



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 12 juin 2019 — Vol. 45 N° 19

Étude détaillée du projet de loi n° 26 — Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec (2)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. François Paradis**

2019

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 12 juin 2019 — Vol. 45 N° 19

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Remarques finales	39
M. Gaétan Barrette	39
M. François Bonnardel	39

Autre intervenants

Mme Christine St-Pierre, présidente

Mme Marie-Claude Nichols
M. Joël Arseneau

- * Mme Julie Massé, ministère des Transports
- * M. Mathieu Pichette, idem
- * M. Jérôme Unterberg, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 12 juin 2019 — Vol. 45 N° 19

Étude détaillée du projet de loi n° 26 — Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec (2)

(Onze heures trente-trois minutes)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, 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 appareils électroniques.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 26...

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ... — je demanderais le silence, s'il vous plaît, merci — projet de loi n° 26, Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec.

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

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. M. Caron (Portneuf) sera remplacé par M. Lévesque (Chauveau); M. Lemay (Masson), par M. Simard (Montmorency); Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice), par Mme Foster (Charlevoix—Côte-de-Beaupré); M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata), par M. Asselin (Vanier-Les Rivières); Mme Montpetit (Maurice-Richard) par Mme Nichols (Vaudreuil); Mme Ghazal (Mercier), par Mme Dorion (Taschereau).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Hier, lors de l'ajournement de nos travaux, nous étions rendus à l'étude de l'article 10. Y a-t-il d'autres interventions? Donc, est-ce qu'on peut voter l'article 10? Est-ce que c'est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre, je vous demande de lire l'article 11, section II, Transferts de propriété de plein droit.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Donc, l'article 11 : «Lors de travaux de construction souterrains liés à la réalisation du réseau, la ville de Québec devient, dès le début des travaux, sans formalité ni indemnité mais sous réserve d'un recours en dommages, propriétaire du volume souterrain occupé par le tunnel et d'une épaisseur de cinq mètres entourant la paroi intérieure bétonnée du tunnel lorsque la limite supérieure de celui-ci est à une distance d'au moins 15 mètres de la surface du sol. De plus, la ville est réputée titulaire d'une servitude légale établie en faveur du volume occupé par le tunnel et limitant à 250 kilopascals la contrainte appliquée à la surface supérieure de ce volume.

«La ville doit toutefois, dès le début des travaux, aviser le propriétaire du terrain de l'existence des travaux et de la teneur du présent article. Dans l'année qui suit la fin des travaux, la ville dépose dans ses archives un exemplaire d'un plan certifié conforme par le directeur du service intéressé montrant la projection horizontale de ce tunnel. Elle inscrit ce plan au bureau de la publicité des droits et l'officier de la publicité des droits doit le recevoir et en faire mention au registre foncier.

«Le transfert de propriété prévu au premier alinéa est, lorsqu'il concerne des terres du domaine de l'État, sujet à la réserve prévue à l'article 75 de la Loi sur le patrimoine culturel (chapitre P-9.002).»

Commentaires. L'article 11 du projet de loi prévoit donc que la ville de Québec deviendrait, sans formalité, propriétaire du volume occupé par le tunnel qu'elle percera en vertu de l'article 2 du projet de loi, ainsi que d'une épaisseur de cinq mètres entourant la paroi intérieure bétonnée du tunnel lorsque la limite supérieure de celui-ci est à une distance d'au moins 15 mètres de la surface du sol. Cette disposition, en plus d'être similaire à l'article 154 de la Loi sur les sociétés de transport en commun, mais aussi à celle de l'article 162.3 de cette loi proposée par l'article 21 du projet de loi et à celle de l'article 11.1.2 de la Loi sur le ministère des Transports.

Étant donné que le tunnel peut être percé, quel qu'en soit le propriétaire, le projet de loi propose que le transfert de propriété à la suite de la construction d'un tunnel, lorsqu'il concerne des terres du domaine de l'État, soit sujet à une réserve en pleine propriété en faveur du domaine de l'État, des biens et des sites archéologiques qui s'y trouvent, à l'exception des trésors qui sont régis par l'article 938 du Code civil. Cette précision vise à protéger la propriété de l'État sur les biens archéologiques qui sont actuellement enfouis dans les terres du domaine de l'État.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Y a-t-il des commentaires?

M. Barrette : Oui, oui, j'en ai, Mme la Présidente.

M. Bonnardel : Est-ce que vous voulez que j'amène un expert ou une experte? Pas tout de suite?

M. Barrette : Bien, je suis content de constater qu'il y en a un de présent. Alors, si vous voulez, M. le ministre, vous pouvez l'amener tout de suite, ça ne me dérange pas.

M. Bonnardel : L'expropriation, M. le député, ou droit... Expropriation, ingénierie?

M. Barrette : Expropriation aussi. Je vais avoir des questions, évidemment, techniques. J'apprécie que le ministre nous donne cette possibilité-là de pouvoir enrichir nos connaissances parce qu'on n'a pas tous cette expertise-là.

Je veux juste comprendre un certain nombre de choses là. Quand je l'ai vu, puis, dans les explications, le ministre y fait référence, là, évidemment, comme le trajet actuel envisagé pour le tramway va passer dans une partie historique, je pense qu'on peut dire ça, donc il y a une possibilité qu'on tombe sur des trouvailles de nature archéologique. Est-ce qu'actuellement... Je n'ai pas vu, dans le projet de loi, de mesures à cet effet. Probablement que le ministre va me dire que c'est dans les règles de la ville de s'assurer que, quand on creuse dans une zone à potentiel archéologique, qu'il y ait des mesures de précaution qui soient prises. Est-ce que je me trompe?

M. Bonnardel : Voulez-vous que quelqu'un...

M. Barrette : Oui, oui, parce que là, vraiment... La raison pour laquelle... Ah! c'est vous, l'experte. Vous êtes experte en tout.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, ça nous prend un consentement, s'il vous plaît, pour entendre notre experte, qui est excellente, d'ailleurs.

M. Barrette : Absolument. Consentement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : S'il vous plaît, votre nom, et déclinez votre titre.

Mme Massé (Julie) : Julie Massé. Je suis avocate légiste à la Direction des affaires juridiques du ministère des Transports. Vous comprendrez que ma spécialité est plus en transport qu'en biens archéologiques. Par contre, j'ai eu des discussions, dans le cadre de ce dossier-là, avec ma collègue qui, elle, est spécialisée dans ce secteur-là, et c'est vraiment les dispositions usuelles de la Loi sur le patrimoine culturel qui viennent encadrer les travaux de la ville de Québec. Donc, ces dispositions-là s'appliquent. Toute personne qui creuse doit s'assurer... faire les vérifications nécessaires avant, puis avoir des discussions avec le patrimoine culturel, dès lors qu'ils trouvent des biens archéologiques, et doivent les conserver, là. Donc, c'est les dispositions usuelles.

M. Barrette : Je comprends, mais, dans le creusage, il doit y avoir potentiellement des techniques particulières — non? — ou à mettre en place pour s'assurer qu'on soit, disons, précautionneux devant la possibilité de tomber sur des pierres, artefacts, et ainsi de suite, là.

Mme Massé (Julie) : Ce que j'ai compris de mes discussions avec ma collègue, c'est... Effectivement, il y a une certaine inspection qui doit avoir lieu, du terrain, là, avant de rentrer la machinerie qui vient creuser, là.

• (11 h 40) •

M. Bonnardel : M. le député, pour votre gouverne personnelle, là, au troisième alinéa, quand on parle de l'article 75 de la Loi sur le patrimoine culturel, l'article se lit comme suit : «Toute aliénation de terres du domaine de l'État est sujette à une réserve en pleine propriété en faveur du domaine de l'État, des biens et sites archéologiques qui s'y trouvent à l'exception des trésors qui sont régis par l'article 938 du Code civil.»

M. Barrette : O.K., très bien. Ça, c'est une question purement technique que je pose, là, j'ai de la misère à le comprendre. Quand on creuse, la ville va devenir propriétaire d'un volume qui va être compris dans tout ce qui est d'un diamètre de x mètres à partir de la paroi interne, on s'entend? Bon. Pourquoi seulement si c'était une... 15 mètres, le 15 mètres de la surface du sol, là, je ne le comprends pas.

Une voix : ...

M. Barrette : Ça veut dire que... Qu'est-ce que qui arrive à ce qui est en bas de 15 mètres? Parce que ça dit, là...

Mme Massé (Julie) : ...sur la propriété?

M. Barrette : Oui. Ça dit : «[Le] propriétaire du volume souterrain occupé par le tunnel...

Mme Massé (Julie) : En fait, je pourrais peut-être vous l'expliquer.

