la caisse, après... parce que l'attente entre la gestion et la réalisation permet, à certaines périodes, sur 100 ans, exemple, de vendre ou de désirer de vendre. Et c'est pour ça que le gouvernement a l'option aussi de l'acheter... donc, à certains tests de... sur 100 ans. Mais, s'il devait vendre et le gouvernement décide de ne pas s'en prévaloir et il le vend à quiconque, bien, les mêmes droits continuent en faveur de la personne qui a continué parce que c'est pour des fins d'un service public qu'elle doit l'acheter. Ici, ça vient prévoir... Si tu vends des affaires sans vendre tout le réseau d'exploitation, bien, rien que pour te dire, il n'y a pas une conséquence de... Lui qui l'achète ne continue pas de recevoir des redevances parce qu'il est à l'intérieur de l'assiette de ce que constituait le REM comme tel. Sinon, on achèterait tous un morceau.

M. Therrien : Je comprends. C'est parce que, si la personne achète puis elle se prive de ces revenus-là, ça va être difficile pour elle d'assumer sa vente... son achat.

M. Lessard : Non, c'est ça, mais ce qui est lié au fonds de l'opération du réseau qui construit le rail puis le... ce qu'on appelle le réseau de guidage, donc, il est lié, lui, à l'entente sur la redevance. Mais, s'il cède un actif excédentaire, l'actif excédentaire ne profite pas de ça.

Le Président (M. Iracà) : Alors, nous sommes toujours à l'alinéa quatre, article 37. Questions, commentaires, interventions? Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais... Oui, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Étant donné qu'on a du temps... Bon, on est encore... le même article, puis j'ai du temps encore sur les redevances, je pourrais juste poser une dernière question sur les redevances, sur le 600 millions, là?

M. Lessard : Peut-être la dernière ou l'avant-dernière. On prendra peut-être une pause tantôt pour des besoins d'impératifs.

M. Therrien : Oui, O.K. Mais juste une dernière question, puis je ne pense pas qu'elle soit bien difficile, là, puis j'imagine même la réponse, mais, bon, vous avez 600 millions à verser sur 50 ans. C'est des plafonds, deux plafonds, un temporel puis un au niveau du montant. Si on n'atteint pas le... Mettons, au bout de 50 ans, on n'a pas atteint le 600 millions, est-ce que c'est grave? Est-ce qu'on doit rajouter de l'argent à quelque part, trouver des moyens de rembourrer ce montant-là pour qu'on arrive à 600 millions? Ou c'est de dire : Bien, tu avais 50 ans puis tu es rendu à 530 millions?

M. Lessard : Donc, la caisse assume qu'elle n'a pas réalisé son objectif. Donc, son estimation n'aura pas été valable sur 50 ans. Donc, son rendement pourrait s'en trouver affecté.

M. Therrien : O.K. Ça veut dire qu'il n'y a pas d'autre possibilité de sources de revenus, éventuellement, pour compenser, pour obtenir 600 millions. Bon, ça répond à ma question. O.K.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Toujours alinéa quatre. S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais aller à l'alinéa cinq. Alinéa cinq, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, ça ferait le tour de l'article 37. Alors, s'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 37 est adopté tel qu'amendé?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 37, adopté.

Alors, je vais procéder à une suspension de quelques minutes de la commission, et nous reprendrons dans quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 58)

(Reprise à 17 h 11)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Je vous rappelle que les micros sont ouverts. Nous allons reprendre nos travaux, nous sommes à l'article 28.

S'il vous plaît, à la lecture, M. le ministre, pour l'article 38. J'ai dit 28, c'est 38.

M. Lessard : 38, hein? O.K. Donc, on dit : «L'exploitant du réseau et l'autorité peuvent conclure une entente prévoyant la rémunération pour les services de transport collectif qu'il fournit sur le territoire de celle-ci. Cette entente peut prévoir, sans déroger aux modalités et conditions prévues dans l'entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports ou les rendre plus onéreuses :

«1° [ça prévoit donc] une rémunération déterminée notamment en fonction du nombre d'usagers transportés et la distance parcourue par chacun d'eux ou, autrement, le partage de recettes tarifaires;

«2° les obligations mutuelles de collaboration;

«3° les modalités relatives au cadre tarifaire pour les usagers du réseau;

«4° l'utilisation des services de billetterie et du guichet unique de l'autorité afin de permettre un accès simplifié au réseau;

«5° les renseignements et les documents que l'autorité et l'exploitant doivent se remettre, plus particulièrement ceux nécessaires à la fixation, par l'autorité, de ses tarifs.»

Donc, sur l'explication, le principe de contractualisation des services de transport du réseau, comme ils ont pu le faire avec les réseaux de transport de Laval, de Longueuil, de Montréal, ça précise des stipulations pouvant être prévues dans une entente conclue entre la caisse et l'autorité en lien avec la rémunération des services qu'il va donner. Mais qu'il rajoute un service prévoit aussi la primauté des modalités et conditions de l'entente. Donc, elle ne peut pas être plus généreuse que l'entente qui avait déjà été conclue entre le gouvernement, et la caisse, et le ministre, en vertu de 88.10, sur celle de l'entente conclue, là, hein, qu'on vient de parler à l'article 38.

Donc, ils peuvent... le régime de contractualisation, étant donné qu'il y a un nouveau service, on dit ce que ça peut prévoir puis on dit ce à quoi il ne peut pas déroger.

Le Président (M. Iracà) : Alors, ça va? Article 38, alinéa un, questions? M. le député de Gouin.

M. Nadeau-Dubois : Moi, c'est une question qui porte de manière générale sur l'article 38, là. Je suis sûr que je ne surprendrai pas le ministre en disant que cet article-là est un peu le nerf de la guerre, là, sur la question de la tarification. C'est une question qui a suscité beaucoup de débats, beaucoup de critiques dans tout le débat autour du projet du REM.

Donc, j'ai quelques questions à ce sujet-là parce que l'article 38, donc, aborde de front la question de la tarification et de l'intégration, et donc de l'intégration tarifaire. Et, par ricochet, ça appelle des questionnements plus généraux sur la question du rendement attendu par le projet qui peut avoir bien sûr des impacts sur les tarifs. Ça fait que j'ai quelques questions, mais je vais y aller étape par étape.

Ma première question, c'est que, bon, on nous a donné et on a rendu publique une fourchette d'estimation des coûts d'exploitation du REM. On nous dit : C'est entre 0,69 $ et 0,72 $ kilomètre-passager et on nous dit que ce coût-là, donc, d'exploitation du REM... il inclut la marge de rendement qui est attendue par la caisse.

Ma première question, c'est : Est-ce que vous connaissez... Est-ce que vous, M. le ministre, vous connaissez le coût d'exploitation du REM sans tenir compte de la marge de rendement? Est-ce que vous avez cette information-là?

M. Lessard : Non.

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre, alors, la réponse est non?

M. Lessard : Non.

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

M. Nadeau-Dubois : Est-ce que quelqu'un... Est-ce que la caisse... La caisse doit l'avoir, cette information-là.

M. Lessard : Le coût fixé n'est pas encore fixé. Le coût de fonctionnement sans le rendement?

M. Nadeau-Dubois : Le coût d'exploitation sans la marge de rendement.

M. Lessard : Oui, le coût d'exploitation sans rendement, sans le rendement de 8 %?

M. Nadeau-Dubois : Seulement le... Si on faisait comme si le REM était public, là, comme les autres exploitants le sont dans la région de Montréal, et qu'il n'y avait pas de marge de rendement, est-ce que cette information... Combien ça coûterait, dans le fond? Est-ce qu'on le sait?

Le Président (M. Iracà) : Alors, je regarde la partie gouvernementale, qui, je le pense, fait des vérifications en ce moment. On va attendre quelques instants.

(Consultation)

M. Lessard : Oui. Alors, on a envoyé le sous-ministre à l'information.

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le député de Gouin, ça va pour le sous-ministre?

M. Nadeau-Dubois : Mais bien sûr, bien sûr.

Le Président (M. Iracà) : Excellent! M. le sous-ministre, la parole est à vous.

M. Unterberg (Jérôme) : Donc, selon des informations que nous avons reçues, là, d'Infra CDPQ, la réponse, c'est de 0,19 $ à 0,24 $ du kilomètre-passager, et donc ça, c'est les coûts, là, pour faire opérer le REM. Donc, ça exclut des coûts d'intérêt, des charges liées à un amortissement, le rendement.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le sous-ministre. Questions, commentaires, interventions?

M. Nadeau-Dubois : Bien, je vais vous relancer la question puisque vous êtes là. Donc, la différence entre le, disons, 0,69 $ et le 0,19 $, pour prendre les deux barres inférieures des deux fourchettes, là, ça comprend quoi exactement?

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

M. Unterberg (Jérôme) : Donc, ça comprend notamment... Je n'ai pas une liste exhaustive, là, mais je vais reprendre en partie ce que je viens d'énoncer. Donc, les intérêts, le cas échéant, donc, sur les emprunts, le rendement et puis l'amortissement des investissements. Donc, je fais... C'est un chiffre, là, que je simule. Donc, le 3 milliards, il y avait 3 milliards, là, d'investissement sur lequel évidemment tout actionnaire ne peut, dans ce cadre-ci, rechercher un rendement, certainement. Mais, même sans rendement, vous voulez amortir, là. Il y a une durée de vie utile liée à un investissement,

là. Votre auto, si elle a cinq ans, là, quand même que vous vous amusez à dire que ça ne vaut rien, à chaque année, en réalité, à chaque année, elle vaut peut-être 20 % de moins avec une valeur résiduelle.

Donc, ça, là, cette portion d'amortissement sur quelque chose qui est lourd, là, parce que c'est un 6 milliards, donc, ce n'est pas quelque chose de banal. On peut le voir d'ailleurs avec les fourchettes, comme vous avez dit, entre... Si je prends la barre inférieure de la fourchette à 0,19 $, on voit qu'il y a quand même un écart important entre 0,19 $ et 0,69 $, donc 0,50 $. Ce n'est pas invraisemblable a priori, comme ça, là, de manière raisonnable lorsqu'on sait qu'il y a un gros investissement qui est lié au coût d'acquisition, au coût de construction, ce qu'on a appelé la réalisation un peu plus tôt.

Et je ne veux pas banaliser les coûts d'exploitation, mais on sait aussi qu'il y a une technologie particulière, là, où il n'y a pas d'opérateur dans le train ici aussi. Donc, les coûts de main-d'oeuvre sont amenuisés, ce qui pourrait aussi expliquer une proportion pas majoritaire des coûts d'exploitation dans l'ensemble des coûts, contrairement à d'autres industries.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

• *(17 h 20)* •

M. Nadeau-Dubois : Donc, je comprends que, dans ce... disons, là, ce 0,50 $ là, là, de différence, là, pour rester dans les mêmes termes, est-ce qu'on a l'information sur le rendement? Si on essaie d'isoler le rendement, ça représente combien? Parce que l'amortissement, dans le fond, que le projet soit 100 % public, 100 % privé, à moitié public, à moitié privé, ça, l'amortissement, c'est toujours la même chose. Mais j'essaie de cibler, dans le fond, le coût spécifique par kilomètre-passager du rendement qui est exigé par la caisse dans ce projet-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Gouin. M. le sous-ministre.

M. Unterberg (Jérôme) : Donc, nous n'avons pas l'information. On pourrait s'enquérir un peu plus, le cas échéant. Mais j'aimerais souligner quelque chose au départ, là, c'est qu'il est fort possible — puis je ne peux pas l'affirmer — qu'en effet une partie du rendement du 8 % que vous recherchez est dans le 0,72 $ ou le 0,69 $, dans le 0,50 $, pour reprendre l'expression qu'on a consacrée un peu plus tôt. C'est possible. Mais n'oubliez pas que le rendement, pour qu'ils se... disons, dans ce qui est monté comme financement présentement, n'inclut pas que les recettes du 0,72 $. Ça inclut également les recettes qu'on a parlé un peu plus tôt, des redevances. Ça inclut également les recettes de publicité, de stationnement, le cas échéant, s'il y avait des ventes, par exemple, de droits aériens, exemple. Bon, donc, c'est l'ensemble de...

Est-ce que ce 8 % là est seulement inclus à... disons, depuis la source des autres rendements? On a dit tout à l'heure... Bien, des autres recettes, plutôt. Je ne peux pas vous... Est-ce que l'ensemble des autres sources que le 0,72 $ suffisent à donner le 8 %? On pourrait, bon, poursuivre ça. Mais vous comprenez que le 8 % n'est pas issu que du 0,72 $. C'était juste un petit... un rappel. Donc, s'il était là-dedans, quelqu'un pourrait s'amuser à faire valoir que... O.K., c'est-à-dire que ma redevance, mes recettes de publicités puis de stationnement, mettons que j'arrive juste à 6 %, puis donc j'ai peut-être un 2 % que je vais aller me chercher dans le 0,72 $. Mais quelqu'un peut renverser ça puis dire : Bon, bien, non, le 600 millions, il ne m'a servi que pour la réalisation — je reprends un peu la préoccupation de votre collègue député de Sanguinet — puis là, bon, c'est juste pour la réalisation. Il n'y a pas de rendement là-dedans, là, tu sais. Ça fait qu'à la fin je vous rappelle que c'est l'ensemble de ces recettes-là qui animent le parachèvement du financement, y incluant le rendement.

On n'a pas cherché à cacher, un peu plus tôt, que de dire que le 600 millions, il est... ça va être pour l'actif x puis y, puis... On a... À la fin, c'est l'ensemble des sources qui constitue le financement du projet. Puis d'essayer d'associer, ça peut être intéressant, mais là il y aurait peut-être même matière à interprétation, je peux dire, à débat de comptables, même, ou peut-être même politique.

M. Nadeau-Dubois : Oui, c'est ça. Mais vous me voyez venir, dans le fond, parce que la raison pour laquelle je pose la question, c'est parce que, dans le cas des projets de transport collectif qui sont actuellement réalisés, cette information-là, on la connaît, c'est-à-dire qu'on sait, par exemple, que le train de Deux-Montagnes coûte 0,29 $ par kilomètre-passager, qu'elle reçoit 0,16 $ kilomètre-passager par la vente des titres et que le reste, 0,13 $ kilomètre-passager, est payé par des subventions qui viennent de différentes sources. Là, je prenais l'exemple du train de Deux-Montagnes.

Dans le cas des projets publics existants, on sait combien ça coûte, on sait combien ça coûte au total, combien les titres nous donnent puis quelle est la compensation par les fonds publics. Pour ces projets-là, on le sait, et donc il y a une dimension de transparence qui permet à un peu tout le monde de savoir exactement combien de fonds publics sont engagés, qu'est-ce que les titres nous donnent, puis combien ce projet-là coûte.

Et donc la question que je me pose, c'est : Est-ce que, dans le cas du REM, on n'est pas devant un projet où, dans le fond, cette information-là est pas mal moins claire, est pas mal moins connue? Et, si je pose ces questions-là puis je vous partage ces réflexions-là, c'est parce que, dans les derniers jours, j'ai posé — et je n'ai pas été le seul — beaucoup de questions sur les pouvoirs importants que donne le projet de loi à la Caisse de dépôt et placement du Québec. On en a parlé dans le cadre de la discussion sur différents articles.

Souvent, moi et d'autres collègues, puis, dans les consultations précédentes, ça a été ramené souvent aussi... se sont inquiétés d'un projet de loi qui donnait beaucoup de pouvoirs à la caisse. Et la réponse qui a été donnée par la partie gouvernementale, ça a été plus souvent qu'autrement : Oui, mais, dans ce cas-là, la caisse est un mandataire de l'État — je me rappelle, on a eu cette discussion-là il y a quelques jours à peine — et donc c'est normal qu'elle exerce certains pouvoirs, certains droits qui, habituellement, sont ceux de l'État parce que, dans ce projet-là, la caisse agit à titre de mandataire de l'État. À moins que j'aie vraiment tout compris tout croche, c'est la réponse qu'on a donnée souvent quand, de ce côté-ci, on posait des questions sur les pouvoirs importants qu'avait la caisse.

Un principe de base auquel on devrait adhérer, c'est que, quand on reçoit des pouvoirs ou des droits qui sont ceux de l'État, bien, il devrait venir en contrepartie des responsabilités parce que, oui, l'État, dans notre société, a beaucoup de pouvoirs, beaucoup de droits, même des pouvoirs exceptionnels d'expropriation, tout ça, mais la contrepartie à ces pouvoirs-là, c'est d'avoir un devoir de transparence, de redevabilité. Et tous ces devoirs-là culminant sur le principe démocratique, où là, bien, en dernière instance... bien, l'État, c'est qui qui en décide les orientations? Bien, c'est les citoyens et citoyennes. Et donc, avec les pouvoirs de l'État viennent des responsabilités de l'État, des responsabilités de transparence, de reddition de comptes et ultimement les responsabilités démocratiques.

Et l'impression que j'ai en lisant cet article-là, mais le projet de loi aussi de manière générale, c'est que, dans le cas du REM, on donne à la caisse toutes sortes de pouvoirs, toutes sortes de droits qui sont ceux de l'État, sans lui demander les mêmes responsabilités, sans lui demander les mêmes, oui, les mêmes devoirs en termes de reddition de comptes et de transparence.

Et, sur la question des tarifs, ça me semble tout à fait clair que, la Caisse de dépôt et placement n'étant pas soumise, nous le savons, à la loi sur l'accès à l'information, mais qu'il va y avoir... ça va être... il va y avoir quelque chose de très opaque. Ça va être très opaque, en fait, exactement combien ça coûte, le REM, puis quel est l'impact du REM, puis de son rendement qu'il exige sur les autres tarifs dans le réseau. Et, moi, cette opacité-là, elle m'inquiète. Puis je ne suis pas le seul, là. Il y a plusieurs intervenants qui ont mentionné que cette opacité-là était problématique parce qu'on donne à un promoteur privé certains pouvoirs publics sans lui demander de rendre des comptes comme le font habituellement les exploitants publics.

Notamment sur la question des tarifs, qui est celle qui nous occupe dans le cas de l'article 38, combien ça va coûter exactement, le REM, et quelle portion de ce coût-là s'en va en rendement? Et le fait que, dans l'exercice qu'on fait aujourd'hui, la partie gouvernementale n'ait pas toutes les informations, ça me semble déjà une indication du manque de transparence à venir dans les prochaines années autour du REM. Comment va-t-on être capable de connaître la part du coût qui est pour l'exploitation, la part du coût qui s'en va à la caisse en rendement puis la part qui va être redistribuée aux partenaires? Comment on sait tout ça, surtout, je le répète, là, ce n'est pas un détail, dans le contexte où la Caisse de dépôt et placement n'est pas soumise à la loi d'accès à l'information?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Gouin. Sur la question du député de Gouin, M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Bien, je comprends les préoccupations. Je veux rien que rappeler que la Caisse de dépôt, quand même, produit un rapport annuel. Elle est soumise à l'Assemblée nationale. On peut la convoquer n'importe quand, l'entendre, ce qui a été fait d'ailleurs à quelques reprises. Donc, la caisse, quand elle a... Donc, on lui a conféré des droits à 88.10 puis on dit : «[On] peut, avec l'autorité du gouvernement et aux conditions [qu'il] détermine [donc] conclure une entente avec la Caisse [là, pour] un projet ayant pour objet une nouvelle infrastructure de transport collectif.» Ça commençait de même. Puis, à la fin, ça dit :

«Un tel projet, qu'examine la caisse en toute indépendance conformément à sa loi constitutive, doit offrir un potentiel de rendement commercial pour ses déposants eu égard aux risques appréhendés. L'évaluation de ce potentiel et la comparaison avec les pratiques du marché pour des situations similaires devront être validées par un expert indépendant choisi par les parties à partir d'une liste préalablement dressée.

«La caisse a pleine autorité[...].

«La caisse peut fixer des tarifs...»

La caisse, après ça, lorsqu'elle conclut une entente en disant : O.K., j'ai bâti le REM, j'ai établi ma fourchette, on a dit tantôt entre 0,20 $ puis... coûts d'exploitation donc entre 0,19 $ puis 0,24 $, après ça s'ajoutent les intérêts, l'amortissement, le rendement, là, pour arriver à 0,69 $ et 0,72 $. Donc, on dit : Elle, elle va conclure une entente, et il va y avoir, donc, la tarification. Et l'ARTM va faire des rapports annuels de l'achalandage, le nombre d'usagers, le nombre de courses parcourues, le kilomètre, etc., d'où la provenance des sources parce qu'il y a une répartition à faire des coûts entre ses usagers.

• *(17 h 30)* •

Et elle se soumet aussi à un régime de performance. J'ai cru voir ça dans le document qu'on a. On dit en page 16 : «L'exploitation du REM.

«Cette entente doit notamment prévoir l'intégration tarifaire du REM afin d'assurer l'harmonie au réseau de transport en commun dans la région de Montréal ainsi que les conditions d'intégration du REM au reste du réseau[...]. Elle doit contenir des objectifs de performance et de qualité de service auxquels devra satisfaire le REM au même titre que tout autre organisme de transport en commun [dans] la région métropolitaine.»

Vous vous inquiétiez sur qui qui a préséance sur l'autre. À partir du moment qu'elle s'intègre au réseau, elle est soumise aux mêmes règles de performance et de prestation de services dans lesquelles l'autorité va avoir à faire rapport, bon, probablement de leur fixer des objectifs d'efficience, de ci, de ça. Mais elle est soumise, comme la Société de transport de Laval, le Réseau de transport de Longueuil, la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport métropolitain, aux mêmes objectifs. Donc, c'est elle qui contrôle les objectifs. Attends un peu... «...contenir des objectifs de performance [puis] de qualité de service auxquels [doit] satisfaire le REM...»

Puis là les chiffres. Elle, l'autorité, va déposer à la CMM son rapport. La CMM, elle, va rendre publiques, donc, ses activités au sein de tout ça, elle partage avec les maires, qui vont le repartager sur leur conseil municipal. Donc, il y aura un rapport annuel aussi produit. En général, on pourra consulter ces éléments-là. Une fois qu'on laisse l'Assemblée nationale puis qu'on sait que, dans le 0,72 $, qui est la balise supérieure, ça comprend aussi, donc, pour une partie, le coût d'exploitation, entre 0,19 $ et 0,24 $, qu'on dit, du 0,72 $ pour le coût d'exploitation, s'ajoutent après ça les intérêts, les

amortissements, etc., pour se rendre à 0,72 $. On sait après ça que... le nombre de... on dit l'achalandage ou le montant de base, les estimations sont basées sur 360 millions de kilomètres-passagers de la caisse. Ça fait qu'on sait aussi comment on est arrivés à établir la répartition du coût entre l'usager, le gouvernement et les municipalités. Bien, on a dit : Fois 0,72 $, ça fait 263 millions de dollars. Le 263 millions de dollars, en fonction des contributions de chacun, donc, le gouvernement dit : Moi, je vais mettre 133 millions de dollars. On a vu ça dans le coût de fonctionnement, là, 133. Il vient d'où, 133? Bien, on a dit : C'est 133 de 263, bien, ça donne 51 %. Ça donne donc le montant de 0,365 $ du gouvernement.

Une voix : ...

M. Lessard : Pardon? Sur le 0,72 $. Donc, il y en a déjà 0,365 $ qui vient du gouvernement. On a dit : Pour les municipalités, eux autres, c'est 0,145 $, donc, pour leur 15 %. Donc, bien, on a divisé toujours par le même montant, qui vient nous établir leur contribution de 23,5, donc, déjà versée, et ainsi de suite, là, pour le 0,21 % pour les usagers, donc, qui est évalué à 77 millions, divisé par 263, qui donne le montant de 0,21 $ de contribution sur le 0,72 $.

Une fois qu'on l'a dit puis que c'est vrai tout le temps, après ça, c'est des appréciations de volume. C'est pour ça qu'ils font des simulations, si ça monte à 400 millions... à 460 millions de kilomètres-passagers, dans les tableaux qui sont les suivants. Donc, c'est le mieux qu'ils peuvent donner à cette étape-ci sur des simulations, puisque c'est lors de la réalisation et la reddition de comptes que va faire l'ARTM, une fois qu'ils l'auront intégrée, qu'on saura combien de passagers ont pu passer puis quels ont été les efforts sur la performance.

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

M. Nadeau-Dubois : J'apprécie les explications, mais néanmoins le coeur de ma question reste entier, c'est-à-dire la part de ces coûts-là engendrés par la nécessité de rendement, ça, on ne le saura pas, dans le fond. Ça va être à l'intérieur de la...

M. Lessard : ...on ne le saura pas. Ça fait partie de leur montage.

M. Nadeau-Dubois : Ça va être des informations internes à la caisse.

M. Lessard : C'est ça, parce que ce n'est pas 8 % sur 6 milliards parce que tu ne sais pas tous les actifs qui produisent... Donc, c'est peut-être ça, là, sur quels actifs sont portés les 8 % de rendement sur un horizon, donc, de 30 à 60 ans. Donc, le 8 % est sur un très long horizon. Donc, on comprend que, quand ça va se construire puis que... à long terme, ça sera un rendement de 8 %, comme le rendement escompté à long terme de 3,7 % sur les fonds gouvernementaux, c'est sur un très long horizon. Pensons que les 20 premières années sont plus à l'avantage de... remboursement et de donner le rendement sur l'investissement de la caisse, puis après ça ce qui dépasse sera aux paliers de gouvernement sur les dividendes, puis après ça on partagera des dividendes sur une proportion de 51 %-49 % entre les deux paliers de gouvernement, à 24,5 % chacun.

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

M. Nadeau-Dubois : J'ai une question d'un autre ordre, en fait, parce qu'on pourrait échanger longtemps sur ça, mais je ne voudrais pas alourdir inutilement les travaux.

Tout le montage financier, y compris l'estimation sur les coûts du projet puis toute la mécanique autour de la tarification aussi, tout ça repose sur l'idée selon laquelle le fédéral investirait dans le projet. Je sais que je ne suis pas le premier à émettre cette doléance, mais néanmoins ma question est plus précise. Le fédéral n'ayant pas encore confirmé officiellement sa participation, s'il y avait une décision négative du fédéral, si le fédéral décidait de ne pas mettre d'argent, quel serait l'impact, selon vous, sur les tarifs du REM?

