



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 23 août 2017 — Vol. 44 N° 137

Étude détaillée du projet de loi n° 137 — Loi concernant
le Réseau électrique métropolitain (9)

**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 23 août 2017 — Vol. 44 N° 137

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Remarques finales	33
M. Benoit Charette	33
M. Alain Therrien	33
M. Laurent Lessard	35

Autres intervenants

M. Alexandre Iracà, président

M. Guy Bourgeois

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

Le mercredi 23 août 2017 — Vol. 44 N° 137

**Étude détaillée du projet de loi n° 137 — Loi concernant
le Réseau électrique métropolitain (9)**

(Neuf heures trente-huit minutes)

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

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

Alors, M. le secrétaire, ce matin, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire : Oui, M. le Président. M. H. Plante (Maskinongé) est remplacé par M. Habel (Sainte-Rose); Mme Vallières (Richmond) est remplacée par Mme Melançon (Verdun).

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Bon matin à tous. Ça me fait plaisir de vous revoir aujourd'hui. Hier, lors de l'ajournement de nos travaux, nous débutions l'étude de l'article 61. Maintenant, je pense qu'il y a eu des discussions pour passer directement... On va suspendre 61 et 62 pour passer directement à l'étude de l'article 63. Je vous rappelle que 53 avait été suspendu également, mais nous allons y revenir éventuellement. Ça ne nous empêche pas de poursuivre. Donc, M. le ministre, 63. La parole est à vous.

• (9 h 40) •

M. Lessard : Merci, M. le Président. Donc, après discussion avec mon collègue de Sanguinet, là, on expliquait donc... 61, 62, j'aurai un amendement pour venir toucher l'article 45 dans un libellé qu'on avait déjà adopté. Ça fait qu'on est en phase de rédaction actuellement qui nous permettra de revenir un petit peu plus tard.

On est toujours dans l'aspect de la fiscalité, ça fait qu'on va passer à 63. Donc, 63, on dit : L'article 262 de cette loi est modifié par la suppression du paragraphe 12.1° du premier alinéa.

On se souvient qu'on a adopté certains articles de loi qui viennent rendre inutiles certains éléments de la loi existante. Alors donc, on dit : On supprimerait 12.1° du premier alinéa. On dit : Il est proposé de supprimer l'habilitation réglementaire de 12.1° de l'article 262. Ça parlait de la non-portabilité au rôle des voies ferrées du réseau, qui était prévue à l'article 65 de la loi sur la fiscalité, qui a été modifiée par l'article 58 du présent projet de loi. On dit «la voie ferrée», donc c'est un texte de référence qui n'a plus vraiment d'objet vu qu'on l'a traité dans le projet de loi ici.

Donc, on était dans la phase où est-ce qu'on disait : Qu'est-ce qui est porté? Un, qu'est-ce qui est porté au rôle? Qu'est-ce qui peut être porté au rôle? Après ça, qu'est-ce qu'on peut taxer ou ne pas taxer? Et là, nécessairement, en faisant les ajustements de concordance avec... quand on le change dans cette loi-ci, ça ne devient plus utile de l'avoir dans la loi initiale.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Est-ce que ça fait le tour pour l'article 63?

M. Lessard : Bien, je pense, ça dit «supprimer», mais là il faut rien que voir qu'est-ce que ça voulait dire. Je pense, vous pouvez voir dans la page de gauche, la 176, qui donnait les éléments, qui disait : Le gouvernement peut adopter des règlements... Donc, ça faisait référence à 262, qui disait : Le gouvernement peut adopter des règlements pour, bon, augmenter un pourcentage; énumérer des genres d'immeubles, des entreprises qui sont compris ou qui sont exclus; prescrire des règles relatives à l'établissement, à l'égard de toute municipalité pour les exercices financiers; ça permettait de désigner des personnes et prescrire des modalités; prescrire des règles de paiement, des remboursements; prescrire des paiements; prescrire des délais à l'intérieur desquels... établir des péréquations; déterminer des éléments structureux de quais et d'installations portuaires. Et il y avait 12° : «Déterminer les infrastructures publiques qui, ayant fait l'objet d'une entente conclue en vertu de l'article 88.10 [...] sur les transports, ne sont pas portées au rôle [d'évaluation à] l'article [68].» Puis là, ça, on l'a déjà traité en adoptant 58, ce qui veut dire que, là, ça ne donne rien. Donc, ça me donne, bien, en fait, l'opportunité de le rayer carrément, puisqu'il sera inclus dans la loi sous examen.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Article 63, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 63 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 63, adopté. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre, pour l'article 64.

M. Lessard : O.K. Donc, 64, on va le sauter, puisqu'il est en concordance avec 61 et 62 qu'on va faire tantôt. Ça fait que je vais rien que me mettre une petite note aussi...

Le Président (M. Iracà) : Ça va. Est-ce qu'on...

M. Lessard : ...pour nous rappeler que 61, 62 et 64 sont liés. Étant donné qu'on adoptera 61, bien là, les conséquences seront dans 64. C'est ce que je comprends.

Le Président (M. Iracà) : Aux fins d'enregistrement, 64 est suspendu pour y revenir plus tard. Article 65, M. le ministre.

M. Lessard : Parfait. Donc, on change de loi, là. On était dans la fiscalité, on arrive dans la Loi sur le ministère des Transports. On dit :

L'article 11.1 de la Loi sur le ministère des Transports (chapitre M-28) est modifié :

1° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «visée au troisième alinéa de l'article 32 de la Loi sur la Caisse de dépôt et placement [...] (chapitre [...] 2)» par «au sens du cinquième alinéa de l'article 4 de la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec (chapitre C-2) et qui est visée au paragraphe a.1 de l'article 31 ou au troisième alinéa de l'article 32 de cette loi» — donc, c'est une rédaction un peu aride quand on l'explique comme ça, mais on reviendra, il y a une petite note explicative, puis on retournera peut-être au texte de la loi actuelle;

2° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«La personne qui demande au ministre de procéder à l'acquisition d'un bien doit en faire l'identification conformément aux modalités qu'il détermine.»

Alors donc, le commentaire sur l'article de loi. On permet, donc, en vertu de l'article 65, là, de la loi sur le ministère, afin que les filiales de la caisse, ça, on l'a vu au début du projet de loi, là... qu'il soit visé par l'article 88.15 de la Loi sur les transports.

Le deuxième alinéa vise surtout à solutionner une difficulté administrative. La responsabilité d'identifier le bien à acquérir, notamment le situant sur plan et en indiquant la contenance voulue, relève du ministère client ou de l'organisme client. Cette identification permettra d'augmenter l'efficacité du service de l'expertise immobilière du ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Électrification des transports pour éviter les erreurs.

Alors, quels étaient les articles dont on parle en 11.1? On disait : «Le ministre peut acquérir, à l'amiable ou par expropriation, pour le compte du gouvernement, ses ministères [et] organismes, tout bien qu'il juge nécessaire pour la construction, l'amélioration, l'agrandissement, l'entretien et l'usage d'ouvrages ou d'édifices publics, ou pour rendre l'accès plus facile.»

Il peut aussi — on disait — avec l'autorisation du gouvernement... aux conditions qu'il détermine dans ce cas, acquérir des biens de gré à gré pour le compte de la caisse ou de l'une de ses filières en propriété exclusive.

Au troisième alinéa de l'article 32 de la Loi sur la Caisse de dépôt et placement : «...tout bien requis pour la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport collectif visé par une entente conclue — donc — en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports.» Puis là on dit, dans la modification : «Le ministre — on dit toujours — peut acquérir...» Le premier paragraphe ne change pas.

On dirait, donc, avec les ajouts qui sont proposés :

«Il peut aussi, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, acquérir de gré à gré ou par expropriation pour le compte de la Caisse de dépôt et placement [...] ou l'une de ses [filières] en propriété exclusive au sens du cinquième alinéa de l'article 4 de la Loi sur la caisse [...] et qui est visée au paragraphe a.1 de l'article 31...» Alors donc, on rayerait le reste.

Alors donc, on va avoir référence, donc, à Me Bacon peut-être pour l'explication. On dit que c'est une coquetterie administrative. Il faut que ça solutionne quelque chose, là. Parce que, quand on le lit comme ça, M. le Président, ça mérite explication. Ça va? Alors, Me Bacon.

Le Président (M. Iracà) : Bien, certainement. Alors, j'ai le consentement? Alors, Me Bacon. Alors, puisqu'on débute la journée, vous allez être obligée, encore une fois, même si tout le monde vous connaît, de dire votre nom et votre titre.

Mme Bacon (Nathalie) : Bonjour, M. le Président. Nathalie Bacon de la Direction des affaires juridiques, ministère de la Justice, pour le secteur des transports.

Le Président (M. Iracà) : C'est une experte, bien oui. L'experte Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Alors, pour la modification à l'article 65, paragraphe 1°, si je comprends bien la nécessité de la modification, nous avons voulu apporter une modification de précision. Si vous regardez l'article 4 de la Loi sur la Caisse de dépôt, la Caisse de dépôt a le pouvoir de créer des filiales à l'infini. Alors, ça peut être... elle peut avoir plusieurs filiales. Et ces filiales-là, là, lorsqu'elle les détient à 100 %, ce sont des filiales exclusives. Et il était nécessaire, pour les fins de la section d'infrastructures à la Loi sur les transports, de préciser que ce n'étaient pas toutes les filiales à l'article 4 de la Loi sur la Caisse de dépôt, mais uniquement celles qui sont visées aux articles 31 et 32, qui sont, dans le fond, une vocation d'infrastructure. C'est une précision à ce chapitre-là.

M. Therrien : Une vocation d'infrastructure?

Mme Bacon (Nathalie) : Vocation d'infrastructure.

M. Therrien : Point?

Mme Bacon (Nathalie) : Point.

M. Therrien : O.K.

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

M. Therrien : Juste une précision, là. À la fin, là, la personne qui demande au ministère de procéder aux modalités qu'il détermine, c'est le ministre qui le détermine? Le «il», c'est le ministre ou la personne? C'est le ministre, j'imagine?

Mme Bacon (Nathalie) : Exactement. Le ministre des Transports.

M. Therrien : On devrait-u... C'est-u une évidence?

M. Lessard : C'est la Loi sur le ministère des Transports. Ça fait que, dans le «il», ça comprend la référence au ministre.

M. Therrien : O.K. Donc, pour tout le monde, c'est une évidence, même si moi, je trouvais...

M. Lessard : Bien que, dans la rédaction... Je comprends, quand on lit par la modification...

M. Therrien : Oui, c'est ça, le «il» aurait pu être...

M. Lessard : Quand il sera intégré au texte, il y aura nécessairement tout le contenu de...

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

Le Président (M. Iracà) : Merci, Me Bacon. Questions, interventions, article 65? Oui, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Quand vous parlez d'infrastructure, là, ça peut être toutes sortes d'infrastructures, pas juste une infrastructure de transport en commun?

Mme Bacon (Nathalie) : Vous savez, ça peut être toutes sortes d'infrastructures, bien, aux fins de transport.

M. Therrien : O.K. Ah oui, O.K., parce que c'est au ministère du Transport.

Mme Bacon (Nathalie) : Parce qu'on est dans la Loi sur le ministère des Transports.

M. Therrien : Bien oui, O.K. C'est correct. Je viens d'allumer. O.K. C'est beau. Il me semblait. Je me disais : Il me semble que c'est large. O.K., ça se précise vu que c'est dans le ministère des Transports. Ça marche. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. D'autres interventions, article 65 toujours? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 65 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 65 adopté. Article 66, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : 66, toujours dans le même projet de loi. Donc, on dit :

L'article 11.1.2 de cette loi — on a le texte à côté, dans la page 184 — édicté par l'article 75 du chapitre 8 des lois de 2016, est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Le présent article ne s'applique pas aux biens du domaine de l'État.»

En fait, le commentaire, ça dit... donc, ça vise à exclure tous les biens du domaine de l'État de l'application des dispositions de 11.1.2 de la Loi sur le ministère des Transports, qui avait été édictée, là, avec les modifications sur la gouvernance de transports collectifs de la région métropolitaine lorsqu'ils ont adopté la loi. Donc, on dit : Cette précision est nécessaire afin d'éviter toute difficulté d'interprétation juridique, notamment avec le principe du Code civil édictant que certains biens ne sont pas susceptibles d'appropriation en raison de leur usage commun parce qu'ils sont la propriété de personnes morales, de droit public. Ces biens peuvent être des routes ou des autoroutes faisant partie du réseau supérieur.

Puis on dit que cet article-là, qui avait été édicté à 11.1.2, dans le temps, sur la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine, est similaire à l'article 154 de la Loi sur les sociétés de transport en commun concernant les travaux de construction du métro. Là, on fait référence à des travaux de construction de tunnels qui est liée à un ouvrage public.

Alors, peut-être, là, pour les fins de compréhension, Me Bacon pourrait peut-être préciser. C'est un peu tannant, mais c'est comme ça, là. Des fois, on vient préciser un élément de la construction par rapport au REM, comme on a pu faire dans le temps pour le métro. On est dans le chirurgical. Ça fait que si vous voulez peut-être expliquer, là, la partie liée versus susceptible d'appropriation, là.

• (9 h 50) •

Le Président (M. Iracà) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, nous avons introduit l'article 11.1.2 à la Loi sur le ministère des Transports avec le projet de loi n° 76 au printemps 2016. Et, pour résumer simplement, le dernier alinéa a été oublié, alors c'est une correction qu'on vient faire au projet de loi n° 76, c'est-à-dire que cette disposition-là s'applique dans tous les cas. C'est-à-dire, lorsque vous creusez en sous-sol, vous devenez propriétaire de la partie du tunnel qui est creusée, mais, lorsqu'il s'agit de biens de l'État, comme ils ne sont pas appropriables — on va penser aux routes — alors, si vous passez en dessous d'une autoroute, le droit de propriété n'est pas systématique en dessous d'une autoroute, il faut avoir une entente avec l'État en conformité avec les règles du Code civil.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup.

M. Lessard : Donc, jusqu'à maintenant, on aurait pu saisir?

Mme Bacon (Nathalie) : Pardon?

M. Lessard : Jusqu'à aujourd'hui, on aurait pu saisir? Ils étaient susceptibles d'être saisis?

Mme Bacon (Nathalie) : Non, les biens de l'État demeurent toujours insaisissables. Mais il y avait une incongruité juridique, oui.

M. Lessard : O.K., ça fait qu'on règle.

M. Therrien : C'est un appel.

M. Lessard : Je m'inquiète toujours quand je commence à régler des incongruités.

M. Therrien : Oui, c'est ça.

M. Lessard : Parce que je suis rendu vieux.

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

M. Therrien : Oui. Si je comprends bien, il y a comme eu un oubli dans le projet de loi. Vous profitez de ce projet de loi là pour corriger la situation. Ça ne touche pas nécessairement le REM, ou quoi que ce soit, c'est simplement que vous en profitez pour... O.K., ça va.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. 66, 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 66 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 66, adopté. Article 67, à la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : 67. Autant que 66, on réglait une incongruité, dans 67, il y avait donc une discussion qui était avec le ministère des Ressources naturelles qui a été réglée. Alors, je vais déposer... dans l'interprétation, je vais donc déposer un amendement pour supprimer l'article 67. Ils ont réglé leur compréhension, donc c'est inutile d'apporter la précision. Alors, je pense que ça a été...

Le Président (M. Iracà) : À la lecture. Ça a été distribué, donc tout le monde a une copie.

M. Lessard : Alors, 67, ça, on demande la suppression, carrément.

Le Président (M. Iracà) : Parfait. Alors, questions, commentaires? C'est assez succinct comme article. Sur l'amendement, qui, dans le fond, remplace... Ce que je comprends, c'est que ça remplace l'article 67.

M. Lessard : Supprime, oui.

Le Président (M. Iracà) : Supprime l'article 67.

M. Lessard : Supprimer l'article, oui. Ça fait qu'il y aurait une renumérotation.

Le Président (M. Iracà) : Renumerotation, parfait. Alors, sur l'amendement qui supprime l'article 67, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'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, je vais passer directement à l'article 68. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui, merci. Donc, 68, toujours dans la Loi sur le ministère des Transports :

L'article 11.5 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Le présent article ne s'applique pas à la disposition par le ministre en faveur de la Caisse de dépôt et placement du Québec ou de l'une de ses filiales visée au deuxième alinéa de l'article 11.1 d'un bien nécessaire à la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport collectif visé par une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports (chapitre T-12).»

Alors donc, l'article 68 propose une procédure allégée en matière de disposition de biens lorsque ceux-ci sont nécessaires à la réalisation de programmes d'infrastructure de transport collectif visés par une entente.

Donc, peut-être une petite explication du côté de...

Le Président (M. Iracà) : Me Bacon?

M. Lessard : Me Bacon.

Le Président (M. Iracà) : Alors, Me Bacon, nous sommes suspendus à vos lèvres.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, l'article 11.5 de la M-28 prévoit une obligation d'en référer à un règlement d'application pour la disposition d'immeubles appartenant au gouvernement, et le deuxième alinéa prévoit une exemption à tous les processus, les procédures, les délais qui sont prévus à ce règlement-là, et ce, pour toute infrastructure visée par une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la T-12, de la Loi sur les transports, une procédure allégée, finalement.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député de Sanguinet, est-ce que ça va?

M. Therrien : On fait juste rajouter... Pardon, j'avais une question.

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

M. Therrien : Donc, on rajoute juste le mandataire de l'État à l'intérieur du projet de loi pour que ça accélère le processus, tout simplement. C'est ce que je constate.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, et éviter, comme dans... Si vous consultez le règlement en question, il existe une priorité d'achat pour les municipalités. Alors là, c'est un délai, alors, pour éviter ces tracas.

M. Therrien : O.K. Je comprends.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Article 68, d'autres interventions, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 68 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 68, adopté. À l'article 69, pour la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui, 69, donc on change de loi. Alors, on est dans la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé. On dit :

L'article 54 de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé (chapitre S-3.3) est modifié par l'insertion, après le paragraphe 11° du premier alinéa, du paragraphe suivant :

«11.1° déterminer les montants minimum d'assurance responsabilité civile et maximum de franchise nécessaires à l'exploitation d'un système de transport terrestre guidé.»

Donc, on dit : Ça, ça n'existait pas, le transport terrestre guidé tel qu'on fait le réseau électrique. Donc, 69, ça propose, donc, de modifier, donc, l'article 54, de conférer au gouvernement le pouvoir de déterminer le montant minimum d'assurance responsabilité civile, toujours la question si ça verse, s'il y a un accident, etc., c'est quoi, la couverture d'assurance que ça prend, et c'est quoi, le maximum de franchise nécessaire à l'exploitation du réseau. Et on dit qu'une

disposition habilitante similaire à l'article 35 de la Loi sur les chemins de fer a été rendue nécessaire, puisque l'article 56 du projet de loi soustrait le réseau de l'application de cette loi. Donc, il faut quand même, malgré qu'on s'en soustrayait, fixer quand même des montants d'assurance liés à ce nouveau mode de transport autonome sans chauffeur, etc., électrique.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 69, M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Merci, M. le Président. Deux questions de clarification, non pas sur l'article lui-même, mais sur la façon de procéder une fois le service mis en ligne et en opération. Donc, une assurance distincte, c'est un type de train sans chauffeur, on l'a mentionné à plusieurs reprises. S'il y a un accident — peu probable, mais tout de même — avec une voiture qui, pour une raison ou pour une autre, là, se trouvait au mauvais endroit au mauvais moment, l'indemnisation se fait indépendamment de la Loi sur la Société de l'assurance automobile ou c'est le REM qui devient responsable de l'indemnité par la suite?