M. Barrette : ...est d'une épaisseur de cinq mètres entourant la paroi intérieure bétonnée...» Donc, il y a le tunnel, il y a la paroi intérieure, donc c'est un autre cylindre, un autre volume, là, c'est concentrique, de cinq mètres autour «lorsque la limite supérieure de celui-ci est à une distance d'au moins 15 mètres de la surface». Ça fait que, moi, je comprends que le

tunnel doit être à moins 15 mètres, puis là ils sont propriétaires d'un volume dont le diamètre est concentrique de x mètres, puis, entre les deux, qu'est-ce qui se passe?

Mme Massé (Julie) : Entre les deux, le propriétaire du terrain demeure propriétaire.

M. Barrette : Demeure propriétaire.

Mme Massé (Julie) : Si le tunnel est au-dessus de 15 mètres, à ce moment-là, là, il faut aller en expropriation.

M. Barrette : O.K. Parce que dans la loi actuellement, là, le propriétaire d'un immeuble a la propriété, à ce moment-là, de 10 mètres sous la surface de son terrain?

Mme Massé (Julie) : Non. Il a la propriété jusqu'au noyau de la terre.

M. Barrette : Bien, c'est parce que ça, ça semble vouloir dire...

Mme Massé (Julie) : Le propriétaire, il est propriétaire vraiment, tu sais, du terrain puis du dessous du terrain. À partir du moment où est-ce qu'on creuse le tunnel, c'est un transfert de propriété du tunnel puis de la partie de terre qui entoure le tunnel, du propriétaire vers la Société de transport de Québec ou de la ville de Québec, dans ce cas-ci. Donc, la ville de Québec devient propriétaire du tunnel, de la superficie du tunnel, puis la portion au-dessus de ce cylindre-là reste au propriétaire du terrain, le propriétaire initial.

M. Barrette : O.K., appartient au propriétaire. O.K. Vous allez voir où je veux en venir avec ça, là, parce qu'il y a une question qui suit, là. Vous avez compris la manière que je fonctionnais, là, c'est l'oignon que je pèle tranquillement, pas vite.

Alors, là, là, j'ai un bungalow, le tunnel passe en dessous de ma maison, en dessous de mon terrain. Alors, si le tunnel, lui-même, est à moins quinze mètres de la surface, la ville est propriétaire du tunnel plus cinq mètres. Ça fait que le tunnel qui est ici, là, sa partie supérieure est à moins quinze mètres, mais la ville devient propriétaire de cinq mètres de plus parce qu'il y a un cinq mètres concentrique, ce qui veut dire que, moi, je demeure propriétaire de 10 mètres de sol. Est-ce que je fais la bonne interprétation? Je vois des gens qui disent non derrière, ça veut dire que je n'ai pas compris. Bien, expliquez-moi.

Mme Massé (Julie) : J'apporterais la précision... Quand on parle du 15 mètres, le 15 mètres se calcule à partir de la paroi supérieure du tunnel, donc de l'extérieur du tunnel, tandis que la propriété de cinq mètres part à l'intérieur du tunnel. Ça fait que c'est sûr qu'il va rester plus que 10 mètres, là. Parce que, tu sais, il y a l'épaisseur du tunnel...

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a consentement pour qu'on ait un autre invité? Oui?

M. Barrette : Tout à fait, consentement avec plaisir, au contraire. Hier, M. Pichette nous a fait une belle démonstration de ses compétences, alors on n'en attend pas moins aujourd'hui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, s'il vous plaît, déclinez votre nom et votre titre, s'il vous plaît.

M. Pichette (Mathieu) : Oui. Mathieu Pichette, coordonnateur aux activités immobilières du ministère des Transports. Donc, pour répondre à votre question, donc, tout ce qui est entre zéro et 15 mètres, donc, ça va continuer à appartenir au propriétaire, c'est-à-dire que, par l'effet de la loi, tout ce qui est plus profond que 15 mètres où le tunnel va passer, c'est ce qui devient la propriété de la ville, jusqu'à concurrence de la paroi de cinq mètres. Mais, si jamais le tunnel déborde à l'intérieur du zéro à 15 mètres, c'est-à-dire qu'à ce moment-là, là, il y a une acquisition de gré à gré ou par expropriation qui est requise.

M. Barrette : Alors, le 15 mètres est calculé où?

M. Pichette (Mathieu) : C'est à partir... au niveau du niveau du sol.

M. Barrette : Non, non, non. Quand on arrive... On va reschématiser. Le tunnel, c'est le cercle que je fais avec mes mains. Vous dites que ce tunnel-là, la ville en est propriétaire à la condition que ce soit à plus de 15 mètres de la surface.

M. Pichette (Mathieu) : Elle devient automatiquement propriétaire par l'effet de... en tout cas, si cette loi est adoptée...

M. Barrette : Je vais juste finir la schématisation. Voici le tunnel, là, mes doigts sont l'épaisseur de la paroi. Alors, je vais prendre un demi-tunnel, la ville va être propriétaire de cinq mètres de volume à partir de la paroi intérieure bétonnée. Donc, là. C'est ça qui est écrit, là. Maintenant, le tunnel, là, qui est moins 15 mètres, le 15 mètres se calcule à partir de cinq mètres ou il se calcule à partir de l'extérieur du tunnel, de l'intérieur du tunnel? Il se calcule à partir d'où?

M. Pichette (Mathieu) : En fait, le 15 mètres, c'est à partir du niveau du sol, on se rend jusqu'à 15 mètres. À partir du 15 mètres, un cinq mètres qui débute au minimum du 15 mètres. Dans le fond, de 15 à 20 mètres, si la ville a besoin d'un tunnel, de 15 à 20 mètres, elle deviendrait propriétaire.

M. Barrette : C'est là qu'ils le construisent.

M. Pichette (Mathieu) : Si jamais ça déborde, donc, on est, mettons de 13 à 15 mètres, là, il y aurait une acquisition qui serait requise, tout simplement.

M. Barrette : Très bien. Donc, ça veut dire que la paroi intérieure bétonnée du tunnel est à... pas obligatoirement, mais, pour cet article-là, se retrouve à 20 mètres de la surface.

M. Pichette (Mathieu) : Elle est toujours plus profonde que 15 mètres.

M. Barrette : Oui, mais, dans le cas présent, c'est 20 mètres, parce que si c'est cinq mètres à partir de la paroi...

M. Pichette (Mathieu) : Elle pourrait être à 20 mètres, elle pourrait être 25 mètres.

M. Barrette : O.K. Parfait. Bon, là où je veux aller avec ça, évidemment, c'est qu'à un moment donné il va falloir sortir du tunnel, et, dans le cas où on sort du tunnel, c'est qui est propriétaire? Parce que, là, il va y avoir une cheminée ou un escalier roulant, un ascenseur, en tout cas, ce sera à la ville d'avoir son plan, là. Qui est propriétaire à ce moment-là?

M. Pichette (Mathieu) : Bien là, dès qu'on est du zéro à 15 mètres, si la ville doit sortir son tunnel, il y a une acquisition qui va être requise de gré à gré ou par expropriation, tout simplement.

M. Barrette : Alors, et dans ce cas-là, on exproprie le sous-sol ou on... Parce que, je m'explique, là, quand on va sortir du tunnel, il y a deux manières de sortir du tunnel, on peut sortir à angle ou en ligne droite, ça peut être un ascenseur, ou ça peut être un escalier roulant, ou les deux, alors, dans le cas d'une pente, alors, on peut passer sous le terrain de quelqu'un puis arriver sur un bout de terrain que vous avez exproprié parce que ce bout-là, c'est un bout de terrain libre, là, c'est tout à fait possible d'avoir un scénario comme celui-là, et, à angle, vous pouvez passer en dessous de quelqu'un. Donc, vous devez exproprier, à ce moment-là, la partie du sol qui est de zéro à 15 mètres. C'est ça?

M. Pichette (Mathieu) : Ça pourrait être plus que... Là, chaque cas est particulier, ça va dépendre...

M. Barrette : Je sais, je sais, je fais exprès de prendre un cas particulier, là.

M. Pichette (Mathieu) : Oui, je comprends. Puis la raison que je vous dis ça, c'est que ça va être analysé au cas par cas, mais ça pourrait mener à l'achat des pleins droits de la propriété si l'acquisition du tunnel se situe entre zéro et cinq mètres, puis ça cause un préjudice tel qu'il n'y a pas plus aucun potentiel pour le terrain ou qu'il y a des contraintes techniques qui pourraient justifier l'achat complet du bout de terrain, c'est-à-dire du nadir au zénith, en totalité. Ça va dépendre des contraintes de construction. L'objectif du 15 mètres, c'était de protéger le droit des citoyens, c'est-à-dire que, peu importe ce qui se passe, le citoyen est protégé. Si on est de zéro à 15 mètres, donc, il y a une acquisition qui est requise, puis, si on est plus profond que 15 mètres, bien, il y a un recours en dommages du propriétaire qui peut faire valoir ses droits si préjudice il y a.