M. Lessard : Bien, ça pourrait remettre en question peut-être le projet lui-même, là, parce qu'à 1,2 milliard de dollars, pour l'instant, le scénario, il n'y en avait qu'un seul, c'était l'investissement des deux paliers de gouvernement, puis la question a été posée sur l'entente à signer entre le gouvernement puis la caisse, prévoit que, s'il n'y a pas de réalisation du projet, les sommes déboursées pour les acquisitions, donc, sont prises en charge par le gouvernement, mais on ramasse aussi l'actif, là.

Une fois qu'il y a eu un budget fédéral, ils ont indiqué qu'ils investissaient dans le transport collectif, qu'ils investissaient dans le REM, à titre indicatif, la région de Montréal, sauf que le montant n'était pas indiqué. Donc, depuis ce temps-là, il y a des négociations directement entre la caisse et le gouvernement fédéral. Ils ont nommé, je pense, trois experts pour analyser le plan d'affaires et, effectivement, ils sont en attente. Oui, on a vu quelques ministres à cet effet-là, ils se sont tous dit d'accord, mais, bon, ils n'ont pas encore précisé le montant. Mais, à tout le moins, le REM a fixé les attentes de la contribution, là, à la même contribution que le gouvernement du Québec, 1 280 000 000 $.

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

M. Nadeau-Dubois : Je termine par une question plus générale puis je vais la poser de manière très, très simple, comme ça vous pourrez me répondre par oui ou par non.

Si jamais la fréquentation du REM était moins importante que prévue ou si ça ne se passait pas comme les estimations le prévoient actuellement et que néanmoins le REM doit entrer dans ses objectifs de rendement, est-ce que vous craignez que cette situation-là crée une augmentation des tarifs, étant donné l'intégration tarifaire, sur l'ensemble du réseau à Montréal? Est-ce que c'est une possibilité que vous envisagez ou est-ce que c'est une lubie?

M. Lessard : Bien, c'est dur de répondre oui. Mettons, j'essaie non.

M. Nadeau-Dubois : Non. Donc, pour vous, c'est...

M. Lessard : Bien, il y a des achalandages déjà existants, les nouveaux services. Puis, de toute façon, tu as beau les monter, tes tarifs, ça ne veut pas dire que le monde va l'utiliser.

Ça, c'est l'autre affaire qu'on a un peu élaborée. Moi, je peux bien trouver ça le fun... C'est comme le salaire... Ça, c'est la même question que le salaire minimum. Jusqu'où vous êtes prêt à monter le salaire minimum? Alors, quelqu'un dit 15 $. Tant qu'à y être, 40 $? Bien, pourquoi pas, on ne dirait pas un beau chiffre? Tant qu'à lui donner de l'argent, 40 $. Bon, ça, une fois qu'on a établi que le salaire minimum, mettons, est fixé, bien là on est bien heureux. L'employeur, lui, il n'est pas obligé de les engager. Puis il dit : C'est le fun. Ah! je suis bien content. C'est vraiment ça, la base de salaire? Parfait. Je vais tout faire pour me passer de toi parce que je ne suis pas obligé de t'engager, comme l'usager n'est pas obligé de prendre le réseau parce qu'il n'existe pas, son auto existe toujours, puis il y a encore des taxis, puis il y a encore Communauto, puis il y a toutes sortes d'affaires.

Lui, il peut dire : Moi... C'est le fun. Vous avez monté ça à combien? Ah! bien, je suis bien content. Les municipalités disent : Nous autres, on ne peut pas en faire plus. Puis on a vu, là, contribution de l'usager, contribution du gouvernement, on est venu apporter un effet stabilisateur, là, à 0,365 $, mais on dit à la caisse : Bon, c'est soit que tu baisses ton rendement... de toute évidence, dans la base de tarification, quand l'élasticité arrive sur le tarif, tout ce que tu peux faire si le monde ne le prennent pas, c'est que tu ne peux plus le monter parce qu'il t'a envoyé le message que ça ne marchera pas. Donc, si tu avais escompté 8 % pour tes épargnants, tu as beau te mettre des balises puis te mettre quelques façons de fonctionner pour garder un rendement optimal à 8 %, bien, il se pourrait qu'il ne soit pas de 8 %. Il se pourrait que ça soit 6 %, mais on va le savoir dans 40 ans ou dans 50 ans parce que c'est des estimés de rendement.

• *(17 h 40)* •

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

M. Nadeau-Dubois : Merci pour le rappel des principes de l'offre et de la demande. C'est toujours plaisant de me faire rappeler mes cours de cégep, ça rafraîchit la mémoire. Mais donc, dans le fond, je comprends que vous faites confiance, dans le fond, aux mécanismes du marché, à la main invisible, dans le fond, du marché pour s'assurer que les tarifs n'augmentent pas trop dans la région de Montréal. C'est ce que je comprends.

M. Lessard : J'ai rien que manqué la fin de votre question.

M. Nadeau-Dubois : J'ai dit : Si je comprends bien votre réponse, vous faites confiance aux mécanismes du marché, à la loi de l'offre et de la demande, à la main invisible pour contrôler, dans le fond, une augmentation trop importante des tarifs dans la région de Montréal.

M. Lessard : Dans un marché libre où est-ce qu'on pourrait dire : Les forces du marché vont s'exercer, mais ça, c'est quand on ne parle que de tarification. Mais, plus que ça, on a des exigences envers la caisse puis on a des plafonnements aussi en disant : Regarde, on vient de mettre 133 millions, on vient de mettre 51 % de la tarification du 0,72 $, donc ça, c'est notre contribution, puis tu ne peux pas déroger à ça. Donc, il faudrait que tu joues à l'intérieur de certaines balises. Et c'est là que son élasticité va avoir une limite, et elle doit être intégrée au reste du réseau. Donc, est-ce que le fait qu'elle exige... puis là une tarification qui serait différente, on va lui rappeler.

Deuxièmement, si elle n'est pas intégrée dans le but d'éviter de cannibaliser un service en disant : Savez-vous, je ne les monte pas, les tarifs, je les baisse, je les baisse au point où est-ce qu'il n'y en a plus, ça ne coûte plus rien, là, il dit : Attends un peu. Là, l'autre, il dit : Moi, je vais toujours prendre le REM, je ne prendrai plus les autobus, je ne prendrai plus le métro, je ne prendrai plus rien. Je vais faire le maximum de REM à zéro. Donc, il y a comme un équilibre aussi. Si c'était à ce point populaire, là, puis ça fonctionne à la mort, là, puis qu'on dépasse tous les objectifs de la Terre... Donc, c'est ce qu'on ne veut pas, donc, que ça soit à ce point. Donc, ce n'est pas que les forces vives du marché, c'est de bâtir des balises, des équilibres, et s'assurer que ça soit et vendable et achetable.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, M. le député de Deux-Montagnes désire prendre la parole. M. le député de Gouin, je peux revenir à vous après.

M. Nadeau-Dubois : Ça va, merci.

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

M. Charette : Merci, M. le Président. Je comprends bien la finalité de l'article 38, finalité que l'on ne remet pas en question de notre côté.

Simple question. À travers les consultations, j'avais eu l'occasion à quelques reprises de questionner les gens sur la tarification, à savoir, si un usager embarquait à Laval pour se rendre à Deux-Montagnes plutôt que d'aller sur le côté de Montréal, actuellement, la tarification, elle est extrêmement pénalisante pour cet usager-là, en ce sens qu'il paie pour aller en bout de ligne alors qu'il n'a à faire que deux arrêts.

Dans la finalité du projet, je regarde, là, à travers l'article, le deuxième, le troisième alinéa, en quelque sorte, est-ce l'ARTM ou la Caisse de dépôt vous a parlé de leurs intentions sur la détermination de la grille tarifaire? Est-ce qu'on voudra réellement encourager le transport collectif, un transport qui n'est pas à sens unique vers Montréal, mais également vers les extrémités du réseau? Est-ce que vous avez des indications à ce niveau-là ou, sinon, est-ce que, comme ministre, vous avez la possibilité d'indiquer une préférence et de démontrer l'importance de favoriser réellement le plein usage du réseau en question?

M. Lessard : Bien, c'est la question à laquelle doit répondre l'ARTM dans sa politique d'intégration des tarifs basée sur le kilomètre-passager, éviter ces inconvénients-là. Ça ne peut pas être unidirectionnel puis favoriser un seul réseau ou, à tout le moins, une seule direction. Alors donc, les changements de titres tarifaires... Donc, c'est pour ça qu'ils sont allés sur un mode de calcul différent.

Et deuxièmement, bien, ils doivent résoudre ces éléments-là. Donc, Paul Côté et son équipe, actuellement, avaient le mandat, donc, jusqu'au 1er juin, d'intégrer les titres et les droits, calculer quelle sera la répartition et la contribution en tenant compte de la provenance de ceux qui sont déjà là et éviter ces écueils-là.

M. Charette : Peut-être une question de précision, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Oui.

M. Charette : Votre collègue aux Ressources naturelles a utilisé, il y a quelques mois, une expression que je ne connaissais pas, celle du décret de préoccupation. Est-ce que le ministre des Transports peut exprimer un décret de préoccupation pour s'assurer justement que le réseau soit bien utilisé, et ce, dans les deux directions et non pas une seule vers Montréal? Est-ce que vous avez justement la possibilité d'orienter le débat dans cette direction-là?

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

M. Lessard : Mettons que, si on parle du décret de préoccupation qu'a évoqué mon collègue des Ressources naturelles, c'est parce que la loi lui permettait de le faire et de décréter une préoccupation. Le ministre a toujours le pouvoir, en tout cas, de voir. Même à défaut d'entente, c'est quelque chose qu'on tiendra compte. On me glisse ici que «le ministre peut, s'il a des motifs raisonnables de croire que l'intérêt public l'exige notamment pour assurer la mobilité des personnes, donner des directives sur les objectifs et les orientations que l'autorité doit poursuivre.

«Ces directives sont approuvées par le gouvernement et entrent en vigueur le jour de leur approbation. Une fois approuvées, elles lient l'autorité qui est tenue de s'y conformer», etc. Donc, c'est peut-être ça, le principe de préoccupation, là, pour lequel on peut émettre des directives pour tenir compte de ces éléments-là.

M. Charette : Donc, vous avez une certaine latitude, latitude que vous comptez utiliser dans le cas présent?

M. Lessard : Avec précaution. Un principe de préoccupation, mais avec précaution parce qu'il faut éviter d'interférer inutilement. Quand ils font l'exercice, ils font des arbitrages puis des batailles entre eux autres. Déjà, la ville de Laval et la ville de Longueuil ont dit : Écoutez, là, dans la répartition au kilomètre-passager, ça se peut que ça change, ma contribution. Ça se peut parce que, si on retourne sur la base des kilomètres-passagers puis qu'on commence à compter qui prend, donc, la personne, donc, sur la base de l'utilisateur-payeur, oui, ça se peut que ça change ta contribution. Puis peut-être qu'avant, bien, c'est quelqu'un qui contribuait à faire en sorte que ça te coûtait moins cher aussi sur une ancienne base de partage qui n'était pas celle du kilomètre-passager. Donc, des fois, on mutualise les dépenses puis on privatise les profits.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Deux-Montagnes. Ça va? Alors, article 38, alinéa un, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : J'irais plus d'ordre général comme mes collègues aussi. Je ne sais pas si ça vous convient, là.

Le Président (M. Iracà) : ...là, on est dans l'article 38.

M. Therrien : O.K. bien, si ça ne vous dérange pas...

Le Président (M. Iracà) : Alors, allez.

M. Therrien : Parce qu'on était dans ce sens-là, là, sur la tarification. On a choisi de faire un montage financier avec le financement des personnes-kilomètres, et puis je voulais savoir : Est-ce qu'à Vancouver c'est comme ça que ça fonctionne? Le réseau est financé par personne-kilomètre ou c'est un tracé, puis il dit : Le gouvernement ou une entité, là...

M. Lessard : ...la taxe de base générale, la taxe foncière générale.

M. Therrien : O.K. Ce n'est pas sur les personnes.

M. Lessard : Ce n'est pas sur des rayons, c'est une taxe générale à l'ensemble de la population, c'est ce qu'on m'a indiqué. Mais, comme je vais y aller prochainement, je pourrai vous en parler en revenant et toute l'appréciation qu'ils ont ou pas de ça, aussi.

M. Therrien : O.K. C'est un beau métier, ministre, hein? Non, je le sais que vous travaillez fort, M. le ministre.

Écoutez, l'avantage que ça a, c'est qu'on sait ce que ça va nous coûter, règle générale, de cette façon-là. Là, le problème qu'on a dans le cas du REM avec un financement personne-kilomètre, c'est qu'on ne sait pas tous comment ça va nous coûter parce que ça dépend de l'achalandage. Là, bon, on apprend des choses, là. Vous parlez de 360 millions de personnes-kilomètres, ce qui est envisagé... Ah! oui, en passant, demain, le gouvernement fédéral va dire que le REM est financé. Ça va être annoncé demain.

M. Lessard : Ah! c'est ça, c'est ça qu'il me montrait sur, bon, le droit des...

• *(17 h 50)* •

M. Therrien : Oui, oui, c'est ça. Vous auriez dû me le dire, ça fait longtemps que je sais ça, moi. Les souverainistes, on sait tout d'avance parce qu'on pose des questions aux bonnes personnes. Moi, je savais ça, ça fait longtemps. C'est pour ça que je n'en parlais plus.

M. Lessard : Saviez-vous que c'était demain?

M. Therrien : Oui. C'est pour ça que je ne vous en parlais plus.

M. Lessard : C'est pour ça que vous avez arrêté d'être inquiet là-dessus?

M. Therrien : Bien oui. J'en ai-tu parlé? Non. Je savais parce que j'ai...

M. Lessard : Non, mais c'est un autre souverainiste qui m'en parlait, là. Il était inquiet, lui, que le fédéral n'en mette pas.

M. Therrien : Oui, mais moi, je suis un souverainiste informé. Malgré que lui aussi est informé, mais, bon, c'est parce qu'on n'a pas les mêmes sources d'information. Mais c'est un souverainiste, il a déjà un bon bout de fait. On voit qu'intellectuellement c'est un gars brillant.

Le Président (M. Iracà) : Article 38, s'il vous plaît. Questions? Commentaires?

M. Lessard : Ça, c'est n'importe quoi.

Le Président (M. Iracà) : Article 38, s'il vous plaît!

M. Therrien : On peut bien se taquiner un peu, là, bon, tu sais. Il a des raisons d'être fédéraliste quand il dit : J'aime le Canada, tu sais. Bon, il aime le Canada... En tout cas, peu importe.

Le Président (M. Iracà) : Article 38.

M. Therrien : Alors, le «flag» sur le «hood», hein, comme dirait Jean Chrétien. Alors donc, regarde, on va parler d'autre chose.

Le Président (M. Iracà) : Alinéa un, général.

M. Therrien : Oui, c'est ça. Non, mais l'avantage que ça a, en tout cas, une situation comme eux, mais je ne dis pas de faire ça comme ça, mais, nous, c'est la difficulté qu'on a... Vous avez parlé de 360 millions de personnes-kilomètres, vous avez mentionné ça tantôt, et la Caisse de dépôt, quand ils sont venus nous visiter, ils parlaient plus de 200 millions de personnes-kilomètres. Moi, je vous dirais, selon ce que j'ai entendu, je ne suis pas dans le secret des dieux, mais je pense que vous êtes plus dedans que lui, moi, je pense, mais je peux me tromper, je ne suis pas dans le secret des dieux, mais ce que j'ai entendu entre les branches, ça ressemblait plus à ce que vous proposiez. Mais je pense que vous comprenez très bien ce que je veux dire, c'est qu'à quelque part c'est important de le savoir parce que c'est financé à la personne-kilomètre. C'est ça qui est problématique dans cette histoire-là.

M. Lessard : C'est problématique, bien, c'est peut-être juste aussi parce que... peut-être qu'au B.C. ils ont peut-être eu bien du jasage sur le fait que c'était imposé sur la taxe foncière de base en disant : Oui, sais-tu, moi, je suis à 44 kilomètres du réseau, je demeure à Victoria, sur une île. Savez-vous, d'après moi, il ne se rend même pas. Peut-être qu'ils ont eu toutes sortes de discussions sur l'imposition générale.

Sur la base du passager-kilomètre, l'utilisateur... le monde comprennent ça pas mal au Québec, à savoir... Écoute, au Lac-Saint-Jean, là, d'après moi, ils vont financer des affaires du Lac-Saint-Jean. Mais, s'il va à Montréal puis il prend le REM, d'après moi, il va accepter d'être tarifé au kilomètre qu'il aura fait, va dire : Sais-tu, cette gang-là, ils ne sont quand même pas si pires. On voit bien que le gouvernement donne 50 % du 0,72 $. Si c'est ce montant-là, mais que moi, comme usager, quand je vais y aller, je vais en payer seulement 0,21 $. J'ai fait tant de kilomètres, c'est ça qu'ils m'ont facturé, c'est ça que j'ai payé. Ça a beaucoup d'allure, ça aussi, quand on connaît déjà la répartition du 0,72 $. Ça permet d'établir un tarif social entre l'usager, la municipalité qui lui fait... La municipalité, elle, sur le général, elle le fait quand même porter à la taxation foncière, mais le gouvernement en prend la moitié.

M. Therrien : Mais je ne vous dis pas que c'est une mauvaise idée, ce n'est pas ça que je dis pantoute, puis vous le justifiez bien, sauf qu'un des problèmes qu'on a — on a des avantages puis des problèmes — c'est qu'on ne sait pas ce que ça va coûter à l'État en tant que financement parce que, là, comprenez bien que moi, j'ai fait un calcul bien, bien simple, là, ça ne prend pas un universitaire pour faire ça, mais c'est juste que j'ai regardé 360 millions...

M. Lessard : C'est 366...

M. Therrien : O.K., mais on va y aller 360...

M. Lessard : Non, mais... oui, le chiffre qui a été donné.

M. Therrien : Oui, oui, O.K., mettons qu'on y va avec 360 parce que je l'ai calculé avec 360, là. On se dit, exemple, que la Caisse de dépôt veut se garantir un 8 % de rendement sur un investissement de 2,6 milliards. Ça lui donne 210 millions par année de profit qui irait dans ses poches. Est-ce que c'est mauvais? Ce n'est pas ce que je vous dis, je fais rien que vous dire que, s'il veut garantir son 8 %, ça ressemble à ça.

M. Lessard : Pourquoi... Vous le calculez, le 8 %, sur tout l'actif?

M. Therrien : Oui, 2,6 milliards.

M. Lessard : Ah! sur le 2...

M. Therrien : Sur son investissement initial en équité.

M. Lessard : ...sur son investissement à lui, son rendement à lui, sa portion.

M. Therrien : C'est ça. Oui, voilà. Ce qui correspond à 8 % de son équité ou à 4 %...

M. Lessard : ...de recettes. On ne dit pas que c'est un bénéfice net ou un bénéfice...

M. Therrien : Moi, je vous dirais, c'est le profit qu'il se met dans ses poches.

M. Lessard : Un profit, donc ça veut dire que c'est après impôt ou après paiement des autres charges.

M. Therrien : Non, bien moi, je ne dirais pas après impôt, je dirais que c'est le 8 %... il vise 8 % de profit, c'est sûr qu'il va... Est-ce que, quand il nous a dit 8 % de profit, c'était après impôt? Je ne penserais pas. Je ne penserais pas. Je ne penserais pas.

M. Lessard : Probablement que non.

M. Therrien : Bon, c'est ça, tu sais, on y va comme ça. Bon, mais là je regarde ça puis je m'aperçois que, par personne-kilomètre, ça monte à 0,58 $. C'est énorme, 0,58 $. Quand votre sous-ministre mentionnait tantôt de 0,19 $ à 0,24 $... puis c'est vous qui le disiez : 0,24 $, coût d'exploitation. Parfait, moi, je trouve ça intéressant. Je me suis dit : Bien, c'est un montant qu'on a. Par contre, il y a intérêt, rendement, amortissement, tout le kit. L'amortissement doit être quand même assez faible. En pourcentage, je vous parle, là, tu sais, en pourcentage.

M. Lessard : Je ne suis pas un spécialiste, mais...

M. Therrien : Bien, tu sais, ça dure au moins 100 ans, là, on s'entend, là. Bien, je ne le sais pas...

M. Lessard : Un comptable peut peut-être vous répondre, là. Si vous voulez avoir des réponses à chaque... peut-être il peut vous en parler, là.

M. Therrien : Non. C'est comme vous... bien oui, mais... oui, si vous voulez. Mais, quand vous parlez d'amortissement sur un projet comme ça, ça ne doit être quand même pas très élevé parce que — là, je parle à l'avantage de la caisse — ça dure longtemps, là, tu sais. Allez-y, si vous voulez, là.

Le Président (M. Iracà) : M. le sous-ministre, la parole est à vous.

M. Unterberg (Jérôme) : Bien, c'est juste le mot «faible», je veux dire, peut-être en pourcentage dans le 0,72 $... On pourrait obtenir l'info parce qu'en effet c'est l'immobilisation issue du 6 milliards qui est amortie sur une durée de vie utile que, là, je ne connais pas, mais c'est vrai qu'il y a un contrat, tu sais, de très longtemps, mais est-ce que ce contrat-là... Tu sais, le chemin de fer puis les... Tu sais, par exemple, les wagons, ça ne doit pas être 100 ans parce que la track, elle, elle est bonne pour 100 ans, alors que la gare, c'est sûr que... Je ne sais pas, moi, combien de temps ils ont calculé. Ça dépend comment ils vont en construire. Il y a des choses qu'on peut construire que c'est bon pour 20 ans.

M. Lessard : En tout cas, pour les trains, on est en train de remplacer les MR-63, pour 1963, de la ligne de métro souterraine. Ils ont toffé au moins tout ce temps-là.

M. Unterberg (Jérôme) : 50 ans.

M. Lessard : Les MR-73...

M. Therrien : Non, c'est ça que je vous dis, ça ne doit pas être très...

M. Lessard : ...c'est l'amortissement, mettons...

M. Therrien : Bien, c'est ça. Bien, c'est ce que je...

M. Lessard : ...à la voie ferrée...

M. Therrien : Bon, c'est ça, ça fait que, tu sais, je veux dire, à quelque part, ce montant-là... non, mais c'est à l'avantage du REM. Je vous dis : Regardez, ce montant-là d'amortissement, ça ne doit pas être très élevé. Sauf qu'il reste que le profit à 0,58 $ du passager-kilomètre, c'est beaucoup, beaucoup, beaucoup d'argent, tu sais, parce que, là, moi, ce que je regarde, c'est que le... Admettons que le passager qui va embarquer dans le REM va payer... on parle de 0,20 $, 0,25 $ du kilomètre, là, ce n'est pas encore fait, là, mais, tu sais, on peut-u dire qu'à peu près, là...

Une voix : ...0,21 $ dans le 0,72 $.

M. Therrien : Je m'excuse. O.K. Ah! il l'a dit. Bien, moi, je pensais que c'était... O.K. 0,21 $.

M. Lessard : ...0,72 $, j'ai dit 0,21 $ pour l'usager...

M. Therrien : C'est ça.

M. Lessard : ...0,145 $ pour la municipalité puis 0,365 $ pour le gouvernement. 0,365 $ le gouvernement...

M. Therrien : Oui, O.K. 0,21 $, usager.

M. Lessard : Oui, 0,21 $ pour l'usager, 0,145 $ pour la municipalité puis 0,365 $ pour le gouvernement.

M. Therrien : 0,365 $ pour le gouvernement.

M. Lessard : Ce qui fait 0,72 $. Et, à 366 millions de passagers, ça fait 263 millions de dollars.

M. Therrien : O.K. La part de la municipalité... Aidez-moi, là. Vous m'avez aidé, hein, d'ailleurs, je vous en remercie, là, il y avait des chiffres que je n'avais comme pas saisis, puis vous m'avez aidé à les trouver, là. Tu sais, à la page 29, il y avait un 23,5 millions à une municipalité, là, puis vous m'avez dit que c'était 15 %.

M. Lessard : Oui. C'est 15 % de... oui, c'est ça.

M. Therrien : C'est ça. Ça, je ne le savais pas, puis vous me l'avez bien indiqué, mais il y a un petit «1» à côté, qui dit : «Excluant les contributions municipales...»

M. Lessard : Mais ils mettaient déjà 30 millions dans le réseau, eux autres, là.

M. Therrien : Déjà dans le réseau, vous dites. Dans l'ARTM?

M. Lessard : Dans l'AMT. Oui, la défunte AMT.

M. Therrien : O.K. Ça veut dire qu'ils mettent 30 millions pour l'ensemble du réseau de l'ARTM.

M. Lessard : Et donc, c'est ça, avant de commencer, quand on avait toutes les contributions de tout le monde, ils mettaient déjà 30 millions pour l'AMT, qui, lui, gérait le train de Deux-Montagnes, etc., là.

M. Therrien : O.K. On avance, là. Dans le 0,14 $, là, la municipalité, ça, c'est le 23 millions qui nous permet d'avoir...

M. Lessard : Plus le 30, oui.

M. Therrien : Plus le 30, c'est ça.

M. Lessard : ...divisé par trois : 263 millions. 0,72 $, là, ça donne...

M. Therrien : O.K. Sauf que le 30 millions qui est mis dans le REM n'est plus disponible pour le reste du réseau.

M. Lessard : Bien oui, c'est ça, il servait déjà à la fonction REM, qui est la ligne de Deux-Montagnes, le 30 millions.

M. Therrien : O.K. Donc, ça veut dire que ça allait déjà dans ce qui existait avant et qui sera remplacé par le REM, c'est ce que vous me dites?

M. Lessard : Oui, c'est ça. Quand ils ont fait l'ARTM, tu avais l'AMT qui allait se refusionner et les trois autres, bon, qui allaient disparaître aussi, mais le train ne disparaissait pas.

M. Therrien : Je comprends. Je comprends.

Le Président (M. Iracà) : Désolé, mais, compte tenu de l'heure, je vais suspendre les travaux. Merci beaucoup. On revient ici à 19 h 30, Mme la secrétaire? 19 h 30.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 19 h 33)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, ça me fait plaisir de vous revoir, en cette magnifique soirée, jusqu'à 22 h 30. Alors, 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, nous en étions à l'étude de l'article 38 du projet de loi. M. le ministre, vous l'aviez lu, vous l'aviez expliqué. Nous sommes présentement dans les études à l'article 38, alinéa un. Questions, commentaires... ou dans son ensemble?

M. Therrien : ...je pense que c'est par rapport à la municipalité, vous aviez fait état, là, de la description du montant, là, puis qui était, entre autres, destiné à la ville, le 0,145 $ pour les municipalités. Je parlais de ça, à savoir où ce qu'on en était rendus, je suis désolé.