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, M. le ministre, à la question du député de Deux-Montagnes.

M. Lessard : ...il fait référence à la chose suivante, à savoir si, exemple, le REM frappe, à une croisée de chemins, une auto. Évidemment, l'auto, lui, l'assuré de l'auto est couvert par la Société de l'assurance automobile du Québec sur les routes du Québec. Puis là, après ça, il entreprend comme une poursuite, dépendamment qui peut être responsable, envers l'assureur de l'autre. Donc là, c'est pour ça que le REM, lui, ça lui prend une assurance, soit pour collision, mais ça peut être... elle sort de la voie ferrée pour une raison inexplicée, elle frappe quelque chose, un obstacle, donc ça lui prend une assurance responsabilité nécessairement comme propriétaire exploitant. Alors, c'est le gouvernement qui va déterminer l'assurance nécessaire. Bon, ce n'est pas des convois de pétrole puis ce n'est pas de la marchandise. C'est des transports de personnes, et, dans ce système-là, ils doivent déterminer quel est, un, et l'assurance puis c'est quoi, sa franchise qu'il a à payer s'il y avait une matérialisation du risque.

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

• (10 heures) •

M. Charette : Merci de la précision. On comprend bien le degré de responsabilité : si c'est une voiture, donc la SAAQ, si ce sont les passagers à l'intérieur du train, c'est l'assurance dont il est question au présent article. Si, ultimement, on est à la croisée d'un chemin et que c'est un piéton qui est frappé, est-ce que ce piéton-là serait indemnisé à travers la SAAQ ou à travers l'assurance particulière?

M. Lessard : La SAAQ, ça comprend tout le temps quand tu as un véhicule auto ou moto, etc., de transport sur une voie. Je ne pense pas que le piéton est couvert dans ces cas-là. Donc, c'est l'assurance nécessairement du REM qui, si c'est à cause de son équipement ou sur ses installations, il y a un dommage qui s'est passé puis qu'il en est responsable, bien, nécessairement, ça prend une assurance qui a la capacité de payer en fonction du dommage qui a été causé. Donc, il y a toute une évaluation du dommage potentiel, mais les spécialistes en assurance nous aideront à déterminer c'est quoi, la couverture pour ce type-là. Puis on a des références, là, nécessairement, sur ce qui se passe en Colombie-Britannique et dans d'autres pays du monde, et la franchise qu'il doit payer. Donc, ça conditionne le coût de ton assurance pour couvrir, parce que, nécessairement, c'est un appel public. C'est un appel aux citoyens à prendre un service public. Donc, on le voit, comme quand c'est dans le métro, nécessairement, il y a des quais, il y a... pas des accidents, un équipement peut être défectueux, tout ce qu'on peut rencontrer, là. Tu sais, il y a des assurances semblables quand on prend le métro, mettons. Ou, dans les compagnies de chemin de fer, ils ont des assurances. Mais le niveau de risque est évalué bien différemment si c'est une compagnie ferroviaire de transport de marchandises, où, là, on est sur un circuit fermé dans lequel on est le seul utilisateur. Donc, il n'y a pas de risque de frapper un autre train sur les mêmes voies, hein? Mais partout où est-ce qu'il y aurait un croisement puis qu'on n'a pas pu éviter, bien, il y a une question de responsabilité civile toujours qui doit être couverte. Ça fait que, là, le gouvernement pourra, par règlement, déterminer le montant de couverture d'assurance pour un équipement semblable.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Charette : Dans l'éventualité d'un croisement, un partage de routes ou un croisement sur le circuit tout simplement, ce croisement-là est sous la responsabilité du REM et non pas considéré comme une voie publique où, là, la personne pourrait être indemnisée par la SAAQ. Donc, même le croisement est sous la responsabilité du REM.

M. Lessard : Oui. Il faut voir que, là, ils réaménagent toutes les voies du croisement avec... Comme on voit, mettons, à un train traditionnel, il y a un passage à niveau, il y a une barrière qui baisse. Dans le cas du REM, c'est soit qu'il monte par-dessus, soit qu'il est par en dessous. Donc, il n'y a jamais de croisement avec une autre sorte d'utilisateur. Mais, comme le réseau est très grand puis que quelqu'un pourrait aller sur le terrain puis le frapper pareil pour toutes sortes de raisons, donc ils doivent couvrir ça. En général, on s'attend à ce que l'exploitant d'un réseau qui fait un appel public ait une couverture d'assurance pour tout aléa, là, qui pourrait être lié à un bris, un déraillement, tu sais, il y a de la mécanique là-dedans. Donc, ce n'est pas seulement qu'il est autonome et indépendant. Ça, c'est des senseurs puis, donc, des caméras qui permettent de l'arrêter. Mais, si la voie brise puis que ça sort, je ne sais pas l'impact, là, quand ça va... Moi, quand j'ai pris celui-là en Colombie-Britannique, nécessairement, des fois, on doit rouler à 50, 60 kilomètres-heure,

50 kilomètres-heure certainement dans les voies accélérées. Je ne sais pas, mais, s'il y avait un bris de la voie ferrée elle-même pour une défectuosité de construction, je ne sais pas, si on avait rentré dans le mur, on serait peut-être sorti sur un boulevard à quelque part, tu sais. Et là c'est ça qu'ils doivent couvrir. Ça n'arrivera probablement pas. Mais, si ça devait arriver, bien, il faut qu'il y ait une couverture d'assurance adéquate. Pour les croisements, évidemment, on n'en croise pas, comme je vous dis. C'est soit surélevé, soit sous le sol pour une bonne partie.

M. Charette : Parfait.

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

M. Therrien : C'est quoi? Avez-vous une idée des critères qui vont permettre de fixer ces minimums et maximums-là? Allez-vous regarder ce qu'il se passe ailleurs? C'est toujours la même question parce que, tu sais, c'est très innovant comme projet. Puis on n'a pas d'expérience, au Québec, de ce genre de transport en commun là. Pour les seuils minimums, maximums, vous allez vous référer à quoi? Parce que, là, quand je l'imagine, je vois que le problème d'accident, je ne sais pas et je ne suis pas un expert, mais c'est plus petit parce que, là, comme vous dites, tu n'as pas de passage à niveau. Le rail appartient au REM. Donc, il n'y a pas de conflit à ce niveau-là. Sur quoi vous allez vous baser pour fixer les minimums, maximums?

M. Lessard : Bien, il y a sûrement des expériences internationales ou nationales. Comme en Colombie-Britannique, ils ont un réseau autonome indépendant. Donc, il y a une couverture d'assurance qui est venue, publique, avec ça. On fait référence aux grands assureurs à ce moment-là qui ont l'expérience soit dans celui-là ou dans d'autres semblables dans le monde entier. Parce qu'en fait, dans ça, en général, tu fais affaire avec la Lloyd's, exemple. Donc, eux, ils couvrent la planète sur ce genre de système de transport intelligent là. Et c'est lié en fonction du risque toujours, la possibilité de risque puis la grosseur de... Donc, il existe des programmes d'assurance spécifiquement adaptés à ça. Ils vont choisir.

Donc, en fait, dans la vraie vie, c'est que tu choisis, mais, en fait, l'assureur, c'est pas mal lui qui offre, parce que lui est lié aux conditions de marché. Ça fait que, sachant qu'il y a eu des risques ou soit que le risque s'est matérialisé ailleurs, ça fait monter le coût de l'assurance ou ça limite les couvertures. Donc, ils sont un peu exposés à tout ça, là, qu'est-ce que les assureurs peuvent couvrir et non pas je détermine c'est quoi, mon régime d'assurance, puis couvrez-moi comme ça, là.

Ça fait que l'AMT avait déjà... Mais il faut aller un peu plus loin que l'AMT parce qu'eux il y a vraiment un chauffeur, tandis que, là, c'était vraiment un système autonome indépendant. Il y a quelques références. Elles ne sont pas nombreuses, évidemment, c'est-à-dire au commencement. Pour seulement quelques années, nécessairement, ça va coûter un peu plus cher. Mais, un jour, quand il y aura des véhicules autonomes indépendants puis qu'on pourra conduire, probablement que les assureurs vont comprendre que ça a fait baisser le risque. Comme je vois beaucoup actuellement, tu sais, on regarde des publicités, même de véhicules automobiles, ces grandes expériences-là se transposent dans l'automobile, où est-ce que l'auto arrête si tu n'as pas vu l'impact. Donc, probablement que ça va bonifier l'assurance plus que la détériorer.

M. Therrien : O.K.

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

M. Therrien : Je ne sais pas, ce n'est peut-être pas approprié comme question, mais avez-vous des connaissances de certains accidents qui seraient arrivés avec des systèmes de ce genre-là ailleurs?

M. Lessard : ...porté à ma connaissance. Bon, moi, je connais lui du BC, mais on n'a pas vu d'événement. Avec Internet maintenant, quand il y en a, on les voit rapidement, mais là, mettons, on n'en a pas eu connaissance. Ça ne veut pas dire qu'il n'y en a pas eu. Sur la planète, je ne sais pas combien il y a de réseaux autonomes indépendants comme ça. Je pense qu'il y en a plutôt en Asie. Pour le reste, je pense que c'est avec conducteur.

M. Therrien : Ou à Walt Disney.

M. Lessard : Pardon?

M. Therrien : Ou à Walt Disney.

M. Lessard : Ou à Walt Disney, oui. Eux autres, ça fait longtemps qu'ils l'ont.

M. Therrien : Oui, oui, oui. Ça, c'est clair.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, 69, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 69 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 69, adopté. 70, à la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui, on est toujours dans la même Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé. Donc, on dit : L'article 58 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :
«Le ministre est tenu de consulter l'Autorité régionale de transport métropolitain, lorsque l'exploitant du système de transport terrestre guidé exerce ses activités sur le territoire de cette dernière.»

On dit : 70, ça permet d'introduire l'obligation de consulter l'autorité. Donc, comme le dit le texte, la disposition proposée est cohérente avec la mission de l'autorité prévue dans sa loi constitutive et autres dispositions du projet de loi de l'organisme. Alors, je ne sais pas, c'est encore une petite coquetterie, tant qu'à y être, là.

Une voix : Oui.

M. Lessard : Oui, c'est ça, Me Bacon? Donc, c'est parce que nous, on... Ça a l'air naturel de l'introduire comme ça, je ne sais pas s'ils l'avaient oublié.

Le Président (M. Iracà) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, ce n'est pas un oubli dans ce cas-là, dans le projet de loi n° 76. C'est plutôt une réflexion additionnelle au cours de la rédaction sur le REM qui nous a fait réaliser que l'autorité aurait intérêt à être mentionnée à cet article et que le ministre devrait la consulter, compte tenu de la nouvelle mission qui a été confiée avec le projet de loi n° 76. Donc, un ajustement, une réflexion additionnelle.

Le Président (M. Iracà) : Voilà, c'est clair. Alors, est-ce qu'il y a des questions, commentaires suite aux propos du ministre et de Me Bacon à l'article 70? Oui, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Oui, c'est quoi, consulter l'Autorité régionale de transport? Qu'est-ce qu'on entend par «consulter»? Je m'excuse, c'est peut-être une question...

Mme Bacon (Nathalie) : C'est consulter dans son expression la plus simple, c'est-à-dire discuter avec elle. Ce n'est pas des assemblées avec six mois d'avis et audiences publiques, là.

M. Therrien : O.K. Puis on parle de quoi?

Mme Bacon (Nathalie) : Alors, lorsque le ministre va consulter l'autorité, il va discuter avec elle du système de transport guidé qui s'en va sur son territoire, là.

M. Therrien : Les dangers? L'assurance? Les fréquences?

M. Lessard : Bien, en fait, je pense... Oui.

M. Therrien : Les liens avec les autres réseaux?

• (10 h 10) •

M. Lessard : En fait, tu sais, ça aurait peut-être dû déjà être inclus depuis le début, parce qu'en général ils en ont parlé. Sauf que l'autorité n'existait pas, puis c'étaient les systèmes. Puis là, avec la communauté, bien, ils jasaient de ça. Bien, on se jase ou tu es tenu de me jaser? Ah! bien, tu es tenu de me jaser.

Ça fait que, là, tu sais, ça a commencé comme : Tu as deux projets? Tu en fais un, mais finalement on ajuste toutes les lois à ce que c'est, la réalité, ce qu'ils ont vraiment fait. Puis, si ça se devait se reproduire, se prolonger ou s'extentionner, bien, regarde, ce n'est pas rien qu'un jassage, là, tu es tenu formellement de voir l'autorité avec son conseil d'administration.

M. Therrien : Donc, la teneur des discussions, c'est très, très large, là. Tu sais, je veux dire, ce n'est pas... Il faut qu'on jase pour que le système soit bien intégré au réseau, puis ainsi de suite. J'imagine, là.

M. Lessard : Oui. Donc, que ce soit la caisse ou n'importe qui d'autre, donc, ça ne crée pas seulement une relation entre le ministère ou le ministre et l'exploitant, mais ça le crée aussi avec l'autorité qui a la responsabilité de la planification de l'intégration puis qui dit : Oui, bien là, tu m'amènes ça, mais, moi, ça m'amène telle contrainte, telle contrainte ou telle opportunité.

Une voix : C'est une question de sécurité.

M. Lessard : Donc, oui, et sur l'aspect de la sécurité principalement, surtout qu'on va faire une interface entre le réseau du REM et le métro, donc des éléments à considérer.

Le Président (M. Iracà) : Très bien. D'autres interventions, article 70? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 70 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 70, adopté. Nous sommes rendus à 71. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Donc là, on est dans la Loi sur les transports. On avait la loi sur le ministère, la loi sur la sécurité. Là, on est dans la Loi sur les transports. On dit :

L'article 88.11 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant — on dit :

«Malgré le quatrième alinéa de l'article 36 de la Loi sur l'expropriation (chapitre E-24) — on dit — une municipalité, une communauté métropolitaine, une régie intermunicipale ou une commission scolaire ne peut, sans l'autorisation du gouvernement, acquérir par voie d'expropriation cette infrastructure de transport collectif.»

Donc, c'est une introduction du principe, là, qui apparaissait nécessaire puisque la loi disait, dans le texte actuel : «L'infrastructure de transport collectif visée à [...] 88.10 est et demeure affectée à l'utilité publique en quelques mains qu'elle passe.» Alors, si ça devait être des mains d'une municipalité, une communauté métropolitaine, ou une régie intermunicipale, ou une commission scolaire, comme c'est souvent le cas, parce qu'ils sont à proximité, bien, ça nécessiterait l'autorisation du gouvernement. Donc, on pourrait la sortir de l'utilité publique.

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

M. Lessard : C'est un tronçon qu'ils prennent moins, là, ou un tronçon qu'ils ne prennent plus, ou il y a une surdimension des terrains, puis il y a une augmentation. On vit souvent ça avec les routes et autoroutes puis le ministère des Transports sur les assises qu'ils ont. Donc, là, on le sortirait de l'affectation publique pour l'envoyer, mais avec une autorisation, parce qu'en général ça se passe de même pour les autres biens.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. 71, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 71 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 71, adopté. 72, à la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Toujours dans la Loi sur les transports. Alors, on dit :

Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 88.11, du suivant :

«88.11.1. Aux fins de la réalisation d'une infrastructure de transport collectif, la Caisse de dépôt et placement du Québec ou toute personne qu'elle désigne peut exercer les pouvoirs prévus à l'article 9 de la Loi sur le ministère des Transports (chapitre M-28).»

Comme commentaire, donc, c'est une nouvelle disposition. 72 propose d'introduire, donc, 88.11 afin que la caisse ou une personne qu'elle désigne puisse avoir accès temporairement à tout terrain pour y effectuer des analyses, des examens et autres travaux préparatoires en vue de la réalisation d'une infrastructure publique. La possibilité pour la caisse d'exercer un pouvoir semblable à celui que confère au ministre l'article 9 de la Loi sur le ministère des Transports, le plus gros donneur d'ouvrage du Québec, est de nature à favoriser le respect de l'échéancier de la caisse. Je pense que ça confère un pouvoir d'être allé sur le terrain avant même que les expropriations arrivent, là, peut-être la note explicative, plus spécifiquement, là, puisque ça confère les mêmes pouvoirs, et que ça vient donc justifier les actions qui ont été faites actuellement, puisque 9, ça disait, dans la loi : «Dans l'exercice de ses fonctions, tout fonctionnaire ou employé du ministère ou toute autre personne désignée par le ministre peut entrer et passer, à toute heure raisonnable, sur tout fonds et y effectuer des levés, des examens, des analyses ou [des] travaux préparatoires liés à la mission...»

Il y a quand même du travail qui a été fait jusqu'à maintenant, même si la loi n'a pas été adoptée. Donc, je ne sais pas, c'est pour conférer ce pouvoir-là, donc, jusqu'à la fin de l'expropriation, d'aller faire les relevés, relevés d'arpentage, le temps qu'on négocie avec les derniers expropriés, probablement, pour dire : Bien, regarde, le terrain, il a telle dimension, telle largeur, telle longueur. On peut mettre une balise de repérage ou le piqueter pour des fins de tracé. Alors, je pense que notre collègue...

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

M. Charette : Merci. C'est gentil. Simple question de précision de nouveau. On s'entend que, sur tout le tracé, donc, du futur REM, la Caisse de dépôt devient, à travers cet article-là, responsable, justement, évaluation des terrains s'il y a des travaux à réaliser. Donc, il n'y aura pas de recours, sur ce tracé-là, aux employés du ministère des Transports ou employés d'autres ministères. C'est réellement la Caisse de dépôt qui prend en charge l'entièreté des travaux sur les terrains visés?

M. Lessard : Nous, ce qu'on a fait pour la caisse... Bon, la caisse va être propriétaire des terrains, etc. Nous, on donne l'aide à l'expropriation avec l'expertise, après ça l'arpentage, tout ce qu'ils envoient à la municipalité, tout ce qu'ils envoient aux propriétaires. Donc, nous, on continue la négociation ou l'aide à la négociation sur l'expropriation. Et puis... Oh! vient de m'apparaître un autre expert. Ça, c'est vraiment...

Le Président (M. Iracà) : C'est l'expert qui s'en vient, là.

M. Lessard : ...l'expert en expropriation. Alors, oui, je sens que je vais passer la parole à gauche.

Une voix : ...

M. Lessard : Oui, j'ai besoin. Alors, peut-être le...

Le Président (M. Iracà) : Alors, oui. Est-ce que j'ai consentement? Simplement vous nommer ainsi que le titre.

Mme Talbot (Lise) : Lise Talbot, directrice générale de l'expertise immobilière, ministère des Transports.

Le Président (M. Iracà) : La parole est à vous.