M. Barrette : Alors, le citoyen qui regarde ça, aujourd'hui, là, et qui regarde le plan, et qui se dit : Bon, sur trois kilomètres — je donne des chiffres complètement au hasard — et qui regarde le tracé, là, il dit : Sur un kilomètre... je donne un exemple purement arbitraire, là... puis qui se dit : Ah! Là, c'est une partie souterraine, je suis correct, il peut ne pas être correct, aujourd'hui, là.

M. Pichette (Mathieu) : Vous pouvez répéter votre question?

M. Barrette : Le citoyen, aujourd'hui, qui regarde le tracé préliminaire du tramway et qui constate que, sur un kilomètre, c'est un trajet souterrain, il ne peut pas, aujourd'hui, nécessairement se dire : Moi, je suis correct, je ne serai certainement pas exproprié, parce que je suis au-dessus d'une zone souterraine du trajet, mais, pour les raisons que vous venez d'expliquer, il pourrait quand même être exproprié.

• (11 h 50) •

M. Pichette (Mathieu) : Ça pourrait être requis pour différents motifs, ça, c'est certain. Puis c'est certain aussi que le recours en dommages, si, par exemple, on passe sous un terrain vacant, même si on est plus profond que 15 mètres, que la loi s'opère d'elle-même, que la ville devient propriétaire. Si le terrain avait un potentiel de construction puis que c'est une tour étagée avec, par exemple, huit sous-sols, huit étages souterrains, bien, il y aurait certainement une possibilité de recours en dommage par le propriétaire.

M. Barrette : Ça, vous ne le dédommageriez pas spontanément?

M. Pichette (Mathieu) : Bien, il y a une preuve qui doit être faite, puis ça va être du cas du cas. Si on est dans un secteur résidentiel, ça ne nous permettra pas de faire un étage aussi... un sous-sol aussi profond. Donc, ça ne s'appliquerait pas dans tous les cas.

Donc, c'est le propriétaire qui a une démonstration à faire. Ça ne veut pas dire qu'il y a un dommage systématiquement, parce que, généralement, plus profond de 15 mètres, dépendamment de la capacité portante du sol, s'il y a du roc, les dommages devraient être minimales dans... où il ne devrait pas y en avoir dans la majorité des cas.

M. Barrette : Alors, ça, ça m'amène à une variante de ma question, parce que vous y avez touché, là. Je ne pensais pas que vous alliez vous y adresser maintenant, mais j'allais poser cette question-là. Vous calculez en fonction de la surface. Alors, j'allais prendre l'exemple... exactement celui que vous avez... pas exactement, mais un petit peu semblable. Quand vous passez en dessous, parce que le 15 mètres en dessous de la surface, j'imagine, j'imagine, j'ai peut-être tort, que, ça, ça a été calculé parce qu'en moyenne il y a tant... C'est des bungalows avec un sous-sol, mettons. Je ne sais pas, vous allez me répondre, mais là, justement, vous passez en dessous d'un édifice où il y a, aujourd'hui — bon, ce n'est pas fréquent, là, plus que deux, à moins que ce soit un immeuble commercial — où il y a deux sous-sols. Ça veut dire que, là, on est plus près de la structure du propriétaire. Là, le 15 mètres, il est calculé à partir de la surface. Donc, est-ce qu'il y a un risque, pour ces gens-là, plus grand d'être expropriés à cause du fait que sa structure est plus proche de...

M. Pichette (Mathieu) : Pas nécessairement.

M. Barrette : Pas nécessairement?

M. Pichette (Mathieu) : Pas nécessairement, c'est du cas par cas, parce qu'il pourrait y avoir deux sous-sols, puis, quand même, on respecterait la limite de 200 kilopascals qui est appliquée sur la surface du tunnel. Donc, encore là, ça dépend de la composition du sol. S'il y a beaucoup de roc dans le sol, il n'y a rien qui empêche qu'il y ait plus qu'un sous-sol et puis qu'on respecte tout de même la norme.

M. Barrette : La règle du 250 kilopascals, ça vient d'où?

M. Pichette (Mathieu) : Ça, c'est plus les ingénieurs qui pourraient se positionner par rapport à ça. Ce que je peux vous dire, par contre, c'est qu'en règle générale ça peut permettre un immeuble de plusieurs étages. Donc, c'est un...

M. Barrette : O.K. Donc, un immeuble existant qui aurait deux sous-sols de stationnement, qui aurait quatre étages, probablement que ça passe.

M. Pichette (Mathieu) : Je veux dire, les sous-sols, ça n'a pas nécessairement d'impact, mais je veux dire, la charge elle-même de l'immeuble pourrait quand même être très imposante pour 250 kilopascals.

M. Barrette : Oui, mais le sous-sol, si c'est un stationnement, ça a un impact. Ça doit être pris en considération.

M. Pichette (Mathieu) : Ce que je veux dire, c'est que...

M. Barrette : Ce n'est pas de l'air, là. C'est des autos au lieu des personnes. C'est plus lourd.

M. Pichette (Mathieu) : Tout à fait, mais l'important, c'est que ce soit à l'intérieur du 15 mètres. Et puis ça ne veut pas dire que, même s'il y a des sous-sols, que ça applique une contrainte de plus de 250 kilopascals. C'est à analyser au cas par cas, là.

M. Barrette : O.K. Ça marche. Ce n'est pas traité ici, je ne me rappelle pas que c'est traité ailleurs, mais évidemment que, quand on creuse, on peut induire des dommages aux structures. Mais ça, ça n'a pas besoin d'être prévu dans le texte de loi. J'imagine que c'est prévu dans la ville.

M. Pichette (Mathieu) : Bien là, c'est déjà prévu qu'il y a un recours en dommages, là, s'il y a quelque dommage que ce soit.

M. Barrette : Ouais. C'est toujours la question du dynamitage qui fait vibrer et fendre les fondations, là.

M. Pichette (Mathieu) : Mais à travers cet article-là, les citoyens sont toujours protégés, là.

M. Barrette : Ils sont toujours protégés.

M. Pichette (Mathieu) : Peu importe la profondeur.

M. Barrette : Je vais passer la parole à ma collègue.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée, vous voulez commenter?

Mme Nichols : Merci, Mme la Présidente. Bonjour. J'ai deux petites questions, évidemment, là, relativement à l'article 11. Vous excuserez peut-être ma redondance, je n'ai pas assisté aux autres articles, donc peut-être que les questions, vous les avez déjà abordées, mais vous pourrez éclaircir.

Vous parlez, entre autres, du recours en dommages. Le recours auquel vous faites référence, en dommages, est-ce que c'est seulement les dommages relatifs à l'expropriation ou est-ce qu'on fait référence aux dommages qui pourraient... parce qu'il va peut-être y en avoir, des dommages, en cours de route ou, même une fois que le tramway sera utilisé, il y en aura peut-être, là, des dommages qui seront causés aux résidences qui se trouvent à être, là, soit sur le terrain, entre la partie... je ne sais pas comment la nommer, là, mais en partie... parce qu'on dit tout le temps, le fonds, il est propriétaire du fonds, mais, là, on comprend qu'il est propriétaire d'une partie du fonds, que le propriétaire du terrain, il y a une partie de son fonds qui ne lui appartient plus. Donc, je me demandais, le recours en dommages, est-ce qu'il fait aussi référence pas juste aux dommages causés par l'expropriation mais fait aussi référence aux dommages qui pourraient être causés sur le dessus du terrain.

M. Pichette (Mathieu) : Mais, là, en fait, ce n'est pas une question d'expropriation. Dans ce cas-ci, c'est vraiment lorsqu'on est plus profond que 15 mètres et que cet article-là s'opère, donc la ville deviendrait automatiquement propriétaire. Donc, le recours en dommages est en lien avec le préjudice que ça pourrait occasionner, le fait que la ville devienne automatiquement d'un propriétaire d'un tunnel de plus de 15 mètres, avec une contrainte de charges de 250 kilopascals. Donc, c'est vraiment si jamais il y a un préjudice qui est occasionné par la construction de ce tunnel souterrain là, qui est plus profond que 15 mètres. C'est rattaché à ça, le recours en dommages, tandis que, si on est à... on se situe entre zéro et 15 mètres, donc là, il y a une acquisition, soit de gré à gré ou par expropriation, qui est requise, donc là ce serait vraiment un recours en vertu de la Loi sur l'expropriation.