M. Lessard : Je ne me souviens plus pourquoi qu'on en parlait. Je pense qu'on n'a pas parlé, en tout cas, des... on n'a pas parlé du deuxième alinéa ni du troisième. On n'a parlé rien que...

M. Therrien : Bien, tu sais, à s'expliquer comme on le fait depuis, là... je pense que ça va aller vite après, là. Juste par rapport aux villes, aux municipalités, est-ce que c'est les municipalités qui vont accueillir le REM seulement qui vont payer ce montant-là ou ça va être recueilli dans l'ensemble des municipalités de l'ARTM?

M. Lessard : C'est la contribution des usagers. Donc, c'est la communauté métropolitaine, ceux qui font partie, dans le fond, de la communauté...

M. Therrien : O.K. C'est toutes les municipalités.

M. Lessard : ...qui fournissent à l'ARTM. Puis, comme ça va être facturé, le REM, au kilomètre-passager en fonction de ceux... de la provenance, donc il y a la répartition, après ça, par municipalité.

Une voix : ...

M. Lessard : Oui, c'est ça. Donc, la contribution à l'ARTM était de 30 millions sur l'ensemble des services.

M. Therrien : Donc...

M. Lessard : Bien oui, à l'ARTM.

M. Therrien : Oui, c'est ça, c'est ça.

M. Lessard : À l'ARTM parce que l'AMT est finie.

M. Therrien : Oui, c'est ça. Toutes les municipalités, dites-moi si je me trompe, là, toutes les municipalités vont verser...

M. Lessard : Concernées par la ville centre, oui.

M. Therrien : O.K. Pas seulement les municipalités qui offrent leur territoire pour le REM.

M. Lessard : Sur la contribution.

M. Therrien : Eux autres, ils vont contribuer à travers des redevances qui seront fixées à partir de permis qui seront émis à 1,5 kilomètre autour des stations.

M. Lessard : Oui, ça, quand on veut circonscrire la redevance, c'est vraiment ce qui se construit alentour de...

M. Therrien : Oui, 1,5. O.K. O.K. Bien, c'était ça, on en était rendus là. Moi, je ne sais pas... Moi, ça m'irait pour l'instant.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Sanguinet. Article 38, alinéa un...

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Oui, oui, c'est ça, alinéa un. Je sais que le député de Gouin avait posé beaucoup de questions à l'alinéa un. Je ne sais pas si on avait fait le tour. Si oui, je vais descendre, paragraphe 1° de l'alinéa un, et ensuite, s'il n'y a pas d'intervention au paragraphe 1°, je vais demander le paragraphe 2°. Questions, commentaires, interventions?

M. Therrien : O.K., juste m'assurer, M. le Président...

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

M. Therrien : Juste revenir sur le paragraphe 1° : «Une rémunération déterminée notamment en fonction du nombre d'usagers transportés et de la distance parcourue — c'est ce qu'on a dit, passagers-kilomètres...

Une voix : ...

M. Therrien : ...c'est ça — ou, autrement, le partage de recettes tarifaires.» Ça veut dire que les recettes tarifaires vont tout simplement... J'imagine que... Ça veut dire que c'est...

M. Lessard : Qui pourrait être une autre méthode. Mais, jusque-là, on peut dire qu'ils ont indiqué que ça allait être au kilomètre-passager, mais on m'indique, on me glisse que, s'ils décidaient ou autrement... le partage de recettes tarifaires.

M. Therrien : O.K. Ça veut-u dire que, là, il y a... Mettons 0,70 $. On roule avec le 0,70 $ depuis le début, mais c'est plus rond. 0,70 $. Ça veut dire qu'il y en a une partie, c'est le partage des recettes tarifaires qui sera...

M. Lessard : Ou kilomètre-passager? Peut-être on peut avoir une explication, là.

M. Therrien : Oui, ça serait peut-être bien, là. Ça ne doit pas être bien, bien compliqué. C'est juste que j'aurais besoin de précisions un peu, là.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, on m'indique que Me Bacon pourra prendre la parole. Alors, vous connaissez la procédure, maître?

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, bonjour. Nathalie Bacon, Direction des affaires juridiques, ministère du Transport.

Alors, M. le Président, le libellé au paragraphe 1° de l'article 38 vise à donner une alternative. Donc, l'objectif est de viser le kilomètre-passager, mais, si, dans l'évolution temporelle, il y a une autre méthode qui serait nécessaire, bien, le libellé «ou, autrement, le partage de recettes» servirait à indiquer un autre paramètre dans l'entente avec l'ARTM et la caisse.

Le Président (M. Iracà) : C'est bien?

M. Therrien : Donc, ça serait autre façon que passager-kilomètre qui pourrait... Vous ouvrez une porte à quelque chose d'autre, c'est ce que je comprends, dans le financement.

Mme Bacon (Nathalie) : Exactement. Par contre, ça s'interprète à la lumière du premier alinéa, qui prévoit que tout ce qui est prévu dans l'entente entre l'ARTM et la caisse doit respecter les paramètres de l'entente de 88.10 et ne pas les rendre plus onéreuses. Alors, je vous réfère au premier alinéa.

M. Therrien : O.K., je comprends, O.K. Est-ce que vous avez une idée d'autres façons de financer? Vous dites une rémunération déterminée autrement que... Quand vous me dites ça, autrement que personne-kilomètre, est-ce qu'il y a quelque chose qui vous vient? Bien, je vais peut-être m'adresser au ministre, là.

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

M. Lessard : Avant, ils finançaient la contribution à l'AMT. Je pense qu'ils disaient : La règle de base, c'était par la richesse foncière uniformisée ou autrement. Donc, il y en a qui incombent de plusieurs, soit du nombre d'utilisateurs, de la richesse foncière, où ils déterminaient donc la contribution au financement du transport collectif sur Montréal, parce que, souvent, je signe des autorisations de faire... Ils se sont entendus sur que ce n'est pas la richesse foncière uniformisée, mais une autre forme de calcul qui introduit donc la notion de l'usager, la fréquence, etc. D'ailleurs, dans le projet de loi de l'ARTM, je pense qu'il y a comme statu quo la première année et une évolution par la suite, autant qu'on introduit donc des tarifs sans discrimination pour ceux qui sont étudiants, peu importe l'âge. Donc, il y a différentes...
• *(19 h 40)* •

M. Therrien : Puis une question, ça a rapport à ça un peu, là, mais l'IDU mentionnait... parce que vous avez dit que le train de Vancouver se finançait pas mal avec la captation fiscale. Vous m'avez dit ça, il me semble.

M. Lessard : La taxe foncière générale, c'est ce que j'ai entendu.

M. Therrien : O.K. De toute façon, on ne fera pas le débat là-dessus ici, là. C'est juste avoir une idée. Mais l'IDU mentionnait, disait : La captation fiscale ou la captation par plus-value, ici, ce n'est pas comme à Vancouver, là. Tu sais, le territoire coûte moins cher, la valeur foncière est moins élevée, ça fait que c'est plus difficile de financer. Ça serait une raison pourquoi on ne finance que partiellement le REM comparativement à là-bas qu'on financerait à peu près totalement, selon ce que vous me dites?

M. Lessard : Bien, je pense qu'il faisait référence plus à Toronto, là, c'est-à-dire, le long d'un parcours, est-ce que les valeurs des propriétés... etc. Peut-être qu'à Vancouver il y en a beaucoup, mais ils ne sont pas nombreux. À Vancouver, la population, c'est 3 millions maximum.

Donc, en Colombie-Britannique, donc, il y en a plusieurs qui sont un peu loin du sujet. Ici, on est 8 millions, mais, en Ontario, ils sont plus nombreux, donc 14 millions, donc ce qui fait que, le long du parcours... parce qu'ils ont fait de l'aéroport au centre-ville dans un mode de financement. Est-ce qu'ils ont utilisé la captation? On dit qu'en Ontario ils ont utilisé la captation. Ils ont-u utilisé la captation pour le mode de financement spécifique de ça? Je n'ai pas fait l'évaluation.

M. Therrien : O.K. Mais, pour le... Parce qu'ils ont soulevé cette critique-là, critique constructive s'il en est une. Ils disaient que le fait que la valeur foncière des terrains à Montréal était moins élevée, ils disaient que ça créait un certain inconfort quand venait le temps de payer le 600 millions parce qu'ils ne savaient pas, à l'époque, que c'était 600 millions. On l'a su récemment. Ils ont dû le savoir en même temps que nous autres, là.

Alors, vous êtes quand même à l'aise pour dire : À partir de la richesse foncière du territoire montréalais, 600 millions sur 15 ans, pardon, sur 50 ans, à quelque part, c'est quand même assez raisonnable, compte tenu de la limite que, tu sais, ça pourrait nous imposer.

M. Lessard : Ce qu'ils avaient indiqué, c'est que, bon, c'est assez récent que le centre-ville va mieux. On a eu des taux de vacance assez importants sur les immeubles à bureaux et pas de développement d'immeubles à bureaux nouveaux. Puis, dans le temps, ils étaient préoccupés par le fait que s'il se construit des nouveaux immeubles à bureaux au centre-ville, ça peut faire du déplacement plutôt que de la création de nouvelles unités occupées par des nouveaux résidents.

Mais évidemment on a vu arriver les CGI, toutes les... Tous ceux qui se sont lancés dans le film puis l'animation se sont lancés au centre-ville de Montréal, en général. Donc, c'était du monde qui arrivait d'en dehors, donc ça a créé une opportunité de remplir non seulement ceux qui étaient existants, mais d'en développer d'autres. Donc, il dit : Quand même, c'est relativement jeune, tu sais, le fait d'avoir construit de nouvelles tours, puis tout le développement de Griffintown, puis tout ça. Il dit : Faites attention sur le fait de ne pas pénaliser ceux qui sont tout près des stations, qui ont bénéficié du fait qu'il y ait des services, mais faites attention de ne pas étouffer le promoteur. Donc, ils choisissaient plutôt de l'envoyer à la propriété plutôt qu'au promoteur, l'envoyer en plus-value.

Donc, on a dit... Non, mais il dit : Vous avez fait votre lit, on comprend, ça ne sera pas la captation foncière, c'est la redevance de développement. Puis là, bien, il nous a prémunis, le fait de ne pas avoir trop de... parce que les redevances sont générales. Puis il disait : Là, on a une redevance pour le REM, on aimerait mieux que ce soit une seule redevance puis pas d'autres redevances pour d'autres affaires...

M. Therrien : Oui, oui, c'est ça. Oui, je me rappelle.

M. Lessard : ...pour ne pas qu'on additionne. Donc, on introduira des mécanismes pour faire en sorte, là, que, lorsqu'un champ est occupé par une redevance, il ne peut pas être additionné à d'autres.

M. Therrien : Mais ça, pensez-vous que ça pose problème? Est-ce qu'il y d'autres exemples où est-ce qu'on demande des redevances sur un territoire donné?

M. Lessard : Une fois qu'on ouvre les... Je me souviens, tu sais, on a mis la taxe d'effort de guerre puis on ne l'a jamais enlevée. Donc, il dit : À partir du moment où que tu ouvres un champ fiscal, faites attention, ils pourraient l'utiliser. Donc, évitez de superposer les redevances. Puis c'est ce qu'on va... On a bien entendu ça. Ce n'est pas l'intention derrière tout ça.

M. Therrien : O.K. Donc, ça, vous, d'après vous, ça ne posera pas problème parce que vous allez baliser, d'une certaine façon, l'utilisation, on pourrait dire, de...

M. Lessard : De ne pas permettre de superposer les redevances dans...

M. Therrien : Oui, c'est ça, là.

M. Lessard : Parce que, là, on est à 1,5, 1 kilomètre. Donc, je vais déposer même un amendement pour être 1 kilomètre plus que 1,5, mais...

M. Therrien : ...vous avez l'air à hésiter entre 1 puis 1,5. Est-ce que c'est...

M. Lessard : Bien, dans le projet de loi, je n'ai pas hésité, c'était 1,5.

M. Therrien : C'est ça, oui.

M. Lessard : Sauf que la ville de Montréal dit : Peut-être bien 0,5, puis l'autre dit : Bien, c'est peut-être 1,5. Ça fait qu'on est assez confortables sur le fait que si on est dans un environnement de 1, jusqu'à 1, donc, en comprenant qu'il y aura... dans l'application du règlement, plus que tu es loin, peut-être que moins que la redevance est élevée, là. Il y aura au moins la possibilité de le faire.

Donc, quand arrivera... J'ai bien entendu l'argument, puis on essaiera de limiter l'impact.

M. Therrien : C'est bon, O.K., parce qu'il y a le phénomène trou de beigne, qu'ils disaient, là, que, si, mettons, les redevances sont élevées, ça se peut que les gens n'aient pas résisté.

M. Lessard : ...

M. Therrien : Oui.

M. Lessard : Bien, c'est ça, les zones de développement intensif ne vont pas se faire où est-ce que vous pensez parce qu'ils vont aller à l'autre bout.

M. Therrien : Oui, je comprends. Ça, ça ne vous inquiète pas? Il y a-tu des éléments d'information qui sont venus à vos oreilles, des gens, des urbanistes qui vous ont dit : Oui, peut-être que ça pourrait arriver ou vous pensez que ça ne devrait pas nécessairement être problématique? Tu sais, je veux dire, à partir de ce que vous avez entendu, est-ce que vous...

M. Lessard : On sait que ça va créer... On n'a rien qu'à penser au métro Montmorency à Laval. Une fois qu'ils ont eu traversé la rivière puis ils l'ont installé là, c'était un désert, là.

M. Therrien : Oui, je sais. Non, non, là, ce n'est pas un trou de beigne pantoute, là.

M. Lessard : Là, il faut y retourner pour voir, mais ils ont bien compris que du transport collectif... ils ont favorisé puis ils ont fait un plan d'aménagement en conséquence aussi.

M. Therrien : C'est ça.

M. Lessard : Ça fait que ce n'est pas n'importe quelle autorisation qu'on va... Donc, ils ont favorisé la densification et nécessairement l'élévation, ce qui fait qu'aujourd'hui quand tu y vas il n'y a plus de place. Il y a un terrain, qui doit être, sous réserve, là, mais... Ils ont même construit le petit Centre Bell, collège privé, collège Montmorency, il y a l'Université du Québec à...

M. Therrien : ...enseigné à Montmorency. C'est fou, là, comment ça s'est développé, là! Vous avez raison là-dessus, c'est un exemple de trou de beigne qui n'en est pas un, là.

M. Lessard : Exactement.

M. Therrien : C'est un «munchkin», ça, là, là.

M. Lessard : Donc, ça n'a pas créé l'effet, mais, en même temps, il faut voir, comme planificateurs urbain que sont les municipalités, d'avoir des politiques...

M. Therrien : O.K. Mais vous avez ça en tête pareil, là.

M. Lessard : Oui.

M. Therrien : Tu sais, vous allez faire en sorte que ça n'arrive pas, là. Vous êtes... O.K., ça va, moi. Je m'excuse, je vous ai un peu ralenti. C'est parce que j'avais comme...

Le Président (M. Iracà) : Il n'y a aucun problème. Alors, écoutez, on est toujours à l'article 38, alinéa un, deuxième paragraphe. Je pense qu'on a fait le tour. Troisième paragraphe, questions, commentaires, interventions?

M. Therrien : ...M. le Président, s'il vous plaît.

Le Président (M. Iracà) : Oui. Oui, oui.

(Consultation)

M. Therrien : Oui, mais est-ce qu'il y a des modalités relatives au cadre tarifaire pour les usagers du réseau? J'imagine que ça va être rendu public.

M. Lessard : Bien, ce qui va être rendu public, c'est nécessairement la politique de tarification parce que la réalité, une fois qu'on quitte l'Assemblée, c'est que, quand tu arrives au guichet, la carte Opus, il faut que tu saches comment ça va te coûter. Et là ça va être indiqué. Ça va être indiqué, le coût pour l'utilisation au kilomètre, puis les modalités de paiement, puis tout ça, les modalités...

M. Therrien : O.K.

Le Président (M. Iracà) : Toujours au paragraphe 3°, alinéa un, article 38. Alors, nous passerons à l'alinéa un toujours, paragraphe 4°. Questions, commentaires, interventions?

M. Therrien : Oui. Ça, je pense qu'au départ, puis dites-moi si je me trompe, mais je pense qu'au départ la Caisse de dépôt réfléchissait à l'idée de charger elle-même les billets d'entrée. Je pense qu'elle parlait de ça, à un moment donné. Puis elle a rapidement donné la responsabilité à l'ARTM parce que c'est beaucoup plus facile pour les usagers, là. Alors, on le voit bien ici, là. C'est ça.

M. Lessard : Oui. Donc, bien, ça décrit aussi l'utilisation du service de billetterie, de guichet, etc. Puis l'ARTM, en vertu de son article constituant, donc : «Au plus tard le 1er novembre de chaque année, l'autorité rend publics ses tarifs sur son site Internet. Elle en fait de même 60 jours avant l'entrée en vigueur de toute modification qui y est apportée...» Donc, ça prend un dialogue avec la population. C'est un service. Donc, il faut que tu saches le coût.

M. Therrien : O.K. Je ne sais pas si le député de Deux-Montagnes...

Le Président (M. Iracà) : Non, ça va. Alors, paragraphe 5°, toujours alinéa un, toujours à l'article 38.

M. Therrien : «...les renseignements et les documents que l'autorité...» O.K., ça va pour moi.

Le Président (M. Iracà) : Alors, tous les paragraphes ont été étudiés. Article 38, Mme la secrétaire, il n'y avait pas eu d'amendement? Alors, sur l'article...

M. Therrien : Excusez-moi.

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

• *(19 h 50)* •

M. Therrien : Juste pour clore le débat, parce que je pense qu'on en a parlé beaucoup, je vais vous dire, on a appris beaucoup de choses sur cet article-là. Entre autres, vous êtes arrivé avec des chiffres. On a concrétisé pas mal l'affaire, là. Je vais vous poser une dernière question qui est presque philosophique, mais, non, pas tout à fait. Là, vous avez fixé... Tu sais, vous parlez du 133 millions que le gouvernement va donner à l'ARTM. Vous parlez du 23 et du 30 millions de la municipalité. Là, vous dites combien ça donne par personne-kilomètre en supposant 366 millions...

M. Lessard : 366 millions de passagers-kilomètres, qui est la simulation faite par...

M. Therrien : Bon, c'est ça. O.K. S'il arrive une situation où c'est plus élevé que ça...

M. Lessard : Ça va être financé à la tarification à l'usager.

M. Therrien : Oui, mais ça veut dire qu'il manquerait de l'argent aux villes puis il manquerait de l'argent au gouvernement. Tu sais, est-ce que... Honnêtement, j'ai... 0,36 $, il aurait fallu que je fasse le calcul. Je vous ai cru sur parole.

M. Lessard : S'il y a une élévation de l'achalandage?

M. Therrien : Oui. Puis là, si...

M. Lessard : Parce que vous avez vu la simulation. Si on était 400 millions, ça donnerait tant. Quand tu as... Dans le tableau qu'il y a dans... On est toujours dans le document des finances qui disait qu'«à titre illustratif, si le scénario de base est de 400 millions de passagers-kilomètres pour une année donnée, et que l'achalandage [...] cette année se situe en deçà de 460 millions de»... Là, on dit : «...le paiement à l'ARTM sera de 0,72 $ par [kilomètre-passager].» Puis là on voit, après ça, les simulations. Plus que tu augmentes, moins que la contribution, donc, est élevée pour le passager-kilomètre.

M. Therrien : ...à partir de ça, les montants qui ont été fixés, j'imagine que c'est, mettons, en fixant 366 millions de personnes-kilomètres. Mais, si c'était plus que ça, les villes pourraient manquer d'argent pour financer le REM, selon les montants qui sont écrits dans le document en question. Tu sais, il prévoit 53 millions pour les villes, 133 pour le gouvernement. Si c'est plus que ça, ça veut dire que la part versée par les gouvernements et les municipalités en personne-kilomètre... Qu'est-ce qu'il va arriver avec ça?

Autrement dit, M. le ministre, une question que je vais simplifier, qu'est-ce qui ne bougera pas? Est-ce que c'est le montant que le gouvernement puis les municipalités mettent dans le projet du REM ou, tu sais, c'est le montant par personne-kilomètre que chacun d'eux vont mettre? Ça veut dire que les municipalités... Je te dis : Moi, je mets 53 millions. Puis là, si tu passes à 450 millions, là, moi, regarde, je n'embarque plus. Ou bien le REM va dire : C'est 0,145 $, on s'est entendus là-dessus. Si je fais plus de kilomètres, tu me donnes plus d'argent. C'est où est-ce qu'on se situe, là? La vérité se situerait où?

M. Lessard : La vérité se situerait plutôt dans les pourcentages de contribution que d'autre chose parce qu'on dit : C'est 15 % pour la contribution municipale. Là, bien, si tu es victime d'un succès... Donc, comment s'interprètent les succès si tu n'as pas fait de nouveau développement? Est-ce que tu rends plus efficace, plus efficient ce que tu as? Donc, tu es bien content. Si tu avais prévu un taux d'achalandage, mettons... comme un hôtel, tu dis : Regarde, si on est à 75 % plein, là, c'est parfait. Mais je paie 100 % de mon hôtel, 100 % de mes lits de chacun, etc. Ça va me demander un petit peu plus d'entretien parce qu'en général les 25 %, je les... Tu sais, je ne vais pas faire faire les lits, là, ils ne sont pas utilisés. Mais, si je suis à 100 % d'utilisation, c'est un beau problème. Donc, je n'ai pas investi plus que la mise de fond de départ, j'utilise à ras bord l'ensemble des wagons, il devrait y avoir un effet pour tout le monde, donc à la baisse pour tout le monde. Sauf que, si ça met la pression d'avoir à réinvestir, rajouter des wagons, etc., là, bien, il faut que tu le paies, cette affaire-là.

Donc, à long terme... Il faut regarder ça plus à long terme qu'à court terme parce qu'il peut y avoir des fluctuations à cause de l'achalandage.

M. Therrien : Moi, je comprends. Je comprends.

M. Lessard : Puis si ça baisse trop, bien, lui, il ne peut pas mettre... il ne peut pas monter ses tarifs dans le plafond non plus en disant : Il n'y a tellement pas de monde dans le REM que je vais charger le gros prix. Donc, c'est là qu'on disait : Bien, sur l'élasticité, il y a un décrochage. Ça fait que, là, bien, il y a un problème sur le rendement financier, nécessairement. Il ira voir la stratégie de développement.

M. Therrien : Parce que, là, ils nous disent qu'à 460 millions jusqu'à 560 millions on passe entre 0,55 $ et 0,58 $. Donc, ce que vous dites, c'est juste. Les lits sont déjà achetés, ainsi de suite. C'est sûr que tu as des coûts variables qui sont toujours applicables au fait que tu utilises le REM, l'électricité puis des choses comme ça, mais c'est sûr que vous êtes... il faut qu'il y ait une économie d'échelle à quelque part. Puis on le voit dans la tarification. Ça, je pense que c'est clair.

Bien, moi, je vous dirais, ce qui m'inquiétait un peu, là, c'était par rapport à justement l'augmentation de l'achalandage, si les villes seront capables de suivre. Là, vous dites que c'est un «success story», c'est vrai. Si ça marche plus qu'on pensait, c'est bien. Il faut espérer que les nouveaux usagers, ils viennent de l'automobile et non pas d'autres transports en commun le plus possible.

Donc, O.K. Ça fait qu'on est... Il n'y a pas de limite à fixer pour les villes. Autrement dit, c'est ça.

M. Lessard : Pour le kilomètre-passager, à tout le moins. Dans la page 17, pour le coût par passager compétitif, on dit à tout le moins : «Pour un achalandage supérieur [à] 40 % au scénario de base, aucune contribution autre que le tarif usager ne sera versée par l'ARTM.» Donc, il y a donc... À un moment donné, donc, aucune contribution autre que le tarif usager ne sera versée. Donc, là, ça veut dire que ça va beaucoup mieux.

M. Therrien : O.K. Là, je vais vous poser une dernière...

M. Lessard : Donc, si tu n'en as aucune autre que le tarif, là, on est dans le trèfle.

M. Therrien : Là, je vais vous poser une dernière question puis après j'ai fini.

M. Lessard : C'était la dernière tantôt.

M. Therrien : Ah! je le sais, mais c'est parce que vous êtes trop bon, vous êtes trop bon. Dernière question. Si, à la place d'être la... Là, tu sais, on pense puis on jase, là, tu sais. Il manque juste la bière, puis on a du fun, puis on jase, puis là on se conte des histoires, puis les micros sont fermés. Mettons, on ne les fermera pas, là. Mais, quand je regarde, à 360 millions de passagers-kilomètres le profit de la caisse, qui, s'il est de 8 %... S'il n'était pas de 8 %, j'aurais aimé savoir comment va s'échelonner le profit, puis tout ça. Ça, on n'a pas ça. Mettons qu'on se fie à ce que M. Sabia nous a dit en commission en 2015. Ça veut dire que, par kilomètre-personne, il se prend... bien, il se prend, ils se prennent 0,58 $ de profit sur 0,72 $, si on rend ça au maximum. Ça veut dire que, si ce n'était pas la Caisse de dépôt qui opérait, ça coûterait 0,14 $ d'utiliser le REM en kilomètre-personne. C'est ce que je comprends.

Bien, regardez, là, je vois votre sous-ministre froncer des sourcils. Vous avez le droit. Mais, si je calcule que c'est 0,58 $ du kilomètre-personne qui va pour 8 % de rendement de 2,6 milliards, vous pouvez faire le calcul si vous voulez, là, ça veut dire que c'est 0,58 $ de profit par personne-kilomètre. C'est ça que ça veut dire.

Ça veut dire que, si, par exemple, on avait dit : C'est le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada qui gèrent cette affaire-là... Bien là, je vous entends, là. Vous allez dire : Oui, mais nous autres, on emprunte à 3,7 %. O.K. À la place de 8 %, tu mets 3,7 %. Ça veut dire que le profit qui serait versé pour l'emprunt de ce même montant par le gouvernement, on tomberait à peu près à 0,26 $ du kilomètre pour le profit qui correspond au remboursement de l'emprunt effectué par le gouvernement du Québec. Ce n'est même pas une question, c'est une réflexion. Je ne sais pas si vous voulez en rajouter, mais je trouve ça... par personne-kilomètre, c'est gigantesque, 0,58 $. Dites-moi si je me trompe, mais je prends 2,6 milliards qu'ils mettent, je dis 8 % de ça, ça fait 210, 215 millions. Je divise par 360 millions de kilomètres-personne, j'obtiens 0,58 $. C'est ce que j'avais à dire.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Article 38 toujours, questions, commentaires?