Mme Talbot (Lise) : Donc, ce pouvoir-là, il est utilisé par le ministère des Transports, et c'est pour réaliser des sondages préalablement à l'acquisition. Donc, tant qu'on n'est pas propriétaire, idéalement, c'est préférable d'avoir des pouvoirs pour pouvoir... Excusez l'utilisation de deux mots comparables. Alors, l'idée, c'est de pouvoir faire des sondages, des études en lien avec la caractérisation ou des études en lien avec le patrimoine ou l'architecture. Et le ministère des Transports, comme la caisse, va utiliser ce pouvoir-là de façon très rare. En général, on va même chercher les permissions préalablement à cette... Même si on a ce pouvoir-là, on essaie le plus possible d'obtenir des permissions pour faire des sondages.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme Talbot. Questions, commentaires? M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Vous comprendrez que l'occasion est trop belle, compte tenu de la présence de cette experte reconnue au niveau des expropriations. On en a parlé beaucoup au cours des dernières semaines, c'est-à-dire le processus qui est déjà en cours. Certains terrains ont déjà été rachetés par la caisse, d'autres sont en cours de négociation. Est-ce que vous pouvez nous refaire un petit bilan de situation depuis que vous l'avez fait en juin dernier? Est-ce que d'autres terrains ont été cédés? Comment s'annonce l'opération? Est-ce que ça semble aller rondement et assez rapidement au yeux de la caisse?

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme Talbot.

Mme Talbot (Lise) : Merci. Je n'ai pas le bilan avec moi aujourd'hui, mais je peux vous dire que les négociations avec les propriétaires résidentiels se poursuivent ainsi que certains propriétaires commerciaux. L'ensemble des visites se font sur une base régulière, et on poursuit nos travaux. Si, par contre, il y a un bilan qui était requis, je devrais m'en enquérir et le déposer, si c'est nécessaire.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Charette : Vous pouvez le partager à la commission, comme vous l'aviez fait en juin avec le tableau, là, qui nous réfère, là, aux terrains et au nombre de propriétaires en cause, soit à vous ou à M. le ministre. Une fois le projet de loi adopté, on devine, en début de session parlementaire, j'imagine que ce processus-là devra s'accélérer. Je sais que, sur le côté... Là, je parle pour Deux-Montagnes en particulier. Depuis les dernières semaines, au niveau commercial, notamment, il y a des bâtiments qui sont non pas litigieux, mais pour lesquels une réponse est attendue, parce que les exploitants sont très, très anxieux de savoir est-ce qu'ils seront en mesure de poursuivre leurs opérations. Si oui, à quel endroit. Donc, j'imagine, une fois le projet de loi adopté, on peut s'attendre à ce que ces réponses-là soient apportées très rapidement.

M. Lessard : Bien, ils prévoient le début des travaux dès cet automne pour la caisse. Ça va enclencher le processus final, en disant : Maintenant, on a les habilitations de conclure les dernières ententes. Puis ça vient régler l'aspect d'une certaine négociation. Je pense que c'est très avancé, en général. Je sais qu'il y a des personnes qui avaient levé la main pour deux résidences, je pense. On a demandé de les rencontrer aussi pour sécuriser, pour dire : Pour l'instant, le tracé final n'est pas encore, mais on est... Et, parfois, c'est une petite emprise. Ce n'est pas qu'on va prendre tout le terrain. Donc, il faut les rassurer sur la nature de ce qu'ils vont faire. Mais, s'il y a certaines incertitudes qui demeurent, plusieurs ont été quand même élucidées.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Lessard : Donc, quand on rentrera, on accélérera le processus qui nous mènera à l'adoption finale. Puis, à partir de là, nécessairement, on sera dans une lancée de travaux.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. D'autres interventions, article 72? Alors, merci beaucoup, madame l'experte. 72, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 72 est adopté?

• (10 h 20) •

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 72, adopté. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre, 73.

M. Lessard : Toujours dans la Loi sur les transports, donc, 73, ça permet donc...

L'article 88.14 de cette loi est modifié par le remplacement de «La» par «Sauf disposition contraire, la».

J'aime toujours ça, ce genre d'article là, moi, qui... Hein? Tu as l'air toujours brillant, même à le lire, tu sais? Alors, on me dit, donc, en commentaire : Le projet de loi est une mesure de concordance avec les dispositions proposées confiant un rôle structurant à l'Autorité régionale de transport métropolitain, eut égard au réseau et favorisant l'intégration des différents transports collectifs avec ceux de celui-ci. Parce que, quand on lit même l'article sur les transports, on disait «la loi». Donc, quand on lisait 88.14, la Loi sur l'Agence métropolitaine, là, qui n'existe... qui a été fusionnée, l'AMT, la loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région métropolitaine «et la Loi sur les sociétés de transport en commun ne s'appliquent pas à une infrastructure de transport collectif visée à [...] 88.10», donc, le REM ou l'entente qu'on conclut pour la gestion du REM. Et là ça va dire : «Sauf disposition contraire, la loi», donc le même texte, là, qui est compris. Peut-être une petite explication, Me Bacon, là, vu qu'on est dans les affaires plus pointues.

Le Président (M. Iracà) : Me Bacon, encore une fois, la parole est à vous. On vous écoute attentivement.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, nous avons vu, au début du projet de loi, aux articles 37, 38, que l'autorité allait conclure une entente. Il y avait une possibilité d'entente avec la caisse concernant l'intégration, également concernant les redevances. Puis, par la suite, nous sommes venus, dans la section Modificatifs, faire des changements à la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain pour lui conférer un rôle en matière de favoriser l'articulation du transport collectif avec les services d'urbanisation. On a aussi l'article 53, là, qui discute de la redevance de transport.

Alors, tout ça va interpeller la caisse. Il était donc rendu nécessaire de faire une petite modification, précision à l'article 88.14 de la Loi sur les transports, qui prévoit cette section-là, là, de possibilité d'entente avec la caisse pour qu'elle réalise une grosse infrastructure de transport. Donc, la meilleure rédaction qu'on a pensée, c'est dire «Sauf disposition contraire», parce que ce que nous ne voulons pas, c'est que la caisse soit assujettie à l'autorité.

Donc, on avait une préoccupation de préserver l'autonomie et l'indépendance de la caisse, donc, et de préserver également l'autonomie de l'ARTM. Avec le «Sauf disposition contraire», bien, on comprend que c'est juste uniquement pour les fins du projet de loi n° 137 que les deux organismes vont faire des ententes ensemble.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Me Bacon. Questions, commentaires, 73? M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Je comprends effectivement qu'on parle d'éléments de concordance. Mais toute disposition contraire, ça peut, aux yeux d'un néophyte qui lit le projet de loi, ça peut susciter certaines anticipations, certaines craintes. Est-ce que ce n'est pas un fourre-tout, en quelque sorte, ou une porte trop grande ouverte à différents imprévus ou à différentes modalités qu'on n'a pas jugé bon à intégrer dans le projet de loi lui-même?

Le Président (M. Iracà) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, je ne crois pas, puisque c'est une expression limitative. Alors, pour que quelque chose s'applique, qu'on n'ait pas prévu, il aurait fallu dire un autre libellé que ça, parce qu'en disant... Les seules dispositions qui vont s'appliquer vont être celles qui sont clairement, expressément indiquées dans le projet de loi n° 137.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Me Bacon. Ça va? Questions, commentaires, 73? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 73 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 73, adopté. 74, M. le ministre, à la lecture, s'il vous plaît.

M. Lessard : Ce qu'on va faire, étant donné que j'aurai un amendement à 74, je vais peut-être être prêt à revenir à... Parce que 74 va se lire avec qu'est-ce qu'on va faire à 61, 62 et 74.

Une voix : 64.

M. Lessard : 64. Mais 74...

Le Président (M. Iracà) : Donc, vous demandez de suspendre 74?

M. Lessard : Oui. Bien, en fait, peut-être, si vous me donnez deux, trois petites minutes, je discuterais sur les amendements de 61, 62, puis je viendrais régler peut-être 61, 62, 64.

Le Président (M. Iracà) : O.K., donc, je vais suspendre quelques instants. Ça va? Je vais suspendre quelques instants les travaux.

(Suspension de la séance à 10 h 26)

(Reprise à 11 h 1)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux, et, de ce pas, je vais céder la parole à M. le ministre.

M. Lessard : Oui, merci. Merci de votre patience, tout le monde, là, d'avoir attendu pour la réouverture des travaux. Donc, on avait des petites modifications. On voulait revenir à 61, 62, 64, puis, après ça, repasser dans le fil de 74. On était dans la Loi sur la fiscalité municipale, donc on va revenir à cet article-là. Donc, on parlait maintenant de l'article... donc, à 61, on dit :

L'article 208 de cette loi est modifié...

Le Président (M. Iracà) : ...s'il vous plaît. Est-ce que j'ai consentement pour revenir à 61 pour... Excellent. À la lecture, s'il vous plaît.

M. Lessard : Parfait, merci. Alors, on dit :

L'article 208 de cette loi est modifié :

1°... Je vais lire le texte puis, après ça, je vais lire mon amendement. C'est comme ça ou...

Le Président (M. Iracà) : Comme vous voulez. Habituellement, on lit l'amendement puis on fait les explications après, alors peut-être poursuivre. L'amendement a été distribué, vous avez tous une copie. On se réfère à l'article, à l'amendement, pour l'article 61. Alors, je vais inciter le ministre à lire, peut-être, l'amendement en premier, puis y aller des explications par la suite.

M. Lessard : D'accord.

Le Président (M. Iracà) : L'article en premier.

M. Lessard : L'article? L'article, hein, ce serait plus...

Des voix : ...

M. Lessard : 61. Donc :

L'article 208 de cette loi est modifié :

1° par l'insertion, après le deuxième alinéa, des suivants — c'est celui-là qui va avoir un amendement, mais je le lis, alors donc, tel qu'écrit dans notre document :

«Les exemptions prévues aux premier et [au] deuxième alinéas s'appliquent lorsque la Caisse de dépôt et [de] placement du Québec ou sa filiale visée à l'article 88.15 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) est la locataire ou l'occupante d'un immeuble visé à ces alinéas uniquement si celle-ci exerce une activité reliée à la réalisation ou à la gestion de l'infrastructure de transport collectif ayant fait l'objet d'une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de cette loi.»

C'est là que je vais apporter une petite modification pour prévoir ou tout autre organisme désigné par le gouvernement, si c'est le gouvernement qui le reprend. Donc :

«Les règles d'imposition prévues aux premier et deuxième alinéas ne s'appliquent pas lorsque le locataire ou l'occupant d'un immeuble ayant fait l'objet d'une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports est l'un des suivants — donc on lit le premier alinéa, donc :

«1° — donc, on dit — une société en commandite, lorsque, à la fois, la caisse ou l'une de ses filiales visées à l'article 88.15 de cette 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 ou une telle filiale a la faculté d'exercer 10 % ou plus des droits de vote que confèrent les actions émises par cette société, qui loue ou occupe l'immeuble aux fins d'exercer une activité reliée à la réalisation ou à la gestion de l'infrastructure de transport collectif ayant fait l'objet d'une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de cette loi;

«2° le cocontractant de la caisse, de l'une de ses filiales visées à l'article 88.15 de cette loi ou d'une personne mentionnée au paragraphe 1°, qui loue ou occupe l'immeuble aux fins d'exercer, pour cette dernière, une activité reliée à la réalisation ou à la gestion de l'infrastructure de transport collectif ayant fait l'objet d'une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de cette loi.»; donc

2° par le remplacement, dans le sixième alinéa, de «trois» par «cinq»; et

3° par le remplacement, dans le dernier alinéa, de «le premier ou le deuxième alinéa» par «les quatre premiers alinéas».

Là, je vois qu'il y a deux 2°, est-ce que c'est bien correct, là? Donc, dans la rédaction, c'est rien que... c'est premier...

Une voix : ...

M. Lessard : O.K., parfait. Donc, c'est parce que, quand on les enlève, ça a l'air de deux 2°, mais ce n'est pas... c'est premier alinéa, deuxième, troisième, puis, dans le premier, il y a 2°. Ça va?

Donc, peut-être, on va passer à l'explication si vous voulez. Donc, on dit... les commentaires... bien, peut-être, on peut donner l'explication pourquoi on arrive à cette étape-ci d'introduire mon amendement. Donc, on va... Excusez.

Le Président (M. Iracà) : À la lecture pour l'amendement. L'article a été lu, on pourrait lire l'amendement et les explications par la suite. À la lecture.

M. Lessard : C'est ça. Donc, on vient remplacer le premier alinéa, que je vous avais lu en disant je vais apporter une précision.

Remplacer le premier alinéa inséré par le paragraphe 1° par le suivant :

«Les exemptions prévues aux premier et deuxième alinéas qui sont applicables au locataire ou à l'occupant d'un immeuble mentionné à l'article 204 s'appliquent à la Caisse de dépôt et [de] placement du Québec ou à une de ses filiales visées à l'article 88.15 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) lorsque celle-ci est locataire ou occupante d'un immeuble visés à ces alinéas uniquement si elle exerce une activité liée à la réalisation ou à la gestion de l'infrastructure de transport collectif ayant fait l'objet d'une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de cette loi.»

Et 61 : Remplacer, dans les paragraphes 1° et 2° insérés par le paragraphe 1° de l'article 61, le mot «reliée» par le mot «liée».

Donc, ça, c'est une question d'écriture, là, pour le deuxième, le dernier volet. On pourrait peut-être passer à l'explication, là, sur pourquoi je remplace l'insertion du premier paragraphe. Donc, on va laisser...

Le Président (M. Iracà) : Oui. Alors, Mme l'experte, simplement, c'est la première fois aujourd'hui, vous nommer, ainsi que votre titre. Mme Legendre.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Oui, Hélène Dumas-Legendre. Je suis avocate au ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire.

Donc, l'amendement, essentiellement, c'est une réécriture. Il vise exactement le même objectif que ce qui était déjà écrit. Ce qu'il faut savoir, c'est que la rédaction n'est déjà pas très simple, de dispositions qui s'insèrent dans la Loi sur la fiscalité municipale, qui, elle-même, est complexe. Donc, à la lecture, on voulait éviter qu'on puisse tirer une interprétation qui n'aurait pas été souhaitée. Donc, on a réécrit pour tenter de faciliter la compréhension du premier alinéa.

M. Lessard : Quand je lis les deux, là, où est-ce que vous mettez l'emphase sur le mot ou les mots qui ont changé particulièrement, là, parce que...

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : On vient juste qualifier...

M. Lessard : Ça prend les mêmes mots, mais...

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Oui. Au départ, on parlait des exemptions prévues aux premier et deuxième alinéas. On vient les qualifier, c'est-à-dire que ce sont les exemptions qui sont appliquées à nos locataires et à l'occupant d'un immeuble qui lui-même est mentionné à l'article 204. Donc, on vient, ici, faire le lien avec 204, qu'on a étudié précédemment, qui visait à exempter l'immeuble, parce que le régime de la Loi sur la fiscalité exempte d'abord les immeubles, et, après ça, il y a un traitement pour les occupants de ces immeubles-là, qui peuvent, malgré l'exemption, être taxés, donc se voir imposer les taxes. Et donc là le lien précis avec l'immeuble exempté à 204 est fait par cet ajout-ci.

M. Lessard : Donc, que ça soit pour la caisse, ses filiales, donc on dit : Quand c'est elle qui l'exploite ou il y a des gens dedans, donc le traitement sera qu'il va être exempté.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Quand la caisse occupe son immeuble ou un immeuble exempté et qu'elle l'occupe aux fins de gérer le REM, elle sera exemptée. Si elle l'occupe à d'autres fins, elle paiera sa taxe comme elle paie sa taxe au Québec.

M. Lessard : Parce qu'ils sont portés au rôle.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Et, s'il y a un privé, un dépanneur occupe un local, il sera taxé.

M. Lessard : Il sera taxé.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Voilà.

M. Lessard : Donc, on sépare les actifs taxables sachant qu'ils sont portés au rôle : si c'est pour l'exploitation du REM, ça va, ils sont exonérés, si ce n'est pas l'exploitation du REM, mais c'est à l'occasion de l'exploitation du REM, puis qu'ils sont dans un local commercial, et là ils recevront une taxation.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Tout à fait.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Questions, commentaires, M. le député de Deux-Montagnes, M. le député de Sanguinet? Alors, M. le député de Deux-Montagnes cède la parole au député de Sanguinet par politesse.

M. Therrien : Merci. Écoutez, juste bien comprendre, c'est que là on dit qu'ils sont exempts de taxes. En tout cas, on avait dit précédemment, là, que la Caisse de dépôt est exempte de taxes, mais là on vient spécifier que, si ce n'est pas pour l'exploitation du REM, même si, à la Caisse de dépôt, elle devient taxable, on vient faire ce... Je comprends la ligne de... tu sais, la réflexion qu'on fait, là, on part... Ça vient un peu, là, conforter l'idée que la taxe doit s'appliquer si on ne traite pas du REM. En tout cas, c'est ce que je comprends, là.

• (11 h 10) •

M. Lessard : Oui, parce qu'ils ont beaucoup d'actifs, puis, nécessairement, si ça ne devait pas tout servir à l'exploitation, bien, les villes ne veulent pas se priver.

M. Therrien : On suit une logique à travers le projet de loi. En tout cas, je...

M. Lessard : Effectivement. Mais ça permet de qualifier les biens, les biens pour la destination... les utilisateurs de ces biens-là, s'ils sont en fonction du REM, mais, s'ils ne sont pas en fonction du REM, mais à l'occasion du REM bien là, ils seraient taxés étant donné qu'ils étaient portés au rôle.

M. Therrien : O.K. C'est clair, merci.

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

M. Charette : Plutôt question de curiosité. On reconnaît tous l'utilité publique de la Caisse de dépôt, mais je devine que le siège social de la Caisse de dépôt, à Montréal, lui, est taxable. J'imagine qu'il y a un revenu foncier, là, qui revient à la ville de Montréal de par sa présence?

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Charette : Donc, la Caisse de dépôt, malgré son utilité publique, est taxable par son siège social. Le REM, utilité publique aussi, on en convient tous, mais serait exempté d'une taxation pour un local ou un bâtiment bien déterminé.

Mme Dumas-Legendre (Hélène) : Oui. La règle de base, c'est que toutes les sociétés d'État sont taxables sauf si une exception est spécifiquement prévue dans la Loi sur la fiscalité. Donc, elle suit toutes les autres sociétés d'État et, effectivement, elle est taxable.

M. Charette : Est-ce que nous sommes en mesure, aujourd'hui, de déterminer la superficie qui serait exemptée ou on anticipe une possibilité sans savoir quels seraient les besoins?

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

M. Lessard : Donc, pour donner l'information, là. Allez-y.

Le Président (M. Iracà) : Mme Talbot.

Mme Talbot (Lise) : Merci. Présentement, l'emprise n'est pas encore totalement définie. Elle sera dans sa globalité pour commencer. À la fin des travaux, il est possible qu'on puisse identifier les parties qui resteront en utilité publique parce que la caisse pourra vendre les parties qui seront en superficière. ...pourra être déterminé si c'est requis.

M. Charette : Simple supposition, et dans le but de bien comprendre les mesures ou la portée de cet article-là, si, ultimement, la gestion du REM se fait dans les locaux actuels de la Caisse de dépôt, est-ce que c'est une partie de ces... il faut que ça soit réellement sur le tracé du projet lui-même?