Mme Nichols : Bien, je comprends que le préjudice... On parle d'un préjudice, là, lié à l'expropriation. Dans le fond, il y a la faute, le lien de causalité puis le dommage. C'est les trois principes, là, qu'il faut démontrer pour pouvoir être indemnisé, là, je présume, là. Ça, c'est le Code civil du Québec, c'est un recours en droit civil. Mais je me dis, ici, là, le dommage ou le préjudice, on le relie seulement à l'expropriation. Après, on ne le relie pas, mettons, au fonctionnement ou on ne le relie pas, ou si, dans le cadre des travaux, c'est d'autres choses que l'expropriation, est-ce qu'on peut avoir un lien à ce recours en dommages là?

M. Pichette (Mathieu) : Dans ce cas-ci, le recours en dommages, c'est vraiment les préjudices uniquement avec la construction du tunnel plus profond que 15 mètres, parce que c'est vraiment dans l'application de cet article-là. Ce n'est pas de l'expropriation en soi, c'est que ça peut... Comme on a discuté tout à l'heure, si jamais ça peut empêcher la construction de sous-sols supplémentaires, dépendamment de l'usage potentiel du terrain, ça pourrait créer un dommage. Donc, c'est en vertu de ces travaux souterrains là uniquement, là, que ça s'applique.

Mme Nichols : O.K. Dans le fond...

M. Pichette (Mathieu) : Mais il y a une certaine distinction qui doit être faite avec l'expropriation parce que, là, ce n'est pas de l'expropriation si cet article-là s'applique. C'est-à-dire que la ville devient automatiquement propriétaire si elle respecte les conditions qui sont prévues à l'article.

Mme Nichols : C'est ce que je comprends. Dans le fond, c'est que c'est rattaché uniquement à l'expropriation pour le tunnel, à rien d'autre.

M. Pichette (Mathieu) : Exactement.

Mme Nichols : Donc, advenant qu'il y avait d'autres dommages, le propriétaire, là, je présume que c'est prévu dans le projet de loi qu'il pourra y recourir ailleurs. Bien, je pense, quand même, je pense «protection du citoyen», «recours du citoyen». On essaie de le prévoir partout.

Une voix : ...

Mme Massé (Julie) : Oui, Julie Massé. En fait, les dommages, s'il y a des dommages, c'est sûr que les recours civils ordinaires s'appliquent. L'article 11 vise vraiment des dommages liés au fait de perdre cette partie de terrain, parce que l'article commence en disant que c'est sans formalité ni indemnité. Donc, si la personne, je ne sais pas, avait un puits, voulait construire, a une problématique sur son... puis il y a une perte de jouissance ou il y a un dommage quelconque, à ce moment-là, comme c'était prévu que c'était sans indemnité, c'est pour ça que c'est venu rajouter. Par contre, les autres types de dommages, par exemple, lors de l'exploitation, là, c'est les dispositions du Code civil, là, qui vont s'appliquer pour ces recours-là.

Mme Nichols : O.K. Bien, c'est clair que l'article 11 fait vraiment, là... prévoit le cas, uniquement, de l'expropriation pour la construction du tunnel et les dommages liés à...

Mme Massé (Julie) : Oui, c'est ça. Et on a précisé les dommages parce que c'était sans indemnité. Donc, comme c'est sans indemnité, s'il y a un dommage, si la personne subit un préjudice, on voulait qu'elle soit compensée, alors que,

si elle n'a pas de préjudice, si on creuse un tunnel sous mon terrain, puis que je ne m'en rends même pas compte au quotidien, là, il n'y aura pas d'indemnité, tu sais. Donc, il n'y aura pas de dommages non plus. Si je vis des dommages parce que j'avais, je ne sais pas, mon puits qui me permettait d'avoir de l'eau dans ma résidence, bien, c'est creusé à ce moment-là, puis j'ai cette perte-là, bien là, c'est sûr que moi, je vis un dommage puis, à ce moment-là, je vais avoir le droit à une indemnité pour compenser ça.

M. Barrette : As-tu fini?

Mme Nichols : Oui. Non, vas-y, continue, je vais...

M. Barrette : L'indemnité, est-ce qu'elle doit survenir au moment du creusage ou c'est une indemnité qui peut apparaître plus tard? Et là, je pense spécifiquement aux vibrations qui affectent les fondations et ainsi de suite, là. Ça, tout le monde a vu ça, là. N'importe qui qui a déjà vécu au-dessus du métro, puis le métro à Montréal est pas mal plus creux, là, ça vibre, bon. Maintenant, c'est sûr que pendant le creusage, il va y avoir, j'imagine, du dynamitage, là, on est dans le roc, là, on est dans la croûte terrestre, alors, là, c'est sûr que, s'il y a un dommage, il va y avoir une indemnité. Mais l'indemnité qui apparaît six mois plus tard, après le début des opérations, est-ce que ça, c'est un dommage qui est couvert par cet article-là? • (12 heures) •

Mme Massé (Julie) : En fait, si c'est des dommages qui sont causés par le creusage, par exemple, bien là, je pense que c'est le recours civil qui s'applique, donc il y a une prescription de trois ans.

M. Barrette : ...

Mme Massé (Julie) : Dans ce cas-là, je me... Tu sais, puis là j'essaie, pendant que je vous parle, si... Parce que je ne m'étais pas effectivement questionné. C'est une disposition qui est déjà appliquée pour la Société de transport de Montréal, pour le métro, c'est une disposition qui est déjà appliquée aussi dans le cadre du REM. Donc, si jamais il y avait un dommage causé par le fait d'avoir perdu le terrain dans les années qui suivent, je pense, encore là, la prescription générale s'applique, et ce sera au tribunal d'évaluer, là.

M. Barrette : O.K. Je ne suis pas sûr que c'est dans l'article, mais je vais le poser quand même parce que, là, on n'est pas dans de l'expropriation, je comprends, mais on est dans l'appropriation. Il y a des propriétés de la ville, là. La personne qui... Puis là je vais prendre encore un exemple pratique. J'ai un bungalow, j'ai un grand terrain, on passe en dessous, le 15 mètres, et ainsi de suite. Il n'y a rien... J'ai la jouissance complète de mon fond. C'est-à-dire que si, parce que j'ai un grand terrain, je décide de... puis j'ai la permission de la ville, et ainsi de suite, là, je transforme ça en immeuble locatif à sept étages, là, on voit ça, là, ici, autour, là, des petits duplex qui sont devenus des complexes, on va dire ça comme ça. Ça, il n'y a rien qui empêche ça après, là.

Une voix : ...

M. Barrette : Non, mais c'est la question de la propriété du fond.

Mme Massé (Julie) : La règle, c'est : si ça nuit à l'utilité de ton terrain ou au potentiel d'utilité qu'il aurait, tu peux faire une demande en dommages au moment de l'expropriation. C'est sûr qu'il y a des délais de prescription aussi. 50 ans plus tard, vous décidez, bien là, on va vivre avec les règles qui existent dans 50 ans, mais ça vous... En fait, peut-être que ça va vous empêcher parce que, si le tunnel du tramway est dessous, vous ne pourrez peut-être pas rendre votre stationnement... faire démolir le tunnel, on s'entend. Par contre, si vous étiez dans le projet ou que c'était quelque chose de possible et que vous vous adressez au tribunal, le tribunal va fixer une indemnisation pour cette perte de potentiel financier d'avoir un immeuble à logements, par exemple.

M. Barrette : Moi, j'en reviens simplement à l'angle qui découle du fait que ce texte-là fixe des paramètres qui amènent la ville à devenir propriétaire d'un sous-sol, qui, suite à la discussion qu'on a eue, fait en sorte que le propriétaire au-dessus reste propriétaire de son sous-sol à lui au-dessus de 15 mètres. Il y a une contrainte de 250 kilopascals, donc, pour le futur. Dans le cas de figure que j'ai, quelqu'un aurait à déterminer si le complexe que je veux construire atteint et excède le 250 kilopascals. Mais actuellement, avec ce qui est écrit là, j'ai la bonne lecture, là? Je peux construire sans restriction autre que la profondeur et le 250 kilopascals.

Mme Massé (Julie) : C'est exact.

Mme Nichols : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je vais continuer avec madame...

Mme Nichols : En alternance? Comme vous voulez.

La Présidente (Mme St-Pierre) : À qui est-ce que...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est les Îles-de-la-Madeleine? Est-ce que je dois passer au député des Îles-de-la-Madeleine avant la députée de Vaudreuil? Oui? Alors, je dois donner la parole à M. le député des Îles-de-la-Madeleine. Après ça, on reviendra à votre échange.

Mme Nichols : Aucun problème.

M. Arseneau : Oui, merci, Mme la Présidente. Moi, je voulais revenir sur le petit élément que j'ai souligné hier en la présence du représentant de la ville, M. Normand. Lorsqu'il est écrit : «La ville doit toutefois, dès le début des travaux», quelle définition doit-on attacher à cette expression? Les travaux qui débutent sur un terrain donné d'un propriétaire donné, le matin où on se déplace avec de la machinerie lourde, ou le lancement du projet en conférence de presse, ou l'attribution du contrat à un consortium?