M. Therrien : ...

M. Lessard : Non, non. Je n'ai pas de commentaire parce qu'on ne défend pas la même affaire. Si ça n'avait pas été de la caisse, bien, il n'y en aurait pas, de REM, point. Ça, c'est bien plus facile à compter : zéro fois zéro est toujours égal à zéro parce que le gouvernement n'a pas les moyens de faire ça. Ça fait que c'est bien plus simple. C'est la mathématique la plus simple que je connaisse. Zéro fois zéro donne toujours zéro. Zéro fois 1 000? Zéro. Zéro fois 1 million? Zéro.

Le Président (M. Iracà) : 38, questions, commentaires, interventions?

M. Therrien : Merci, M. le Président. Pourquoi on n'a pas les moyens de faire ça?

M. Lessard : Moi, je n'ai plus de commentaire sur 38.

Le Président (M. Iracà) : Article 38, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 38 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 38, adopté. Article 39. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

• *(20 heures)* •

M. Lessard : Alors : «Chaque entente prévue aux articles 37 et 38 est réputée être une entente conclue en vertu du paragraphe 3° du troisième alinéa de l'article 8 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain.

«Les modalités de la contractualisation entre les parties à ces ententes figurant à la politique de financement de l'autorité, prévue à l'article 72 de cette loi, n'ont pas à être approuvées par la Communauté métropolitaine de Montréal. Une modification proposée à ces modalités, le cas échéant, n'a pas d'effet entre les parties, à moins qu'elles n'y consentent.»

Donc, les commentaires. Le premier alinéa de cette loi, donc, est une mesure de concordance avec le troisième de l'article 8, que j'ai mentionné, sur la loi sur l'autorité tel que modifié par l'article 48 du projet de loi.

Le deuxième alinéa rappelle le principe de la primauté de la volonté de la caisse et de l'autorité régionale de transport sur les indications figurant à la politique de financement de cette dernière.

Peut-être, on va... Je ne sais pas si vous avez des questions particulières. Peut-être une question... Comme il y a de la concordance, peut-être que Me Bacon pourrait nous ramener au texte de l'autorité. Peut-être revenir au texte de l'autorité, parce qu'on fait une référence externe.

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

M. Therrien : ...vouliez-vous rajouter quelque chose, Mme Bacon?

Le Président (M. Iracà) : Est-ce qu'il y a... Me Bacon, désirez-vous ajouter, à titre de complément... Oui?

Mme Bacon (Nathalie) : Un complément d'information à la demande du ministre, M. le Président. L'article 8 de la loi sur l'autorité prévoit le principe de la contractualisation des services de transport collectif. Donc, c'est vrai pour les sociétés de transport et c'est vrai également pour le Réseau électrique métropolitain. L'article 48 du projet de loi n° 137 sous étude actuellement... si vous allez plus loin, à l'article 48, on modifie l'article 8 pour prévoir la contractualisation des services pour le service du REM.

M. Lessard : Puisqu'il n'était pas prévu, à l'ARTM, de contractualiser avec le REM?

Mme Bacon (Nathalie) : En réalité, l'ARTM pouvait contractualiser les services. Elle devait bien sûr d'abord faire affaire avec les organismes publics de transport en commun présents sur son territoire, mais nous avons cru bon, compte tenu de la particularité du Réseau électrique métropolitain, de mettre le pouvoir plus en évidence plutôt que le pouvoir soit plus occulte à l'article 10 de la Loi sur l'ARTM.

M. Therrien : C'est pour greffer le service du REM dans l'ARTM de façon légale.

Mme Bacon (Nathalie) : On imbrique.

M. Therrien : O.K. C'est bon.

Le Président (M. Iracà) : Article 39, questions, commentaires, interventions?

M. Therrien : ...

Le Président (M. Iracà) : Oh! non, c'est la tournée de café. Ne manquez pas la tournée de café.

M. Therrien : ...parce qu'on ne sait jamais...

Le Président (M. Iracà) : Article 39, toujours.

M. Therrien : Bien, je pense que... tu sais, c'est clair, je pense que... Moi, je ne sais pas... Moi, je n'ai pas de question, M. le ministre.

Le Président (M. Iracà) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires, article 39? Ça va? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 39 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 39 adopté. Article 40. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui, on dit : «Sauf dans la mesure prévue par une entente conclue en vertu de l'article 38, seuls sont compétents à l'égard de la réalisation et de l'exploitation du réseau : la caisse, la société en commandite contrôlée exclusivement par la caisse et l'exploitant.»

Donc, on dit : «L'article 40 réaffirme le principe que la caisse est le seul maître d'oeuvre du projet et le seul maître d'oeuvre de l'ouvrage, par mesure de concordance avec le quatrième alinéa de l'article 88.10 de la Loi sur les transports.» On dit que «la caisse peut décider de confier à l'autorité certaines responsabilités».

C'est un peu agaçant, toujours ces références externes là, mais, nécessairement, il faut les faire parce que... Piger dans la loi d'une, piger dans la loi de l'autre, donc, on pourrait peut-être parfois s'en passer, mais quelqu'un qui lirait le projet de loi, il lui manquerait quelque chose dans sa compréhension globale.

Le Président (M. Iracà) : Article 40, questions, commentaires?

M. Therrien : Oui, bien, écoutez, une question... Je ne sais pas vraiment si c'est une... Oui, ça va être une question. J'étais au p.l. n° 38, là, il y a jadis. J'étais beaucoup plus jeune à l'époque. C'étaient des belles années. Non, ce n'est pas ça. Mais c'est parce qu'honnêtement, tu sais, c'est peut-être parce que... Écoutez, je ne peux pas me rappeler de tout, là, mais ça, c'est prévu dans l'article 38, et c'était dans le p.l. n° 38 aussi, je pense. Ça se peut-u que le p.l. n° 38 avait ouvert la porte à cette possibilité-là de laisser libre cours à Infra CDPQ?

M. Lessard : Oui, dans... Je peux le lire, le petit bout de la... On dit : «La Caisse...» Ça, c'est dans 88.10, là, qui est...

M. Therrien : O.K. C'est ça. Ça revient souvent, ça, 88.10.

M. Lessard : Oui, on dit... C'est pas mal là qu'on...

M. Therrien : C'est ça, hein? O.K.

M. Lessard : «La caisse a la pleine autorité sur le projet faisant l'objet d'une entente conclue en vertu du premier alinéa.» Là, donc, c'est... Le gros de... effectivement, est à 88.10, et c'est... et suivants.

M. Therrien : Bien, écoutez, moi, je n'ai pas grand-chose à poser comme questions. Je vais quand même en poser une ou deux, là.

M. Lessard : Bien, vous n'êtes pas obligé, hein?

M. Therrien : Non, non, non. Bien, regarde, l'autre avant, 39, je n'ai pas posé de question. Non, non, non, mais, écoutez, c'est sûr que ça frappe, là. Tu sais, tu vois ça, ça frappe solide, là. Tu sais, tu vois que la Caisse de dépôt a une situation, une autonomie, certes, à l'intérieur du réseau de transport en commun. On a tout expliqué ça, puis de vous reposer des questions là-dessus, ce serait redondant pour vrai, là. Je pourrais commencer à... Mais ce n'est pas ça, l'intérêt, là, tu sais. C'est juste que je veux rien que vous dire que ça frappe. Quand tu lis ça, là, puis tu sais comment est construit l'ARTM, c'est sûr que la pupille se dilate un peu. Quand tu as deux as dans le trou, là, au poker, la pupille se dilate solide, là, tu sais. C'est pour ça qu'ils ont des lunettes de soleil quand ils jouent au poker, pour ne pas que tu voies la pupille se dilater parce que tu sais que le gars, il a du jeu, ou la fille. C'est pour ça qu'ils ont des lunettes de soleil.

Le Président (M. Iracà) : C'est une bonne théorie.

M. Therrien : Bien là, les pupilles m'ont dilaté, mais pas pour les mêmes raisons.

Moi, j'aurais une question à vous poser sur le commentaire que vous avez écrit. À la fin, vous dites : «La caisse peut décider de confier à l'autorité — là, je vais regarder vos pupilles, pour voir — certaines responsabilités.» Pouvez-vous juste élaborer un petit peu là-dessus? Quel genre de responsabilités qu'on peut leur attribuer?

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

M. Lessard : Juste pour éclaircir, là, les autres sociétés aussi sont autonomes sur leur territoire, donc, que ce soit la STM, le RTL, la STL, la STM. Donc, c'est une clause qu'on revoit aussi concernant l'exploitant. Donc, pour ce qui est du commentaire, «peut décider [en] confier à l'autorité certaines responsabilités», je peux peut-être laisser Me Bacon le...

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

Le Président (M. Iracà) : Oui, Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : ...un exemple de responsabilité, on en a parlé à l'article précédent, était la possibilité pour l'autorité de fixer les tarifs, alors que 88.10 prévoit que la caisse fixe les tarifs pour les usagers. Alors, c'est encore ici une mesure de concordance.

M. Therrien : Donc, ça veut dire que peut-être que la Caisse de dépôt et placement... Je vais y aller plus précisément dans le dossier qui nous intéresse. Ça veut dire que la Caisse de dépôt pourrait, à la limite, dire, par exemple : Écoutez, je ne veux pas trop, tu sais, nuire au réseau métropolitain. Compte tenu de ça, je pourrais peut-être vous laisser fixer les tarifs. Comme ça, bien, ça va moins... on n'aura pas de cannibalisation ou peu puis on va faire en sorte de mieux organiser le développement de l'utilisation du transport en commun. Ça pourrait être une affaire comme ça où est-ce qu'ils pourraient dire : Bien, regarde, on va vous laisser faire un bout cette fois-ci parce que peut-être que, la dernière fois, on est arrivés avec des tarifs qui étaient... Tu sais, nous autres, on a fixé un tarif puis on a vu, là, qu'il y avait un chambardement à l'utilisation. Ça fait qu'ils pourraient, dans un cas comme ça, par exemple, dire : Regarde, on va vous laisser cette fois-ci peut-être les ajuster. Ce serait une possibilité. Est-ce que je comprends?

M. Lessard : Oui, quand on peut puis que c'est ça, la volonté de le faire, bien, ils peuvent contractualiser tout ça, effectivement.

M. Therrien : C'est intéressant que ce soit... Moi, je trouve ça intéressant que vous l'ayez mis. Si c'est dans les commentaires, ça veut dire que, de facto, l'article permet éventuellement que la caisse peut donner cette responsabilité-là. Est-ce qu'il y en aurait d'autres, exemples comme ça?

M. Lessard : Ça pourrait être de la sous-traitance. Ça pourrait être toutes sortes de...

Le Président (M. Iracà) : Ça va? Article 40, toujours.

M. Therrien : De toutes sortes?

M. Lessard : L'exploitation, même. Même l'exploitation.

M. Therrien : O.K.

M. Lessard : Sécurité. Beaucoup d'éléments. C'est un réseau.

M. Therrien : Il pourrait fournir le conducteur.

M. Lessard : Conducteur d'un véhicule autonome...

M. Therrien : Bien oui!

Le Président (M. Iracà) : Article 40. Questions, commentaires, interventions? Article 40. Alors, je constate qu'il n'y a plus d'intervention sur l'article 40. Alors, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 40 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 40, adopté. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre, 41.

• *(20 h 10)* •

M. Lessard : «Le cadre tarifaire établi par l'autorité en vertu de l'article 25 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain peut intégrer les services de transport collectif du réseau seulement si une entente [est] conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports ou en vertu de l'article 38 le permet.»

De l'article ou en vertu de l'article 38 le permet? Il me semble que ça se dit drôle, ça, «ou en vertu de l'article 38 le permet».

(Consultation)

M. Lessard : Il me semble que, quand il n'y a pas de virgule, on s'enfarge plus facilement. «Le cadre tarifaire...» Je vais essayer de le lire sans faire trop... «Le cadre tarifaire établi par l'Autorité en vertu de l'article 25 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain peut intégrer les services de transport collectif du réseau seulement si une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports ou en vertu de l'article 38 le permet.» Sans pause.

Le Président (M. Iracà) : Bravo, M. le ministre!

M. Therrien : D'abord, très bon dans la rédaction. C'est des phrases longues qu'ils utilisent, et ça, c'est la preuve... Pour vrai, tu restes... tu comprends le sens.

M. Lessard : C'est ça. Juste sur la séquence des mots, ça finit par «le permet». Tu demandes à quoi qu'il est rattaché, tu sais.

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que vous aviez des explications, M. le ministre, en lien avec l'article que vous venez de lire?

M. Lessard : Bien, je pense, c'est comme son pendant. On vient de lui donner le pouvoir de conclure une entente elle aussi parce qu'il faut être deux pour...

M. Therrien : Ah! mais là, écoutez, je pense que c'est clair. L'article 40 le permet, et je pense que l'article 41 le confirme, tout simplement.

M. Lessard : Oui, bien, ça confère la compétence.

M. Therrien : C'est ça. Et puis, selon...

M. Lessard : C'est une mesure de concordance. C'est de la concordance avec la loi sur...

M. Therrien : C'est ça, puis ça confirme la compétence de l'ARTM de le faire, à travers l'article 25 de la Loi sur l'ARTM.

M. Lessard : Dans un contexte de contractualisation.

M. Therrien : C'est ça. Ça fait que, tu sais, ça découle de l'article 40.

Le Président (M. Iracà) : Ça va? Alors, 41, questions, commentaires?

M. Lessard : Même des articles simples.

M. Therrien : Si ça continue de même, on va finir que, vendredi, on ne se verra pas, hein?

Le Président (M. Iracà) : S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 41 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 42, à la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : «Les zones identifiées par l'autorité, conformément à l'article 97.1 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, propices à l'articulation de l'urbanisation et des services de transport collectif fournis par le réseau, doivent être comprises dans un rayon n'excédant pas 1,5 km de chacune de ses gares ou de ses stations.»

J'indique donc que j'aurai... je dépose un amendement...

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

M. Lessard : ...qui va plutôt dire que l'article 42 du projet de loi est modifié par le remplacement de «1,5 km» par «1 km».

Tantôt, j'avais indiqué que j'allais apporter une modification.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Je vais suspendre les travaux quelques instants pour la copie et la distribution.

M. Lessard : Oui, merci.

(Suspension de la séance à 20 h 13)

(Reprise à 20 h 16)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Nous étions au dépôt d'un amendement à l'article 42. Le ministre avait lu l'article 42. Je ne sais pas, M. le ministre, est-ce que vous vouliez ajouter des explications suite à la lecture de l'amendement?

M. Lessard : Bien oui! Bien, fournir l'explication pourquoi réduire le rayon n'excédant pas un kilomètre de chacune des gares et de ses stations. On sait qu'il y aura 27 stations. Donc, on avait établi un cadre, une référence de 1,5 kilomètre. On a eu des commentaires divers puis on serait confortables, pour éviter de capter plus largement... Peut-être que... On dit même qu'au centre-ville 0,5 km serait suffisant. Mais gardons une marge. Puis, quand ils feront le règlement, l'ARTM, sur les distances, combien sera la redevance au bout... Puis là, au début, ils pourront toujours ventiler, tu sais, puis étayer sur l'espace la charge de la redevance.

M. Therrien : De la façon que vous parlez, est-ce que ça va être variable, dépendamment de la distance que vous êtes du...

M. Lessard : Oui, ils vont bâtir des... On va voir tantôt, dans la construction, on a comme un peu... pas des directives, mais des éléments à tenir compte. Et puis, comme on nous a exprimé, puis c'est quelque chose qu'on veut dire aussi, peut-être qu'il y a des endroits où est-ce qu'il y a beaucoup de contraintes liées à des routes, où est-ce que le patrimoine bâti, il n'y a pas de place. Je veux dire, tu es à la croisée de trois autoroutes. Quand même tu mettrais la redevance bien forte là, ça paraît très bien, mais ça va se déplacer ailleurs. Donc, tenir compte des contraintes physiques, c'est vrai pour tout le monde. Donc, demandez-moi pas le même effort qu'ailleurs. En augmentant massivement mes contributions à l'extrémité, vous voyez bien que mon territoire est affecté de plusieurs servitudes de construction.

M. Therrien : O.K. Et il y a les critiques par rapport au 1,5 kilomètre. Quand vous dites que ça venait de plusieurs sources, en gros... Oui, mais je pense que l'IDU avait parlé de ça...

M. Lessard : Bien, plus que le rayon est grand, moins qu'au bout du rayon on sent l'effet.

M. Therrien : C'est ça.

M. Lessard : Puis, comme on veut percevoir une redevance liée à un service qu'on obtient, bien, je pense que, si on limite... en réduisant le rayon, on est... c'est plus facile à convaincre quelqu'un que d'un rayon de kilomètre. Le REM est là, et tu as eu un bénéfice d'accroissement des services, etc. Ton appartement va prendre de la valeur, on le sait. Ça, c'est évident.

M. Therrien : Dans les... Parce qu'on en avait parlé, au p.l. n° 38, là, que c'était une façon de financer le transport en commun qui est de plus en plus utilisée, mais, dites-moi si je me trompe, mais dans certains pays, c'était une

dégradation, mettons, du pourcentage, tu sais, mais je pense que ça pouvait même aller jusqu'à cinq kilomètres, mais entre un, trois, c'était, mettons, un pourcentage moins élevé, puis il y avait une gradation comme ça.

M. Lessard : Dans les critères, puis c'est ce qu'ils vont établir aussi, si tu es plus proche, probablement que... est plus élevé, puis si tu es plus loin, moins de...

M. Therrien : C'est ça.

M. Lessard : Donc, ils vont faire cette répartition-là en tenant compte des effets ou des avantages que tu peux retirer. On va voir, dans l'établissement, il y a certains critères qu'on souhaite. Même si on laisse l'autorité avoir à décider, à établir, on nous a demandé d'avoir peut-être un pouvoir de directive.

M. Therrien : O.K. De toute façon, on va en reparler plus loin. C'est ça que vous dites, là?

M. Lessard : Certainement. Je pense qu'il y a des articles un peu plus loin. Je ne suis pas sûr.

M. Therrien : O.K., c'est beau. Bien, je vais attendre, à ce moment-là.

Le Président (M. Iracà) : Alors, toujours sur l'amendement à l'article 42. Questions, commentaires, interventions sur l'amendement?

M. Therrien : J'ai... Oui.

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

M. Charette : Tout simplement dire que c'est une modification que l'on apprécie. Moi, je me souviens des commentaires, notamment au niveau de la ville de Deux-Montagnes qui signifiait qu'un rayon de 1,5 kilomètre à la grandeur ça couvrait la quasi-totalité de la municipalité. Donc, pour nous, c'est un geste d'ouverture qui témoigne, là, de la pertinence des commissions parlementaires et des consultations tenues, là, au cours des derniers jours.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Merci, M. le député de Deux-Montagnes. Toujours sur l'amendement, article 42. M. le député de Sanguinet.
• *(20 h 20)* •

M. Therrien : Est-ce que vous avez pensé à faire varier cette zone-là, admettons, dans un endroit où est-ce que c'est plus rural, de l'élargir, puis, où est-ce que c'est plus urbain, de le réduire? Est-ce que c'était dans les cartons ou vous n'y avez jamais réfléchi?

M. Lessard : On avait établi 1,5 kilomètre pour tout le monde. Il y a 27 stations. Donc, 1,5 kilomètre pour tout le monde. Mais, juste en l'établissant comme ça, si on est à Sainte-Anne-de-Bellevue ou on est au centre-ville, on voit tout de suite qu'il y a quelque chose. Un est à développer, puis l'autre, il l'est déjà. Mais le type de bâtiment au centre-ville va être vraiment différent de Sainte-Anne-de-Bellevue, à moins que, bon, peut-être dans plusieurs années, Sainte-Anne-de-Bellevue...

Donc, les efforts et les attentes de la redevance par rapport au secteur, ça n'empêche... Par exemple, exemple, comme il passe à proximité du parc industriel Saint-Laurent, comme il passe... donc, le parc industriel risque... Bon, c'est un grand parc de développement, le Technoparc, qui est assez important. Avec le REM qui va passer à proximité, on peut s'attendre à une croissance, donc peut-être un développement résidentiel tout près qui va amener de la croissance. Je ne dis pas peut-être des grandes tours à bureaux, mais ça peut changer la perspective, étant donné que les... comme ils sont près de l'aéroport. Vous savez, quand on va à Toronto, la plupart du temps on dit : Je suis allé à Toronto rencontrer les ministres fédéral, provincial, dépendamment des ministères. Puis là : Puis? C'est-u beau, Toronto? Bien, je ne le sais pas, je suis arrêté à l'aéroport, on est débarqués, les bureaux étaient là, on a fait la conférence là, on est rembarqués puis on est retournés. Quand tu es près d'un parc industriel de ce type-là, soit... comme à Toronto, effectivement, donc, ça peut avoir de l'importance sur le développement inattendu de certains types de bâtiments.

M. Therrien : J'aurai sans doute une question, j'attendrai plus loin pour les poser, par rapport à la gradation, là.

M. Lessard : O.K.

M. Therrien : J'ai une dernière question. Tantôt, quand vous parliez de 600 millions, vous avez glissé 40 ans. Ce que j'ai compris, à un moment donné, vous aviez parlé de 40 ans puis ensuite de 50. Est-ce que c'est justement pour donner une meilleure possibilité d'aller chercher 600 millions, vu que vous réduisez la zone? Au lieu d'être 40 ans, vous... Est-ce que c'est... vous avez passé de 40 ou 50 ou c'est tout simplement que vous vous étiez trompé tantôt quand vous parliez de 40 ans?

M. Lessard : Ah! bien, je ne m'étais pas trompé. On a essayé de donner une chance, d'éviter l'effet trop à court terme. Tu sais, si on prend les cinq... les trois premières années à construire... tarif moindre, après ça l'effort... puis que le

développement tarde, peu importe, là, donc, oui, ils pourront se reprendre sur un horizon un peu plus grand, et ça permettra de répartir la charge... moindre, les attentes seront peut-être moindres. Et qui sait? Si tout va bien, bien...

M. Therrien : O.K. Ça va se faire plus vite.

M. Lessard : Peut-être qu'après 30 ans ils n'en auront plus besoin parce que les montants auront été atteints. Tu sais, on regarde ce que la ville de Toronto est devenue, puis, s'ils avaient imposé la même charge, probablement que les objectifs auraient été dépassés très largement assez rapidement parce que les tours se sont mises à monter. Moi-même, j'y suis allé encore récemment puis j'étais impressionné de voir la hauteur. S'ils étaient, mettons, à 40 étages, ils sont rendus à presque 80.

M. Therrien : Bien, moi, personnellement, je ne trouve pas que c'est une mauvaise idée, là, pour vrai, là. Je pense que ça se défend.

Des voix : ...

M. Therrien : Oui, mais...

Le Président (M. Iracà) : On est toujours sur l'amendement, article 42.

M. Therrien : ...j'ai d'autres questions, mais je verrai plus loin quand on parlera, là, de modulation.

Le Président (M. Iracà) : Parfait. Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention sur l'amendement à l'article 42, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 42 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. Article 42, questions, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 42 est adopté tel qu'amendé?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 43, à la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : «Un organisme public de transport en commun au sens de l'article 5 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain doit, sur demande de l'Autorité, proposer un nouveau plan de desserte pour son territoire afin de favoriser l'intégration de ses services avec ceux du réseau.»

Donc, on dit dans la note : «Il s'agit d'une mesure de concordance avec le paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 6 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain, édicté par l'article 4 de la loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine [...] et [de] l'article 78 de la Loi sur les sociétés de transport en commun, tel que modifié par l'article 91 de cette loi.»

Je vais vous dire de quoi : On va passer la puck à notre juriste parce que, là, c'est les références aux lois et la concordance. Juste essayer de trouver, là, le sens de l'article 43, tout simplement.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, j'ai consentement? Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, bonjour, M. le Président. Lorsque nous avons fait le projet de loi n° 76, nous avons séparé les fonctions et précisé que l'autorité, l'ARTM, serait la grande planificatrice au niveau des services de transport collectif et que les sociétés de transport et le réseau de transport, le RTM, celui qui a le train de banlieue, là, avec les sociétés de transport, seraient des opérantes. On est venus modifier la loi constitutive sur les sociétés de transport et, dans la loi constitutive sur le Réseau de transport métropolitain, on est venus préciser que ces organismes-là avaient l'obligation de proposer un plan de desserte à l'autorité pour que l'autorité puisse avoir une vision d'ensemble sur son territoire pour la desserte aux usagers. Et là on vient ici faire une concordance pour dire que ces organismes-là doivent intégrer le réseau. Comment ça se fait, cette intégration-là? Ce n'est pas juste un mot, c'est aussi une action. Donc, c'est pour que tous les autobus puissent se rabattre vers les stations du REM.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Me Bacon. D'autres commentaires, interventions?

M. Lessard : Oui. Bien, moi-même, juste à l'écoute, quand je dis... Quand on dit : «Un organisme public de transport en commun au sens de l'article 5 de la Loi sur l'ARTM — on va dire ça de même — doit, sur demande de l'autorité, proposer un nouveau plan», je me disais : Il me semble que ce pouvoir-là existe déjà. Mais là je comprends que c'est pour... comme vous considérez qu'au sens de la loi est un organisme public de transport... ça veut dire qu'ils doivent l'intégrer à quelque chose de nouveau aussi, dont le REM?

Mme Bacon (Nathalie) : Exactement.

M. Lessard : Alors que, dans la loi sur l'autorité, on ne parlait pas de REM. Ils parlaient entre eux autres ou vers les métros pour les trains et les autobus, etc. Si c'est ça, le sens...

Mme Bacon (Nathalie) : Oui. Nous traduisons finalement la nouvelle réalité. D'ailleurs, quand on avait adopté le projet de loi n° 38, on avait précisé que, dépendamment c'était quoi, le projet que le gouvernement pourrait confier à la caisse, qu'il serait possible d'avoir des modifications législatives subséquentes, ce qui est le cas actuellement.

M. Lessard : Je comprends.

Mme Bacon (Nathalie) : ...pour traduire la nouvelle réalité.