Mme Talbot (Lise) : Absolument. C'est vraiment à l'intérieur du tracé, qui, lui, est de l'utilité publique, incluant les gares et les stationnements incitatifs.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Sur l'amendement toujours, article 61, questions, commentaires, interventions? 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 61 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Sur l'article 61 comme tel, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 61 tel qu'amendé est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 61 tel qu'amendé, adopté. Article 62, s'il vous plaît, M. le ministre, à la lecture.

M. Lessard : Merci. Toujours dans la même loi, on dit :

L'article 236 de cette loi est modifié par l'insertion, après le paragraphe 2°, du suivant :

«2.1° de l'activité reliée à la réalisation — tantôt, je vais déposer l'amendement pour enlever le mot "reliée" par le mot "liée", là — [...]à la gestion d'une infrastructure de transport collectif ayant fait l'objet d'une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) lorsque cette activité est exercée :

«a) par la Caisse de dépôt et [de] placement du Québec;

«b) par une filiale de la caisse visée à l'article 88.15 de cette loi;

«c) par une société en commandite, lorsque, à la fois, la caisse ou une filiale visée au sous-paragraphe b 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 ou une telle filiale a la faculté d'exercer 10 % ou plus des droits de vote que confèrent les actions émises par cette société», donc, ça, ça avait eu l'explication quand on lisait les articles 2 et 3, je pense, au début; et

«d) par le cocontractant d'une personne mentionnée aux sous-paragraphe a à c lorsqu'il est chargé, par cette dernière, d'exercer cette activité.»

Je déposerais l'amendement pour remplacer, donc, le mot «reliée» par «liée», comme on a fait dans l'autre article. Je ne peux malheureusement pas le... Il faut que je le fasse article par article, là.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci, c'est une technicalité. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Quand on parle, là, que la filiale détient une participation d'au moins 10 %, et un cocontractant de la caisse, une filiale, une société en commandite, même si le partenaire est quelqu'un qui est un privé à la recherche de profit, on va quand même l'exempter de taxes dans cette situation-là s'il y a une participation de la caisse minoritaire?

M. Lessard : Et ajustée à la participation de la caisse, vous dites?

M. Therrien : Bien, c'est parce qu'il dit : Cette filiale détient une participation d'au moins 10 % et un cocontractant de la caisse, de cette filiale ou cette société en commandite. Ça veut dire que moi, je peux avoir une entreprise détenue à 10 % par la caisse, et je serais exempt d'impôt si je vais faire usage du transport collectif...

M. Lessard : Ça nous ramène peut-être dans...

M. Therrien : ...puis je veux offrir un service de transport collectif. Je...

M. Lessard : Oui, O.K., oui, allez-y.

M. Therrien : Et je pense que je devine ce que vous allez me dire, et je vais vous laisser la parole.

M. Lessard : Bien, ça nous ramène dans l'organigramme qu'on avait déposé, au début, à l'article 2, qui disait : Bien, il y a la caisse, il y a ses filiales d'exploitation, il y a le REM et là il y a des détentions qui sont faites dans... Parce que tout n'est pas réalisé par la même organisation, il y a des réalisations... donc, et peut-être que là on pourrait avoir l'explication, là, qu'on avait eue...

Une voix : ...

M. Lessard : Bien oui, mais ça nous ramène toujours... Ce n'est pas n'importe qui qui achète ces participations-là, c'est l'arborescence de la caisse et de ses filiales qui vont détenir des participations là-dedans. Ça fait que, si vous permettez, là...

Le Président (M. Iracà) : Une pluie d'experts. Alors, simplement vous nommer ainsi que votre titre.

M. Côté (Charles) : Alors, Charles Côté. Je suis avocat à la Direction des affaires juridiques, Finance, économie et tourisme.

Alors, effectivement, il faut revenir un peu à l'organigramme, où qu'on avait expliqué les rôles de chacun entre la CDPQ Infra, qui est la maison mère, si vous voulez, la compagnie mère. Ensuite, on avait REM, qui doit être les détenteurs de l'infrastructure comme telle, toute l'infrastructure, la voie ferrée, et tout ça. Et on avait la société en commandite, elle, qui va construire sur cette infrastructure-là. Et on s'est organisés, naturellement, pour que 88.10... pour séparer le rôle de chacun lorsqu'on va signer le fameux contrat 88.10 sur la réalisation du REM.

Là, qu'est-ce qu'on permet, qu'est-ce que l'article vient permettre, c'est que la caisse, par la société en commandite, elle va pouvoir faire investir des investisseurs dans la société en commandite par l'achat des parts. Et cet article-là prévoit que, tant et aussi longtemps que la caisse va détenir au moins 10 % de cette participation-là, l'ensemble des porteurs de

titres ou, si vous voulez, les parts de société vont bénéficier du même avantage fiscal parce qu'on est dans du transport collectif.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Me Côté.

M. Therrien : Vous avez très bien expliqué, c'est très clair et c'est pas mal ce que j'avais compris aussi, mais vous venez me conforter et faire en sorte que je me trouve pas mal bon, des fois, parce que je me... Non, mais c'est ça, exactement, j'avais compris. Bien, ça, c'est parce que ça a été... c'est parce que votre démarche, je dois vous dire, M. le ministre, sa démarche, depuis 57 ou 58, là, vous l'avez clarifiée. Vous êtes bon pour faire des synthèses. C'est une grande qualité chez l'être humain. Et donc j'étais capable de voir où est-ce qu'on s'en allait. À partir de ce moment-là, je comprends l'utilité du 62 à partir de l'organigramme puis du fait qu'on parle de transport collectif toujours. Voilà. Merci.

M. Lessard : C'est ça. Donc, toute compagnie qui s'associerait à la détention de la participation, tant qu'elle demeure à 10 %, demeure exonérée.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Me Côté. Amendement, article 62, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Mon ami psychologue me disait toujours qu'un esprit de synthèse, c'est un esprit très intelligent. Alors, prenez-le pour un compliment, M. le ministre.

Le Président (M. Iracà) : Sur ces sages paroles...

M. Therrien : J'aurais des demandes discrétionnaires à vous faire.

Le Président (M. Iracà) : Moi, je pense qu'il n'y a pas de réplique à ça, M. le ministre, là.

M. Lessard : Oui. Bien, il y a un sage qui m'a dit : Méfie-toi de lui qui te dit que tu es bien sage.

Le Président (M. Iracà) : Amendement à 62, questions, commentaires, interventions? 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 62 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Sur l'article 62 comme tel, est-ce qu'il y a des questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 62 tel qu'amendé est adopté?

• (11 h 20) •

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 62 tel qu'amendé, adopté. Est-ce qu'on va directement, à ce moment-ci, à 64 qui avait été suspendu?

M. Lessard : Oui.

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

M. Lessard : Donc, en adoptant 61, donc, j'arrive à 64. Donc, c'est une mesure de concordance. On dit : Cette loi est modifiée par le remplacement de toute référence à l'un des troisième, quatrième, cinquième, sixième et septième alinéas de l'article 208 par une référence au cinquième, sixième, septième, huitième ou neuvième alinéa de cet article, respectivement.

On dit donc que l'article 64 du projet de loi propose une modification à 208 sur la fiscalité par pure concordance avec la modification qui vient d'être adoptée, donc, au projet de loi, 61. En effet, 61, bien, ça ajoute des alinéas. Donc, on vient juste comme ne pas renuméroter, mais allonger le nombre d'alinéas à mentionner. On a toutes les citations des alinéas, donc cet article... doivent être révisées afin qu'on s'assure de référer aux bonnes dispositions.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Merci beaucoup, M. le ministre. 64. Alors, ça fait le lien. Questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 64 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 64, adopté. Nous revenons à nos moutons, ce qui veut dire l'article 74, M. le ministre.

M. Lessard : Exactement. Donc, 74. Alors, à l'article 74, ça dit donc, toujours dans le... On est dans la Loi sur les transports : L'article 88.15 de cette loi est modifié par l'insertion, après «visée», de «au paragraphe a.1 du premier aliéna de l'article 31 ou».

Donc, cette modification-là... On dit : Une fois cet article ainsi modifié, les filiales qui seront visées rempliront les conditions suivantes.

Là, si vous voulez, on va retourner à notre spécialiste en organigramme, donc, tel qu'on vient de le faire. Parce que, nécessairement, il faut se souvenir que, quand on avait lu l'article 2, qui donnait la constituante des filiales, il avait fait référence à 74.1 qu'on n'avait pas adopté. Donc, là, pour les fins... non seulement on va donner l'explication pour l'adoption... Donc, ça complètera l'explication qui avait été donnée à l'article 2, alors qu'on adoptait 2 sans adopter 74.1. 74, excusez.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Côté (Charles) : Alors, à l'article 2, effectivement, on avait expliqué l'organigramme... puis je pense que je vous ai expliqué encore tout à l'heure, on n'y reviendra pas, sauf si vous aviez des questions supplémentaires. Qu'est-ce qu'il fallait voir, c'est 88.15 tel que rédigé pour toute la section qui a rapport aux ententes qu'on peut signer concernant l'infrastructure de transport public. La caisse ne visait que le CDPQ Infra et la caisse elle-même. Ça ne visait pas d'autre chose. Et on avait expliqué dans l'organigramme, finalement, qu'il va y avoir des rôles différents qui vont être joués par REM. Il va y avoir des rôles aussi joués par la société en commandite. Alors, il fallait élargir la notion de 88.15 pour savoir qui va pouvoir signer des ententes de 88.10.

Ça fait qu'en ajoutant cet alinéa-là, qu'est-ce que ça nous permet de rajouter, c'est l'opérante. C'est REM parce que REM, qui se trouve à être... c'est-à-dire que c'est elle qui va acheter les terrains, qui va les exproprier et sur lesquels la société en commandite va bâtir les infrastructures. Ça nous permettait, en rajoutant à l'article 74, rajouter l'alinéa 1.a de l'article 31, ça nous permet de rajouter REM, qui va pouvoir être aussi contractante en vertu de l'article 88.10.

Et la société en commandite, elle, on l'avait prévue à notre article 3 quand qu'on a dit que la société en commandite, si le commanditaire et le commandité sont des personnes morales mandataires de l'État, de la caisse, à ce moment-là, eux autres aussi vont pouvoir être participants au projet de loi. Alors, 74 vient compléter notre article 2 et notre article 3 en élargissant qu'est-ce que la caisse aux fins de ce chapitre-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Me Côté. Questions, commentaires, 74? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 74 est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : O.K. Parfait. Merci beaucoup. Je n'étais pas certain. Alors, on m'indique qu'il y a un amendement pour l'ajout d'un article. M. le ministre.

M. Lessard : Oui. On va donc ajouter 74.1 pour faire référence... C'est encore une loi qu'on modifie, donc on est pas mal là-dedans, avant les dispositions finales. Donc, on dit :

Insérer, à l'article 74 du projet de loi concernant le Réseau électrique métropolitain, ce qui suit :

«Règlement sur la sécurité ferroviaire.»

On a fait de la sécurité de transport guidé, là, on a fait la Loi sur les transports, la Loi sur le ministère des Transports, la Loi sur la fiscalité, là, c'est sur la sécurité. Donc, on dit :

«74.1. L'article 106 du Règlement sur la sécurité ferroviaire (chapitre S-3-3, r. 2) est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

"Le présent article ne s'applique pas aux travaux nécessaires à la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport collectif visé par une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports (chapitre T-12)."

Alors, explication, Me Bacon.

Le Président (M. Iracà) : Me Bacon, au niveau des explications pour l'amendement pour l'ajout de l'article 74.1.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, bonjour. Je vous réfère au Règlement sur la sécurité ferroviaire pris en application de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé, qui contient plusieurs sections, dont une section à la fin qui oblige à effectuer une annonce concernant des travaux. Et nous venons soustraire de l'application de cet article-là, de l'article 106, la réalisation d'un projet d'infrastructure, notamment le Réseau électrique métropolitain.

M. Lessard : Donc, le règlement disait quoi? Qu'est-ce que ça obligeait, vu qu'on l'enlève, l'obligation?

Mme Bacon (Nathalie) : Le règlement obligeait une consultation des municipalités, de la population. À chaque fois qu'il y a une modification au niveau d'un chemin de fer ou d'un système de transport terrestre guidé, il y a une consultation publique qui est effectuée.

Dans le cas du REM ou dans le cas des projets de la caisse, on peut dire que les consultations sont débütées, il y a même eu un bureau d'audiences publiques, ces choses-là. Donc, nous trouvions cette formalité-là superflue.

M. Lessard : O.K. Donc, en vertu d'une loi particulière, ça rejoignait quelque chose qu'ils ont déjà fait, mais pas sous la forme de la loi particulière, à cause des consultations, donc ils auraient été obligés de resoumettre une autre consultation en vertu de cette réglementation-là, qui disait : Les travaux doivent être annoncés conformément à l'article 5, là, et là est-ce qu'ils se seraient conformés à l'article 5 sur la sécurité du transport terrestre guidé. Là, on décrit la construction, la modification exigeant l'acquisition de terrain, etc. Donc, tout ça a été entamé, on retrouverait à recommencer le processus, là. Ce n'est pas parfait, j'en conviens.

Le Président (M. Iracà) : D'autres interventions, amendement pour l'ajout de l'article 74.1? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement introduisant un nouvel article, 74.1, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Bravo! Adopté.

M. Therrien : M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Oui.

M. Therrien : J'aurais peut-être... je proposerais peut-être... Est-ce que vous avez d'autres 74.1? J'en avais un, moi.

M. Lessard : Oui, allez-y.

M. Therrien : Bien, je vais en discuter avec les collègues, bien, les membres de la commission, avant, là.

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

M. Therrien : Non, non, pas du tout, je vais le faire à micro ouvert, puis, si vous voulez, ensuite, si vous trouvez que c'est intéressant, je pourrais déposer l'amendement, tout simplement.

Par souci de concertation auprès des gens impliqués dans le REM... Vous avez dit qu'il y a déjà eu des consultations, ainsi de suite. Le groupe de M. Boisclair avait suggéré une table de travail des partenaires, et puis, dans ce sens-là, j'aurais peut-être proposé un amendement, et ça aurait été l'introduction, si on veut, d'un article qui est lié justement à cette table de travail des partenaires. Je peux vous la lire puis je veux vous entendre là-dessus.

Donc, section Table de travail des partenaires.

«74.1. Une table de travail des partenaires est créée par le gouvernement dès l'adoption de la présente loi.

«Cette table est formée de représentants du ministère des Transports, de la caisse, de l'Autorité régionale de transport métropolitain, de l'Institut de développement urbain du Québec, de la CMM et des MRC.

«Cette table a pour mandat d'émettre des recommandations concernant les paramètres réglementaires et les modalités liés à la redevance de transport.»

Étant donné que c'est une façon assez originale pour le Québec d'opérer et de financer un projet de transport collectif, étant donné aussi qu'il y avait beaucoup de questions qui ont été, en partie, répondues par le projet de loi... Je pense que vous avez fait des efforts de clarification, mais, quand même, tu sais, je suis certain que ces gens-là ont quand même des hésitations, des questions, des craintes. Et, pour ces raisons-là, étant donné la nature extrêmement originale de ce projet-là, peut-être que ça pourrait être intéressant d'arriver et de proposer une table pour que les partenaires puissent s'y regrouper pour qu'on puisse discuter et prévoir éventuellement des surprises malencontreuses. Voilà.

• (11 h 30) •

M. Lessard : ...

M. Therrien : Oui.

M. Lessard : Juste parce que ça a adonné. Bon, la table, mettons, la table des partenaires, là, on ne définit pas c'est qui les partenaires, c'est qui...

M. Therrien : Bien, c'est écrit ici, là, «formée de représentants du ministère des Transports». Voulez-vous, on va l'imprimer?

M. Lessard : Oui, oui.

M. Therrien : On pourra suspendre quelques minutes.

M. Lessard : Oui. On va pouvoir jaser.

Le Président (M. Iracà) : ...question de numérotation. Vous parlez de 74...

M. Therrien : Là, ce serait 74.2.

Le Président (M. Iracà) : 74.2. Parfait.

M. Therrien : Là, il faudrait le corriger.

Une voix : Je l'ai déjà corrigé.

M. Therrien : Ah! tu l'as corrigé? Puis, regarde, je vais le déposer. O.K.? Je vais déposer la proposition d'amendement, puis on pourra en discuter. O.K.? Puis ça va être plus facile.

Le Président (M. Iracà) : On pourra en débattre en discutant.

Alors, je vais suspendre quelques instants, le temps qu'on fasse les copies et qu'on distribue. Je suspends les travaux.

(Suspension de la séance à 11 h 31)

(Reprise à 11 h 40)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Nous étions au dépôt d'un amendement, là, qui n'avait pas été déposé officiellement. Alors, c'est pour ça que je vais laisser la parole au député de Sanguinet.

M. Therrien : Oui. Bon, écoutez, je la dépose officiellement. Je l'avais lue auparavant. Est-ce que j'ai besoin de la relire, M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : Ça va. Je pense que la lecture avait été faite. À moins que M. le ministre...

M. Therrien : O.K. Bon. Puis j'avais un peu expliqué l'esprit, là, du dépôt de l'amendement. Moi, je vais vous dire, puis si je peux rajouter à ce que j'ai déjà pas mal dit, là, vous savez, quand on parlait, là, tu sais, de déterminer les redevances, tu sais, je vous avais dit, à l'époque : Écoute, c'est quelque chose de gros. Il y a beaucoup de paramètres à établir, la zone et, tu sais, la gradation, puis tout ça, de fixer le 600 millions pour x nombres d'années. Tu sais, je pense que ça va aller, d'une certaine façon — puis c'est vous qui aviez dit ça — en crescendo. Au début, on n'aura pas beaucoup d'argent, mais, à un moment donné, ça va se développer davantage. Puis, tu sais, je vous avais parlé, là, ça ressemblerait à quoi. Puis ce n'est pas de votre faute, mais, tu sais, on était un peu dans l'obscurité. Ce n'est pas de votre faute, c'est parce que c'est tellement original comme démarche que je pense que d'arriver avec une table de travail, dans ce sens-là, pourrait permettre à la caisse puis au gouvernement de mieux préparer les gens et aussi de les écouter, à savoir comment ils pourraient voir ça, comment ils pourraient proposer des avenues intéressantes, tout en atteignant l'objectif de 600 millions, là, puis qu'on a quand même pas mal d'années pour l'atteindre. Bien, tu sais, moi, je pense que tous les cerveaux seraient les bienvenus, surtout ceux qui sont impliqués directement dans cette démarche-là.

Est-ce que les partenaires, est-ce que vous voulez en rajouter, en enlever? Moi, je vais vous avouer, là, je vous arrive avec cette proposition-là, mais on peut discuter qui ferait partie. Puis je le sais que j'aurais peut-être... Honnêtement, là, avec regret, je dois vous dire que j'aurais peut-être dû vous la donner avant pour que vous puissiez réfléchir, parce que ça peut se travailler, puis on peut rajouter ou enlever des gens selon la convenance, selon votre jugement, là. Mais voilà, c'est pour ça que j'ai proposé cet amendement-là.