Mme Massé (Julie) : En fait, dans les contrats de construction, il y a les contrats de conception, puis il y a toute la réflexion. Ça, ça précède les travaux. Techniquement, les travaux, c'est, je pense, à partir du moment où est-ce que le contrat de construction est donné puis qu'ils sont prêts à commencer à opérer. C'est sûr que plus tôt la ville ou la société le fera, plus tôt ça va être favorable pour les citoyens. Mais l'objectif, c'est vraiment, tu sais, c'est... L'objectif de cet article, c'est qu'on n'arrive pas avec la pépinière le matin pour creuser puis prendre par surprise le citoyen. Ce n'est pas non plus avant même d'avoir finalisé le tracé du tramway ou d'avoir...

Tu sais, il y a des démarches qui vont se faire par la ville de Québec quand ils vont commencer, par exemple, à essayer d'acquiescer les terrains. Ils ne seront pas encore dans la phase de travaux, mais ils vont déjà avoir une bonne idée. Mais c'est sûr que les travaux, ici, c'est vraiment plus des travaux opérationnels, là, que de la phase de conception, là.

M. Arseneau : Parce que ce que vous venez de mentionner, c'est de pouvoir, autant que possible, informer les propriétaires à l'avance. C'est l'objectif qui est poursuivi, et j'y souscris, mais cette expression-là me semble sujette à une interprétation quand même assez large, et je me demande s'il n'y a pas une autre façon d'arriver au même objectif pour que le droit à l'information des citoyens soit respecté.

Est-ce qu'on ne devrait pas, sans vouloir ralentir la progression des projets, mais... être un peu plus précis, en disant, bien, je ne sais pas... en donnant un cadre, en termes de jours ou de semaines, un délai préalable? Parce que j'imagine bien qu'une fois que le tracé sera déterminé il y aura probablement des précisions avec les avis d'expropriation, et ainsi de suite, puis qu'on ne pourra pas tout faire le jour un, envoyer 3 000 lettres, 3 000 avis, en disant : Voici le début des travaux, et ainsi de suite. Je ne sais pas. Ça me semble une définition qui est très, très vaste et peu opérationnelle.

Mme Massé (Julie) : Cette définition-là est exactement la même que celle qui est prévue dans la Loi sur les sociétés de transport en commun pour la Société de transport de Montréal dans le cas du métro. C'est également la même qui est prévue dans la Loi sur le ministère des Transports pour les travaux pour le Réseau express métropolitain.

Si on vient clarifier... Parce que je comprends, je comprends votre préoccupation, mais, quand on va venir modifier les termes ici, on va venir créer une distorsion entre nos textes, alors que je pense que déjà, dans l'application qu'il y a eu pour le REM et le métro, les citoyens sont généralement avisés d'avance. Il y a une pratique établie. Et l'objectif, parce que, quand on lit un texte de loi, il y a aussi l'intention qui est poursuivie, qui tient compte de... Alors, dès le début des travaux, effectivement, ce n'est pas 15 jours avant, ce n'est pas 30 jours, ce n'est pas déterminé, mais il y a quand même un objectif d'aviser le citoyen, de ne pas le prendre par surprise, qui est inscrit dans le texte, là. Et, dans la pratique, moi, en tout cas, je n'ai pas eu connaissance de problématiques dans les autres dossiers sur le fait qu'ils arrivaient avec leur avis puis ils commençaient à creuser la journée même, là. Ça, on ne l'a pas... Moi, je n'en ai pas eu connaissance, là.

M. Arseneau : Donc, ce que je comprends aujourd'hui, la justification de ce libellé-là dans la loi aujourd'hui, dans cet article 11, c'est essentiellement que ça se retrouve ailleurs, puis qu'on veut être congruent avec les autres textes de loi. C'est essentiellement ce que vous avez fait, c'est un copier-coller pour qu'on soit cohérent.

Moi, je n'ai pas non plus d'information à l'effet que ça a créé des problèmes, mais je voulais quand même poser la question. Et la réponse offerte hier par le témoin était aussi de l'ordre des bonnes intentions, et vous savez que l'enfer en est pavé, alors je voulais quand même qu'on puisse le mentionner aujourd'hui que cette interprétation-là doit être prise ou interprétée de façon à favoriser le citoyen en tout temps lorsqu'il doit collaborer à un projet d'une telle envergure. C'est le commentaire que je voulais signifier aujourd'hui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, M. le député des Îles-de-la-Madeleine. Mme la députée de Vaudreuil, vous voulez faire un commentaire?

• (12 h 10) •

Mme Nichols : Oui. Merci, Mme la Présidente. Je reviens au 15 mètres. Ça me fatigue, le 15 mètres, là. Je comprends comment on le calcule. Nous on le faisait peut-être à l'envers, on partait du bas puis on montait, ça fait que je calcule qu'on prend... on part de la surface.

Mais je me demandais, quand on faisait référence, dans les pentes, là, parce qu'il y a une pente pour atteindre le niveau pour s'en aller uniformément droit, là, puis il y a une pente aussi pour sortir, j'imagine, du tunnel, donc les pentes, ça risque d'être moins que le 15 mètres, est-ce que, dans ce cas-là, on prévoit que ça va être une expropriation totale dès que ça va être moins que 15 mètres.

Mme Massé (Julie) : O.K. Le 15 mètres va devoir être respecté. Ça fait que, si c'est en pente, bien, c'est sûr que minimalement, il va falloir 15 mètres. Par contre, imaginons un grand terrain vacant, peut-être qu'il pourrait y en avoir seulement une partie d'expropriée si jamais c'est intéressant de garder l'autre moitié pour le propriétaire. Donc, c'est sûr qu'il y a une zone de cas par cas, mais, dans tous les cas, c'est sûr qu'il n'y aura pas de portion inférieure à 15 mètres, là. Donc, tu sais, on ne mettra pas le tunnel en... Tu sais, donc, le terrain sur le dessus est droit, donc il va falloir qu'il y ait au moins... Si on veut garder la propriété au propriétaire actuel, bien, c'est sûr que la partie la plus sortie du tunnel, si je peux dire, va être à 15 mètres, donc l'autre va peut-être être à 20, 25 mètres, selon la pente.

Mme Nichols : Ça implique que, dès qu'on va tomber en bas du 15 mètres, ça va être une expropriation totale...

Mme Massé (Julie) : Oui.

Mme Nichols : ...totale, mais qui pourrait être modulée en fonction du terrain à la surface, c'est-à-dire que, si le propriétaire, il a plusieurs acres, mais il a un nombre de mètres délimités, là, qui tombent dans le moins de 15 mètres, on va procéder à l'expropriation. Dans le fond, je comprends que le 15 mètres, c'est comme la règle à respecter. Ça peut être plus creux que le 15 mètres...

M. Bonnardel : ...juste rectifier la réponse...

Mme Nichols : Ah? Oui.

M. Bonnardel : ...pour l'expropriation totale.

Mme Nichols : Ah! Très bien.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Allez-y.

M. Pichette (Mathieu) : O.K. Donc, encore une fois, la question, c'est toujours de respecter le zéro à 15 mètres. Il ne faut jamais embarquer dans le zéro à 15 mètres, mais, si, par exemple, le tunnel touche entre 10 et 15 mètres, ce n'est pas nécessairement une acquisition totale. Ça va être du cas par cas. Ça va dépendre de la capacité portante. Ça va dépendre de plusieurs contraintes techniques, mais ça pourrait être uniquement l'acquisition d'un volume de 10 à 15 mètres de gré à gré ou par expropriation.

Mme Nichols : Oui, mais, d'abord, dans ce cas-là, le 15 mètres, on l'a déterminé comment? Parce que moi, là, sincèrement, je pensais que le 15 mètres avait été déterminé par des experts, qu'il y avait des études ou des... des études qui démontraient que, bien, en bas de 15 mètres, il y a... Quand on va arriver au niveau de l'utilisation, il va y avoir des vibrations. Moi, je pensais que le 15 mètres, là, ce n'était pas un chiffre, là, pris dans les airs, comme ça, mais je pensais que le 15 mètres venait de quelque part ou venait... en fait était un 15 mètres étudié, qu'on ne faisait pas juste mettre 15 mètres comme ça. Là, ce que je comprends, c'est que, bien, ça peut être 10. Si c'est 10, il y aura d'autres règles qui vont s'appliquer, là.