Le Président (M. Iracà) : Article 33 toujours.

M. Therrien : Là, si je comprends bien...

Le Président (M. Iracà) : 43, excusez-moi. Je vais prendre une gorgée de café et... 43.

M. Lessard : ...

M. Therrien : Oui, c'est ça. Ça va bien. Si je comprends bien, le REM va arriver avec un plan de desserte. Bien, je pense qu'il est déjà pas mal fait, là, hein? Je pense qu'il est fait, là. Tu sais, on voit toujours le tracé, là. Alors, le REM arrive avec une proposition de desserte, et l'ARTM va s'adapter à ce réseau-là pour connecter le réseau avec le reste de son réseau existant. Est-ce que c'est ce que je comprends? C'est-à-dire que moi, je suis monsieur REM, là...

M. Lessard : Il demande à l'ensemble de ses cocontractants de déposer, donc, le plan de desserte parce qu'il arrive un nouveau joueur. Il dit : Bon, regarde, avant, tu partais, train de banlieue, tu arrêtais, supposons, à une certaine gare, tu prenais un autobus, tu t'en allais au métro. Ça allait, je comprenais qu'est-ce que tu faisais, qui allait desservir telle clientèle vers tel service. Il arrive un nouveau réseau, le REM. Je te disais : Si tu passes là... Si tu ne changes rien, tu vas passer en avant. Donc, je te demande d'intégrer le fait. Si tu passes en avant, tu arrêtes qui, là? Comment tu redessers ton monde en fonction de cette nouvelle réalité là? Tu vas passer combien de fois par semaine, combien de fois par jour, à quelle heure? On répond comment, là? On est obligés de changer. Puis en plus il aménage un nouveau stationnement, ou une nouvelle gare, ou une nouvelle station. Donc, la réalité physique change, le nouveau service arrive, ça fait que, là, bien, tu as l'obligation de répondre à ça. Donc, il dit : Comment tu t'adaptes à ça?

M. Therrien : O.K.

M. Lessard : Si je comprends bien. Mais, pour faire une précision, peut-être que...

Le Président (M. Iracà) : Me Bacon.

M. Lessard : Les articles s'interprétant les uns par rapport aux autres, je ne voudrais pas dire des choses qui induisent...

Mme Bacon (Nathalie) : Le ministre a très bien expliqué.

Le Président (M. Iracà) : Bravo!

M. Lessard : Bien réussi.

Le Président (M. Iracà) : Bravo, M. le ministre! Article... Questions, commentaires?

• *(20 h 30)* •

M. Therrien : Oui, je n'ai pas fini. Oui. Est-ce que l'ARTM peut suggérer des changements dans le tracé ou interdire le tracé dans certaines circonstances ou une forme de tracé?

M. Lessard : Le tracé du REM?

M. Therrien : Oui. Si, mettons, ils disaient : Ah! ça n'a pas de bon sens. S'il passe là, on ne sera pas capable de se ploguer ensemble. Peux-tu changer ton tracé? Est-ce qu'il peut dire ça ou la caisse est souveraine puis dire : Regarde, c'est là que je passe?

M. Lessard : La caisse a fait son schéma en disant : Je prends déjà des assiettes dédiées. Donc, un, il n'est pas allé jouer dans beaucoup de plates-bandes, là, c'est-à-dire qu'on a bien compris que 80 % étant déjà des voies utilisées. Puis là, pour 20 % du réseau de 67 kilomètres, ils ont dû limiter les impacts sur les immeubles à déménager et la destination finale de l'autre côté, à Brossard. Donc, ça, une fois qu'ils ont fait, puis ils ont statué, puis qu'après ça il y a eu les lois, etc., le tracé, il est définitif à une petite courbure près, là, c'est-à-dire un emplacement là ou pas.

Donc, après ça, ils ont entamé la discussion avec l'ARTM au comité de transition. Même si le conseil d'administration n'était pas là, le comité de transition, lui, il était là. Alors, moi, dès le début, quand j'ai été nommé là-dedans, j'ai rencontré M. Côté qui a dit : Bon, bien, à partir de novembre, décembre, ils ont commencé à avoir des discussions plus importantes, et là, en janvier, ils ont dit : Bon, bien là il faut intégrer. Moi, j'étais en train de faire... Lui, il avait déjà la responsabilité d'intégrer et de bâtir la nouvelle politique, et le nouveau cadre tarifaire, et l'ensemble de la programmation, donc, qui est d'intégrer tout ça. Et il discutait avec la caisse pour savoir dans leur vision, dans leur façon de faire... Puis, il y a des modèles, là. Tu sais, nous, c'est la première fois qu'on le fait, mais, dans le monde entier, il y a des façons de faire puis il y a des références à des cadres de gestion dans la prise de décision qui nous amènent dans un résultat. Donc, ce n'est pas : Je suis la caisse, tasse-toi. Puis l'autre, il dit : Bien, je suis l'autorité, je peux vivre sans toi. Donc, ça a beau être des réseaux différents, mais ils sont interconnectés pour la vie.

M. Therrien : O.K. Je vais vous lire quelque chose par rapport à ça. Vous savez, une fois de temps en temps, je reviens sur les mémoires. Transport 2000, ils parlent de ça. Je vais vous le lire, puis on pourra discuter de ça après, là : «La formulation de l'article 43 transfère le fardeau de l'intégration des services sur les seuls OPT. Sans contrepartie pour CDPQ Infra, les bénéfices des plans de [la desserte] proposés par les OPT pourraient être altérés en imposant un fardeau financier trop important sur leur plan décennal d'investissement.» Donc, une recommandation ensuite :

«CDPQ Infra doit défrayer les investissements nécessaires pour les installations requises aux stations afin de permettre la mise en oeuvre du plan de desserte demandé par l'ARTM aux organismes publics de transport.» Il y a eu un changement. Je pense qu'ils sont branchés sur deux autres stations, mais ce n'est pas eux qui ont payé.

M. Lessard : ...pas que tout ça, ça a été fait, là, ça a été fait après que le réseau ait été intégré au métro.

M. Therrien : Oui, c'est ça. Mais semble-t-il que ce n'est pas la Caisse de dépôt qui a payé pour ça ou qui va payer pour ça. C'est plus le gouvernement et peut-être l'AMT, là, ou l'ARTM.

M. Lessard : L'intégration des trois stations au réseau de métro comprenait une contribution tripartite fédérale, provinciale puis la ville de Montréal.

M. Therrien : Ça fait qu'eux autres considéraient que, dans le cas de cet exemple-là, c'eût été la Caisse de dépôt qui aurait dû payer les embranchements. Regardez, qu'est-ce que vous pensez de ça? Quand je vous lis ça, êtes-vous d'accord avec ça ou vous dites : Regarde, je pense que ça... Je ne veux pas vous mettre des mots dans la bouche, là. Quand je vous lis ça, à quoi vous pensez, puis c'est quoi, votre réaction?

M. Lessard : Bien, ça fait sûrement partie des échanges qu'ils ont quand on planifie ou qu'on bâtit une infrastructure aussi imposante. À qui est la responsabilité du coût du partage d'une infrastructure qui sera développée ou une modification d'une infrastructure? Pour d'aucuns, c'est le gouvernement qui l'a pris à sa charge. Exemple, on développait un garage, je ne me souviens plus à quel endroit, souterrain pour recevoir des trains additionnels du REM. Puis, comme il y a une structure au REM, bien, on a arrêté les travaux en disant : Ne bâtis pas quelque chose dont on n'aura pas de besoins puisque, quand on va avoir le REM, c'est un autre type d'infrastructure qu'on devra faire à l'intérieur du garage. Donc, il y a comme quelques impacts, mais c'est le gouvernement qui en prend à sa charge. Alors donc, peut-être on dit...

Ici, on me fait une petite référence, toujours à 88.10 : «Le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant le projet et autorise la solution à mettre en oeuvre parmi les différentes options...» Ça, c'est quand ils voulaient... parce qu'on avait deux propositions qu'on a combinées en une. Et c'est toujours vrai, l'article n'est pas mort parce que le REM est né. Donc, ça reste vrai pour les sociétés de transport. Donc, si vous voulez peut-être commenter, Me Bacon, suite à...

Le Président (M. Iracà) : Oui. Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, M. le Président. Alors, en vertu de leurs lois constitutives, les sociétés de transport ont ce qu'on appelle un territoire de compétence. Le REM va traverser ces territoires de compétence là, et il était nécessaire de voir à l'intégration et que dans... Compte tenu que le REM est un projet qui poursuit des objectifs d'intérêt public pour combler les besoins des usagers, augmenter l'efficacité du transport en commun, alors il fallait une grande concertation et l'adhésion de tous les joueurs, dont les sociétés de transport. Donc, la lecture de l'article 43 est juste une façon... Il peut y avoir plusieurs façons de le lire. Une façon que nous avons envisagée en le rédigeant était l'adhésion du plus grand nombre de joueurs.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Me Bacon.

M. Therrien : L'exemple que je vous donnais tantôt par rapport aux nouvelles stations, je pense que ça a fait monter le prix du projet de 5,5 à 6 milliards. Est-ce que ça se peut, ça? Tu sais, des fois, j'ai des choses en mémoire, mais je ne suis pas sûr de mon coup, mais il me semble que ça avait augmenté, là.

M. Lessard : De 5 à 6 milliards, c'est l'interconnexion au réseau plus l'achat de wagons additionnels, une quarantaine de wagons additionnels.

M. Therrien : Ah! c'est vrai. Mais il y avait le branchement avec Édouard-Montpetit, je pense, qui était là-dedans. Est-ce que ça se peut?

M. Lessard : Édouard-Montpetit, c'est ça, c'est la station du...

M. Therrien : Et puis le montant...

M. Lessard : ...McGill.

M. Therrien : C'est ça.

M. Lessard : Oui. On parlait de 400 millions, je pense.

M. Therrien : O.K. Puis la part de la Caisse de dépôt est demeurée à 2,6 milliards avec le pourcentage en équité de 52 %.

M. Lessard : Puis on a demandé de faire l'interconnexion entre les deux réseaux.

M. Therrien : O.K. Donc, quand on lit ça, vous dites : Bien, regardez, c'est nous autres qui a demandé ça. C'est normal que ça se s'intègre au réseau existant.

M. Lessard : C'est la responsabilité, je pense, du gouvernement d'avoir une planification plus à long terme. On a permis de créer quelque chose de nouveau. Au commencement, ils ne pensaient pas s'assembler. Rappelez-vous, au commencement, c'était plutôt de voir le Train de l'Ouest et le SLR vers le centre-ville. Mais les deux ne devaient pas se rencontrer parce qu'il y avait d'autres projets qui avaient été évalués dans le Train de l'Ouest. Quand ils ont étudié le Train de l'Ouest, finalement, ils ont fait le Train de l'Est. Puis après ça, quand ils ont voulu faire le SLR, finalement ils ont fait un REM.

Ça fait que comme quoi ça a été le bourgeon, là, qui a fait éclore le reste, en disant : Bien, tu regardes à l'ouest? Tu regardes à l'est? Sais-tu quoi? Je pense qu'ils pourraient se parler. Puis après ça, on dit : Oui, ils pourraient tellement se parler qu'ils pourraient même s'interconnecter non seulement sur le REM dans les dessertes de Deux-Montagnes qui étaient déjà existantes, mais de faire la nouvelle desserte de l'aéroport que tout le monde comprend dans le bon sens, là. Tout le monde qui sort de l'aéroport Trudeau se dit : Il est où, le transport direct au centre-ville? Et donc ils ne cherchent pas tellement longtemps parce qu'il n'y en a pas.

Donc là, ça, ça sera la grande nouveauté pour tous les utilisateurs. Sainte-Anne-de-Bellevue, évidemment, verra arriver aussi une nouvelle... Il y a quand même beaucoup de population qui est en croissance de population sur Vaudreuil, et tout ça. Donc, il va même se bâtir un hôpital. Donc, comme quoi tous ceux qui arrivent de l'ouest aussi pourront accéder plus rapidement et de transiter à travers la communauté métropolitaine sans utiliser son réseau supérieur, donc l'autoroute 40, entre autres, ou l'autoroute 20.

M. Therrien : Est-ce qu'éventuellement vous prévoyez, puis c'est peut-être plus... Puis je ne pense pas, mais est-ce que vous prévoyez peut-être d'autres dépenses inhérentes à la cohésion des deux réseaux à venir, des achats d'actifs, des choses comme ça? Est-ce qu'il y a d'autres possibilités qui peuvent venir d'ici, là, l'ouverture?

• *(20 h 40)* •

M. Lessard : Des possibilités? Bon, il pourrait en arriver d'autres. Il y a quand même quelques petits défis de réalisation. J'ai vu sur... C'est à McGill, je crois, ils doivent creuser, je pense, au moins plusieurs dizaines de mètres dans le roc, donc, parce qu'il y a plus de dénivellation qu'on pense. Ça a l'air bien simple. Il me semble qu'on ne descend pas si longtemps pour aller prendre le métro, mais, quand on travaille dans le coin du mont Royal, il y a quelques défis de construction. Mais il semble qu'ils ont fait une modélisation. J'ai vu les simulations lors de la présentation de l'annonce du fait qu'on allait favoriser ou qu'on avait demandé de faire l'interconnexion avec l'autre réseau électrique souterrain qu'est le métro. Donc, ça avait été Édouard-Montpetit, McGill...

M. Therrien : Il y a Édouard-Montpetit aussi, je pense, qui est un défi. C'était creux, je pense, hein?

M. Lessard : C'est très creux, oui. Donc, pour aller chercher le... dans le tunnel du mont Royal, il y a comme un petit défi technologique, donc, je dirais, plus scientifique, là, mais ils ont trouvé la solution à des coûts.

M. Therrien : O.K. Mais vous aviez dit que les dépassements de coûts seraient payés par la Caisse de dépôt s'il arrive des problèmes avec Édouard-Montpetit, le tunnel.

M. Lessard : Elle prend des risques. Elle prend des risques de... Tu sais, il faut qu'elle fasse des évaluations, effectivement.

M. Therrien : O.K. Mais, si dépassements de coûts il y a, elle va rajouter de l'argent en équité?

M. Lessard : Elle a certainement des frais de contingence en disant... Ils ne doivent pas... la vérité pure et absolue dans leur estimation. Puis, dans les grands projets, bien, il y a des frais de contingence en disant : Où sont mes risques? Puis, dans mes risques, il y en a que je vais les limiter. Puis il y en a d'autres, bien, je vais en prendre un plus grand. Donc, c'est pour ça qu'ils ont hâte d'aller sur le terrain puis vérifier, voir l'état des sols. C'est principalement toujours ce qui est... même si c'est largement documenté, ces sols-là, depuis des années parce que l'AMT... parce que le métro est... Le métro est une bonne source d'informations du réseau souterrain et de la composition géologique des sols.

Et puis, quand on a fait aussi la 720 Est, Ouest, etc., donc, ils ont dû creuser. Il y a trois, quatre voies qui passent au centre-ville, qu'on n'a pas trop connaissance, mais il y a un réseau de canaux et de ponts-tunnels assez impressionnant, plus un réseau de filage que j'ai eu la chance de visiter. Puis c'est pour ça que je comprenais mieux après ça pourquoi, au centre-ville, je trouvais qu'il y a des espaces qui... pourquoi ils ne construisaient pas plus haut, finalement, parce qu'en dessous il y avait un réseau souterrain dans lequel ils ne peuvent pas prendre plus de charge. Donc, le bâtiment des fois à l'air un peu curieux, mais c'est plus des aires de ventilation ou, si je vois un parc au-dessus, bien, c'est parce qu'en dessous il n'y a pas possibilité d'augmenter la charge.

M. Therrien : Ce n'est pas assez solide.

M. Lessard : Exactement. Donc, Montréal a ses complexités, puis on l'oublie parfois quand on passe sur Sherbrooke, Maisonneuve ou autres ou qu'on voit une université, un centre d'achats, qu'immédiatement... souterrain, il y a toute une infrastructure qui a été développée sur autant de kilomètres que le REM. C'est à peu près 60 kilomètres, là. On veut prolonger sur la ligne bleue, mais tout le monde nous parle aussi de la ligne orange. Quand ils regardent le tableau puis ils regardent l'interconnexion, ils demandent : Pourquoi vous ne bouclez pas finalement la ligne orange?

M. Therrien : La ligne jaune.

M. Lessard : La ligne jaune? Bien, moi, j'en ai moins entendu parler, sauf par la députée de Vachon. Mais, à Montréal, c'est la ligne bleue. Si tu ne parles pas de ça, il y a un problème.

M. Therrien : Il y a une ligne grise aussi. Il y a une ligne grise qui part d'Angrignon et qui vient dans mon comté.

M. Lessard : La ligne quoi?

M. Therrien : La ligne grise.

M. Lessard : La ligne grise?

M. Therrien : Je viens de la créer, là. Elle part d'Angrignon, puis ça vient à Saint-Constant. Elle passe en dessous de l'eau.

Le Président (M. Iracà) : Article 43, questions, commentaires, interventions? 43.

M. Therrien : Écoutez, vous me dites que les frais de contingence qui sont inclus dans le modèle financier devraient suffire à éviter les dépassements. Puis, si dépassements il y a, ça devrait être la responsabilité de la caisse. Bon, c'est ça. C'est ce que j'ai compris. Vous l'aviez déjà dit, là, je veux juste confirmer. Moi, ça m'irait pour l'instant. Ça va.

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

M. Charette : Une précision. Tout le succès de l'opération va être déterminé naturellement sur l'intégration du REM avec le réseau existant de transport collectif. C'est un défi. Déjà, il y a eu des beaux compromis de faits en ajoutant justement des possibilités de connexions. Comment anticipez-vous à ce moment-ci justement le rôle de l'ARTM avec la Caisse de dépôt pour maintenir cette ligne de communication là et s'assurer qu'on ait un réseau qui soit fluide et qui demeure à l'avantage des usagers, autant par la desserte que par la fréquence? Donc là, on remet en quelque sorte cette discussion-là entre les mains de deux organisations externes, mais comment pouvons-nous être confiants, là, que la relation sera à l'avantage des usagers?

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

M. Lessard : Bien, on pourrait dire, entre les deux organisations, il y a déjà un avantage à ce qu'elles se parlent puis se comprennent parce qu'elles sont interdépendantes. Si le REM envoie paître l'autorité, bien, on va dire : Il y a un petit problème, là. Toi, tu vas avoir un problème. Je pense que tu n'auras pas grand monde sur la ligne tantôt parce que, si tu as bien compris, c'est moi qui est en charge de la planification et de l'arrimage. Donc, si je ne t'envoie personne puis que j'envoie tout le monde à la mauvaise place et très loin de ton REM, tu vas avoir un problème d'achalandage assez rapidement, puis de la frustration, puis des appels, puis etc.

Mais, quand il y a un nouveau service, on va se le dire, là, en partant, il va y avoir quelques petits défis, là. L'enthousiasme de le prendre, puis après ça, nécessairement, un nouveau service amène son lot de défis, et puis c'est quand

même des grosses équipes d'organisation là-dedans, là, pour s'assurer qu'il y a un service à la clientèle, qu'on soit heureux et que les dessertes fonctionnent bien, puis qu'il y a tous les mécanismes, puis la sécurité.

Donc, on se souvient, là, tu sais, quand... Ça fait longtemps qu'on n'a pas bâti de pont, mais, quand on a bâti le pont de la 25, bien, tout le monde était content. Mais là les transpondeurs, puis tout ça, puis la tarification, puis le paiement à l'usage, puis tu ne peux pas payer cash, puis là, bien, tu... Ah! bien là ils ne m'avaient pas dit ça. Donc, il y a comme... Bon, bien, quand ils ont bâti la 30, bien là ils ont fait quelques guérites puis ils ont dit : Bien, arrête l'auto, là, puis, à droite, on paie, puis, à gauche, c'est le transpondeur, puis il y a des cartes d'utilisation.

Donc, ça amène ses lots d'inconvénients, mais ils sont équipés pour faire face à ça. Ils ont des spécialistes. Nous, ce n'est pas ça qu'on fait dans la vie, mais, eux, c'est ce qu'ils font avec des équipes. Ce n'est pas eux personnellement, c'est des équipes spécialisées. Donc, comme on n'a pas été inquiets du fait que, quand l'intégration de tous les réseaux sous l'ARTM... Voilà 15 ans, peut-être que ça n'aurait pas marché, mais la maturité de toutes les organisations avec une connaissance, une bonne évaluation des coûts en général, ça coûte combien au kilomètre, puis quelle sorte de voie ferrée, puis quelle sorte d'autobus, puis quel type, puis quelle sorte de profil ça prend pour les différents conducteurs de ces réseaux-là, et toute la technologie...

J'ai visité les centres technologiques qui supervisent l'ensemble des réseaux d'autobus et de métro. C'est assez impressionnant. Ils ont des salles dédiées, carrément, avec du repérage de chacun des véhicules, avec des caméras pour voir l'état de la situation et des signaux qui permettent une communication d'un à l'autre pour voir s'il est capable de changer la distance, le fait qu'il voit que son autobus ne se rendra pas, d'être capable d'appeler un deuxième autobus en renfort et d'indiquer sur le tableau de bord, sur le tableau d'indication à la station, où il se trouve, où les gens sont en attente pour plus de tant de minutes, le délai que va prendre l'autobus, non pas le 88, mais mettons le 89 pour prendre son relais, donc en combien de minutes il va être là, donc, pour parler aux usagers par un tableau électronique. Tout ça, ça existe. Puis c'est tout ça qui va être au service et du REM et de l'ARTM pour être capable de répondre rapidement et d'avoir une interface. Bon, en fait, il y aura le moins de monde possible.

On le voit bien, quand on prend l'avion, nous autres mêmes. On est rendu qu'on remplit notre carte de déclaration nous-mêmes, on peut, par téléphone intelligent, bon, faire les réservations à distance, voir si les vols ont été changés, avoir nos cartes d'embarquement, puis en présentant le téléphone, donc ils scannent notre téléphone. C'est un univers de tableaux électroniques qui donnent la signalisation sur les changements ou les tracés, des alertes. Honnêtement, quelqu'un qui n'est pas technologique aujourd'hui, là, dans les grands réseaux, ils peuvent avoir de la difficulté à s'y retrouver.

Donc, c'est toujours le fun de voir que j'ai bien confiance dans la compétence de ceux... On est un pôle technologique puis on parle d'intelligence artificielle à Montréal. Je suis pas mal sûr qu'ils vont être capables de le faire.

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

• *(20 h 50)* •

M. Charette : Là-dessus, il n'y a aucun doute qu'on est capables de le faire, c'était juste une question de précision. Dans les derniers mois, suite aux consultations qui se sont tenues, il y a des ajouts au projet qui se sont faits. C'est facile de faire des ajouts tant que le projet n'est pas lancé. Je dis «c'est facile», en ce sens qu'on n'a pas à modifier une infrastructure qui est déjà existante.

Quelle est la place des ajouts dans le futur? Peut-être pas dans un proche immédiat, mais, si, à terme, on devait décider de prolonger tel ou tel axe du REM, quelle est — parce que je ne le voyais pas dans le projet de loi — la latitude du gouvernement de proposer des modifications? Est-ce que ce sera uniquement à l'initiative de la caisse en fonction de la rentabilité d'un tracé ou le gouvernement dans le but de toujours maximiser l'offre de transport en commun, de favoriser la fluidité sur nos réseaux? Est-ce que le gouvernement a une latitude à ce niveau-là?

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

M. Lessard : Oui, c'est ça. Donc, c'est sûr qu'il y a toujours une évaluation des besoins. On a vu tantôt, le ministre fait l'évaluation. On doit répondre à une évaluation de besoins pour donner un service, etc. On dit : «L'autorité doit particulièrement, en tenant compte des indications que lui fait le ministre pour favoriser l'intermodalité, le transport [en commun] et une offre de transport sécuritaire, accessible [...] et efficace :

«1° établir une offre en réponse aux besoins des usagers des services de transport...»

Donc, honnêtement, le but n'est pas, en partant, de le prolonger. D'ailleurs, c'est à la demande du gouvernement que la caisse a accepté de lever les yeux vers Sainte-Anne-de-Bellevue, jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue, et en nous indiquant qu'il y avait un coût pour s'y rendre. Mais, tant qu'à le faire, donc, on s'est dit : Voilà, peut-être que ça intègre complètement le territoire. En tout cas, pour beaucoup le territoire. Mais ça correspond quand même à une offre.

Et, eux, pour la caisse, nécessairement, il y a un coût économique en disant : Oui, attends un peu, là, je suis prêt à regarder beaucoup d'affaires, mais ce n'est pas lié aussi à un aspect économique de rentabilité pour... parce qu'on lui a donné ça comme mandat dans la constitution de la Caisse de dépôt Infra, d'obtenir un rendement commercial aussi, puis c'est correct, mais il serait vite limité.

Je pense que, pour la première bouchée, là, c'est pas mal gros. 6 milliards, 67 kilomètres, trois ans de construction. Je pense, quand même qu'on parle d'un développement où on va essayer de vivre la première expérience. On est tellement enthousiastes, tous les deux, que même mon collègue de Sanguinet, qui pense qu'il a hâte d'embarquer dans le REM, je pense qu'il veut...

M. Therrien : Je veux le conduire.

M. Lessard : Il veut le conduire. Donc, je pense qu'il commence à avoir plus d'enthousiasme, là. Ça s'en vient.

Le Président (M. Iracà) : Article 43.

M. Charette : ...chez mon collègue de Sanguinet, un enthousiasme qui se répand. Donc, on va pouvoir continuer à améliorer le projet de loi. Et sinon, une question, c'est curieux, une question qui vient tout juste de me parvenir par courriel, mais qui se partage bien, là, compte tenu qu'on parle d'intégration de services, d'un citoyen de la circonscription.

On parlait de l'aéroport, qui sera dorénavant desservi par le projet. Pour se rendre à l'aéroport à travers le REM, est-ce qu'il faudra forcément se rendre d'abord au centre-ville? Je dis «un citoyen de Deux-Montagnes», mais quelqu'un qui arriverait de l'est également. Est-ce que, pour se rendre à l'aéroport, ce sera d'abord aller au centre-ville et, du centre-ville, prendre un axe différent pour se rendre ensuite à l'aéroport ou, en cours de trajet, il y aura possibilité de passer d'une ligne à l'autre sans avoir à faire ce détour-là?