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

M. Lessard : Oui, quand... Moi, je pense que... Quand j'ai regardé, au début, j'étais un peu séduit par l'aspect, on va travailler ensemble puis... L'autre affaire, quand je regarde la composition, toutefois, tu sais, l'AMT est composée de... L'ARTM, ça a 10 membres indépendants, puis tu as cinq membres nommés par... C'est-à-dire ça?

Une voix : Il y a 15 membres en tout.

M. Lessard : Il y a 15 membres, 10...

Une voix : Huit, sept.

M. Lessard : Huit, sept. C'est ça. Nous autres, on en nomme sept, la CMM en a nommé huit puis a nommé à peu près tous les représentants des villes organisées. Donc, au sein de la représentation de l'ARTM, dont ils ont le même intérêt que nous autres, tu sais, eux, ils ont le mandat de définir ces paramètres, de bâtir, et, après ça, et de conclure une entente avec la caisse. Donc, nécessairement, les MRC, la CMM sont déjà tous dedans. Quand je regardais l'amendement... Puis, en plus, là, ça introduit l'Institut de développement urbain, là. Je comprends. Il est venu comparaître ici, mais plusieurs aimeraient peut-être être sur cette table-là. Alors là, je me dis : Bon, alors qu'on leur donne les pleins pouvoirs de faire puis de choisir ses membres, je leur imposerais un membre puis pas d'autres.

Maintenant, sur le mandat, parce qu'il existe des tables, hein, Québec-municipalités, c'est dans les lois, je pense... Sur le principe, ça ne me heurtait pas. Maintenant, sur le mandat d'émettre des recommandations concernant les paramètres réglementaires, en fait, c'est la mission même actuellement de pouvoir habilitant qu'a l'ARTM. Donc, les élus puis les non-élus vont avoir à le soumettre à la CMM aussi puis, après ça, s'entendre avec la caisse. Ça va se faire en concomitance, tout ça.

Donc, si ce n'était que pour ça, une fois qu'ils l'ont statué, c'est là pour pas mal longtemps, à moins qu'ils fassent un règlement. Quand ils font un règlement, ils font une consultation. Et les redevances... Donc, c'est peut-être le mandat. Puis on dit, quand on crée ces tables-là, des fois on les crée de façon temporaire, on les crée pour un certain moment. D'ici trois mois, si l'adoption de la loi se fait, donc, tout ça, ça va avoir été, donc, bâti. Comment atteindre l'objectif sans peut-être s'enfarger puis se faire reprocher d'avoir créé quelque chose qui... Comment atteindre l'objectif qu'ils puissent consulter, même l'institut, lorsqu'ils font la réglementation, sans leur formaliser une table? Parce qu'ils peuvent créer les tables qu'ils veulent, l'ARTM. Donc, si besoin, ils vont faire certainement une consultation auprès de leurs membres ou des usagers. Sous quelle forme ça va se passer? S'ils font un règlement, il va y avoir des commentaires.

Des voix : ...

M. Lessard : Donc, ils n'ont pas de prépublication comme nous autres. Nous autres, au gouvernement, ce qu'on fait, quand on fait un règlement, ça équivaut à la consultation. Sinon, on fait des consultations quand on dépose un projet de loi. Si on fait un règlement qui découle de la loi, on l'envoie en prépublication. Puis là, bien, les gens peuvent s'exprimer. Dans le cas de l'ARTM, ils n'ont pas cette obligation-là de prépublication pour commentaires. On peut dire, donc, que la consultation est plus difficile. Je cherche le moyen, là. Et est-ce que ça durerait dans le temps? En ce moment, ces tables-là s'éteignent parce que l'autorité a le plein pouvoir de faire la chose. Il y a un pouvoir seulement de recommandation.

Le Président (M. Iracà) : Écoutez, ce que je peux vous proposer, M. le ministre, là, vous me direz ce que vous en pensez, on peut suspendre, peut-être, l'amendement qui a été déposé et continuer les articles. Et ça va vous donner l'opportunité de réfléchir, ne serait-ce que sur l'heure du dîner. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Moi, j'aurais une question d'ordre très général par rapport au projet de loi. O.K.? Là, je viens de déposer cet amendement-là. Ensuite, il reste des articles. Mais là on s'entend que, bon, ça va se faire rapidement, là. Il resterait l'amendement proposé par Québec solidaire sur l'article 53.

M. Lessard : C'est 97.12.

M. Therrien : Pouvez-vous m'aider et me dire c'est quoi, la suite des choses, là? Parce que, là, aujourd'hui, je ne sais pas, est-ce qu'on va conclure aujourd'hui?

M. Lessard : Je pense qu'on est capables de conclure aujourd'hui.

M. Therrien : Est-ce que vous allez être capable de produire l'amendement pour que... Vous allez être...

M. Lessard : Oui. Bien, sur 53, à 97.12, qui disait c'est qui qui sont exemptés, la question était sur, bon, c'est qui, les organismes. Bon, c'est organisme communautaire qui fait affaire avec la SHQ. Et puis je pourrais avoir un règlement. Puis, on disait, le gouvernement... On pourrait dire, le gouvernement, s'il n'est pas couvert, s'il est financé, pas financé, puis on en a oublié un. Bien, on pourra toujours le mettre à jour puis le faire exonérer s'il est propriétaire. Ça, on a parlé des organismes communautaires, c'est son dépôt, mais il y en a qui sont financés et il y en a qui ne sont pas financés.

Mais, en général, tout ça se passe sur la Communauté métropolitaine de Montréal. Puis, en particulier, ils ne sont à peu près jamais propriétaires. Mais, s'ils devaient être propriétaires, puis que, là, il y aurait... Donc, on ne voulait pas... Puis, exemple, la fondation, je ne sais pas trop, là, M. Péladeau, mettons, qui aide des personnes qui ont des difficultés dans la vie, bien elle, elle n'est pas reconnue, peut-être, par un organisme. Mais ce qu'elle fait, c'est bon. Puis ce n'est pas ça qu'on voulait viser, s'il répare le pavillon...

M. Therrien : Mais ça, est-ce que vous allez être capable de produire l'amendement aujourd'hui?

M. Lessard : Oui.

M. Therrien : O.K. Je peux-tu vous suggérer quelque chose?

M. Lessard : Oui.

M. Therrien : Moi, je pense qu'on devrait suspendre l'amendement. On devrait finir les articles qu'on a à finir, aller à la pause pour le dîner, revenir avec votre réflexion.

M. Lessard : Puis essayer de régler ça.

M. Therrien : Puis, comme ça, bien, on pourra, après dîner, là, revenir sur ce que je vous ai proposé, avec votre réflexion. On pourrait arriver avec l'amendement puis la conclusion de l'amendement, là, proposé hier, puis on pourrait...

M. Lessard : Statuer sur le financement.

M. Therrien : C'est-u correct, ça? Ce que je vous propose, ça a-tu de l'allure?

M. Lessard : Oui. Oui, parfait.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, je comprends... Hein?

M. Lessard : C'est quasiment...

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Oui. Bel esprit de synthèse. Alors, à des fins d'enregistrement, là, on va suspendre l'amendement qui a été déposé par le député de Sanguinet pour l'ajout de l'article 74.2. Nous allons reprendre à l'article 75. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui, merci. Donc, on est dans le chapitre VIII, les dispositions transitoires, diverses et finales. On dit : 75. Le ministre des Finances est autorisé à prendre sur le fonds consolidé du revenu une somme n'excédant pas 1 283 000 000 \$ pour la contrepartie qu'il doit fournir pour la souscription d'actions émises par une filiale en propriété exclusive au sens du cinquième alinéa de l'article 4 de la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec (chapitre C-2) et qui est visée au paragraphe a.1 du premier alinéa de l'article 31 ou au troisième alinéa de l'article 32 de cette loi.

Cette autorisation cesse d'avoir effet le 1er avril 2020.

Là, donc, c'est le montant de contribution qui avait été annoncé dans le fascicule, là. Et c'est pour ça, comme c'est une mesure budgétaire, que, quand je veux étudier le... quand on a fait l'ouverture du projet de loi, j'ai lu une phrase magique qui faisait référence, parce que c'est une mesure budgétaire comprise dans une loi, que je devais faire référence à un certain libellé. Alors, ça confirme, là, le montage financier qu'il y avait dedans.

• (11 h 50) •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. 75, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 75 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 75, adopté. 76. À la lecture, M. le ministre.

M. Lessard : Aux fins de la réalisation du réseau, le gouvernement peut, malgré la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (chapitre P-41.1), autoriser aux conditions qu'il détermine l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement et l'aliénation du lot ou d'une partie du lot 2 702 207 et de superficies additionnelles des lots 2 702 212 et 3 349 833, identifiés au décret no 456-2017 du 3 mai 2017 — donc, entre parenthèses — (2017, *Gazette officielle* 2, on indiquera ici le numéro de la page de la *Gazette officielle* où est publié le décret 456-17), tous du cadastre du Québec de la circonscription foncière de La Prairie, situés sur le territoire de la ville de Brossard, ou de la partie de ceux-ci qu'il décrit.

Ce décret est réputé, depuis le jour où il a été pris, l'avoir été en vertu du présent article.

Le gouvernement peut révoquer, en tout ou en partie, une autorisation visée au présent article.

L'autorisation ou la révocation est notifiée à la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

Donc, c'était la fonction de Brossard dans lequel ça a été sorti, là, du périmètre et compensé par d'autres terres en dehors de la MRC, dont on avait entendu parler en commission parlementaire.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Questions ou commentaires, article 76? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 76 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. Bravo! 77. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Donc, on en a sorti d'aucuns. On compense. Donc : Sont inclus dans la zone agricole de la municipalité de Saint-Stanislas-de-Kostka, les lots 5 126 417, 5 583 376, 5 583 377, 5 583 378, 5 583 379, 80, 81, 82 et 83 — des mêmes millions — ainsi que les parties des lots 5 583 385, 5 583 389 et 5 583 392 qui ne font pas déjà partie de cette zone, tous du cadastre du Québec de la circonscription foncière de Beauharnois.

Alors donc, c'est les terrains qui sont compensés dans une autre MRC et donc pour équivaloir à ce qu'on a dézonné pour le secteur de Brossard.

Le Président (M. Iracà) : 77, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 77 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 78. À la lecture, M. le ministre.

M. Lessard : 78, on dit : L'aménagement de l'antenne Deux-Montagnes prévu pour la réalisation du réseau sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal n'est pas et n'a jamais été assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue à la section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2).

En ce qui concerne la construction des antennes Sainte-Anne-de-Bellevue, Aéroport et Rive-Sud du réseau sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, le certificat d'autorisation délivré par le décret no 458-2017 du 3 mai 2017 — entre parenthèses — (2017, *Gazette officielle* 2, indiquer ici le numéro de la page de la *Gazette officielle* où est publié le décret n° 458-17) de même que la procédure d'évaluation et d'examen des impacts de l'environnement ayant précédé la prise de ce décret, notamment toutes les décisions rendues et les autres actes accomplis par le ministre responsable de l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement et par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, sont réputés conformes.

Alors là, il y a une petite explication. On dit, donc, que ce n'est pas assujéti à la procédure. Le second vise à renforcer la sécurité juridique, au regard de poursuites entreprises ou possibles, du décret pris par le gouvernement en vertu de l'article 31.5. Il y a déjà eu un décret, qui avait été émis alors, qui autorisait la construction des antennes telles que décrites sur le territoire. Alors donc, on dit : Ce décret avait été pris après que le ministre du Développement durable ait transmis au ministère du Conseil exécutif, le 30 mars, une recommandation favorable au terme de la procédure d'évaluation. Alors, peut-être, du côté juridique, là, c'est pour solidifier, là, une procédure qui a été faite. Peut-être que Me Bacon pourrait nous expliquer ça?

Le Président (M. Iracà) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Exactement. C'est pour une sécurité juridique des formalités accomplies en matière d'environnement.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Me Bacon. Questions, commentaires, interventions, article 78? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 78 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 79. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui. La présente loi opère en faveur d'une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec visée à l'article 88.15 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) au bénéfice de toute réserve imposée en vertu de l'article 75 de la Loi sur l'expropriation (chapitre E-24) et dont la caisse est titulaire (ici on indiquera la date qui précède la date de la sanction de la loi).

La caisse ou sa filiale identifiée à l'avis d'expropriation, le cas échéant, est réputée être mentionnée dans l'avis d'imposition de réserve.

Aucune publicité des droits n'est requise au registre foncier. La caisse peut toutefois, à l'égard d'un immeuble et si elle le juge opportun, publier un avis qui fait état de la cession, fait référence au présent article et contient la désignation de l'immeuble.

Donc, je pense que ça, ça vient couvrir le fait qu'ils avaient entrepris déjà des démarches et ça vient légaliser ou ça vient reconforter la démarche qu'ils avaient déjà entreprise pour éviter tout flou.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 79, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 79 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 80. À la lecture.

M. Lessard : Jusqu'à l'entrée en vigueur du premier règlement pris par le ministre en vertu du paragraphe 11.1° du premier alinéa de l'article 54 de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé, donc, (chapitre S-3.3), édicté par l'article 69 de la présente loi, le montant minimum d'assurance couvrant la responsabilité civile que l'exploitant du réseau doit souscrire est de 100 000 000 \$ et le montant de la franchise ne peut excéder 5 000 000 \$.

Donc, déjà, même si tout ça n'existe toujours pas, il doit y avoir une couverture de base, le temps qu'ils fassent l'analyse des besoins ultérieurs. Donc, on ne veut pas qu'ils commencent sans avoir la couverture, là, pour qu'il puisse passer, parce que, quand même, bon, il y a un train électrique qui existe. Il va s'appeler REM, nécessairement, pour l'instant. Mais il y a, donc, la couverture qui est requise.

Le Président (M. Iracà) : Article 80, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 80 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 81. À la lecture.

M. Lessard : La caisse et l'autorité doivent conclure la première entente prévue à l'article 37 au plus tard le (ici on indiquera la date qui suit de 60 jours celle de la sanction de la présente loi).

À défaut, le ministre détermine, sans délai, les modalités et conditions de l'entente visée à cet article, laquelle est alors réputée conclue entre la caisse et l'autorité.

Donc, c'est pas mal avancé, mais, si ça ne devait pas finir, il y a un moyen pour y mettre fin.

Le Président (M. Iracà) : 81, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 81 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 81, adopté. 82. S'il vous plaît, M. le ministre, à la lecture.

Des voix : ...

M. Lessard : Oui, un petit amendement. Si vous permettez une petite pause de deux secondes, là, pour 82.

Le Président (M. Iracà) : On va suspendre les travaux, le temps de faire les copies et la distribution.

(Suspension de la séance à 11 h 59)

(Reprise à 12 h 5)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Nous étions à l'article 82. Je crois qu'il y a dépôt d'amendement. Alors, M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Donc, on voit, à 81, que la caisse et l'autorité, ils ont 60 jours pour s'entendre après l'adoption de la loi sur les redevances. Après ça, 82, c'est là, une fois que l'autorité, une fois qu'ils se sont entendus, là, l'autorité, elle, elle doit édicter son règlement pour établir ses zones puis les critères et paramètres.

Le Président (M. Iracà) : Je vais vous suggérer de lire 82.

M. Lessard : Oui, oui. Non, je suis rien qu'en train d'expliquer, M. le Président, pour voir, parce que c'est quand même... il y a toute une gymnastique ici. Donc, on dit : Il doit faire son règlement, et là ça indiquait 90 jours, on va vouloir le ramener à 60 jours. Donc, étant donné que la loi va être adoptée plus tard, ils ont du temps pour travailler un peu puis là ils voient venir les choses.

Donc : 82. L'autorité doit, au plus tard le (indiquer la date qui suit de 90 jours celle de la sanction de la présente loi) — c'est là que je vais introduire tantôt le 60 jours, donc — prendre le premier règlement prévu en vertu de l'article 97.2 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (chapitre A-33.3), édicté par l'article 53 — qu'on va adopter tantôt — concernant la redevance de transport destinée à financer les coûts des ententes conclues en vertu des articles 37 et 38. Les modalités de la redevance n'ont alors pas à être conformes à celles figurant à la politique de financement de l'autorité.

À défaut, le ministre peut édicter ce règlement.

On voit ça souvent apparaître. Mais je vais donc introduire ma modification à 82 pour dire :

1° remplacer, au premier alinéa de l'article 82 du projet de loi — entre guillemets, donc, entre parenthèses, excusez — «90 jours» par «60 jours» — donc, je remplace le 90 par 60;

2° insérer, au deuxième alinéa de cet article, à la fin, ce qui suit : «Ce dernier — en parlant du ministre, donc — se substitue alors à l'autorité pour identifier les zones visées à l'article 97.1 de cette loi, édicté par l'article 53.»

Donc, il faut être capable d'établir les zones. Ils se chicanent sur les zones, il n'y a pas d'entente, ils laissent passer les délais. On a vu tantôt que, s'il n'y a pas d'entente, on est capables de conclure l'entente à leur place. Mais, si, à la fin, ils n'ont pas identifié les zones, bien, pour la redevance, bien là c'est important d'établir pas seulement la redevance, mais les zones de la redevance pour s'assurer que le travail commence.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Ça fait le tour pour les explications?

M. Lessard : Oui.

Le Président (M. Iracà) : L'amendement a été lu. Alors, questions, commentaires, interventions sur l'amendement à l'article 82? S'il n'a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 82 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Sur l'article 82 comme tel, est-ce qu'il y a des interventions? S'il n'a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 82, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

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

M. Lessard : Alors, on a 82.1. J'introduis donc 82.1 :

Insérer, après l'article 82 du projet de loi, le suivant :

«82.1. Pour l'application du deuxième alinéa de l'article 97.2 de Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (chapitre A-33.3), le taux prévu au règlement de l'Autorité régionale de transport métropolitain concernant la redevance établie en vertu des dispositions du chapitre V.1 de cette loi, à l'égard du réseau, correspond [à] :

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

«2° pour la période se terminant [au] 31 décembre 2019, à 65 % de ce taux; [et]

«3° pour la période se terminant [au] 31 décembre 2020, à 80 % de ce taux.»

Donc, c'est le lissage de l'entrée en vigueur, quand on va avoir fixé les modalités, les zones. Ils ne peuvent pas commencer à 100 %, donc il y a un lissage sur trois ans avant d'arriver à l'entrée en service finale.

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

• (12 h 10) •

M. Therrien : Oui. Juste une question comme ça. Tu sais, quand on dit : «pour la période se terminant le 31 décembre», là, 2018, 2019, 2020, c'est parce que, si, mettons, là... C'est parce que la période, mettons, l'année 2018, elle peut être incluse dans la période se terminant le 31 décembre 2019 puis elle peut être incluse dans le 31 décembre 2020.

Dans la formulation, là, tu sais, ce ne serait pas mieux de dire «pour l'année»? En tout cas.

M. Lessard : ...

M. Therrien : Bien, tu sais, c'est parce que la...

M. Lessard : Entre l'adoption à aller jusqu'à la période...

M. Therrien : Entre l'adoption et le 31 décembre; entre l'adoption et le 31 décembre 2018 pour l'année se terminant le 31 décembre 2019; pour l'année se terminant le 31 décembre 2020. Je ne le sais pas, je ne suis pas un expert en... Vous avez plein de spécialistes. On les a vus oeuvrer, là. Est-ce que c'est une évidence?