M. Pichette (Mathieu) : En fait, c'est plutôt que... C'est pour protéger. Encore une fois, c'est pour protéger le citoyen, sachant que de zéro à 15 mètres, il y a un risque plus important qu'il y ait un préjudice pour le propriétaire. Puis ça ne veut pas dire que c'est nécessairement le cas, mais c'était pour cadrer cet élément-là. Le zéro à 15 mètres aussi permet la construction, généralement, de sous-sol. Étant donné que, tu sais, on parle à peu près de 50 pieds, donc, normalement, ça pourrait permettre techniquement la construction de plusieurs sous-sols. Mais, encore là, il y a une comparaison qui a été faite avec les profondeurs du métro, par exemple, qui ne prévoit pas aucune profondeur minimale dans l'application de cette disposition-là. Donc, on a rajouté une contrainte supplémentaire, justement, pour protéger les citoyens.

Mme Nichols : O.K. Donc, le 15 mètres, là, ça peut... Là, là, ce que je comprends, c'est que ça peut être du cas par cas. Ça va être le «free-for-all», là, quand on va arriver là, là. Parce que, là, on va déterminer... Ce n'est plus les mêmes règles qui s'appliquent à nulle part. Puis le 15 mètres, là, ce n'est pas... Ce n'est pas super convaincant, là...

M. Pichette (Mathieu) : ...

Mme Nichols : Bien, parce que vous m'avez dit, là, à un moment donné, là, si c'est 10 mètres, bien, ce sera 10 mètres puis on... Parce que, dans le fond, ce qu'on... Moi, ce que je comprenais, là, ce qu'on parle depuis le début, c'est que le 15 mètres, quand ça va être en bas du 15 mètres ou quand ce sera 10 mètres, cinq mètres, bien, ce sera l'expropriation totale sur la partie, là, si c'est un grand terrain, ce sera sur la partie où ça ne respecte le 15 mètres, mais on pourra moduler puis on pourra, sur cette partie-là, exproprier. Là, ce que je comprends, c'est que, bien non, c'est que, finalement, ça peut être un 10 mètres, puis on s'arrangera avec le propriétaire pour évaluer le préjudice puis quantifier le montant, quantifier le tout puis lui donner un montant pour le préjudice, finalement, qu'il acceptera. Puis ça passera dans le 10 mètres. Puis ma grande surprise, là, c'est que le 15 mètres, là, le 15 mètres, il n'a pas... On se fie sur quoi? On se fie sur des données du métro de Montréal? On se fie... Le 15 mètres, il vient d'où? Il est apparu comment dans le... Vous l'avez déterminé comment, ce 15 mètres là?

M. Pichette (Mathieu) : Alors, pour le 15 mètres, je vais commencer par votre premier commentaire.

Mme Nichols : Oui, oui, je m'excuse. Il y en avait plusieurs.

M. Pichette (Mathieu) : Peu importe qu'on soit de zéro à 15 mètres ou de 15 mètres et plus, soit il y a un recours en dommages pour le propriétaire soit il y a une acquisition qui implique une indemnité, quelle qu'elle soit, en fonction du préjudice réel. Donc, peu importe la profondeur, il y a toujours un recours de la part du propriétaire. Donc, le citoyen est toujours protégé, peu importe on se situe à quelle profondeur. Donc, ça, c'est certain.

Mme Nichols : Bien d'abord, pourquoi on met 15 mètres?

M. Pichette (Mathieu) : Pourquoi on met 15 mètres? Bien ça, c'est pour s'assurer, justement, qu'étant donné qu'on sait que plus qu'on se rapproche du sol, bien, plus qu'il y a un risque, quand même, de préjudice. C'était une question pour protéger les droits du citoyen, tout simplement.

Mme Nichols : Est-ce que le préjudice va être par tranche, de 0-5 mètres en préjudice, de 5-10 mètres en préjudice, puis le 10-15 mètres en préjudice? Tu sais, c'est parce que ça...

M. Pichette (Mathieu) : Bien, en fait, de zéro à 15 mètres, ça implique une acquisition. Ça implique une acquisition qui peut être partielle, qui peut être plus grande selon l'impact réel, selon la capacité portante du sol. C'est seulement... la seule distinction, c'est que, plus profond que 15 mètres, la ville devient automatiquement propriétaire dès le début des travaux.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Mme la Présidente, je prends la balle au bond de l'intervention fort pertinente de ma collègue de Vaudreuil. Le problème qu'on a ici actuellement, là, c'est que, quand on lit l'article, l'article, tel qu'il est écrit, nous amène à conclure, puis je ne pense pas que c'est... ce n'est pas méchant, là, ce que je dis, là, d'aucune manière, là, mais un lecteur nous amène à... la lecture de l'article nous amène à conclure qu'obligatoirement la partie creusée du tramway va être à 15 mètres alors que ce n'est pas ça.

M. Pichette (Mathieu) : Oui, effectivement, pas nécessairement.

M. Barrette : Pas nécessairement. Donc, on revient à la question de ma collègue. Ça, ça veut dire qu'à ce moment-là, entre zéro puis 15 mètres, ça va finir plus souvent qu'autrement par des expropriations.

Je vais vous donner un exemple, un exemple bien simple. Si vous l'avez expérimenté, vous allez le comprendre, là. Mais, dans les grandes villes américaines... Philadelphie, c'est comme ça. À Philadelphie, là, on le voit passer, le métro, là, au travers des grillages. Là, il n'est pas à 30 mètres, il n'est pas à 15 mètres puis il n'est pas à 45 pieds, là. Il n'est pas comme à Moscou, là, où il est à un mile dans le sol quasiment, là. Là, il est juste en dessous du trottoir, là. Ça fait qu'il est juste en dessous. Il n'est pas à cinq mètres même. Alors donc, je comprends qu'actuellement, là, il n'y a pas de règle ou il y a quoi que ce soit qui est établi actuellement sur ce que sera la profondeur du tunnel. Il pourrait être à sept mètres.

M. Pichette (Mathieu) : Certainement, parce que, quand il va remonter vers le sol, c'est certain qu'à certains endroits il va être à sept mètres.

M. Barrette : Il pourrait remonter... on peut soupçonner qu'il va remonter... bien, pas... il va remonter, puis là évidemment il va y avoir... à un moment donné, il ne va pas entrer dans le salon des gens, là, il va y avoir des expropriations. Mais, dans la partie profonde, là, je vais prendre encore l'exemple que j'ai pris tantôt, sur un kilomètre de trajet, on regarde ça, là, on l'a vu dans le journal, on l'a vu dans des schémas prévus par la ville, de telle place à telle place, il rentre dans le sol puis, là, il est dans le sol. Donc, sur le kilomètre dans le sol, par exemple, au moment où on se parle, il pourrait être à 5,5 mètres, n'est-ce pas?

M. Pichette (Mathieu) : Il peut être à 5,5 mètres, c'est juste que, s'il est à 5,5 mètres, ça nécessite une acquisition de gré à gré pour expropriation, tout simplement.

M. Barrette : Donc, ça exproprie celui qui est au-dessus.

M. Pichette (Mathieu) : Exactement. Bien, c'est le propriétaire du terrain tout simplement.

M. Barrette : Puis c'est juste pour préciser, là, la chose. Là, on n'est plus dans le dommage, on est dans l'expropriation. Donc, les dommages, c'est au-dessus de 15 mètres. Puis, à un moment donné, vous y avez quasiment fait allusion, parce que ma collègue, je pense — je ne me rappelle pas laquelle des deux — a parlé de tranche, mais tout ce qui est au-dessus de 15 mètres se retrouve en expropriation.

M. Pichette (Mathieu) : Peut l'être, oui.

M. Barrette : Peut l'être.

M. Pichette (Mathieu) : Mais là on parle toujours d'expropriation. Là, vous parlez de zéro à 15 mètres ou plus élevé?

M. Barrette : Bien, c'est une question de compréhension, là. Je comprends que vous avez un article pour l'acquisition du volume au-dessus de 15 mètres... plus profond que 15 mètres, pas au-dessus, mais au-dessous de 15 mètres. Maintenant, au-dessus de 15 mètres, là, ça va s'appliquer pareil parce qu'il peut y avoir des dommages. Mais... oui, allez-y.

M. Pichette (Mathieu) : Dès qu'on est moins profond que 15 mètres... donc, si on était de zéro à 15 mètres ou au-dessus du sol, il y a une acquisition qui est requise, toujours de gré à gré ou par expropriation. Si on est à 15 mètres ou plus profond dans le sol, là, c'est l'opération de la loi, mais qui... dont le propriétaire bénéficie d'un recours en dommages.

M. Barrette : 10 mètres, c'est une expropriation du sol, là, ou c'est une expropriation du terrain au complet?

M. Pichette (Mathieu) : C'est du cas par cas. Ça va dépendre de plusieurs critères, puis ça, ça dépend notamment de la capacité portante. Il faut comprendre qu'en vertu de la Loi sur l'expropriation, lorsqu'on achète une partie de terrain, par exemple, le propriétaire bénéficie de recours face au tribunal pour exiger l'achat total de sa propriété lorsque le résidu ne peut plus être utilisé convenablement. Donc, même si on achète une partie de terrain, ça peut impacter tellement le propriétaire que ça justifie l'achat total de la propriété. Donc, c'est pour ça que c'est du cas par cas, à tout événement.