M. Lessard : Je n'ai pas... Bon, s'il arrive de l'est... Ça va dépendre où est-ce qu'il est situé. Il ne va peut-être pas embarquer sur le REM immédiatement parce qu'il peut y avoir certaines connexions d'autobus, éventuellement le métro, s'il n'est pas loin de Saint-Michel.

M. Charette : Pour simplifier la question. Par exemple, Deux-Montagnes... C'est vrai que l'est, je vois la carte très, très bien, c'est peut-être plus difficile à...

M. Lessard : À visualiser, oui.

M. Charette : Mais, de Deux-Montagnes, est-ce que c'est se rendre de Deux-Montagnes au centre-ville et du centre-ville ensuite à l'aéroport?

M. Lessard : Bien, on a un spécialiste du transport collectif. Lui, il a décidé de passer sa vie en utilisant les modes d'interconnexion, mais des existants, là. C'est un gars de métro, d'autobus, etc. Donc, à toutes les fois, ça me fait un peu sourire. Je me retourne vers ma référence en transport collectif, surtout sur le réseau montréalais. Donc, si vous voulez, peut-être que le sous-ministre pourrait nous en parler.

Le Président (M. Iracà) : Ça va, M. le député de Deux-Montagnes? M. le sous-ministre, la parole est à vous.

M. Unterberg (Jérôme) : Merci, M. le Président. Donc, vous savez, il y a un site, là, de transbordement, là, à Bois-Franc, là. Pour les gens qui connaissent le secteur, c'est à Saint-Laurent, là. Et donc, à cet endroit-là, vous pourrez faire une connexion puis aller directement à l'aéroport. Vous n'aurez pas besoin d'aller... alors que vous pouvez aller jusqu'au centre-ville. Puis, non, vous pourrez, depuis Bois-Franc, aller directement vers l'aéroport.

M. Charette : On débarquerait à Bois-Franc pour prendre un autre embranchement, là, tout simplement?

M. Unterberg (Jérôme) : C'est ça. Puis on sait qu'à cet endroit-là, donc, il y a des embranchements d'ailleurs vers l'aéroport. On le voit dans le plan, là, puis ça a été confirmé, durant votre formulation, encore avec les représentants de la caisse, là.

M. Charette : C'est gentil, merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le sous-ministre. Alors, article 43, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 43 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. Juste avant de passer à l'article 44, M. le ministre, il est 20 h 55. Je proposerais à 21 heures — je vais vous laisser quand même lire — une pause, peut-être, parce qu'on a tous commencé notre journée très tôt, là. À 21 heures, on serait à mi-chemin de notre soirée. Je proposerai une pause de 10 minutes, si ça convient à tout le monde.

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Hein? Ça va? J'ai l'approbation d'un peu tout le monde. Alors, je vais vous laisser lire l'article 44, M. le ministre.

M. Lessard : Je ferais un amendement à votre proposition, je vais proposer un 15.

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre, 44. À la lecture, s'il vous plaît.

M. Lessard : Tel qu'amendé.

«L'autorité peut exercer à l'égard du réseau, comme s'il relevait d'un organisme public de transport en commun visé par la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, les pouvoirs qui lui sont conférés par les chapitres VII et VIII de cette loi, à moins que l'entente conclue entre l'exploitant du réseau et l'autorité n'y pourvoie autrement.

«L'autorité peut déléguer l'exercice des pouvoirs visés au premier alinéa, sauf celui d'intenter une poursuite pénale, à la personne ou à la société désignée conjointement par l'autorité et la caisse ou une société en commandite, lorsque, à la fois, la caisse détient 10 % ou plus des titres de son fonds commun et le commandité est une société par actions à l'égard de laquelle la caisse a la faculté d'exercer 10 % ou plus des droits de vote que confèrent les actions émises par cette société.»

Ça, c'est vraiment un article, tu te dis, là, quand tu lis ça, puis il est rendu à neuf heures du soir, tu en appelles à l'aidant, étant donné que c'est un débat d'initiés. Et là ça va être Me Charles Côté.

Le Président (M. Iracà) : C'étaient les commentaires du ministre. Me Bacon, s'il vous plaît.

M. Lessard : Non, non, on change même...

Le Président (M. Iracà) : Ah! excusez-moi, j'entends mal à cette heure-là.

M. Lessard : Je ferais un amendement sur Me Bacon pour prendre Me Côté. J'ai une armée de maîtres.

Le Président (M. Iracà) : Me Côté. Oui, oui, Me Côté. Oui. Il a parlé hier.

M. Lessard : O.K. Donc, pendant que Me Côté va venir s'asseoir pour le bout très intéressant de cet article, je vais proposer un amendement, qui est distribué.

Le Président (M. Iracà) : Parfait, on va étudier l'amendement avant l'article.

M. Lessard : Oui. Oui, bien, ça situera le contexte parce qu'à lire ça de même, même si je lirais la note explicative...

Une voix : ...

M. Lessard : Ah! je vais juste le lire pour être sûr que...

Le Président (M. Iracà) : L'amendement sera distribué. Il a déjà été distribué.

M. Lessard : C'est ça. 44, on dit : Remplacer, dans le deuxième alinéa de l'article 44 du projet de loi, «détient 10 % ou plus des titres de son fonds commun et le commandité est une société par actions à l'égard de laquelle la caisse» par «, un autre mandataire de l'État ou le gouvernement détient 10 % ou plus des titres de son fonds commun et le commandité est une société par actions à l'égard de laquelle la caisse, un autre mandataire de l'État ou le gouvernement».

Ça, c'est la modification qui est apportée. Donc, on peut jaser plus du principe quelques secondes ou prendre la pause, revenir, aller se reposer la tête. Me Côté a l'air prêt à en parler. Nous donner juste le ton, peut-être, juste le ton.

Le Président (M. Iracà) : Alors, pour les explications sur l'amendement.

M. Lessard : Pour l'explication parce qu'honnêtement c'est un article de...

Le Président (M. Iracà) : Sur l'amendement.

M. Therrien : Si jamais je ne reviens pas après la pause...

Des voix : Ha, ha, ha!

Le Président (M. Iracà) : Alors, les explications de l'amendement à l'article 44. S'il vous plaît, à fin d'enregistrement...

M. Côté (Charles) : Oui, bien sûr, bien sûr.

Le Président (M. Iracà) : ...je vais devoir vous demander de vous nommer, ainsi que votre titre.

M. Côté (Charles) : Alors, Charles Côté, avocat à la Direction des affaires juridiques, Finances et Économie.

Alors, c'est la première fois que cet amendement-là va se faire et dans une série qui va se faire à plusieurs reprises. Ce n'est malheureusement pas la meilleure des places pour l'expliquer parce que c'est assez... Vous allez voir que la raison pour laquelle on... Le but de l'article, finalement, par rapport à l'amendement, c'est que...

Bon, je vais essayer de le dire de façon très simple.

M. Lessard : On devrait prendre la pause tout de suite...

Le Président (M. Iracà) : Dans vos mots, Me Côté.

• *(21 heures)* •

M. Côté (Charles) : On va essayer d'y aller. Pourquoi qu'on vient modifier 10 % détenu par la caisse, puis là on rajoute «ou le gouvernement ou un mandataire de l'État»? C'est que le montage, comme il a été expliqué, comme on a vu au départ, avec les détentions, vous vous en souvenez, on avait toujours, dans... les parts étaient... quand on part de la société... qu'on parte, pardon, de REM, avec son capital-actions et la société en commandite, vous savez que les investisseurs privés, habituellement, ils vont rentrer dans la société. Donc, ils vont acheter des parts de la société en commandite soit parce qu'il va y avoir eu des émissions de nouvelles parts ou soit parce que la caisse va vendre une partie des parts qu'elle détient, d'accord?

Alors, le modèle est fait pour que la détention de la caisse, habituellement, restait, comme vous avez déjà mentionné, que... dans le modèle que vous avez vu avec le tableau, qu'elle restait toujours majoritaire. Sauf qu'il n'y a rien dans la loi qui interdit de dépasser ça puis que la caisse devienne minoritaire. Et, dans les dispositions que vous allez voir à l'avenir dans la loi, vous allez voir que certaines dispositions qui, par rapport aux exemptions des lois d'ordre de fiscalité municipale... on a toujours ce... que tous les partenaires, il va toujours y avoir maintien des exemptions par rapport aux lois de taxation municipale, en autant que la caisse détienne toujours 10 %.

Et là c'est le premier article qu'on rajoute que le 10 % est soit détenu par la caisse ou soit détenu par le gouvernement parce qu'on a voulu fermer une situation où que la caisse, à un moment donné... qu'on arriverait avec un déclencheur. Je ne sais pas si le terme «déclencheur» est bon en français. Dans la langue de Molière, on dirait déclencheur, mais, en anglais, on dirait un «trigger», dans la langue de Shakespeare. C'est que, si jamais... C'est ça qui a été prévu. C'est, si jamais elle décidait de ne plus détenir la majorité, 50 %, puis qu'elle descendait minoritaire, le gouvernement veut être le... veut avoir un droit de premier achat pour acheter le bloc de contrôle parce qu'on dit à ce moment-là : Si ce n'est plus la caisse qui est là, peut-être que le gouvernement va vouloir reprendre le contrôle de la majorité des parts de la société en commandite ou du REM.

Or, si on a prévu que les partenaires, les commanditaires, les partenaires de la société en commandite ont dit, vous allez voir un peu partout dans le projet de loi, qu'ils vont toujours avoir les mêmes exemptions, en autant que la caisse détient 10 %, vous comprendrez que, la journée que le gouvernement va lever son option d'achat et c'est lui qui va détenir les parts, si on ne fait pas la correction de texte pour ajouter le gouvernement ou un mandataire du gouvernement qui va détenir ces parts-là, tous les détenteurs de parts minoritaires vont perdre leur exemption qui est prévue par la loi. Alors, c'est le premier exercice qu'on fait où qu'on rajoute soit la caisse ou soit le gouvernement justement en cas que le gouvernement décide, dans une situation de «trigger», de prendre la place un peu de la caisse en achetant les parts majoritaires pour ne pas faire perdre aux autres partenaires les exemptions qu'ils auraient parce que la caisse ne détient plus 10 %.

Alors, c'est la raison pour laquelle tous ces amendements-là se font, dont c'est le premier. Mais l'article 44, lui, il ne vise que la délégation des exercices des pouvoirs qui est prévue aux chapitres VII et VIII de la loi de l'ARTM, qui dit que l'autorité peut s'entendre conjointement avec la caisse de la personne ou de la société qui va exercer ces pouvoirs-là, ou l'autorité, ou la société en commandite pourrait décider de la personne. Or, comme la société en commandite a toujours été désignée comme en autant que la caisse détient au moins 10 % du commanditaire ou du commandité, il faut dès lors ici mentionner que ça pourrait être aussi le gouvernement qui détient ces parts-là. Ça aurait été plus le fun de l'expliquer lorsqu'on aurait tombé dans la Loi sur la fiscalité municipale, mais la première... il faut que je prévoie ces modifications-là à chacun de ces articles-là.

M. Therrien : ...

Le Président (M. Iracà) : On est dedans.

M. Therrien : D'où il vient, le 10 %, le plancher? C'est dans la fiscalité que c'est déterminé comme ça?

M. Côté (Charles) : Non, c'est qu'on... Il fallait prévoir un niveau. Ça, ça ne s'est pas fait à mon niveau à moi, là. Pour permettre à tous les commanditaires qui auraient pu se joindre comme investisseurs privés d'obtenir les mêmes exemptions, comme on va voir, la Loi sur la fiscalité municipale, il fallait, à un moment donné, qu'on fixe un niveau auquel il n'y en aurait plus, d'exemption pour personne. Alors, à un moment donné — je ne sais pas, ce n'est pas moi qui ai... ça ne vient pas de moi — on a fixé un plancher qu'il fallait avoir au moins un minimum de 10 % par la caisse. Or, là, comme on peut prévoir la possibilité que le gouvernement fasse un... achète les parts participatives du bloc de contrôle, mais, justement, pour rééquilibrer le montage financier, il fallait s'assurer qu'on fasse les modifications en conséquence.

M. Lessard : Ça ne vient pas de lui, le 10 %, ça vient de moi. Lui, il voulait 5 %. J'ai dit : Non, non, ce ne sera pas 5 %, ça va être 10 %.

M. Côté (Charles) : Merci, M. le ministre. Il me semblait aussi.

M. Lessard : On va prendre la pause, je pense.

Le Président (M. Iracà) : Alors, là-dessus, comme convenu, promesse tenue.

Je vais suspendre les travaux une dizaine de minutes. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 21 h 6)

(Reprise à 21 h 22)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, lors de la suspension des travaux, nous étions à l'amendement à l'article 44. M. le ministre, vous l'aviez lu. Me Côté, vous l'aviez expliqué. Alors, est-ce qu'il y a des questions, commentaires? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Bon, je viens d'avoir une information extrêmement importante sur le dossier du REM, puis ça change beaucoup de choses. Je m'excuse auprès de M. Côté. J'ai appris, selon des sources d'information, que l'argent que le fédéral met dans le REM, c'est un prêt. Ce n'est pas une équité. C'est ça qui est... Là, là, les bruits courent. C'est ce que ça serait.

M. Lessard : Vous êtes dedans la loi, mais ça change... Tout change l'article 44.

M. Therrien : Mais c'est parce que, sérieusement, là, c'est parce que votre montage financier, il ne marche plus, là, si c'est ça.

M. Lessard : Mais on ne travaillera pas sur des hypothèses. Demain, on a encore une séance, ça fait que ça pourrait... Quand vous sortez d'ici, vous devenez inquiet.

M. Therrien : Mais là je suis inquiet, là.

M. Lessard : Il faut...

M. Therrien : Là, je suis vraiment inquiet.

M. Lessard : Oui? Parfait.

M. Therrien : Vraiment, parce que ça change...

Le Président (M. Iracà) : Effectivement...

M. Therrien : Non, non, mais, regarde, O.K., on va attendre, là, mais moi, je vous dis, si c'est ça, là, vous avez un gros, gros problème dans votre montage financier à la page...

M. Lessard : Bien, quand on prête, on n'est pas en équité. Quand on prête, on n'est pas propriétaire. Quand on prête, on...

M. Therrien : C'est ça. Mais il faut que tu rembourses les intérêts. Puis tantôt le sous-ministre, que je respecte beaucoup, d'ailleurs, mentionnait, dans le 0,70 $, qu'il fallait que tu rembourses les bénéfices, les amortissements et les intérêts. Puis moi, je me disais : Bien, intérêts, il n'y a pas d'intérêts là. Je veux dire, il n'y a pas de prêt qui est effectué.

Je ne sais pas s'il était dans le secret des dieux ou s'il a échappé ça simplement puis sous une forme... Non, regardez, je ne vous prête pas d'intentions, je vous connais très bien, là. Je le sais que vous n'aviez pas des... Mais, quand il a dit ça, moi, ça m'a surpris. J'ai dit : Intérêts? Bien, c'est parce que, général, tu sais, c'est EBITDA, là, tu sais, c'est... Bon, vous avez... vous êtes comptable, là. C'est qu'on dit ça, généralement, tu sais, bien, amortissement, intérêt, puis... Mais là j'ai dit... quand le monsieur a dit ça, je veux dire, bien, ça ne s'applique pas à ça. Puis c'est pour ça que je n'en ai pas parlé. Mais là il va falloir qu'on en parle, là, parce que, si c'est ça, là, ça change la donne complètement, là. Alors là, je ne sais pas, là, mais... On va attendre. O.K., on va faire une affaire, on va attendre demain, O.K.? Mais, si c'est ça, vous risquez de devenir souverainiste pour vrai parce que c'est vraiment un coup plate, ça, que le gouvernement fédéral vous ferait. Ceci étant dit, je dis ça, un autre argument de plus de devenir souverainiste.

Le Président (M. Iracà) : Amendement à l'article 44, questions, commentaires, interventions?

M. Therrien : Oui, je m'excuse. Merci, M. le Président, de me rappeler à l'ordre.

Le Président (M. Iracà) : Pas de problème. Pas de problème.

M. Therrien : Mais j'exprimais mon inquiétude. Et, si ça continue comme ça, probablement que je ne me rendrai pas à 51 ans parce que je vais faire une crise cardiaque avant. Alors, il est temps que la session finisse. Puis là, en regard... on voit le regard...

M. Lessard : C'est un beau suspense parce qu'il dit que je vais devenir souverainiste, puis je lui ai dit avant d'entrer : On m'a enlevé le chromosome à la naissance. Je ne l'aurai jamais.

M. Therrien : Ça se greffe, un chromosome.

M. Lessard : Je vous le laisse. Je vous le laisse.

M. Therrien : O.K., alors, ça peut...

Le Président (M. Iracà) : Alors, article 44, amendement. Questions, commentaires, interventions, amendement article 44, s'il vous plaît?

M. Therrien : Je reviens sur l'amendement. Je fais juste part de mon inquiétude, là, mais on verra. De toute façon, vous êtes assez sage dans votre façon de percevoir les choses, mais je vous dis que, si j'étais à la Caisse de dépôt ou chez vous, je paniquerais un peu parce que, si c'est ça, c'est une très, très mauvaise nouvelle.

Le Président (M. Iracà) : Amendement, article 44.

M. Therrien : Oui, oui, je le sais, M. le Président, je le sais. Je le sais...

Le Président (M. Iracà) : Questions, commentaires interventions?

M. Therrien : O.K., bon, on en était... M. Côté, je vous remercie, vous avez clarifié quelque chose qui n'était pas clair du tout, je ne suis pas sûr que je pourrais aller me battre dans les autobus en expliquant ça, je ne suis pas sûr que j'ai très, très, très bien compris non plus, mais je pense que je comprends beaucoup plus que je comprenais au départ. Ce n'est pas dur à battre parce que j'étais complètement dans le champ.

Donc, vous avez ajouté : «, un autre mandataire de l'État ou le gouvernement détient 10 % ou plus des titres de son fonds commun et le commandité est une société par actions à l'égard de laquelle la caisse, un autre mandataire de l'État ou le gouvernement». Ça conserve ses droits vis-à-vis la fiscalité, et donc il faut juste s'assurer que le passage des actions de la Caisse de dépôt au gouvernement éventuellement ne change rien dans cette exemption qu'il touche, 10 % étant un seuil proposé par le ministre. Vous aviez proposé 5 %, c'est 10 %. Je fais le lien avec la joke que vous avez faite tantôt, mais il est tard, M. le ministre, c'est correct. Vous êtes préoccupé par le prêt, hein? Je vous ai joué dans la tête, là, hein?

M. Lessard : On a une réponse pour le prêt.

M. Therrien : Oui, allez-y.

M. Lessard : C'est les intérêts. Tantôt, je disais : Il ne peut pas avoir des intérêts. Bien, les commandités, dans les commandités, il y en a que ça peut être en prêt.

M. Therrien : Ça veut dire qu'il n'y aurait pas de...

M. Lessard : Même le bancaire, donc, dans la portion, donc... ça pourrait apparaître un élément d'intérêt.

M. Therrien : On verra ça.

M. Lessard : Donc, sans que... ça n'excluait pas... parce vous dites que c'est impossible... bien, pas que c'est impossible, mais...

M. Therrien : Je n'ai pas dit que c'était impossible, oui.

M. Lessard : Donc, pas impossible, mais vous étiez surpris en pensant qu'il y avait peut-être une information privilégiée sur le fait qu'Ottawa...

M. Therrien : Non, pantoute. Non, non, je n'ai pas osé dire ça. Je faisais une blague.

M. Lessard : Non, mais, après, vous vous êtes amendé après sur le fait que... Donc, oui, ça pourrait être possible, mais, évidemment, c'est plutôt des bénéfices qu'ils partagent, là, sur des rendements.

M. Therrien : Oui. En tout cas, on va regarder ça ensemble, la tête reposée. On va attendre la confirmation. Si confirmation il y a, on en discutera.

M. Lessard : Demain, on a une autre séance de prévue, je pense, après la période de questions.

M. Therrien : Oui, c'est ça, O.K.

Le Président (M. Iracà) : Seulement pendant la matinée, par exemple.

M. Therrien : Oui, c'est ça. Alors, on aura le temps, là, de bien réfléchir à tout ça et puis on en discutera. Donc, pour... bon, pour l'ajout, le 10 %, vous dites que ça repose sur... Écoutez, c'est presque, à la limite, arbitraire, le 10 %, à ce que j'ai compris dans votre explication. Sans vouloir dire que vous dites... Bien, c'est arbitraire, mais c'est quelque chose qui a été fixé.

M. Côté (Charles) : En fait, moi, j'ai dit que je n'étais pas de... ce n'est pas moi qui avais pris les décisions de savoir, le seuil minimal, qu'est-ce qu'il serait, là. Comme légistes, nous autres, on a écrit les directives qu'on a eues.

M. Lessard : Donc, il y a eu une décision en disant qu'à 10 % de détention, puis là vous dites... quelqu'un aurait pu dire 12 % ou 14 %, mais ils ont fixé qu'à ce pourcentage-là il doit s'être passé quelque chose rendu là aussi.

M. Therrien : O.K. Et puis, bon, là ce qu'on apprend aussi, c'est que — et ça, je pense qu'on le savait un petit peu intuitivement, là — la caisse pourrait vendre au gouvernement ses parts, parce qu'elle peut vendre aussi à un investisseur privé, mais elle peut vendre au gouvernement. Le gouvernement a le droit, avant le privé, de dire : Bien, moi, je vais l'acheter.

M. Lessard : Oui. Par contre, dans la convention signée avec l'État, donc, il y a des rencontres ponctuelles dans une entente sur 100 ans, disons, pour laquelle l'État a l'option de l'acheter.

M. Therrien : O.K. Et est-ce que c'est déterminé, la façon qu'on établirait la valeur de l'actif? Est-ce que c'est prédéterminé ou ce serait une négociation?

M. Lessard : Bien, il y a des... bon, c'est toute une science aussi, l'évaluation de la valeur de l'actif, mais, oui, c'est basé... il ne peut pas... ils ne nous la donneront pas.

M. Therrien : Ça, c'est clair.

• *(21 h 30)* •

M. Lessard : Et donc, sur le marché international, quand même, il y a des analyses comparatives sur la valeur d'un actif semblable, sur son financement. C'est tout le temps une question de financement, tu sais. Tu pourrais mettre autant d'argent pour une si longue période, sachant que tu connais d'avance son rendement, étant donné qu'il va s'être passé quand même plusieurs années, puis... Donc, ils sont remboursés parce qu'ils veulent se... tu sais, soit capter le gain, comme pour faire avec ça. C'est une valeur sur un marché international, donc, pour changer leur répartition d'actifs au sein de la caisse, et donc capter un gain, parce que c'est tout le temps pour des gains. Si c'était pour limiter des pertes, c'est parce que ça n'irait vraiment pas bien pour le Québec et ses usagers, là. Mais oui, il y a des rencontres. Dans la convention, ça prévoit tous ces mécanismes-là, donc. Et ce n'est pas... Il ne nous la donne pas, puis il ne nous fait pas un cadeau.

M. Therrien : Et puis ça, c'est très clair, là. Je comprends bien, là, étant donné que 8 % de rendement, c'est quand même assez élevé. Bien, je sais que la caisse a fixé 8 %. Ils ne sont pas... Tu sais, ce n'est pas n'importe quoi. C'est parce qu'ils se sont dit : Dans les portefeuilles d'immobilisation, généralement, ils ont un profit... bien, ils ont un rendement d'à peu près ça. Ça fait que...

M. Lessard : ...

M. Therrien : C'est ça. Ça fait que, là, ils ont dit 8 %. Et là c'est sûr que tout va aller en fonction de leur garantir, d'une certaine façon, 8 %. Là, on ne sait pas trop comment ils vont fixer leur rendement, mais mettons, là, qu'on s'arrange... tu sais, on les aide un peu pour qu'il y ait 8 %. Je ne veux même pas débattre de ça, là, O.K.? C'est juste de dire que, si on gonfle de façon un peu — et là je pèse mes mots parce que je ne veux pas partir de débat là-dessus — artificiellement sur 8 % de rendement, quand vient le temps d'évaluer la valeur des actifs, souvent, c'est...

Et puis le comptable, M. le comptable pourrait en détailler davantage l'esprit de ça, mais c'est de dire que, si tu évalues à partir du rendement de 8 %, qui est gonflé un peu, ça veut dire que la valeur de l'actif lui-même sera gonflée parce que, quand on regarde l'évaluation de ce que ça vaut, des actifs qui amènent des dividendes ou des profits, bien, souvent, un profit élevé amène une plus forte valeur de l'actif qui amène ce profit-là. Donc, ça risque de gonfler la valeur de l'actif, d'une certaine façon. Ça fait que je ne sais pas si l'État... Bien, ça veut dire que ça gonflerait la valeur de l'action... bien, la valeur de l'actif.

M. Lessard : C'est quand même un actif particulier, tu sais. Ça vaut combien de fois l'EBITDA, là, tu sais?

M. Therrien : C'est ça, oui.

M. Lessard : Je ne le sais pas, hein? Tu sais, quand on achète de l'immobilier, en général...

M. Therrien : C'est ça.

M. Lessard : ...des commerces, de l'industrie, il y a des références. Un REM, je pense que...

M. Therrien : Bien, c'est ça qui n'est pas évident.

M. Lessard : Donc, son marché de référence est la valeur du rendement. Bon, les gens achètent du rendement, du capital un peu plus qu'un patient, là. Le patient, il doit être plus bas que ça. Mais évidemment, au fil des années, bien, ça va être en fonction aussi de comment est renouvelée la flotte ou pas. Quand tu la prends flambant neuve, si tu avais le rendement de 8 % en partant, puis que tout l'équipement est neuf, puis que... Donc, après 40 ans, peut-être que ça va être un peu comme le métro, il vaut peut-être un peu moins cher, mais là ça dépend. Si tu veux t'en repayer un puis reconstruire les trous, là, peut-être, on ne s'en paierait plus un à ce prix-là non plus.

M. Therrien : De toute façon, on discute, là. Bien, tu sais, j'essaie juste de visualiser parce qu'on parle de ça, tu sais, mais c'est sûr que l'État n'est pas obligé de l'acheter, de toute façon, tu sais.

M. Lessard : Non.

M. Therrien : Ça fait qu'on parle. J'essaie juste de voir, là, comment ça pourrait se passer, la fixation de la valeur de cet actif-là. Mais, tu sais, l'État n'est pas obligé d'acheter à un prix quelconque. Ça veut dire que, si le privé veut l'avoir, l'État peut dire : Bien, vas-y. Et ça, ce n'est plus du ressort de notre projet de loi ou ce n'est plus du ressort de nos activités qu'on fait ici.