M. Lessard : Ça avait l'air à faire le travail. J'essaie de voir, sur l'argument.

Une voix : ...

M. Lessard : Donc, on disait... Oui, c'est ça, une rédaction souple. Étant donné qu'on ne peut pas prédisposer l'adoption finale du projet de loi, donc on disait : Pour la première période, à tout le moins, ça couvre plus d'un an, c'est-à-dire entre la période s'échelonnant entre l'adoption, mettons, cet automne jusqu'au 31 décembre de 2018. Puis, après ça, bien, les périodes se comptabilisant de période en période pour une...

M. Therrien : ...moi, ce n'est pas moi qui avoir à gérer la loi comme telle. Si vous me dites que vous êtes à l'aise avec ça, je n'ai pas de problème avec ça. Mais c'est que, tu sais, la période se terminant le 31 décembre 2018 est applicable en 2019 puis en 2020. C'est ça... Tu sais, la période qui se termine le 31 décembre 2018, elle peut être lue dans 2019 puis dans 2020 aussi, techniquement. Il y a un flou artistique, là.

Moi, je vous le dis, si c'est écrit comme ça... À moins que vous êtes habitués de faire des choses comme ça juridiquement, mais, tu sais, la période qui se... Tu sais, là, à partir d'aujourd'hui, là, il y a une période qui se termine en

2020. On est jusqu'à l'an 2020. Mais on est aussi jusqu'à 2018, jusqu'à 2019, jusqu'à 2020. On pourrait être dans les trois périodes. Si, mettons, on est début 2018...

M. Lessard : Mettons qu'on dit : C'est un dollar le... Ça coûte une piastre. Donc, on dit : Pour la période se terminant au 31 décembre, on dit, c'est 50 % de ce taux, c'est 0,50 \$. Après ça, pour la période se terminant au 31... c'est 0,65 \$. Puis, après ça, c'est 0,80 \$. Donc, c'est toujours inclus, nécessairement.

M. Therrien : O.K. Donc, c'est moi...

Des voix : ...

M. Lessard : C'est ça, la feuille est dans l'arbre, dans le nid, dans l'oiseau.

M. Therrien : Exact. Zachary Richard, c'est ça.

M. Lessard : Non, mais je commence à réfléchir au deuxième degré.

M. Therrien : Non, non, mais, écoutez, sérieusement...

M. Lessard : Évidemment que le 50 est dans le 65, qui est dans le 80.

M. Therrien : Moi, j'essaie d'être visionnaire, là, tu sais?

M. Lessard : Ça marche?

M. Therrien : Bien, oui, je...

M. Lessard : Pendant quelques secondes, là, je me demandais de quoi qu'on parlait, mais là je vois que l'oiseau est dans l'oeuf, qui est dans le nid, qui est dans la branche, qui est dans l'arbre, qui est etc.

M. Therrien : Non, là, là... C'est ça. Qu'est-ce qu'il a dans le coeur? C'est l'amour. Non, non, mais...

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Therrien : Non, mais, tu sais, regardez, si vous êtes à l'aise avec ça. Moi, ce que j'aurais écrit, c'est : Pour la période qui commence par le dépôt du projet de loi où la sanction du projet de loi est le 31 décembre, c'est ça, 2018; du 1er janvier...

M. Lessard : Oui. Bien, je comprends. Je pourrais rien que rajouter : «Pour la période suivante se terminant». Le premier, ça va. Puis la période se terminant au 31, ça va. Après ça : «Pour la période suivante se terminant le», donc qui inclut... Je peux faire ça juste à la main, puis ça va être... À la fin, vous allez avoir votre brevet, votre brevet de légiste.

M. Therrien : Est-ce que je vais pouvoir dire à mon caucus que j'ai réussi à vous faire...

M. Lessard : C'est bon, c'est bon, c'est vrai.

M. Therrien : Je vais dire au caucus, la semaine prochaine : J'ai réussi à avoir un amendement.

Une voix : Ils doivent vous écouter, monsieur?

M. Therrien : C'est sûr. C'est sûr qu'ils m'écotent.

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vous rappelle que c'est possible d'avoir des sections vidéo aussi de l'article en tant que tel. Vous pouvez le demander, le faire jouer au caucus.

M. Therrien : Oui, absolument. Je vais mettre ça sur mon Facebook : Victoire morale pour le député de Sanguinet. Non, non, mais, honnêtement...

M. Lessard : Mais non, mais, pour la rédaction, je l'accepte en l'articulant... Ce n'est pas 0,65 \$...

M. Therrien : C'est bon, ce que vous dites, oui.

Le Président (M. Iracà) : Alors, à des fins de procédure, là, j'ai l'amendement écrit ici, là. On rajoute les deux mots «suivante» à partir de «la période», là, pour le deuxième et troisième alinéa. Alors, on va le rédiger comme ça. On a fait les modifications. M. le secrétaire, tout va bien?

Le Secrétaire : Tout à fait.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Toujours sur l'amendement, 82.1, avec les suggestions du député de Sanguinet, la modification qui a été apportée par M. le secrétaire, est-ce qu'il y a d'autres interventions?

M. Therrien : Vous saurez me remercier plus tard en disant : Il était un visionnaire. Nous avons tellement évité de problèmes grâce à lui.

Le Président (M. Iracà) : S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement introduisant l'article 82.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. 83, à la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Lessard : Oui, 83, on dit : Tout bail affectant l'immeuble de la caisse situé sur les lots... Ça, ça vise un cas particulier, là, quand la caisse a acheté Depotium, Depotium à Montréal, l'entreposage, etc., en dessous d'une installation.

On dit : Tout bail affectant l'immeuble de la caisse situé sur les lots 1 179 344, 1 284 732, 5 577 987 et 5 777 989 du cadastre du Québec de la circonscription foncière de Montréal est de plein droit résilié (ici, on indiquera la date qui suit de 18 mois celle de la sanction de la présente loi). Il en est de même de toute sous-location affectant cet immeuble.

Le chapitre II s'applique à une telle résiliation, avec les adaptations nécessaires, comme si elle était une expropriation décidée par le ministre, la caisse lui est alors substituée.

C'était un bien qui était un bien fédéral — hein, c'est ça, c'est une infrastructure fédérale. Il y a eu une négociation, et finalement la négociation a fini avant la terminaison de notre projet de loi. Elle veut y mettre fin, donc, dans le but... Elle l'a acheté pensant qu'elle pouvait l'exproprier, mais elle n'a pas ces pouvoirs de disposition là. Mais, comme elle en est déjà propriétaire, donc elle veut y mettre fin. On va donc être obligés de suppléer à cet élément-là, donc, en envoyant un avis au moins pour 18 mois, là, pour, donc, la fin des opérations.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Article 83, M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Question bien simple. Si on est tenus, à travers un projet de loi, de résilier un bail, c'est peu commun, à ma connaissance, est-ce que c'est parce que le locateur, lui, pose des conditions ou est réfractaire à la résiliation de son bail?

M. Lessard : Je vais peut-être laisser répondre nos experts en expropriation, là. Évidemment, ça ne doit pas être de gaieté de coeur parce que les voies cédées par le fédéral, achetées par une institution qui n'en a pas besoin puis dont l'infrastructure est stratégique, là, quand on sait à peu près où est-ce que c'est à Montréal, donc, il y a besoin de cette infrastructure-là, nécessairement, il a été acquis dans le but de s'en servir, mais pour les fins du REM et non pas pour les fins d'une location, etc.

Le Président (M. Iracà) : Mme la directrice générale.

Mme Talbot (Lise) : Merci. Bon, présentement, les négociations ont commencé avec Depotium. C'est une propriété qui ne pouvait pas être expropriée parce que c'est la propriété du CN. Dans un cas semblable, on ne peut pas, à ce moment-là, être en mesure de le rentrer dans le processus habituel d'acquisition parce que Depotium est un locataire. Donc, étant locataire, dans ce cas ici... et, c'est ça, Depotium étant locataire, la caisse étant propriétaire maintenant de la structure, la caisse ne peut pas mettre fin à un bail qui est actuellement en vigueur.

Et l'emplacement visé, ça concerne à peu près 64 000 pieds carrés d'espace d'entreposage et ça demande des négociations assez fines et une relocalisation de ces endroits-là avec des indemnités. Alors, c'est la raison pour laquelle il est nécessaire d'avoir une législation pour favoriser un meilleur règlement en toute équité par rapport à ce qui se fait habituellement sur des acquisitions par expropriation.

M. Lessard : La particularité du bien fédéral cédé, donc, si on ne peut pas exproprier le fédéral, donc... le CN, en fait, et donc, le cédant, il se retrouve dans la relation contractuelle d'un locataire-locateur qui ne prévoit pas, sauf les dispositions du code pour les... non pas l'expropriation d'un locataire... Donc, on doit introduire cette notion-là, puis il y aura les compensations de la relocalisation d'usage. Mais c'est une bebelles à cause de l'affaire du CN qui a été cédée.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. 83, 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 83 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 84, à la lecture, M. le ministre.

M. Lessard : Le ministre des Transports est chargé de l'application de la loi. Je ne sais pas, il semble qu'il fallait le préciser vu que c'était une loi particulière.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 84, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 84 est adopté?

Des voix : Adopté.

• (12 h 20) •

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 85, M. le ministre.

M. Lessard : 85, on parle de l'article 11. On dit : L'article 11 a effet depuis le 19 avril 2016.

En fait, ça opère une certaine rétroactivité des activités liées aux expropriations, aux acquisitions. Alors donc, on vient couvrir la période, là, pour laquelle ils ont procédé officiellement.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 85, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. 85, est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 86, M. le ministre.

M. Lessard : On dit : La présente loi entre en vigueur... puis là on indiquera ici la date de la sanction de la présente loi.

Donc, ça terminerait pour ça, donc, le projet, sauf qu'on va revenir après le dîner pour les deux articles. J'ai déposé l'amendement, là, puis je vais avoir à parler peut-être à la collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Je pense que ça couvre les cas d'espèce. Puis, s'il y avait quelque chose, bien, on pourra toujours, par décret, si c'était non couvert, viser puis revenir, donc, par le gouvernement et non pas par le ministre, pour être sûr de couvrir l'ensemble des activités, que ce soit culturel, sportif, une fondation, quelque chose qui ne serait pas, donc, sur le plan de financement.

M. Therrien : Est-ce que vous acceptez les critiques constructives?

M. Lessard : Oui.

M. Therrien : La personne qui a écrit ça, elle a manqué un peu de force.

M. Lessard : Oui.

Une voix : C'est le photocopieur.

M. Therrien : Ah! c'est vous. Un petit peu de Red Bull, peut-être?

Une voix : C'est le photocopieur qui manquait de force.

M. Lessard : Mais c'est parce que...

Une voix : ...

M. Lessard : Oui, elle manque peut-être de force ou le photocopieur manque d'encre.

M. Therrien : Oui. Non, ce n'est pas de votre faute, c'est le photocopieur.

M. Lessard : Mais moi, j'ai déjà eu un photocopieur qui... J'avais un photocopieur qui sautait des mots, ça fait que...

Des voix : Ha, ha, ha!

Le Président (M. Iracà) : Bien, est-ce que c'est lisible quand même?

Une voix : C'est difficile.

M. Therrien : Moi, je vous dirais, avec mes vieux yeux, là, pour vrai...

Le Président (M. Iracà) : O.K. Peut-être quelqu'un pourrait peut-être passer par-dessus, et on va refaire d'autres photocopies.

M. Therrien : Peut-être qu'un pharmacien pourrait le lire, mais à part de ça, là...

Le Président (M. Iracà) : Parfait. Alors, on s'engage, la partie gouvernementale, à vous remettre un amendement plus foncé.

M. Lessard : On va avoir le temps de le rédiger au propre.

Le Président (M. Iracà) : 86, on revient à nos moutons parce que c'est quand même... il faut l'adopter avant la pause du dîner. 86, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 86 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. Alors, je comprends, M. le ministre, que vous désirez suspendre avant d'entamer les discussions pour les deux suspensions, 74.2 et l'article 53, qu'on avait suspendus. Mais, 74.2, il y avait un amendement déposé par le député.

M. Lessard : Oui. Bien, c'est l'amendement de...

Le Président (M. Iracà) : C'est ça. Parce qu'il nous reste 10 minutes. Mais sinon...

M. Lessard : C'est beau, on va aller dîner.

Le Président (M. Iracà) : Alors, de consentement, je vais suspendre les travaux jusqu'à 2 heures, même poste, même salle. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 12 h 23)

(Reprise à 14 h 8)

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

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

Lors de la suspension de nos travaux ce matin, nous avons adopté, croyez-le ou non, le dernier article du projet de loi, le numéro 86. Il nous restait à étudier deux articles qui avaient été suspendus, l'article 53 et un amendement du député de Sanguinet pour l'article 74.2. Alors, à ce moment-ci, on va revenir avec l'article 53. Nous étions à l'étude d'un sous-amendement déposé par la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Lessard : Oui. Si vous me permettez, M. le Président, on avait eu une discussion quand elle avait déposé un amendement. Je viens de lui parler. On a pris l'engagement que, si nos travaux devaient aller rondement, qu'on n'adopterait pas sans lui avoir parlé. Donc, dans 53, on avait fait tous les articles jusqu'à l'article 97.12, parce qu'il y avait de 97.1 à 97.12. Puis, sur 97.12, c'étaient les personnes exemptées. Alors, je lui ai soumis le texte qui vous est déposé, pour lequel la photocopieuse aura revisité le texte.

Le Président (M. Iracà) : Bravo!

• (14 h 10) •

M. Lessard : Donc, on a réécrit le document. Elle est d'accord avec ce qui est présenté actuellement, puis je pense qu'elle va vous texter pour vous dire de retirer son amendement pour qu'on puisse... Ça devrait se faire... Elle ne peut pas le faire?

Le Président (M. Iracà) : Alors, question de procédure, tout ce qu'on va faire, M. le ministre...

M. Lessard : On ne peut pas le faire, séance tenante?

Le Président (M. Iracà) : On va être obligés de voter. On a juste à voter contre, parce que la seule personne qui peut retirer, elle doit être présente physiquement, c'est la députée qui l'a proposé. Ce n'est pas un amendement, c'est un sous-amendement. Donc, je vais être obligé de passer au vote. Mais là je comprends qu'elle accepte, là, selon les discussions téléphoniques que vous avez eues.

M. Lessard : Oui.

M. Therrien : Je dois souligner que j'ai eu aussi le même son de cloche de la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques pour confirmer les propos du ministre, là.

M. Lessard : Parfait.

Le Président (M. Iracà) : Alors, ce que je vais faire, là, pour libérer tout de suite, là, ce sous-amendement-là, pour étudier le sous-amendement que vous allez lire — pas vous, mais un de vos collègues — on va mettre aux voix le

sous-amendement de la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Est-ce que le sous-amendement de la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques est adopté ou rejeté?

Des voix : Rejeté.

Le Président (M. Iracà) : Rejeté. Alors, sous-amendement rejeté. Il y a un sous-amendement à l'article 53, 97.12, qui ne pourra pas être lu par M. le ministre, mais un de ses adjoints, compte tenu que vous étiez l'initiateur du premier amendement. Alors, pour le sous-amendement, M. le député d'Abitibi, à la lecture, s'il vous plaît.

M. Bourgeois : L'article 97.12. Modifier l'article 97.12 édicté par l'article 53 du projet de loi :

1° remplacer le paragraphe 3° du premier alinéa par le suivant :

«3° d'un organisme à but non lucratif ou d'une coopérative de solidarité qui réalise des travaux relatifs à un immeuble qui est ou sera acquis, construit ou rénové dans le cadre d'un programme mis en oeuvre en vertu de la Loi sur la Société d'habitation du Québec (chapitre S-8), et pour lequel un accord [de l']exploitation est ou sera en vigueur, pour les fins visées par cet accord;»;

2° insérer, à la fin du premier alinéa de cet article, les paragraphes suivants :

«5° d'un organisme d'action communautaire qui reçoit une aide financière d'un ministère ou d'un organisme du gouvernement et qui, selon le cas :

«a) est inscrit à ce titre sur la liste disponible sur le site Internet du ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale;

«b) détient une attestation à ce titre, émise par le ministre de l'Emploi et de la Solidarité sociale dans les 12 mois précédant sa demande de permis pour les travaux;

«6° de toute autre personne désignée par le gouvernement.»

3° remplacer le deuxième alinéa de cet article par le suivant :

«Cependant, une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec n'est pas, à titre de mandataire de l'État, exemptée du paiement de la redevance lorsqu'elle fait une activité commerciale autre que la réalisation ou l'exploitation d'un système de transport collectif.»

Le Président (M. Iracà) : Parfait. Merci beaucoup, M. le député d'Abitibi-Est. Alors, pour les explications, M. le ministre.

M. Lessard : Oui. En fait, avec les discussions, on voulait s'assurer, bon, versus les organismes quand on dit un organisme à but non lucratif, coopérative de solidarité, on voulait viser ceux qui travaillent avec la société d'habitation. Puis là il y en a différents. Bon, les OBNL, ça va, on sait que c'est les GRT puis les offices. Ça, ceux-là, l'office est propriétaire, les GRT servent à monter des projets. Ils ne sont pas propriétaires, mais ils le font pour un OBNL ou une coopérative. Puis là on a indiqué «coopérative de solidarité».

Si, à travers l'histoire des 30 dernières années, il se trouvait que ce n'est pas une coop de solidarité, qu'il y ait eu un projet particulier, etc., il pourrait toujours revenir. On a une clause parapluie, là, pour le gouvernement. Là, on l'a pour l'habitation. Ça pourrait être vrai pour la culture, ça pourrait être vrai pour le sport, une fondation, quelque chose qu'on a oublié. Il faut rien que s'assurer que, dans l'aspect gouvernemental, s'il est propriétaire, non seulement il est un organisme à but non lucratif, ou une coopérative, ou autre, mais que, un, il fait une mission sociale, puis, deuxièmement, qu'il est dans la Communauté métropolitaine de Montréal. Parce qu'on a une longue liste de tous les organismes qui sont financés par le ministère à l'échelle du Québec, mais ils ne sont pas tous propriétaires. En général, ils sont assez locataires. Puis, s'ils devaient être propriétaires puis qu'ils avaient un projet d'agrandissement, de rénovation ou peut importe, ou s'ils étaient locataires dans lequel il y avait une cure magistrale du bâtiment puis dans lequel il leur incombe de faire les améliorations locatives, bien là on sera capables de les circonscrire. Ils viendront nous voir, tu sais. Parce que ça pourrait être une fondation aussi. Alors, on n'est pas dans les organismes communautaires, c'est une fondation, ils ont fait un appel presque public, ils ont levé des fonds, puis là, si on oubliait la fondation McDonald pour les personnes qui sont en hébergement à Québec... Puis on pourrait à Québec, mais il doit y en avoir pareil à Montréal, avec Sainte-Justine. Il y a plein de particularités. On veut être sûrs de ne pas en oublier.