• (12 h 20) •

M. Barrette : J'avais hier une conversation avec un collègue qui est ici, autour de la table, et puis on a eu une conversation sur la valeur présumée de l'expropriation sur le trajet du tramway, puis je répondais : Bien, cette donnée-là, techniquement, elle existe parce que la valeur foncière de chacun sur le tracé, c'est connu. Ça fait que là, si on avait à regarder tout le trajet du tramway et qu'on regardait la valeur en surface de tout ce qui a à être exproprié, on est capable facilement d'identifier, au minimum, par la valeur foncière, la valeur potentielle de l'expropriation à faire, mais là on vient de rajouter potentiellement ce qui est au-dessus du tunnel éventuel, parce qu'il y a quand même des tunnels éventuels dans le trajet proposé, et, en plus, bien là, il faut déterminer s'il est moins de 15 mètres sous la surface. C'est intéressant comme concept. Mais, au moment où on se parle, donc, je comprends que cet article-là nous amène aux deux cas de figure dont on discute, tantôt, dont celui qui voudra qu'il y aura une partie d'expropriation quand on est à moins de 15 mètres du sol.

M. Pichette (Mathieu) : Entre zéro et 15 mètres?

M. Barrette : C'est ça, moins de 15 mètres du sol.

M. Pichette (Mathieu) : Oui, tout à fait.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Oui, peut-être juste une dernière question. On parle... parce qu'on parle, dans le fond, qu'on transmet... «la ville est réputée titulaire d'une servitude», après, on dit que «la ville doit toutefois, dès le début des travaux, aviser le propriétaire». Ça fait que la ville a un rôle important, quand même, entre autres à l'article 11, mais dans tout ce qui entoure l'expropriation.

M. Bonnardel : Mme Nichols, si vous me permettez, permettez-moi, Mme la Présidente, de suspendre deux petites minutes. On va juste se refaire un petit conciliabule pour vous amener une information.

M. Barrette : Bien, écoutez, allez-y. Plus on a d'informations précises, mieux c'est, pour le public qui nous écoute.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous suspendons pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 22)

(Reprise à 12 h 25)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. M. le ministre ou...

M. Bonnardel : On va prendre votre question, Mme la députée, puis on va peut-être nuancer et vous expliquer, là, le concept, là, du 0-15, là, avec l'expropriation partielle ou non, là.

Mme Nichols : On est en train de se perdre un peu, là, dans les...

M. Bonnardel : Voilà.

Mme Nichols : Très bien.

M. Barrette : On était perdus dans les dédales du sous-sol?

M. Bonnardel : Presque.

Une voix : De ton fond.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a un complément d'information que vous voulez donner ou tout est beau? Il n'y a pas d'autres commentaires?

M. Bonnardel : Êtes-vous corrects ou vous voulez juste qu'on statue une dernière fois sur...

Mme Nichols : Bien, peut-être moi, j'apprécierais, là, si on pouvait statuer, là. Il y a quand même des gens qui écoutent, là, ça fait que peut-être pour complément d'information, là...

M. Barrette : Vous avez été en conciliabule manifestement pour préciser des choses. Alors, je pense qu'on doit vous donner la chance d'éclairer les lanternes de tout le monde.

M. Pichette (Mathieu) : Oui, tout à fait. Donc, on a parlé justement des acquisitions dans des contextes de zéro à 15 mètres. Vous m'avez posé la question : Est-ce que ça pourrait mener à un achat total? Oui, dans certains cas, ça peut mener à un achat total. Je l'ai précisé tout à l'heure, ça dépend des contraintes de sol, ça dépend du mode de construction. Plus on est près du sol, bien, le mode de construction peut s'effectuer en tranchée, c'est-à-dire que, même si on est en tunnel, c'est-à-dire qu'on creuse à partir du sol plutôt qu'en perçant un tunnel.

Donc, dépendamment des cas, si le préjudice n'est pas si important pour le propriétaire, le propriétaire pourrait vouloir conserver la propriété du zéro à 10 mètres. Je sors des chiffres par exemple. Donc, si pour lui, il peut continuer à bénéficier du bien, à jouir du bien, ça pourrait être intéressant pour lui de le conserver si ça n'apporte pas de contrainte particulière à la ville pour les fins de la réalisation des travaux.

Donc, encore une fois, chaque cas est particulier, puis il y a une analyse qui doit être faite, là, mais c'est toujours fait, naturellement, dans le respect des droits du citoyen.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Est-ce qu'il y a...

M. Barrette : Bien, je laissais la parole à ma collègue parce que c'est elle qui avait commencé cette discussion-là, là. Je comprends que...

Mme Nichols : Je réfléchis.

M. Barrette : Elle réfléchit. Là, vous avez dit quelque chose qui est quand même étonnant, là, parce que, si vous dites en tranchée, ça veut dire que c'est un trou creusé à partir de la surface, qui est recouvert à la fin. Bien là, ça veut dire que, s'il y a un propriétaire, il est exproprié en partant, là.

M. Pichette (Mathieu) : Tout à fait, effectivement.

Mme Nichols : Il faut remettre dans...

M. Barrette : Le bien... Bien, c'est une bonne question. La ville n'aurait pas l'obligation de reconstruire la maison de l'individu.

M. Pichette (Mathieu) : Non, effectivement.

Mme Nichols : Mais de remettre le terrain dans l'état...

M. Pichette (Mathieu) : Mais, par contre, il faut remettre le propriétaire dans une situation équivalente à ce qui prévalait avant l'acquisition par expropriation.

M. Barrette : Dans le cas de la tranchée, là, qui amène... qui commence par une expropriation à la surface, il y a la tranchée, on recouvre, à la fin, la ville reste propriétaire du tunnel.

M. Pichette (Mathieu) : Ça va dépendre des cas. Normalement, c'est parce que, si on y va en tranchée, c'est parce que généralement on va être moins profond que 15 mètres. Donc là, il y a une acquisition qui va être requise, puis ça ne sera pas par l'effet de l'article 11.

M. Barrette : Et le propriétaire va... Mettons que vous faites une tranchée, je pense que c'est beaucoup, là, mais, mettons, vous faites une tranchée à 10 mètres et vous recouvrez, et le propriétaire reprend son bien. Donc, vous allez

devenir propriétaire de la portion qui est, mettons, à 10 mètres, et le propriétaire précédent va redevenir propriétaire de son lopin de terre.

M. Pichette (Mathieu) : Ça pourrait être une possibilité.

Mme Nichols : Donc, ce serait un droit d'usage temporaire, dans le fond.

M. Pichette (Mathieu) : Ça pourrait être une servitude de travail temporaire qui permettrait le temps de faire les travaux plus l'acquisition d'un volume qui est entre zéro et 15 mètres. Donc, pour ce qui est de la portion servitude temporaire, au terme des travaux, le fond de terrain revient en pleine jouissance au propriétaire concerné.

Mme Nichols : Et le terrain va être remis dans la forme originelle dans laquelle...

M. Pichette (Mathieu) : Oui, comme c'est prévu au Code civil, là.

M. Barrette : La question de servitude, elle est ailleurs, hein? Elle est plus tard dans...

M. Pichette (Mathieu) : De quelles servitudes... auxquelles vous faites référence?

M. Barrette : Bien, c'est parce que, de mémoire, il y a un article sur la servitude, et là vous me parlez de servitude.

M. Bonnardel : Oui, au chapitre V.

M. Barrette : Au chapitre V. Est-ce que c'est du même type de servitude dont vous parlez?

M. Pichette (Mathieu) : Non, ça, c'est un autre contexte.

M. Barrette : C'est un autre contexte, là. Alors, pouvez-vous nous expliquer le contexte que vous... bien, le contexte, vous venez de l'expliquer, là, mais la portée de la servitude dans ce cas-là?

M. Pichette (Mathieu) : C'est dans le cadre de la réalisation des travaux, il y a des acquisitions qui sont requises. Mais, quand on parle d'acquisition, ça peut être autant des droits permanents que des droits temporaires, comme les servitudes temporaires de travail, qui... une fois que les travaux sont terminés, le terrain redevient la pleine propriété du propriétaire.

M. Barrette : Oui, mais vous dites qu'il reste une servitude. Une servitude, ça veut dire que ça va s'éteindre.

M. Pichette (Mathieu) : Ça dépend. Ça dépend du type de servitude. Si on parle d'une servitude temporaire de travail, donc, il y a une échéance dans le temps puis, au terme de son échéance, il n'y a plus de servitude.