M. Lessard : Exact.

M. Therrien : Activités cérébrales, évidemment. Et donc on était sur l'amendement, monsieur...

Le Président (M. Iracà) : Exactement.

M. Therrien : Je ne sais pas si le député de Deux-Montagnes a quelque chose... Je suis après faire votre job, avez-vous vu ça?

Le Président (M. Iracà) : Toujours sur l'amendement, article 44, questions, commentaires, interventions? Ça va? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 44 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. Article 44, à la lecture, s'il vous plaît... Non, article 44 comme tel, est-ce qu'il y a des interventions?

M. Therrien : Juste pour garantir que j'ai bien compris le sens de l'article. C'est que M. Côté, avec son explication intelligente, nous a expliqué l'essence pas seulement de l'amendement, mais aussi de l'article. C'est ce que je comprends. Vous avez fait un exposé, tantôt, de ce qu'était l'article et vous avez rajouté en quoi l'amendement nous amenait à une meilleure précision puis de faire en sorte que ce soit bien assis sur la réflexion que vous avez faite. Donc, vous avez présenté... Ce que j'ai compris, c'était l'article.

M. Côté (Charles) : Mais, comme il avait une portée plus générale... Parce que ça va revenir à chaque fois qu'on va parler de pourcentage de détention. À chaque fois qu'on va revenir, ce 10 % là, où qu'il est toujours prévu que c'est la caisse qui doit détenir au moins 10 % pour maintenir les mêmes avantages, naturellement, on va toujours vous revenir avec le même amendement pour rajouter le gouvernement, pour...

M. Lessard : Et là on dira : C'est de concordance. À ce moment-là, on s'entend, quand on arrivera à ces éléments-là puis qu'on les déposera, à ce moment-là, c'est la concordance avec ce qu'on a fait à 44.

M. Therrien : Et je voulais juste m'assurer que je votais sur quelque chose que je comprenais. J'avais bien compris que l'ajout se répéterait plus tard. Merci, c'est très clair. Alors donc, je peux assurément pouvoir... je peux voter sur cet article-là. Merci, M. Côté.

Le Président (M. Iracà) : Alors, article 44, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 44 est adopté tel qu'amendé?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 44, adopté. 45, s'il vous plaît, à la lecture, M. le ministre.

M. Lessard : Alors, 45, on va changer de chapitre. Nous sommes rendus au chapitre VI. «Exemptions.» Alors :

«La Loi concernant les droits sur les mutations immobilières — donc, ce qu'on appelle la taxe de bienvenue — (chapitre D-15.1) ne s'applique pas lorsque le cessionnaire d'un immeuble faisant ou devant faire partie du réseau ou d'un droit dans un contrat de louage concernant un tel immeuble est l'un des suivants — donc :

«1° la caisse;

«2° une société en commandite, lorsque, à la fois, la caisse détient 10 % ou plus des titres de son fonds commun et le commandité est une société par actions à l'égard de laquelle la caisse a la faculté d'exercer 10 % ou plus des droits de vote que confèrent les actions émises par cette société.

«Le premier alinéa ne s'applique pas si la cession vise à exclure un immeuble du réseau.»

Et là j'aurai un amendement, je pense.

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

M. Lessard : Bonjour. Moi, c'est Laurent. Vous, c'est?

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Hélène Dumas-Legendre.

(Consultation)

Le Président (M. Iracà) : Voulez-vous donner un petit bonbon?

M. Lessard : Je lui ai donné... N'essaie pas de rentrer dans mes...

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le ministre, amendement à l'article 45. À la lecture, s'il vous plaît.

M. Lessard : J'en ai deux, hein?

Le Président (M. Iracà) : Oui. On va...

M. Lessard : C'est ça? J'ai deux amendements? C'est tout ça?

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Oui, sauf que les deux amendements sont...

M. Lessard : Ils ont-u été distribués?

Le Président (M. Iracà) : Ils sont en cours de distribution.

M. Lessard : O.K. Parfait.

Le Président (M. Iracà) : Mais le premier a déjà été distribué.

M. Therrien : ...

M. Lessard : Bien, j'essaie ça, voir qu'est-ce que ça a l'air.

(Consultation)

M. Lessard : Alors, ce que je vais faire, parce que, là, je suis rendu que j'ai deux spécialistes pour le même article, mais il y a seulement une chaise. Ça fait que, dans la gestion quotidienne de nos affaires, on va étriver au maximum Me Côté sur la partie qui concernait, tantôt, l'amendement que je dépose par souci d'avoir l'explication à la fin.

Donc, je dis : Remplacer, dans paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 45 du projet de loi, «la caisse» partout où cela se trouve, par «la caisse, [ou] autre mandataire de l'État ou le gouvernement».

Là, ça revient à l'explication qu'on a donnée tantôt. Donc, si vous voulez... juste par souci que c'est bien ça.

Le Président (M. Iracà) : Me Côté.

M. Côté (Charles) : Alors, ma collègue va expliquer les exemptions, par rapport à la loi concernant les mutations immobilières, qu'on accordait à la société en commandite quand la caisse détenait au moins 10 % des parts de commanditaire ou 10 % du commandité, qui est le commandité. Alors, à ce moment-là, on fait justement cette modification-là, comme on l'a expliqué, si jamais le gouvernement levait l'option de détenir le bloc de majorité, que les exemptions ne seraient pas perdues pour les détenteurs de parts minoritaires. Ça en est un, exemple qui est plus dans la lignée pour lequel on faisait ça, plutôt qu'à l'article précédent, là.

Le Président (M. Iracà) : D'accord. Amendement, article 45, tel que lu par M. le ministre, questions, commentaires, interventions?

M. Lessard : Oui. Débattons de celui-là pour être capable de l'intégrer au projet, puis, par la suite, on procédera à l'autre parce que, là, j'amène des...

Le Président (M. Iracà) : Alors, amendement tel que lu par M. le ministre, article 45, questions, commentaires, interventions? Le premier amendement. Alors, ça va? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 45, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. Deuxième amendement, M. le ministre, toujours à l'article 45. À la lecture, s'il vous plaît.

M. Lessard : Parfait. Alors donc... Et là je change de spécialiste. Parfait. Tantôt, vous vous nommerez, puis on pourra faire votre introduction officielle dans notre projet de loi.

Ça va bien, à part de ça, vous? Vos enfants?

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Très bien.

• *(21 h 40)* •

M. Lessard : Oui? Bon, bien.

(Consultation)

M. Lessard : Alors donc : Modifier l'article 45 par le remplacement de la partie du premier alinéa qui précède le paragraphe 1° par la suivante :

«45. La Loi concernant les droits [de] mutations immobilières (Chapitre D-15.1) ne s'applique pas lorsqu'au terme d'un transfert relatif à un immeuble faisant ou devant faire partie du réseau, le cessionnaire est l'un des suivants :». Tac!

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Est-ce que vous voulez ajouter des explications, M. le ministre?

M. Lessard : Je dirais maintenant... Est-ce que ça, ça intégrait la modification que je viens d'adopter?

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Non.

M. Lessard : Non? O.K. C'est ça. Donc, je ne lirai pas vraiment le texte tel qu'une fois amendé, puisque je l'ai déjà amendé avant, et mes deux amendements n'ont pas été intégrés dans le même document.

M. Therrien : Mais là, excusez-moi, je suis complètement, mais complètement perdu. Pour vrai.

M. Lessard : Oui. C'est pour ça qu'on va...

M. Therrien : Je suis vraiment désolé.

M. Lessard : Non, ce n'est pas grave, ce n'est pas grave.

M. Therrien : C'est parce que je... tu sais, je...

M. Lessard : Ce n'était pas le but non plus.

M. Therrien : Pardon? Non, je le sais que ce n'est pas le but, mais c'est pour ça que je vous dis, là... C'est un appel à l'aide que je fais parce que j'ai des feuilles devant moi, là, puis...

M. Lessard : Le texte, tel que deux fois amendé, se lirait comment? J'ai-tu le texte final? Est-ce qu'on peut me...

Une voix : Oui, on peut le...

M. Lessard : Le texte, puis ça vaut la peine, là, parce que ce qu'on va faire, pendant qu'on jase... Puis peut-être que... Si vous voulez peut-être vous nommer, donner l'explication de ce qu'on est en train de faire. Après ça, avant de voter sur l'article, tel qu'amendé, une deuxième fois, on pourra avoir une meilleure connaissance du texte suite aux deux amendements pour être sûrs qu'on comprend bien ce qu'on est en train de faire.

M. Therrien : Ça, c'est réglé...

M. Lessard : Le premier... Oui.

M. Therrien : O.K.

M. Lessard : Et là je viens réamender...

M. Therrien : Ça, c'est un amendement supplémentaire que madame...

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Hélène...

Le Président (M. Iracà) : Alors, madame, vous allez prendre la parole. J'ai le consentement, j'imagine? Allez.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Hélène Dumas-Legendre, je suis avocate à la Direction des affaires juridiques au ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire.

Donc, sur l'amendement, il s'agit simplement d'une réécriture de la partie qui précède le paragraphe 1° parce que la loi sur les droits de mutation définit ce qu'est un transfert et inclut donc, dans la définition, le transfert, donc la vente de propriété comme telle, l'emphytéose et aussi le contrat de louage lorsqu'il excède 40 ans. Donc, plutôt que de référer à chacun des vocabulaires, et notamment au contrat de louage, on préfère référer à la définition... au terme «transfert», qui est défini, pour s'assurer que l'interprétation de cette loi-ci soit la même que celle de la Loi concernant les droits de mutation.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Me Legendre.

M. Lessard : Je viens de comprendre que, dans la rédaction initiale, donc, on n'en a pas tenu compte.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : On parlait de cession d'immeuble et de...

M. Lessard : On parlait de cessionnaire d'un immeuble.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : ...et du droit dans un contrat de louage.

M. Lessard : Oui.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Et, comme ces deux aspects-là sont inclus dans la définition de «transfert»...

M. Lessard : ...donc, on redisait quelque chose inutilement.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Bien, c'est-à-dire que c'était plus approprié d'utiliser le même terme que dans la loi pour que l'interprétation...

M. Lessard : O.K. Donc, le premier alinéa se lira, après modification, comme celui-là du dernier amendement, qui dit que «la Loi concernant les droits [de] mutations immobilières (Chapitre D-15.1) ne s'applique pas lorsqu'au terme d'un transfert relatif à un immeuble faisant ou devant faire partie du réseau, le cessionnaire est l'un des suivants». Donc, vous dites : Là, on ne fait plus référence aux contrats de louage, on dit quand c'est la caisse, deuxièmement, la société en commandite, en expliquant la modification qu'on avait acceptée tantôt.

M. Therrien : Mme Dumas-Legendre, c'est ça?

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Oui.

M. Therrien : Est-ce que vous pourriez juste... parce que, là, j'ai repéré l'amendement où est-ce que... ce qui changeait l'article initial. Juste me le répéter, peut-être, s'il vous plaît, pour que je comprenne bien.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Oui. Alors, on change la cession «d'un immeuble faisant ou devant faire partie du réseau ou d'un droit dans un contrat de louage concernant un tel immeuble». On remplace ça par le terme «transfert». «...relatif à un immeuble faisant ou devant faire partie du réseau», ça, ça demeure parce que le transfert inclut à la fois la cession de l'immeuble...

M. Lessard : ...et le contrat de louage.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : ...et le contrat de louage et qu'il inclut, en plus, l'emphytéose. Mais l'emphytéose, c'était une cession de l'immeuble.

M. Lessard : C'est comme si on faisait de la... on avait donné la définition de «transfert».

Une voix : Tout à fait.

M. Therrien : Je comprends. Est-ce qu'on pourrait dire qu'il y avait de la redondance dans la...

M. Lessard : On n'a pas utilisé le terme approprié.

Une voix : Voilà.

M. Therrien : C'est ça. O.K.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Me Legendre.

M. Therrien : Ça veut dire... la caisse n'a pas à payer une taxe Bienvenue.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Exactement.

M. Lessard : C'est ça, exactement.

M. Therrien : Et non pas «de bienvenue», hein? C'est «taxe Bienvenue».

M. Lessard : Bien, en fait, c'était le juge Bienvenue, ce qu'on m'avait déjà relaté...

M. Therrien : C'est ça, oui.

M. Lessard : ...qui était devenu un jour ministre, je pense, puis qui avait introduit ça. Et là... C'est comme l'assurance de la Payette, en parlant de Mme Payette.

M. Therrien : Oui, c'est ça.

M. Lessard : La taxe de bienvenue en parlant du juge Bienvenue, qui était devenu ministre. Et, depuis ce temps-là...

M. Therrien : Il est devenu tristement célèbre.

M. Lessard : ...comme il s'appelait Bienvenue, et on te souhaitait la bienvenue... Honnêtement, ça enrage tout le monde.

Le Président (M. Iracà) : Alors, sur ce petit cours d'histoire, toujours au deuxième amendement à l'article 45, questions, commentaires, interventions? Si vous me permettez, M. le ministre, peut-être que je peux procéder à la mise aux voix directement.

M. Lessard : De la modification?

Le Président (M. Iracà) : Du deuxième amendement, le deuxième amendement.

M. Lessard : Je pense que ça va. Ça n'interdira pas de faire une discussion sur l'article général.

Le Président (M. Iracà) : Alors, s'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 45, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Sur l'article 45 comme tel, avec les amendements, est-ce qu'il y a des commentaires, questions, interventions?

M. Therrien : M. le Président, on regarde les deux amendements à travers le nouvel article.

Le Président (M. Iracà) : Questions, commentaires, 45? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 45, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 45, adopté. À l'article 46, s'il vous plaît, M. le ministre, pour la lecture.

M. Lessard : Merci. Donc, je vais procéder à la lecture. J'ai un amendement, je l'indique tout de suite. On va faire faire la photocopie. Alors :

«La caisse et la société en commandite visée au paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 45 sont, dans leurs activités de réalisation ou de gestion du réseau, exemptées — donc, je vous rappelle qu'on est dans la section des exemptions, donc on va en voir quelques-unes, donc :

«1° de tout mode de tarification, établi par une municipalité locale en vertu des articles 244.1 à 244.10 de la Loi sur la fiscalité municipale pour ses biens, [ses] services et autres activités — rappelez-vous, là, ça doit être pour être capable de porter ça au rôle;

«2° de toute condition préalable imposée en vertu des articles 117.1 à 117.6 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme;

«3° de tout tarif d'honoraires pour la délivrance d'un permis ou d'un certificat en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme — puisqu'elle a le statut de mandataire d'État, donc n'a pas de permis;

«4° de tout assujettissement d'un de ses permis ou certificats au régime des articles 145.21 à 145.30 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme — on verra ce que c'est;

«5° de l'imposition de toute taxe en vertu des articles 151.8 à 151.12 de la Charte de la Ville de Montréal — puisque c'est une ville à charte;

«6° de toute redevance en vertu des articles 151.13 à 151.18 de la Charte de la Ville de Montréal.»

Donc, on peut lire le commentaire avant de passer à l'article.

Le Président (M. Iracà) : S'il vous plaît.

M. Lessard : On dit : «Dans la réalisation ou la gestion du réseau, la caisse, certaines filiales qu'elle détient en propriété exclusive, de même que toute société en commandite — on revient sur la participation d'au moins 10 % — seraient exemptées [de] paiement de toute tarification ou redevance [...] de toute taxe imposée par elle en vertu des pouvoirs généraux de taxation prévus dans la Loi sur les cités et villes, le Code municipal, la Loi sur la fiscalité[...], [ou] la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme ou la Charte de la Ville de Montréal.»

Ce que j'aimerais apporter comme modification...

Le Président (M. Iracà) : Alors, vous voulez déposer un amendement?

M. Lessard : Un amendement, qui est en circulation.

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

M. Lessard : Alors : Modifier l'article 46 par l'ajout des paragraphes suivants — donc, on avait déjà jusqu'à 6°, on va en rajouter un 7° puis un 8° :

«7° de l'imposition de toute taxe en vertu des articles 500.1 à 500.5 de la Loi sur les cités et villes (chapitre C-19) ou des articles 1000.1 à 1000.5 du Code municipal du Québec (chapitre C-27.1); et

«8° de toute redevance en vertu des articles 500.6 à 500.11 de la Loi sur les cités et villes ou des articles 1000.6 à 1000.11 du Code municipal du Québec.»

Pour le commentaire de ces ajouts de 7° et 8°, donc, on dit : «Avant la Loi visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs, le projet de loi n° 122, seule la ville de Montréal avait le pouvoir de percevoir [des taxes] des redevances ou d'imposer diverses [...] autres que l'habituelle taxe foncière générale ou que les taxes spéciales prévues dans les lois pour des fins très spécifiques.» 122. Puis on a adopté... Il reste peut-être l'entrée en vigueur... habilite...

• *(21 h 50)* •

Une voix : ...

M. Lessard : Oui, bien, ils ont fait l'adoption, il reste soit la prise... l'adoption finale, exactement. Donc: «Le projet de loi n° 122 habilite désormais toutes les municipalités à percevoir des redevances ou à imposer diverses taxes.

«C'est dans ce contexte — là — que s'inscrit l'amendement proposé.»

Ça fait que, si vous voulez peut-être commenter sur les articles... Est-ce que c'est en général? C'est le genre de toute taxe qui peut être...

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Tout à fait.

M. Lessard : ...puisqu'on lui donne un statut particulier, là, devant notaire. Donc, il ne voulait pas être assujetti à tout paiement et permis autre... aménagement et urbanisme, donc.

M. Therrien : J'aurais une proposition à vous faire, M. le ministre, pour que ce soit plus efficace, peut-être, pour adopter plus rapidement le projet de loi. On pourrait peut-être voir — je ne sais pas si j'y vais, là — voir tout ensemble. Tu sais, dire, mettons... Descendez paragraphe par paragraphe, juste me dire c'est quoi, ça.

M. Lessard : Oui, c'est ce qu'on va faire.

M. Therrien : Puis jusqu'à 8°, de 1° à 8°. Puis après on dira : Regarde, je pense que j'ai compris.

M. Lessard : O.K.

M. Therrien : O.K.? Ça vous irait comme ça?

M. Lessard : Oui.

M. Therrien : Ça fait qu'on fera... Après, on votera l'amendement puis on votera l'article.

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que tout le monde est d'accord là-dessus?

Une voix : Oui.

Le Président (M. Iracà) : Alors, 46, alinéa un, paragraphe 1°.

Une voix : Alors, si vous voulez y allez, maître... S'il vous plaît.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Oui. Alors, au paragraphe 1°, c'est toute la tarification pour les biens et services des municipalités ou activités. Par exemple, les municipalités tarifient, bon, les loisirs, évidemment, on le sait. Mais, dans ce cas-ci, ça pourrait être le branchement d'égout ou d'aqueduc, divers services qu'elles offrent aux citoyens. Donc, ici, la caisse et la société en seraient exemptées.

Pour ce qui est du paragraphe 2°, il s'agit d'une compensation que la municipalité peut exiger lorsqu'il y a un lotissement ou une opération cadastrale qui correspond à 10 % de la valeur du site sur lequel il y a une opération cadastrale. C'est versé soit en terrain ou soit en argent et c'est afin de constituer un fond pour les parcs et espaces verts de la municipalité. Donc, ici aussi, la caisse et la société en seraient exemptées.

Pour ce qui est du paragraphe 3°, c'est tous les tarifs d'honoraires de délivrance de permis, donc permis de construction, etc.

Au paragraphe 4°, il s'agit du régime des ententes entre une municipalité et, par exemple, un promoteur qui développe un secteur pour que le promoteur prenne en charge une partie des coûts des infrastructures municipales ou la totalité, selon l'entente.

Pour ce qui est du paragraphe 5°, c'est le pouvoir de taxation générale qui est prévu pour la ville de Montréal actuellement.

Et le paragraphe 6°, c'est le pouvoir de prélever des redevances, qui est prévu dans la Charte de la Ville de Montréal.

Et les paragraphes 7° et 8° sont exactement les mêmes pouvoirs que les paragraphes 5° et 6°, que le projet de loi n° 22 étend à toutes les municipalités.

M. Lessard : 122. 122.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : N° 122, oui. Excusez-moi.

M. Therrien : Vous avez dit «22» aussi tantôt.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Oui, j'ai fait la même erreur.

M. Therrien : Vous avez un drôle de réflexe.

M. Lessard : Elle est rendue qu'elle fait mes propres erreurs. Je commence à m'inquiéter.

M. Therrien : Bien oui, elle vous calque. J'aurais peut-être, si vous me permettez, une question globale.

M. Lessard : Oui.

M. Therrien : Est-ce que les sociétés de transport en général sont exemptées de la même façon que la Caisse de dépôt et ses filiales le sont?

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : L'agence métropolitaine...

M. Lessard : L'AMT...

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Oui.

M. Lessard : ...avait les mêmes exonérations.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Est exemptée, effectivement.

M. Therrien : O.K.

M. Lessard : L'AMT avait ça.

M. Therrien : Oui? O.K.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Oui.

M. Therrien : Mais c'est parce que je voulais juste m'assurer que toute l'information était donnée.

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Deux-Montagnes... Excusez-moi. M. le député de Deux-Montagnes, vous aviez la main levée depuis un petit bout.

M. Charette : Dans la même veine, je me souviens qu'on a eu l'échange avec le ministre, il y a quelques jours, sur les en-lieu de taxes. Donc, c'est cette exemption-là, en quelque sorte, qui est visée par l'article 46? Est-ce qu'on parle de la même chose?

M. Lessard : Non, il y a... Les en-lieu de taxes, ils sont sur les équipements supérieurs, comme les collèges, universités, etc. Donc, on ne paie pas sur les réseaux les en-lieu de taxes.

M. Charette : Effectivement. Bien, c'est l'échange qu'on avait eu, là, comme quoi l'AMT avait été exemptée d'en-lieu de taxes, tout comme le REM le serait également.

M. Lessard : Oui, exempté de taxes. Je dirais plus taxes que d'en-lieu de taxes parce que, quand un bien ne peut pas être porté au rôle parce que c'est un bien d'État, parce que... etc., on dit qu'on donne une contribution tenant lieu de taxes, donc, ce qu'on dit souvent, les en-lieu de taxes, mais les tenant-lieu de taxes, donc un montant compensatoire pour le...

Donc, pour cet équipement-là, il n'y a pas de montant versé par l'État en disant... Tu sais, les structures d'État... On dit tout le temps : L'État doit payer comme les autres pour les hôpitaux, les universités, les écoles primaires, secondaires, etc. Donc, comme bon payeur, elle paie des en-lieu de taxes, des tenant-lieu de taxes. Mais, dans ce cas-là, il n'y a pas de ce régime-là pour un régime de transport collectif.

M. Charette : Comme l'AMT ne l'avait pas non plus.

M. Lessard : Comme l'AMT ne l'avait pas, etc.

M. Charette : Et est-ce que c'est...

M. Lessard : Mais on aurait pu... Mais c'est une question qu'on aurait toujours pu poser : Quand c'est une structure qui relève pratiquement de l'État, est-ce qu'on devrait payer une compensation?

M. Charette : Et c'est ce que l'article 46 vient préciser.

M. Lessard : Oui. Ça, plus d'autres permis...

M. Charette : Parfait.

M. Lessard : ...parce qu'ils ne prennent pas de permis de construction, parce qu'ils prennent... donc ils ne sont pas assujettis à différentes taxes de développement. Donc, ils se soustraient des régimes de perception de taxes ou autres, si je comprends bien l'article.

Le Président (M. Iracà) : Alors, 46, paragraphe 1°?

M. Therrien : On peut voter l'amendement.

Le Président (M. Iracà) : Si vous êtes rendus à l'amendement, moi, je peux y aller avec l'amendement, et après ça on pourra voir l'article en tant que tel.

Alors, sur l'amendement proposé par M. le ministre à l'article 46, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Alors, 46 en tant que tel, est-ce qu'il y a des questions, commentaires? Je le laisse ouvert de manière plus large.

M. Therrien : C'est juste, je vous dirais, un commentaire comme ça. C'est difficile avec les amendements qui arrivent comme ça. Je suis content que vous soyez conciliant parce que j'ai un peu de misère, là, à gérer tout ça, là. C'est pour ça que je vous ai demandé, à un moment donné... Ce n'est pas que je veux être malicieux, là, mais c'est parce que, tu sais, je ne veux pas voter sur n'importe quoi. Je veux juste... Puis je ne dis pas que c'est n'importe quoi, mais je veux comprendre, puis des fois c'est un peu difficile.

Ça fait que, si jamais j'ai besoin d'un petit peu plus de temps, je vous demande tout simplement de comprendre que ce n'est pas de la mauvaise volonté de ma part, là. Ça va vite, là. Puis il y a beaucoup d'amendements, puis c'est des choses que je ne connais pas. C'est pour ça que je vous avais demandé de ralentir un peu la cadence puis de respecter ça. Je l'apprécie beaucoup, M. le ministre, parce que...

M. Lessard : Je ralentis moi-même.

M. Therrien : Oui. Non, mais, tu sais, c'est parce que je ne peux pas faire des miracles, tu sais.

M. Lessard : ...

Le Président (M. Iracà) : Alors, sur l'article 46, questions, commentaires, interventions?

M. Therrien : Bien, vous avez dit en gros que l'AMT avait déjà ces exemptions-là. Je ne vois pas en quoi on empêcherait la Caisse de dépôt d'avoir les mêmes amendements. Je peux considérer que ça, ça justifierait l'adoption de l'article 46.

Le Président (M. Iracà) : D'autres commentaires? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 46, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 46, adopté. 47, s'il vous plaît, M. le ministre, à la lecture.

M. Lessard : 47. Ah! on change encore de chapitre. On a fini les exemptions. On va rentrer dans le chapitre VII, «Dispositions modificatives.» Et là on va avoir probablement une série de lois qui vont venir nous présenter les modifications sur différents articles. Alors, loi sur... Là, on... Donc, les dispositions modificatives. On est sur la Loi sur l'Autorité régionale de transport... Oui?

M. Therrien : Je m'excuse, juste une petite seconde. M. le Président?

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

M. Therrien : Merci. Juste une petite seconde. Je vois qu'au verso de l'article 46, là, il y a des informations, et là est-ce que...

Le Président (M. Iracà) : Vous faites référence à l'amendement ou...