Pour le reste, on dit : Si tu fais du développement à l'occasion du REM, que tu es une filiale, mais si ce n'est pas pour faire du REM, bien, tu vas être obligé de payer. On se comprend bien? Je pense que la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques l'a relu et est satisfaite de la clause parapluie gouvernementale et non pas seulement ministérielle, parce que ça pourrait être tout autre organisme qui est sur la communauté métropolitaine, dont son statut n'a pas été revisité.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Questions, commentaires sur le sous-amendement 97.12 à l'article 53? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que le sous-amendement 97.12 référant à l'article 53 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Sous-amendement adopté. Je reviens sur l'amendement initial qui remplace l'article 53, le long amendement qu'on a étudié de long et en large jusqu'à 97.12. Est-ce qu'il y a des commentaires, interventions? Alors, s'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement, article 53 tel qu'amendé, avec le sous-amendement, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Il n'y a, je présume, pas d'autre amendement en lien avec l'article 53. Ça va? Alors, 53, adopté.

Nous allons revenir à un amendement déposé par le député de Sanguinet pour l'ajout d'un article 74.2. M. le député de Sanguinet, voulez-vous nous remettre un peu dans l'ambiance de votre amendement?

M. Therrien : Oui, oui, ça va. Écoutez, étant donné qu'on a vu que ça devenait assez difficile de repérer les paramètres qui serviraient à déterminer les redevances en transport dans les zones autour des stations du REM, on a vu qu'on avait un souci du détail, là, je pense que c'est assez clair qu'il y a plein d'éléments qui avaient été soulevés. Sauf que, tu sais, on avait un petit peu de difficultés à avoir une idée précise — puis c'est correct, là — par rapport aux montants que ça pouvait représenter pour quelqu'un qui venait s'installer là. On sait qu'on a des objectifs de 600 millions sur 50 ans, ça fait que ça nous donne quand même une latitude. Que c'est en crescendo d'une certaine façon, que les montants vont rentrer et vont s'accélérer éventuellement, on sait ça aussi.

Par contre, étant donné la nature, l'originalité, je dirais, de cette redevance-là, bien, j'avais demandé à ce qu'on puisse avoir cet amendement-là qui permettait aux gens de se regrouper autour d'une table pour qu'on puisse avoir une meilleure idée de ce qui devrait être considéré comme des paramètres qui soient acceptables pour tout le monde. Et, là-dedans, on parlait du ministère des Transports — juste revenir là-dessus rapidement, puis ensuite je vais vous laisser parler, M. le ministre — du ministère des Transports, évidemment la Caisse de dépôt, l'autorité régionale, mais aussi les villes et aussi l'Institut de développement urbain du Québec.

Moi, je pense qu'entre autres les villes ont un gros mot à dire là-dedans. Et donc c'était vraiment par souci de ne pas y aller de façon autonome. Vous savez, j'ai quelquefois lancé la pierre à la Caisse de dépôt. Tu sais, des fois, j'ai eu des propos, pas nécessairement durs, mais, en tout cas, je suis un juge de la Caisse de dépôt. Je juge la Caisse de dépôt d'une façon, je ne sais pas, assez directe, mais ce qu'on a entendu aussi en commission, je dois l'avouer, c'est qu'historiquement, entre autres dans le dossier de Deux-Montagnes, ils avaient fait preuve d'un esprit de conciliation avec les gens du milieu. Alors, j'imagine que ça va transparaître, ça, au sein d'une table comme ça, ou éventuellement dans la décision qui sera prise pour assurer que les paramètres aient du sens puis soient acceptés de tous. Voilà.

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

• (14 h 20) •

M. Lessard : Oui. En fait, on a eu une petite discussion, mais, au début, j'ai été séduit par l'aspect d'une table où qu'on crée quelque chose pour les partenaires avec les décideurs locaux. Parce que, dans le fond, c'est une prise en charge de la communauté métropolitaine avec l'autorité régionale qui, elle, a un conseil d'administration qu'elle soumet.

Par la suite, en analysant les pourtours puis en ne voulant pas diminuer, en fait, la compétence de l'autorité régionale qui jase avec la CMM, j'ai demandé, donc, au sous-ministre de regarder qui était assis à la table, autant de l'ARTM que de la CMM, pour savoir de qui on parle. Parce qu'ici on parlait, bon, à part les gouvernements, là, puis la caisse, bien, il y avait les MRC dont vous faites la proposition, l'ARTM, la CMM. Donc, on se disait : Bon, bien, ils sont pas mal dans leurs bébelles. On peut-u regarder la représentation qu'il y a à la CMM?

Donc, si on pouvait peut-être dresser un portrait juste pour voir qu'on ne rajoute pas quelque chose qui, donc, est l'essence même de leur propre mandat, peut-être, là...

Le Président (M. Iracà) : Oui. Alors, vous nommer, même si tout le monde vous connaît, avec votre nom et votre titre.

M. Unterberg (Jérôme) : Jérôme Unterberg, sous-ministre adjoint au MTMDET. La Communauté métropolitaine de Montréal couvre le territoire de 82 municipalités, couvre le territoire aussi de 14 MRC. Et celle-ci est représentée par un conseil de 28 membres au conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal, issus, évidemment, de ces 82 municipalités. Et la loi prévoit d'ailleurs, pour assurer une représentation, que les 28 représentants ne peuvent pas, exemple, venir tous de l'île de Montréal. Ils doivent venir de cinq sous-secteurs, puis ces cinq sous-secteurs-là sont nommément prévus dans la loi. Donc, pour l'agglomération de Montréal, parce qu'il n'y a pas que la ville de Montréal, évidemment, il y a les autres municipalités liées de l'île, le maire est automatiquement, là, de facto. Le maire de Montréal est automatiquement représenté à la CMM et 13 autres membres des conseils municipaux de l'île formant l'île de Montréal, l'agglomération de Montréal, le maire de Laval, automatiquement de par la loi, ainsi que deux autres membres du conseil de la ville de Laval. Et, pour l'agglomération de Longueuil, hein, pour ceux qui connaissent bien le secteur, il y a plusieurs municipalités dans l'agglomération de Longueuil, il y a Longueuil, là, mais on le sait, là, que Boucherville, là, Saint-Bruno-de-Montarville, là... donc, la mairesse de Longueuil ou le maire de Longueuil est automatiquement, de facto, membre de ce conseil-là. Et, de mémoire, là, c'est deux autres personnes — ah oui! c'est ça — deux autres personnes des municipalités composant l'agglomération de Longueuil.

Il reste donc les municipalités qu'on appelle couronne nord, couronne sud, là, qui vont, des fois, pas mal plus vers l'ouest, là. Quand on dit couronne nord, là, je regarde le député de Deux-Montagnes, notamment, en pensant aux municipalités de sa circonscription, couronne nord, il y a une vingtaine de municipalités. Donc, il y a un nombre prévu dans la loi. De mémoire, c'est trois, là, je pourrais référer à mon document, trois. Et la même chose côté couronne sud, hein, McMasterville, Otterburn Park, etc., là, ils ont un nombre. Donc, tu es sûr d'avoir ces cinq sous-secteurs-là. Et les cinq sous-secteurs, je vous dirais, là, dans toutes les décisions qui sont prises dans la région métropolitaine de Montréal,

que ce soit à travers des décisions de transport, d'aménagement, c'est, disons, une chimie émanant, là, de considérations politiques qui a toujours emporté un accord. Donc, c'est dans ce contexte-là qu'il y a, par exemple, des décisions d'importance comme le plan métropolitain d'aménagement et de développement, qui est un des facteurs à devoir considérer lorsque sera traité des questions de l'adoption du règlement.

J'attire l'attention sur la question du règlement, qui est une des modifications importantes que j'aie vu, là, qui a été apportée, là, dans l'article 53 que vous venez de traiter. 97.4 prévoit que l'ARTM, dont... le ministre l'a dit à plusieurs reprises, est formé de gens nommés par la Communauté métropolitaine de Montréal quant aux huit des 15. On se rappellera, le ministre l'a souligné d'ailleurs à juste titre, que, même s'il nomme huit, il ne peut pas nommer plus que cinq élus, question d'avoir une majorité d'indépendants non élus sur l'organisme. Ça faisait l'accord également de l'organisme. Originellement, dans le projet de loi original, l'ARTM ne devait consulter la Communauté métropolitaine de Montréal en vertu de 97.1 que sur les zones. Le ministre l'avait mentionné à quelques reprises. Puis, en l'emmenant à 97.4, c'est que, là, il doit consulter la Communauté métropolitaine, c'est intéressant, pas sur juste les zones, mais tout le règlement. Le règlement, évidemment, il va avoir les zones dedans, mais il va avoir aussi l'auto, il va avoir aussi les modalités de perception. Puis ça, on sait que c'est les villes qui doivent percevoir, ça fait que ce n'est pas inintéressant. Ça, c'est quelque chose qui fait qu'il va y avoir... Bien, évidemment, où on va faire les zones, c'est-u : Je vais-tu aller chercher le plein kilomètre si j'ai droit à un kilomètre, par exemple, pour le REM quand on parle d'articulation avec l'urbanisation et le fait qu'on consulte la communauté? Et là ce n'est pas juste l'île de Montréal ou juste Laval, ainsi de suite. On le sait, quand il consulte la communauté métropolitaine, il consulte le conseil dont j'ai exposé l'origine, des gens qui représentent les 82 municipalités et les 14 MRC sur son organisme.

M. Lessard : Donc, quand on regarde la composition de la CMM, les devoirs, les obligations de consultation de la CMM, parce qu'on voulait toucher des MRC, le ministère en est toujours avisé parce que le projet de règlement est soumis aussi au ministre. Donc, ce n'est pas que je ne voulais pas faire l'amendement, mais peut-être que je touche le cœur même de ce qu'on a fait pour les deux lois, de leur donner la responsabilité. Alors donc, je serais peut-être moins porté à vouloir voter l'amendement dans un sens positif. Je ne sais pas si...

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

M. Therrien : ...

Le Président (M. Iracà) : Ah! je pensais que... Finissez votre point. Après ça, j'ai le député de Deux-Montagnes qui désire parler.

M. Therrien : Je veux juste m'assurer d'une chose. Ça veut dire qu'automatiquement les MRC et la CMM sont représentées à l'ARTM et que les discussions sur les paramètres qui vont déterminer les redevances vont inclure l'ARTM. Ça, c'est sûr?

M. Lessard : Si l'ensemble n'est pas... Bon, parce qu'il a délégué, je pense, cinq des...

M. Unterberg (Jérôme) : 28 sur 82.

M. Lessard : Oui. Non, mais, à l'ARTM, sur ces huit, il en a désigné cinq qui étaient ses têtes de pont de régions, de secteurs. Donc, lui, il a...

Une voix : ...

M. Therrien : Ah oui! Candiac, Repentigny...

M. Lessard : C'est ça. Il n'a pas pris de chance.

M. Therrien : C'est ça.

M. Lessard : Il a pris ceux qui étaient là, il a transposé ça et il a dit : On ne se cassera pas la tête. C'est ça, la résolution de la CMM. Puis eux autres, ils ont leur mandat. Ils vont avoir à vivre avec la décision récemment. Donc, c'est pour ça que j'ai... Donc, dans votre souci de représentation des gens qui savent ce qu'ils sont en train de faire, s'ils ne l'ont pas vu à l'ARTM, s'ils n'ont pas assisté au débat, ils devront assister au débat à la CMM, parce qu'il devra faire la consultation sur les zones, et sur les taux, et sur ce qui a motivé la décision.

M. Therrien : O.K. Je vais laisser la parole à mon collègue puis ensuite je prendrai la balle au bond.

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

M. Charette : Oui. Loin de moi le souhait que mon collègue soit privé du plaisir d'avoir fait adopter un de ses amendements, mais, sur l'heure du dîner, effectivement, on faisait les vérifications de notre côté. Ce n'est pas qu'on

s'y oppose a priori, parce que l'idée de consulter est toujours pertinente, toujours nécessaire, mais on se rendait compte aussi que la très grande majorité des acteurs cités avaient déjà voix au chapitre sur la table de l'ARTM, peut-être à l'exception du groupe de M. Boisclair. Et, dans cette perspective-là, pour poser la question au ministre, dans l'éventualité où un groupe, celui de M. Boisclair ou un autre, a une préoccupation particulière, j'imagine qu'ils ont la possibilité de se faire entendre à l'ARTM. C'est sans doute un petit peu comme une assemblée, que ce soit un conseil de MRC ou quoi que ce soit, ils peuvent se faire inscrire à l'ordre du jour à une rencontre déterminée pour partager leurs points de vue ou exprimer leurs inquiétudes?

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

M. Lessard : Bien, c'est un corps constitué. Donc, à partir de là, ils peuvent demander de faire des rencontres comme ils veulent nous rencontrer ou qu'ils... Donc, ils peuvent même déjà soumettre leurs recommandations. Parce que, là, au moment où est-ce qu'on est rendus, on connaît pas mal le corps de l'acte législatif. À partir de là, tous les points peuvent être analysés parce que les articles ont été adoptés sur les redevances et, en tout cas, les éléments qui la constitueront. Ça fait que, rapidement, ils peuvent déjà faire des représentations, appeler, prendre des mandats, etc. Donc, c'est pour ça que je serais tenté, à ce moment-là de dire...

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

M. Therrien : Bien, écoutez, à la lumière de ce que M. le collègue de Deux-Montagnes a mentionné, les explications du conseiller de M. le ministre comme, évidemment, des propos du ministre, moi, je pense que je suis satisfait. Mon inquiétude est disparue. Et donc je pourrais considérer qu'on pourrait retirer tout simplement l'amendement parce que je trouverais que ça deviendrait un peu plate de voter cet amendement-là. Je vais tout simplement, si vous me permettez, le retirer parce que je suis très, très satisfait de ce que j'ai entendu. Et je suis maintenant paisible avec moi-même, en voulant dire que ces grandes décisions là ne seront pas faites de façon unilatérale comme peut-être certains avaient cru voir. Voilà.

Le Président (M. Iracà) : Pour le retrait, questions...

M. Therrien : Donc, je vous remercie pour les informations. Merci, collègue de Deux-Montagnes. Vous avez très bien fait la synthèse de ce que j'avais réfléchi aussi durant le dîner. C'est comme si on avait dîné ensemble, finalement.

Le Président (M. Iracà) : Question de procédure. Alors, j'ai le consentement pour le retrait de l'amendement? Ça va? Alors, l'amendement a été retiré.

Écoutez, nous arrivons à l'étape des adoptions, là, usuelles de fin de projet de loi. Alors, laissez-moi vous dire une chose, soyez très fermes et affirmatifs quand vous allez prononcer les mots «adopté», c'est dans les derniers «adopté», avec la satisfaction du devoir accompli. Dites-vous une chose : vos enfants, nos petits-enfants, etc., vont utiliser le réseau métropolitain. Vous allez faire partie de l'histoire quand vous allez dire le mot «adopté».

Est-ce que les intitulés des chapitres du projet de loi sont adoptés?

Des voix : Adopté.

M. Therrien : Sur division.

Le Président (M. Iracà) : Sur division. Et division aussi, vous allez faire partie.

M. Therrien : ...partager ça, même si c'est sur division.

Le Président (M. Iracà) : Oui, oui!

Des voix : Ha, ha, ha!

• (14 h 30) •

M. Therrien : Est-ce que mes enfants pourront prendre le REM?

M. Lessard : Dans la photo où ça se donne la main, ça n'apparaît pas, tu sais.

Le Président (M. Iracà) : Bien, on comprend bien le rôle du gouvernement et de l'opposition dans ces cas-là. Est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

Des voix : Adopté.

M. Therrien : Sur division.

Le Président (M. Iracà) : Adopté sur division. Je propose que la commission recommande la renumérotation du projet de loi amendé. Est-ce que cette motion est adoptée?

Des voix : Adopté.

M. Lessard : Ça, ça serait dur, sur division.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. Je propose que la commission adopte une motion d'ajustement des références. C'est une motion usuelle. Est-ce que c'est adopté?

Des voix : Adopté.

Remarques finales

Le Président (M. Iracà) : Nous en sommes à l'étape des remarques finales. Alors, M. le porte-parole du deuxième groupe d'opposition et le député de Deux-Montagnes, qui a été ici depuis le début, je vous cède la parole.

M. Benoit Charette

M. Charette : Merci, M. le Président. Je pense que c'est un bel exercice, effectivement, que l'on complète cet après-midi. À travers les différentes étapes, on a eu l'occasion de dire à plusieurs reprises que c'est un beau projet, celui du REM, c'est un projet qui est emballant. Je crois personnellement, et c'est le cas de notre formation politique également, que ça va constituer une très belle vitrine pour la région de Montréal. Très heureux que nous ayons pu passer au travers des différents articles. Donc, bref, expérience somme toute constructive et favorable avec quelques petits éléments, tout de même, que j'aimerais mentionner.

Je pense que, oui, il y a des inquiétudes, hein, on l'a vu en consultation. Il y a des gens qui, encore aujourd'hui, ont un certain nombre de questions. Je pense qu'on est passés à côté d'une belle occasion de tenir une commission parlementaire. Sans vouloir éterniser le débat, ce n'était pas du tout l'optique dans laquelle on le demandait, cet exercice-là, mais je pense qu'on aurait pu rassurer les gens qui peut-être encore aujourd'hui sont inquiets. On aurait eu intérêt à gagner peut-être une journée ou deux à consulter pour répondre à ces questions.

Et autre très grande déception qui nous est parvenue hier, et elle est majeure, c'est au niveau du contenu local. C'est un combat qu'on ne cessera pas de mener, de notre côté, peut-être pas par l'entremise du dossier du REM, mais je pense et nous pensons, au niveau de la coalition, lorsqu'il est question d'engagement financier public aussi important, il faut trouver le moyen, dans le respect des conventions internationales, c'est bien certain, mais il faut trouver le moyen d'en faire profiter nos économies. Et, à ce niveau-là, on a manqué, je pense, une belle opportunité. Puis ça ne fait pas du projet un moins beau projet, le projet demeure emballant, mais on a certainement manqué une belle opportunité.

Et, en conclusion, peut-être vous partager une petite frustration que j'ai eue en juin dernier, et je la partage particulièrement au ministre lui-même. Dans les derniers jours de la session parlementaire, on a pu lire quelques articles qui laissaient entendre que le gouvernement était agacé par les questions de l'opposition. On a laissé entendre qu'il y avait une certaine obstruction. J'aimerais beaucoup, dans ses remarques finales, de la part du ministre, entendre dire, au contraire, à quel point la commission a été constructive, à quel point les questions qui ont été posées étaient pertinentes. D'aucune façon je n'ai senti mon collègue de Sanguinet ou ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques poser des questions dans le but de retarder l'étude du projet de loi. Bien au contraire, je pense qu'à travers ces questions, à travers ces réponses qui nous ont été fournies on a pu démontrer le sérieux qu'on portait au projet lui-même. Donc, je pense qu'il a à sa disposition, dans les prochaines minutes, une belle occasion de démontrer cette collaboration qui a prévalu, et ça viendrait un petit peu atténuer la frustration que j'ai eue en juin dernier en lisant ces articles-là.