M. Therrien : Non, bien, vous avez la...

M. Lessard : Je pense qu'ils nous ont écrit un texte actuel de l'article 6 sur l'autorité. C'est comme s'ils nous avaient imprimé la référence à l'article 6, plus le... En fait, ça nous arrive, au ministère des Transports. On a une photocopieuse qui en ajoute.

Le Président (M. Iracà) : Qui en ajoute.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : C'est celle-ci. Ça va avec la deuxième page.

M. Lessard : ...essayer de comprendre...

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Ça a rapport avec...

M. Lessard : Parce qu'effectivement moi, tantôt, quand je le feuilletais, j'arrive à une feuille, une page blanche sur le projet.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Alors donc, c'est ça qui est important, c'est ce qu'il y a à gauche de 47.

M. Therrien : Ah! O.K.

• *(22 heures)* •

M. Lessard : Alors, c'est peut-être qu'elle est imprimée, puis ils ont mis la page de l'autre côté.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : ...pour montrer qu'aussitôt qu'il y a une modification...

M. Therrien : À l'article 47, c'est ça?

M. Lessard : L'article 47. La modification qu'on a adoptée au 7° et 8°, c'est ça?

M. Therrien : Non.

M. Lessard : Non, il y a 9°, même.

M. Therrien : Non, moi, je vous dirais que c'est lié à l'article 47.

Une voix : ...

M. Therrien : Alors, c'est ça, hein? Donc, ce serait lié à l'article 47. Vous proposez...

M. Lessard : Parfait. Je vais proposer que moi-même, je regarde, là, que je lise bien le bon article.

Le Président (M. Iracà) : On va suspendre quelques instants.

M. Therrien : Moi, j'ai compris. Bien, je pense que j'ai compris. Mais on peut suspendre, là. Mais moi, j'ai compris, là, où est-ce qu'on s'en allait. C'est juste que vous nous faites la vie un peu dure. Je vais vous avouer, là, que... C'est peut-être l'heure, là, mais c'est peut-être deux, trois cafés de plus qui m'auraient aidé, en tout cas. Mais là je commence à être un peu dépassé par les événements.

Le Président (M. Iracà) : Il est tard. Je l'avoue, il est tard.

M. Therrien : Parce que, là, ça se complexifie un peu, là.

M. Lessard : On peut prendre deux secondes.

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vais suspendre quelques instants.
Je suspends quelques instants.

(Suspension de la séance à 22 h 1)

(Reprise à 22 h 5)

Le Président (M. Iracà) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.
Nous sommes à l'article 47. S'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui, alors donc, pour ceux qui nous écoutent, là, on a chacun un cahier d'information qui donne et le texte de loi et le commentaire pour qu'on puisse progresser et éviter parfois de se poser des questions quand on y fait référence. Bon, pour la période modificatrice, donc là on va modifier des lois. Donc, ce que le ministère a fait dans son impression, parce que ça me donnait la même impression dans ma photocopie, c'est parce que j'ai une page blanche ou j'ai une page avec un peu de texte. Je me disais : Est-ce qu'on a sauté un texte? Non. Par coquetterie, donc, ils nous ont inséré l'ancien texte de loi tel qu'il apparaît dans la loi dans le premier contexte puis tel qu'après modification... comment ça va se lire. Il y a le 47, puis il va y en avoir d'autres. Quand on va un petit peu plus loin, là, à 47, donc, on va voir que ça va revenir. Donc, ce n'est pas une erreur de photocopie ou d'impression du document.

Une voix : ...

M. Lessard : Erreur...

Le Président (M. Iracà) : Mais c'est important de l'expliquer, puisqu'il va y en avoir d'autres, donc de prendre le temps d'expliquer.

M. Lessard : Oui, exactement, pour les fins de compréhension.

Le Président (M. Iracà) : Parfait.

M. Lessard : C'est sûr, quand on est à la maison, ils ne comprennent pas ce qu'on fait puis pourquoi on discute de ça, là.

M. Therrien : Mais moi, je trouve que c'est une bonne idée de le faire comme ça, là. Moi, je n'ai rien contre l'idée, là, c'est juste que...

M. Lessard : Ça nous évite de fouiller tout le temps dans nos lois...

M. Therrien : Oui, oui. Non, non.

M. Lessard : ...sortir la loi. Moi, je pense que c'est une bonne idée.

M. Therrien : Moi, honnêtement, je trouve que c'est une bonne idée parce que ça nous réfère à la loi. On sait un peu plus où qu'on s'en va.

M. Lessard : Et ça nous le cadre dans le plus général que juste l'article qu'on veut modifier.

M. Therrien : Oui, c'est ça, absolument.

Le Président (M. Iracà) : À la lecture, M. le ministre. Article 47.

M. Lessard : Oui. Alors donc, 47, on dit : L'article 6 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain — ce qu'on dit depuis tout le temps, l'ARTM — (chapitre A-33.3) est modifié par l'insertion, après le paragraphe 8°, du suivant :

«8.1° favoriser l'articulation des services de transport collectif et de l'urbanisation sur son territoire;».

C'est quelque chose qu'on a utilisé tantôt comme terme, c'est-à-dire «l'articulation des services de transport collectif». Apparemment, dans la littérature en transport collectif, ce terme-là revient régulièrement. On va aller voir, donc, qu'est-ce que disait l'article 6. Je pense que vous avez le texte à gauche tel qu'il se lit actuellement. C'est un ajout, puis ça commence par : «L'autorité doit particulièrement, en tenant compte des indications que lui fait le ministre pour favoriser l'intermodalité, le transport collectif et une offre de transport sécuritaire, accessible, équitable et efficace :

«1° établir une offre de transport en réponse aux besoins[...];

«2° coordonner les services — je fais un petit raccourci, là, mais ça donne... ça énumère — de transport collectif, notamment ceux par autobus [...] ceux [par] métro [...] de trains de banlieue, en prenant des mesures destinées à [...] améliorer et à les intégrer;

«3° [à] gérer de façon rigoureuse et [de façon] transparente les recettes — donc — en [provenant] des services de transport[...];

«4° mettre en place des mesures pour favoriser la fluidité [du] réseau artériel[...], diffuser [de] l'information[...] mettre à [la] disposition des services de billetterie — etc.;

«5° étudier et planifier le maintien, l'amélioration, le remplacement, l'ajout [...] la démolition d'équipements et d'infrastructures de transport collectif;

«6° s'assurer que les équipements utilisés par les organismes publics de transport en commun pour la délivrance de titres de transport et la perception des recettes soient compatibles avec [un] système intégré;

«7° promouvoir le transport collectif, [...]transport actif [...] covoiturage — etc., en faisant des mesures incitatives;

«8° étudier et mettre en oeuvre des mesures favorisant l'électrification [des] transport...»

Puis là on introduit à ce moment-là 8.1°, qui est : «8.1° favoriser l'articulation des services de transport collectif et de l'urbanisation sur son territoire;» puis :

«9° exécuter toute autre fonction que lui confie le gouvernement, le ministre ou la Communauté métropolitaine...»

Donc, c'est un ajout et ça cadre dans quel environnement on évolue lorsqu'on dit «favoriser l'articulation des services de transport collectif et de l'urbanisation sur son territoire», donc le service de transport étant un réseau, comme une route est un réseau, ce qu'on m'expliquait tantôt.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Article 47, questions, commentaires, interventions? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Oui, merci, M. le Président. Bien, écoutez, j'irais au niveau des commentaires, du commentaire que vous avez, là. Vous dites : Cette modification vise à renforcer le rôle structurant de l'autorité dans le développement urbain autour des transports en commun.

Ça veut dire que, et ça, je ne le savais pas, là, ou c'est-u... Je ne sais pas si c'est nouveau. Moi, je ne le savais pas. C'est que l'ARTM ne fait pas que tisser de façon efficace le réseau de transport en commun, mais il a aussi une préoccupation sur l'urbanisation du territoire à partir de ce réseau-là. C'est ce que je comprends. C'est bien ce que je comprends?

M. Lessard : Oui.

M. Therrien : Et donc le développement urbain, c'est-u, genre, avec les TOD, des choses comme ça?

• *(22 h 10)* •

M. Lessard : Oui, ça peut. Ça, oui, effectivement, ça peut s'orienter par rapport à ça, étant donné qu'on considère le réseau de transport collectif comme étant un réseau de routes. Les routes, il faut les planifier puis voir son urbanisation aux alentours, donc dans sa conception que... Donc, oui, ça va jusque-là. On dit alentour du réseau, puis je pense que vous avez donné le meilleur exemple. Vous venez de le donner vous-même.

M. Therrien : O.K. Jusqu'où l'ARTM peut aller dans cette responsabilité-là? Je veux dire, est-ce qu'il peut dire à la ville...

M. Lessard : L'intégration des paysages.

M. Therrien : Est-ce qu'il peut suggérer à la ville, conseiller des choses, ou il va imposer une urbanisation dans un sens plutôt que dans un type d'urbanisation précis? Comprenez-vous ma question? C'est : Tu sais, mettons, moi, là...

M. Lessard : ...éviter l'étalement. Donc, quand on disait le TOD, le TOD, c'est la concentration, c'est de la «transit-oriented development», qui est... Il y a d'autres formes de concentration, mais, principalement, je pense que c'est aux États-Unis qu'ils ont utilisé celle-là pour beaucoup de développements. Il y a d'autres types d'aménagement que les TOD, mais donc on le sait que ça a une conséquence, quand on installe un service de transport, dans son aménagement, sur la façon qu'on y accède pour des raisons de sécurité autres. Donc, elle peut imposer des règles, donc, et tenir compte de certaines règles pour limiter les impacts, et/ou profiter du fait qu'on va favoriser la concentration du développement en tenant compte des plans d'aménagement, évidemment.

M. Therrien : Puis c'est quoi, son...

M. Lessard : En respectant les schémas et les...

M. Therrien : O.K. C'est quoi, la relation puis le pouvoir que l'ARTM peut avoir avec le maire ou le conseil municipal de la ville? Est-ce qu'il n'a qu'un rôle de conseiller ou il peut imposer des choses, dire : Regardez, vous avez un TOD ici, vous devriez, bon, faire telle, telle, telle chose? Je sais que les TOD ont des règlements très précis, là, quant au développement suggéré.

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

Une voix : ...

M. Lessard : Oui, c'est ça, Donc, vous avez peut-être... un peu plus tard dans les articles, à 53, on va y revenir, on dit : «L'autorité identifie les zones de son territoire propices à l'articulation de l'urbanisation et des services de transport — donc, l'autorité — collectif qu'elle finance, même en partie, notamment par la densification. Elle tient compte du plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine [...] et du schéma — donc, on avait dit "du schéma" — de la municipalité régionale de comté de la Rivière-du-Nord [étant lié au] territoire [...] de Saint-Jérôme.»

Donc, quel rôle, comment ils travaillent? Nécessairement, ils doivent respecter ces hiérarchies-là de planification. Mais, dans le fait qu'elle amène un nouvel ouvrage, elle doit indiquer comment ça se concrétise, cette densification-là, comment ça se concrétise, les coefficients d'occupation du sol, etc. Donc, c'est une collaboration, je pense bien. C'est des indications. Je ne pense pas qu'elle a le pouvoir d'imposer, mais elle doit avoir certainement l'obligation de dire quelle forme ça va prendre pour respecter les plans d'urbanisme qui doivent être conformes au schéma d'aménagement et de développement de la MRC, qui doit être conforme au plan métropolitain, qui lui-même doit correspondre aux orientations gouvernementales.

Le Président (M. Iracà) : Il y a le député de Deux-Montagnes qui voulait intervenir...

M. Therrien : O.K. Oh! oui, oui. Il peut y aller.

Le Président (M. Iracà) : ...je ne sais pas, monsieur, par principe d'alternance, là. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Juste pour être certain de bien comprendre. Vous avez évoqué le PMAD il y a quelques instants. Est-ce que le REM — enfin, j'ai une idée de la réponse, mais c'est bon de vous l'entendre dire — le REM, est-ce qu'il est entièrement sous le territoire couvert par le PMAD?

M. Lessard : Et même plus. Et ce qui déborde va dans l'ouest...

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Deux-Montagnes. Je regarde la partie gouvernementale, qui va prendre un moment de réflexion.

M. Charette : Ce n'est pas une question piège. En fait, je précise l'objet de la question. Il y a ce territoire-là, il y a le PMAD qui précise déjà largement les objectifs ou, à tout le moins, les orientations au niveau de l'urbanisation.

Donc, si on parle du même territoire pour lequel on a déjà établi des critères, simple curiosité, pourquoi rajouter ce volet-là dans le projet de loi, en quelque sorte?

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

M. Lessard : Bien, étant un réseau en lui-même, comme un réseau de routes et de ponts, il conditionne lui-même d'avoir à se questionner sur ses impacts sur l'aménagement, comme un réseau de routes. Donc, il conditionne lui-même cette articulation de l'urbanisation aux alentours. Et à la question : Est-ce que ça touche plus largement la CMM?, oui, puis ça, c'est la vieille histoire dans la CMM. Saint-Jérôme, qui bénéficie du train, de la ligne de train, qui n'est pas dans la CMM, est-ce qu'il contribue à la CMM? Non. Est-ce qu'il contribue à l'histoire du train? Oui. Alors, c'est la vieille, vieille histoire de Saint-Jérôme, qui n'est pas dans la CMM, mais qui a un train qui débouche. Donc, c'est pour ça que je suis obligé d'indiquer la MRC de La Rivière-du-Nord, pour couvrir le territoire de Saint-Jérôme.

M. Charette : Vous avez vous-même évoqué le mot «hiérarchie», PMAD versus cet article-là, au niveau de l'urbanisation. Il n'y a pas de prépondérance ou de...

M. Lessard : Bah! Du plus bas vers le plus haut, oui, c'est ça. Donc, le plan d'urbanisme doit respecter le schéma d'aménagement de la MRC, qui doit respecter le plan métropolitain d'aménagement du territoire, qui doit respecter les orientations gouvernementales, donc quatre niveaux, et le plan stratégique de l'ARTM doit respecter le Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

M. Charette : Merci.

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

M. Charette : Merci.

Le Président (M. Iracà) : Alors, toujours à l'article 47, questions, commentaires, interventions?

M. Therrien : J'ai juste un petit peu de difficulté à voir la portée du... Vous avez parlé, là... En tout cas, vous avez expliqué en gros, là, comment ça fonctionnait. Mais, concrètement, si l'ARTM dit : Vous devriez ou vous allez construire tel genre de choses autour du REM ou, en tout cas, peu importe lequel ouvrage, là, est-ce que... Juste répondre à ça simplement parce que moi, je ne suis pas habitué avec les municipalités, ce n'est pas mon domaine, là, tu sais. Vous allez dire : Qu'est-ce qu'il fait ici? Bien, je fais mon possible, en tout cas. Mais, tu sais, il va-tu dire : Vous êtes obligés de faire ça, ou je vous suggère fortement de faire ça, ou, si vous ne faites pas ça, ça ne passera peut-être pas chez vous?

M. Lessard : Quand tu as un réseau, puis tu le développes, puis tu dois répondre à des règles existantes, bien, comment tu vas le matérialiser? Ça se matérialise comment? Tu dois répondre aux efforts de coefficient de densification. Bon, O.K., bon. Tu mets la station là. Oh! je comprends tout de suite, par expérience, qu'au niveau de la densification je vous recommande telle, telle, telle chose à faire pour respecter l'orientation n° 10 ou le règlement de zonage qui est conforme à... Donc, c'est plutôt comme ça.

Le Président (M. Iracà) : Alors, 47. Questions, commentaires, article 47?

M. Therrien : Si vous permettez, pourquoi on ne l'avait pas auparavant, puis là on le met?

M. Lessard : Parce que le réseau n'existait pas.

M. Therrien : Parce que je trouve que c'est une bonne idée, là, honnêtement, là, mais il n'était pas là avant. Pourquoi, avec le REM maintenant, on se dit : Bien là, je pense qu'il faudrait mettre ça dans l'ARTM, là, dans la loi sur la... Qu'est-ce qui vous a amenés... Qu'est-ce qui a changé pour qu'on mette maintenant ça?

M. Lessard : À part qu'il y a le réseau?

Mme Bacon (Nathalie) : Le REM est une infrastructure, un système structurant, transparent, comme... de développement.

M. Lessard : Vous venez de passer en direct à la caméra. Allez vous acheter un 6/49, là. Je suis rendu que je parle comme lui. Je suis rendu que je me... C'est effrayant! Il déteint sur moi. Il déteint sur moi. Si vous voulez peut-être continuer...

Le Président (M. Iracà) : Me Bacon.

M. Lessard : Pour vous donner l'explication, c'est parce qu'on vous a captée dans le micro, vous avez dit...

M. Therrien : Oui, c'est ça. Allez-y, on vous écoute.

Le Président (M. Iracà) : Me Bacon, la parole est à vous.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, M. le Président. Alors, c'est l'ensemble du projet de loi n° 137, c'est la réflexion autour, c'est les travaux qui ont mené au projet de loi n° 137 qui nous ont fait penser de renforcer le rôle structurant de l'autorité, puisque le REM, qui va être construit sur le territoire de l'autorité, qui est un vaste territoire, c'est un système de transport qui va être en lui-même structurant et qui va faire en sorte de développer soit les périphéries, les quartiers en périphérie ou les quartiers centraux.

Donc, en instaurant — on l'a vu aux articles 37 et suivants, là — une espèce de collaboration ARTM et REM, il fallait ensuite venir attacher les ficelles et, si on veut, étoffer le rôle de l'autorité en matière de collaborateur du développement urbain. Donc, si c'est vrai pour le REM, c'est vrai également pour d'autres réseaux qu'il pourrait un jour y avoir sur le territoire de l'ARTM.

• *(22 h 20)* •

M. Therrien : Je vais m'essayer, là, avec une réflexion. Vous me direz si je suis dans le champ gauche, là. Bien, c'est sûr que, quand on a créé l'ARTM, il y avait déjà de la densification autour des métros, autour de ci ou de ça. Ça fait qu'on ne jugeait pas nécessaire d'arriver avec des propositions d'urbanisation, alors qu'avec le REM on va vraiment créer un réseau complet, très large, très long, de façon a ce qu'il y aura urbanisation autour d'un nouveau transport en commun. Et c'est ce qui vous aurait poussé à dire : Bien, vu que c'est nouveau, vu que c'est structurant, vu qu'il y aura du développement urbain autour de cette oeuvre-là, bien, ce serait bon que l'ARTM puisse suggérer ou recommander une façon d'optimiser l'urbanisation autour de ce nouvel ouvrage-là. Est-ce que je suis dans le champ gauche ou ça ressemble à ça?

M. Lessard : Oui, mais je dirais plus que ça. Quand le PMAD, qui date des années...

Une voix : 2012.

M. Lessard : ...2012, donc, a été adopté, donc c'est à l'échelle du PMAD qu'on a commencé à se fixer des objectifs de coefficients de protection de terres agricoles, de boisés d'intérêt, etc. Donc, ils ont fait le tour des parcs industriels, de revoir... Il manquait le plan de mobilité durable, puis tout ça, qui devait être adopté pour faire suite à ça. Les réseaux existaient, le métro, les trains, etc. À cette époque-là, c'était jeune dans la nouvelle planification, puis la compréhension des élus sur c'est quoi que ça veut dire, toutes ces affaires-là, là, parce que ça veut dire que tu limites l'accès à d'autres territoires limitrophes. Donc, pour d'aucuns, c'est de l'étalement puis, pour d'autres, c'est une opportunité. Ça dépend. En dehors de la limite, là, de la CMM, il y en a qui disaient : Bien là, en plus, il doit nous donner son avis sur le développement. Il y avait beaucoup, là, pour la planification au niveau des maires.

Quand on a fait l'ARTM, ça aurait été intéressant de l'introduire, cette notion-là, parce qu'il s'était quand même passé quelques années. Ils ont vu que ça ne mangeait pas le monde. Ça n'empêchait pas du développement. Ça changeait la façon de planifier. Tu pouvais bâtir des écoles pareil, des commerces, mais tu allais augmenter la connaissance sur les effets de la planification si tu construisais des types de bâtiments ou de développement de parcs à contraintes ou sans contrainte, etc. Je pense qu'après maturité de l'exercice de planification, qui a permis le développement sans tuer l'extension de certaines villes, on le voit, là, on a l'impression que, même quand on rentre à Montréal, que ça part de Sainte-Julie puis parfois de Saint-Bruno, donc il y a une effervescence sur les débordements, mais à cette étape-ci... Puis ça aurait été souhaitable de le faire quand ils ont fait l'ARTM parce qu'on voit bien que, quand on change le niveau de planification, quand on s'élève un peu, on peut voir plus loin.

Donc c'est un peu ce qu'on demande, maintenant, avec un réseau qui s'ajoute puis avec... Je pense que le PMAD, sur la communauté métropolitaine, est bien vécu, même si, dans le temps, ça a été reçu avec beaucoup de contraintes pour certaines villes qui étaient un peu plus au nord ou en banlieue.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député de Deux-Montagnes, article 47.

M. Charette : Toujours dans cette volonté de favoriser, justement, l'urbanisation, c'est une situation «win-win» en ce que, oui, on veut éviter l'étalement urbain, mais le projet de loi est aussi conçu pour permettre à la Caisse de dépôt de pouvoir bénéficier de redevances. Donc, sans dire que c'est la finalité de l'article, disons que ça sert bien aussi le projet que de permettre une concentration plus importante qui va rapporter ultimement un meilleur financement, là, de la structure.

M. Lessard : Oui. Bien, ça pourrait être vu comme ça, puis, en même temps, il faut leur donner la responsabilité de voir les impacts que ça crée et de faire des recommandations en disant : Voici ce qu'on ne souhaite pas avoir aussi. Ce n'est pas qu'un effort de rendement, c'est un effort de convivialité puis du mieux-vivre ensemble parce que, honnêtement, si ce n'était motivé que par le rendement, puis on sait bien, là, que la redevance, c'est 600 millions sur 40 ans, 50 ans... Donc, la première motivation, ce n'est pas de... vite, vite, vite, il faut que l'argent rentre. Ils ont d'autres sources de revenus. Et, s'ils en font un facteur de réussite, c'est un modèle qui va se reproduire sur les différentes stations. Ils ont quand même 27 stations. C'est un long territoire. Puis le facteur de réussite, c'est de bien planifier, de ne pas accepter n'importe quoi, justement. C'est pour ça que, un, il y a le PMAD. Il y a beaucoup de contraintes quand on veut aménager de façon durable, mais la contrainte devient ta motivation à développer autrement et à obtenir d'autres résultats que de reproduire un modèle. On fait des rues, on fait 150 maisons, on fait des rues, on fait 150 maisons, puis on les fait toutes pareilles, il n'y a pas de problème. Puis c'est toutes des familles, puis c'est tous des trois chambres à coucher.

À un moment donné, on dit : Non, non, non. L'espace est important. On va changer. J'ai une contrainte de faire un parc. J'ai une contrainte d'amener une contribution environnementale, de limiter mon empreinte carbone. On peut

tout voir ça comme des contraintes. Un jour, ils ont appelé ça des quartiers écologiques, des Agenda 21 ici, à Québec, qui ont dit : Bon, on ne veut pas voir les vidanges, on va traiter les eaux de pluie, on va aménager des petits étangs à canards, etc., là. Il y a une génération d'investissement qui s'est faite pour changer l'environnement et pour faire en sorte que les familles puis les commerces veulent venir. Et ils veulent s'installer dans le mode durable. Il y a des commerces qui ne viendront pas parce que tu es en train de scraper du territoire en disant : Moi, ce n'est pas mes valeurs. Ça ne correspond pas même à ceux qui achètent mes produits. Je n'irai pas m'installer à tel endroit.

Puis on voit dans la requalification dans le Mile End à Montréal, c'est un succès de requalification d'un quartier extraordinaire basé sur un chemin de fer épouvantable. Et puis, bon, ils sont en train de faire pareil dans Griffintown parce qu'il ne restait rien à part de vieux entrepôts désaffectés. Puis, honnêtement, tout le monde maintenant veut aller vivre là. Pourquoi? Ils se sont cassé la tête, ils se sont astreints à ce qu'on pourrait dire, des restrictions. Ils se sont imposé des plans d'intégration architecturale pour dire : Tu ne feras pas n'importe quoi avec toutes sortes de matériaux. Mais, si tu ne t'étais que basé sur le rendement, tu dis : Regarde, c'est facile, tous des blocs pareils. Tu m'enlignes ça pendant 50 rangées. On a un effet rabais sur la même brique, à part de ça.

Donc, la motivation, elle est plus importante parce qu'ils travaillent sur une échelle vraiment qu'on n'est pas habitués. Quand tu travailles sur 100 ans, il y a des affaires que tu ne peux pas te permettre parce que le prochain preneur, ce sera une autre génération. Donc, il faut être capable de penser à la prochaine génération qui va prendre ce service-là. Comme quoi, puis je termine là-dessus, actuellement à la télévision, pour ceux qui écoutent la télévision, il y a beaucoup d'annonces d'émissions sur faire de la bouffe ou rénover des maisons. Donc, dans trois ans, les milléniaux seront majoritaires au Canada. Les émissions vont changer, mais actuellement ils parlent à moi. La TV, c'est à moi qu'elle parle parce que moi, là, à 55 ans, je corresponds à ce modèle-là. Mais, la prochaine génération, ils n'écouteront même plus la TV. Donc, il faut qu'ils trouvent une autre façon d'adresser la question. Ils sont sur Netflix. Donc, eux autres, ils n'ont plus d'émissions, ils n'ont plus de... Ils sautent tout. Ils ne regardent rien que ce qu'ils veulent avoir. Donc, c'est en train de changer.

Le REM, ça adresse la question sur 100 ans. Je ne connais rien sur 100 ans. Je n'ai pas connu la construction, à mon âge, du métro, mais j'ai été un usager du métro. Donc, le nouvel ordre dans les technologies d'un métro sans conducteur, on est dans une technologie avancée, puis elle sera, dans quelques années, donc, remplacée par une meilleure encore. Donc, les jeunes comprennent ça facilement.

Le Président (M. Iracà) : Article 47, questions, commentaires, interventions?

M. Therrien : Juste un petit commentaire très rapidement. Je trouve que c'est une bonne idée d'avoir introduit l'article. Bien, en tout cas, le... oui.

Le Président (M. Iracà) : S'il n'y a pas d'autre intervention à l'article 47, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 47 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 47, adopté.

Alors, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die.

Une belle soirée à tous.

(Fin de la séance à 22 h 29)