Et bref, beau projet de loi, beau projet dans son ensemble, et on a bien hâte à ce ruban coupé signalant le premier convoi du Réseau électrique métropolitain. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Deux-Montagnes, de toutes vos interventions, là, durant cette commission. Merci beaucoup. Alors, je cède maintenant la parole au porte-parole de l'opposition officielle, député de Sanguinet.

M. Alain Therrien

M. Therrien : Merci, M. le Président. Écoutez, au départ, je tiens à vous remercier, M. le Président : vous avez veillé au grain, vous avez mené cette commission-là d'une main de maître, fidèle à votre réputation; aussi votre collègue, qui a su, à quelques moments, imposer sa grande sagesse et ses connaissances pour vous guider vers la lumière. Et ce n'est pas un train, évidemment.

Je dois remercier le ministre. Il a été patient. Moi, je vous dirais, c'est important, ce qu'on fait, mais on peut le faire dans la bonne humeur et puis dans le respect mutuel, et ça s'est fait comme ça. Le ministre a été très, très, très courtois, très patient. J'avais plusieurs questions. Comme mon collègue de Deux-Montagnes a mentionné, ce n'était pas dans le but d'empêtrer la commission, mais c'était juste pour m'assurer, en tant que législateur, que je comprenais bien sur quoi on allait voter. Et donc je le remercie. Je trouve qu'il a été un grand pédagogue. Il a un bel esprit de synthèse, et c'est un beau compliment que je peux lui faire.

Je remercie aussi son équipe, les multiples spécialistes experts qui sont venus nous éclairer à des moments où est-ce qu'on en avait bien besoin. Alors, eux aussi et elles aussi, je les remercie et je leur lève mon chapeau parce que

c'est là qu'on voit que l'administration publique québécoise, elle est de qualité, elle est extraordinaire, elle est solide à un point tel que j'aimerais bien leur donner un pays.

Je dois saluer aussi mes collègues de la partie gouvernementale — je suis sûr qu'ils seraient capables de gérer un pays — de la partie gouvernementale, très sympathiques. À quelques moments, ça a chauffé les esprits un peu, c'est comme ça. Mais, bon, généralement, on s'est bien entendus, alors je vous remercie.

Je remercie mon collègue de Deux-Montagnes, toujours présent, toujours là avec des propos intelligents, et donc je pense qu'aussi ses remarques finales sont à considérer. Je vais réitérer la demande qu'il a faite. Par contre, je dois souligner que le ministre n'était pas entré dans ce jeu-là, heureusement, et donc c'était d'autres bouches qui s'étaient exprimées. Alors donc, ça, c'est pour le déroulement de la commission.

J'ai eu plusieurs... Ce n'est pas parce que je suis détestable, là, mais j'en ai eu plusieurs. J'ai eu Louis. J'ai eu, avant, Mélanie, qui nous a quittés, une femme extraordinaire s'il en est une, une chercheuse remarquable. J'ai travaillé avec pendant quatre ans... trois ans et demi, et elle est d'une grande intelligence, et je la salue. Je ne sais pas si elle nous écoute aujourd'hui. Je la salue bien bas et j'espère un jour la revoir, parce que le Parti québécois, notre parti, ne peut pas se passer de gens comme ça, évidemment.

Donc, je vais maintenant passer à des commentaires que je peux avoir par rapport au projet de loi. C'est sûr qu'à un moment donné j'ai... Il y en a qui ont dit que j'ai pété les plombs. J'ai pété les plombs. Oui, ça arrive des fois. Oui, je le sais, je le sais. Même le président m'a enlevé mon droit de parole. Alors, ça arrive, hein? Puis, quand je vais être vieux, bien, probablement que je vais conter ça à mes enfants. Alors, ça fait de quoi à raconter.

Écoutez, le projet de loi, le projet du REM, d'abord, on n'est pas contre le projet. C'est vrai que c'est un beau projet, c'est un projet emballant. C'est vrai que c'est... Et c'est quand on regarde aussi un projet de loi comme ça qu'on s'aperçoit à quel point le défi non pas seulement au niveau de la logistique, au niveau technologique, mais au niveau de la législation, c'est extrêmement, extrêmement important. On a su relever ce défi-là, ça, c'est clair. Il y a des choses que je ne me doutais pas, entre autres, l'expropriation, je ne pensais pas que c'était compliqué comme ça, puis tout le reste, là, les choses qu'on a dû faire pour faire en sorte que le cadre législatif permette justement le déploiement de ce grand projet. Au Parti québécois, on n'est pas contre le REM, on est pour le transport en commun, on est pour un projet comme ça, mais on s'est toujours questionnés, toujours, sur la technologie, sur le tracé et évidemment sur le financement.

La Caisse de dépôt et placement, écoutez, a eu ici... je ne pourrais pas dire des gains, mais, tu sais, ont facilité leur travail. Et c'est correct, ils se lancent dans un travail herculéen. Et donc on les a considérés et on les considère comme mandataires de l'État. Ça leur donne des pouvoirs supplémentaires.

Le ministre a su... et les collègues aussi qui sont intervenus ont su me faire comprendre que, devant l'ampleur du travail, il y avait des exceptions par rapport, entre autres, l'expropriation qu'on devait faire en sorte. On ne peut pas se mettre à faire du portage parce qu'il y a un kilomètre où ce qu'on n'a pas d'expropriation, là. Alors, ils ont su me faire comprendre l'utilité de certains aspects qui, au départ, pouvaient être rébarbatifs.

On a favorisé, à travers le projet de loi n° 137, la vie... de faciliter la vie, pardon, de la Caisse de dépôt. On le considère comme mandataire de l'État par rapport à une vente partielle éventuelle. Je salue notre collègue qui est venu nous expliquer, à maintes reprises, la structure que devaient prendre le REM et la Caisse de dépôt, et qu'on pouvait, à travers ce projet de loi, permettre un transfert partiel vers d'autres intérêts. On a compris ça. On a facilité tout ça.

Le financement reste... Évidemment, tu sais, on a aussi eu plus d'informations sur le financement, par rapport aux 600 millions, entre autres, mais il reste que le financement, moi, je trouve que ça reste d'une grande obscurité. J'ai beau demander au ministre — puis je n'accuse pas le ministre de quoi que ce soit, mais c'est complexe — on a comme un certain manque d'information encore.

• (14 h 40) •

Je reviens sur... Je regarde la députée de Verdun parce que, quand j'ai parlé aux collègues de la Caisse de dépôt, j'ai posé des questions qui étaient claires et les réponses ne l'étaient pas. Donc, écoutez, on a encore de la difficulté à comprendre comment la structure financière va se déployer, qui va payer quoi. Le gouvernement paie énormément. On parle de 4 milliards. Quand on regarde le gouvernement du Québec, d'Ottawa et Hydro-Québec de toutes les façons que ce soit, au départ, c'est 4 milliards qu'on va mettre dans l'expérience, ensuite ce sera 133 millions par année, à peu près, selon les calculs, que le gouvernement va donner à l'ARTM pour financer le travail du REM. On a aussi des municipalités, qui vont donner jusqu'à 53 millions de dollars par année. Et ça, ce n'est pas fixe. Pour les municipalités, c'est un plafond, mais pas pour le gouvernement du Québec.

Alors, on a des inquiétudes, à savoir : Est-ce que les contribuables vont en supporter un si lourd fardeau? Il y aura probablement des dépassements de coûts. Je ne veux pas être fataliste, on a comparé ce projet-là au métro de Montréal, mais ça pourrait aussi se comparer au Stade olympique. Ça fait qu'à un moment donné... Non, mais, c'est vrai. Tu sais, on ne sait pas où est-ce qu'on s'en va avec ça.

Je sais que les réponses sont difficiles. Malheureusement, la Caisse de dépôt aurait pu faire preuve de plus de transparence, et ce n'est pas ce qu'on a noté. On a laissé des passe-droits, littéralement, à la Caisse de dépôt. On n'a pas eu de commission parlementaire, le député de Deux-Montagnes l'a mentionné. Il n'est pas assujéti à l'ARTM, il est souverain par rapport à l'ARTM. Il n'est pas traité comme les autres offreurs de services. Problématique. Il n'est pas soumis à l'étude du BAPE. Il aurait pu répondre au BAPE d'une meilleure façon qu'il a répondu. Il y a beaucoup de questions qui sont restées en suspens. Entre autres, par rapport au coût des GES économisés, c'est 15 000 \$ par tonne de GES économisés, alors qu'à la Bourse, c'est 18 \$.

Alors, on aurait aimé avoir plus d'informations, plus d'éclaircissement sur un projet qui va aller pomper pour 4 milliards de deniers publics. C'est énorme. C'est énorme. Et donc c'est sûr qu'au Parti québécois on regarde ça d'un oeil extrêmement prudent. On n'est pas encore convaincu que l'arrivée d'un privé... Même s'il est considéré comme

mandataire de l'État, on a discuté longuement là-dessus, il est mû par des intérêts privés. Ce n'est pas des mauvais garçons, c'est comme ça, ils veulent un rendement de 8 %. Et, même si on leur a attribué le rôle de mandataires de l'État pour leur faciliter leur vie et aussi, entre guillemets, là, je ne veux pas être méchant, mais des passe-droits, tu sais, par rapport à la commission parlementaire, même si on leur a donné des facilités, ils se considèrent comme des privés. Et la preuve en est que, quand on a demandé une règle sur le produit d'origine, qu'on avait demandée lors de la création de l'Infra CDP Québec en 2015, bon, on s'était vus refusés, là. Et on a réessayé aujourd'hui parce qu'on considère que c'est une excellente idée de faire comme tous les autres pays de la planète, c'est de faire en sorte qu'on puisse exiger, de travaux publics aussi extraordinaires que ça, un montant d'argent de 4 milliards qui est donné par les Québécois à ce projet-là, sans compter les montants qui seront chroniques, qui vont être d'au moins 133 millions. On aurait pu demander ça, l'exemption ou l'achat de produits locaux d'un minimum de... en tout cas, allant jusqu'à 25 %, on aurait pu demander ça comme les autres pays le font. Je le sais, que le ministre était ouvert à l'idée. Il s'était exprimé... Je ne vous espionne pas la nuit, là, mais vous l'aviez exprimé à un moment donné, si je ne me trompe. Vous aviez dit... Bien, tu sais, vous aviez ouvert la porte, et malheureusement cette porte s'est refermée. Puis je ne pointe même pas le ministre, il est membre d'un gouvernement. Alors, le gouvernement a fermé la porte.

Alors, écoutez, pour ces raisons-là, nous, on appuie l'idée du transport en commun, l'idée d'un REM, mais pas l'idée de donner ça entre les mains de la Caisse de dépôt et placement. On aurait pu faire ça : au lieu d'assurer un 8 % de rendement sur 2,4 milliards de dollars, on aurait pu emprunter au gouvernement le même montant à 3,7 %. Et puis n'importe quel économiste, là, même mon golden retriever avec un double foyer puis avec une casquette sur la tête pourrait vous le dire, là, c'est mieux d'emprunter à 3,70 % qu'à 8 %, tu sais, pour vrai, là. Et on l'a sorti du périmètre comptable de l'État. Moi, je sais pourquoi ils ont fait ça. Je le sais, pourquoi. Je sais pourquoi ils ont fait ça. Ça ne me tente pas de le dire, mais je sais pourquoi. À moins que vous insistiez. Non, ce n'est pas vrai.

Donc, pour ces raisons-là, pour ces raisons-là, bien, écoutez, notre position ne changera pas par rapport au REM. Je vous remercie encore. Je salue encore le ministre parce qu'on ne l'a pas toujours eu facile, moi et lui. On est comme un vieux couple. Ça fait depuis 2014 qu'on se côtoie dans les mêmes dossiers. On s'est, des fois, quelquefois, crêpé le chignon — la politique, c'est comme ça — mais moi, je dois vous dire que j'ai découvert un gars extrêmement sympathique et compétent. Alors, je vous salue, M. le ministre, une dernière fois, et nous verrons pour la suite des choses. Et, si jamais je prends le REM, je vous jure, M. le ministre, que je vais vous envoyer la photo.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Therrien : Même si vous ne voulez pas.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup, M. le député de Sanguinet. Merci également pour la qualité de vos interventions tout au cours de la commission parlementaire, merci beaucoup.

Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais céder, à ce moment-ci, la parole à nul autre que le porteur du dossier, M. le ministre.

M. Laurent Lessard

M. Lessard : Merci, merci beaucoup, M. le Président. Merci à... les bons mots de tout le monde. En fait, je veux remercier tout le monde. Première chose, dans la vie, je pense, il faut être modeste, parce qu'à partir du moment qu'on dépose un projet de loi il appartient à l'espace public, et tout le monde a eu la chance de bonifier le projet de loi, donc autant les gens qui sont intervenus, donc, en commission parlementaire, parce qu'il y a eu quand même... donc, les gens ont pu s'exprimer dans une commission. Il y a la Caisse de dépôt, la chambre de commerce, Coalition Transparence, Institut de développement urbain, Transport 2000, l'Union des producteurs agricoles, la ville de Deux-Montagnes, ville de Laval et ville de Montréal. D'autres se sont désistés ou ont envoyé parfois de la documentation, donc ça a permis... Puis ça a été retenu, même, dans plusieurs des arguments. Puis, si l'argument n'a pas été codifié ou inscrit dans la loi, nécessairement, on a au moins pu évacuer les appréhensions, comme on a pu le faire tout à l'heure avec la proposition du député de Sanguinet. Je veux le remercier aussi de sa collaboration. Évidemment, on est tous du monde un peu bouillant, parfois ça s'exprime de façon différente, mais toujours centrés sur la bonne affaire, donc à savoir que... faire avancer le projet de loi, qui n'a pas subi de retard, je veux rien que quand même le dire.

Les derniers amendements, c'est plus moi qui en déposais parce que, nécessairement, oui, il y a une particularité là-dedans, c'est la Caisse de dépôt Infra du Québec dûment constituée qui va... Bon, puis c'est un corps constituant à l'état de mandataire, il faut quand même monter les niveaux concernant l'organisation non traditionnelle de l'État. Alors donc, ça a présenté une difficulté. Il y a eu beaucoup de négociations.

D'ailleurs, je veux remercier la collaboration parce qu'on a vu, tout au long de notre parcours du projet de loi, quand même, il y a beaucoup de monde qui sont venus comme experts à la table. Donc, je veux remercier, donc, l'ensemble des ministères, que ce soit notre ministère, le ministère du Développement... le ministère des Transports, Finances, ministère de l'Environnement, la Santé, la Justice, l'Emploi et Solidarité, Société d'habitation du Québec, Affaires municipales, MAPAQ. Donc, plusieurs ont été mis à contribution dans l'avancement de nos travaux.

C'est sans compter aussi sur les collègues qui sont venus ici, donc la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, qui n'est pas là, ainsi que le porte-parole de sa formation politique, qui a été là, donc le député de Deux-Montagnes, qui va vraiment vivre aussi, dans sa plus belle expression, le REM nouvelle génération. Je pensais que mon collègue de Sanguinet aurait dit... Parce qu'il nous a souvent parlé d'un pays. Bien, il aura un pays avec un REM, avec des contributions

canadiennes dans le 1,2 milliard, quand même, du gouvernement fédéral. Donc, ce n'est pas seulement les Québécois qui auront mis de l'argent, mais le reste...

M. Therrien : ...

• (14 h 50) •

M. Lessard : Je veux quand même l'agacer un peu sur ce volet-là.

Mes collègues, parce que ce n'est pas le REM de la communauté métropolitaine, c'est le REM du Québec... ce qui fait qu'autant mes collègues de Dubuc puis d'Abitibi-Est seront intéressés à la question quand ils iront sur Montréal, à l'aéroport ou... dépendamment de la destination qu'ils voudront fréquenter, que de Sainte-Rose ou de Verdun, qui vont vraiment vivre, eux, des stations avec une nouvelle offre de service, ma collègue de Sauvé, la même chose, autant que le député de Mégantic, qui est adjoint parlementaire, qui lui a apporté sa contribution aussi là-dedans par différents amendements.

Et je passerais... J'aimerais beaucoup remercier toute l'équipe de juristes, de spécialistes du ministère, de tous ceux qui nous ont assistés ici, qui sont derrière. Et j'aurai la chance de le témoigner moi-même parce qu'honnêtement, bon, quoiqu'on en comprenne bien parfois les enjeux, il y a des petites particularités dans l'expression du document qui, ont été quand même bien... je pense, nous ont permis, en le vulgarisant malgré des termes très techniques, de comprendre et de saisir l'environnement dans lequel, nous, on a affaire comme politiciens. Donc, c'est notre principal travail ici, donc je voudrais les remercier beaucoup, évidemment.

Donc, à la fin, je pense que c'est avec fierté qu'on va procéder, aujourd'hui, à l'adoption, bon, finale des articles. Après ça, l'Assemblée nationale en disposera. Mais merci à tout le monde.

Puis je remercie aussi les collaborations de la Caisse de dépôt. Je comprends très bien aujourd'hui, pour avoir passé avec mes collègues puis les partenaires des deux oppositions et des tiers partis, donc, que c'est une pièce importante pour le Québec. C'est un projet de loi qui va se concrétiser, pas seulement dans le fait de l'adopter à l'Assemblée nationale, mais il y a une infrastructure qui va être créée, constituée, bâtie avec, on le souhaite, un maximum d'entreprises du Québec, mais à perpétuité. Donc, c'est rare qu'on crée quelque chose à perpétuité. Dans le logement social, on crée souvent du logement à perpétuité, mais là c'est une infrastructure sociale d'intérêt collectif, donc le transport collectif à perpétuité. Moi, j'ai 55 ans, et, quand le métro a été constitué... aujourd'hui encore, je peux l'utiliser.

Aujourd'hui, on donne un deuxième souffle au métro, avec autant de kilomètres en surface et donc en créant l'interconnexion. Donc, on pourrait dire que, nous-mêmes, on crée une nouvelle génération de métro en surface, pour lequel nous et la prochaine génération vont utiliser un réseau beaucoup plus grand, c'est-à-dire celui-là qui a été construit dans les 50 dernières années, qui est souterrain, qui est peut-être moins visible quand on passe à Montréal, mais il y a un réseau en surface qui nous rappellera qu'il y a un réseau souterrain d'équivalence, donc, sur la communauté métropolitaine. Et je disais candidement : La prochaine fois que je vais aller à l'aéroport, quand il sera construit et en opération, je vais plutôt arrêter à Longueuil, stationner ma voiture, mettre mes bagages dans le métro et faire ma connexion avec le REM jusqu'à l'aéroport de Montréal, qui m'évitera bien, bien des soucis.

Merci beaucoup, merci. Et puis là on va le dire, l'exceptionnelle collaboration du président et député de Papineau, qui a fait en sorte que ça s'est bien déroulé. Puis je pense que tout le monde en conviendra. Merci beaucoup.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Encore une fois, merci beaucoup de toutes vos interventions très pertinentes pendant la commission, là. Je dois vous dire, vous connaissiez vos dossiers — le dossier — tous et chacun, alors merci beaucoup. La prochaine étape — j'invite les auditeurs à nous suivre — se fera au salon bleu pour l'adoption finale lorsqu'il sera soumis au vote. Alors, d'ici ce temps-là, gardez le sourire.

La commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 14 h 53)