M. Barrette : Et dans l'exemple...

M. Pichette (Mathieu) : Il y a également des servitudes permanentes parfois comme des servitudes de passage. C'est... Encore une fois, c'est du cas par cas. C'est en fonction...

M. Barrette : O.K. Mais, dans l'exemple qu'on vient de prendre, là, limité à cet exemple-là, ce serait une servitude temporaire.

M. Pichette (Mathieu) : Exactement.

Mme Nichols : Avec un délai limité, là, par un délai précis.

M. Pichette (Mathieu) : Exactement.

• (12 h 30) •

Mme Nichols : Parfait. Mais peut-être une question relativement... puis je suis sûre que vous l'avez traitée, là, précédemment, là, mais on parle... Parce que je comprends que c'est un transfert de droit de propriété de plein droit, et, évidemment, là, je comprends aussi le but du projet de loi n° 26, là, qui était de donner à la ville, là, les pouvoirs d'aller de l'avant avec le présent dossier. Mais on dit que «la ville est réputée titulaire», que «la ville doit toutefois, dès le début des travaux...» Tu sais, la ville a beaucoup d'obligations qu'on nomme entre autres dans le projet de loi. Est-ce que je comprends que, si jamais il y avait un recours à prendre, que ce soit parce que les règles, là, d'expropriation n'ont pas été respectées ou qu'il y a des dommages, est-ce que je comprends que le citoyen doit prendre un recours contre la ville?

M. Pichette (Mathieu) : Oui, tout à fait.

Mme Nichols : Donc, c'est... Quand on fait, entre autres à l'article 11, le recours aux dommages, peu important les autres articles aussi, là, que ce soit soit le dommage relativement à l'expropriation ou, après, ce sera... Il va sûrement

y avoir, là, des dommages, là, qui vont être causés, là, une fois que la période d'utilisation va être commencée, donc ce sera... le citoyen sait qu'il devra poursuivre, que ce sera la ville contre qui il aura directement un recours.

M. Pichette (Mathieu) : Bien, si c'est la ville qui a causé le dommage, effectivement. Mais, par contre, là, il faut quand même distinguer les différents recours en dommages. Il y a des recours en vertu de la Loi sur l'expropriation. Donc, là, quand vraiment on procède à une acquisition, donc, moins profond que 15 mètres, il y a le recours en dommages qui est prévu par l'article 11. Là, c'est uniquement pour les travaux de construction du tunnel et l'impact que la ville devienne propriétaire d'un volume souterrain, là. Donc, c'est vraiment sur la détention du volume et les travaux eux-mêmes, là.

Mme Nichols : Mais toutes, quand même, là, les étapes préalables, là, à la construction, soit les étapes d'expropriation, toutes les étapes préalables à l'aboutissement, là, c'est la ville quand même qui est responsable d'assumer la responsabilité de tout ça.

M. Pichette (Mathieu) : C'est sûr que c'est la ville qui est maître d'oeuvre dans ce projet-là.

Mme Nichols : Peu importe le 15 mètres, peu importe que ce soit cinq, 10 ou 15 mètres, c'est la ville qui est responsable?

M. Pichette (Mathieu) : Tout à fait.

Mme Nichols : Très bien. Je n'avais pas d'autre question.

M. Barrette : Moi non plus.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, comme il n'y a pas d'autre commentaire, est-ce que l'article 11 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le ministre, veuillez, s'il vous plaît, lire l'article 12 du chapitre IV. Transferts des actifs de transport et financement.

M. Bonnardel : Oui, Mme la Présidente. Donc, l'article 12 : «La ville de Québec et la Société de transport de Québec doivent convenir, par entente, du transfert des actifs de transport de la ville résultant de la réalisation du réseau, dont notamment les voitures de tramway, les autobus, les voies ferrées, les quais, les stations, les ateliers, les garages, les stationnements et les tunnels.

«Toute entente conclue en vertu du premier alinéa doit être approuvée par le ministre, lequel peut l'approuver avec ou sans modification.

«Le ministre peut déterminer la date limite pour la conclusion de toute entente. À défaut d'entente à cette date prévoyant le transfert des actifs, ceux-ci sont transférés selon les conditions et à la date ou aux dates déterminées par le ministre. Dans un tel cas, la ville doit, au préalable, préparer l'ensemble des documents requis aux fins du transfert. Ces documents doivent notamment comprendre la valeur des actifs de transport et les conditions relatives à leur transfert. Ils sont transmis au ministre pour approbation, lequel peut les approuver avec ou sans modification.

«L'officier de la publicité des droits de la circonscription foncière concernée est tenu d'inscrire toute déclaration signée par le directeur général et le secrétaire de la société décrivant le bien transféré en application du présent article et déclarant le droit de propriété de la société sur ce bien.

«Le ministre peut, par arrêté, soustraire à l'obligation de transfert certains actifs de transport visés au premier alinéa ou soumettre à cette obligation d'autres actifs de transport de la ville qui leur sont [attachés].

«Aux fins du premier alinéa, ne sont pas des actifs de transport les chemins publics et les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers au sens du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).»

Commentaires. L'article 12 du projet de loi, donc, prévoit que la ville de Québec doit, par une ou plusieurs ententes, convenir avec la Société de transport de Québec du transfert des actifs de transport résultant de la réalisation du réseau. Ces ententes devront être approuvées par le ministre des Transports avec ou sans modification.

Le ministre des Transports pourra aussi déterminer la date de conclusion de toute entente et, à défaut d'entente à cette date, déterminer les dates et les conditions des transferts. Dans un tel cas, la ville conserve la responsabilité de préparer l'ensemble des documents requis pour le transfert et d'y inclure les éléments mentionnés dans les dispositions proposées, et le ministre devra approuver ces documents avec ou sans modification.

Le quatrième alinéa de cet article prévoit que l'officier de la publicité des droits devra inscrire au registre foncier toute déclaration signée par le directeur général et le secrétaire de la société décrivant le bien transféré et déclarant le droit de propriété de la société sur ce bien.

Finalement, les premier, cinquième et sixième alinéas de cet article précisent que ce qu'est ou n'est pas un actif de transport et prévoient que le ministre des Transports pourra soustraire ou ajouter certains actifs de transport à l'obligation de transfert. Voilà.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Barrette : Oui, j'ai encore des questions de compréhension. Bon. On comprend, là, que là, ici, c'est la ville qui est maître d'oeuvre. La ville va faire les soumissions, les appels d'offres, et ainsi de suite, pour tout ce qui touche le projet de réseau structurant et que tout ça, à la fin, un coup que c'est acquis, s'en va sur la responsabilité du RTC.

M. Bonnardel : Exactement. C'est ce qui a été confirmé par la ville et le RTC.

M. Barrette : Très bien. Et là je comprends très bien, là, évidemment ce qui est énuméré au premier alinéa, on s'attend à ce minimum-là, et c'est la raison pour laquelle il a été écrit «notamment», parce qu'on ne peut pas rentrer, évidemment, à ce point-là dans le détail, ce serait plus une encyclopédie qu'on aurait à traiter qu'un article de loi.

Maintenant, je suis surpris de la... je comprends qu'il faille ça, mais j'aimerais bien ça avoir quelques exemples qui viennent nous éclairer, là, sur ce qui pourrait être soustrait ou ajouté. Alors, ça, là, peut-être que le ministre va me répondre que c'est une espèce d'article standard qu'on met dans tout ce genre de chose là, là, mais, à partir du moment où on a un projet qui est complexe, qui comprend, par définition, tout, là, j'ai de la misère à voir la portée de cet article-là. Il est là pour une raison, et la raison, c'est que, dans le passé, on a dû voir qu'il a fallu faire telle ou telle chose pour telle ou telle raison qu'on ne peut pas nécessairement percevoir dans le paragraphe, c'est-à-dire dans l'article. Alors, j'aimerais ça qu'on me donne quelques exemples, là, pour nous expliquer cette affaire-là.

C'est comme s'il y avait une anguille sous roche. Je ne pense pas qu'il y ait une anguille sous roche, là, ce n'est sûrement pas la bonne expression, mais il y a quelque chose là, là. Parce que, si le ministre peut soustraire à l'obligation ou ajouter à l'obligation, bien, ça veut quasiment dire qu'il y a des éléments dans le projet qui n'ont pas été traités dans l'appel d'offres, peut-être, et qui amènent des coûts additionnels, et que ça, ça devrait être... Vous comprenez, M. le ministre... Mme la Présidente? Là, actuellement, là, il y a un projet. Alors là, dans ce projet-là, on va aller en appel d'offres, là, on va commencer par exproprier du monde. En fait, on va commencer par définir le tracé, là, mais laissons la partie administrative des débuts, on est rendu au dossier de la réalisation, là, le dossier d'affaires est passé, on part en appel d'offres, on commence à exproprier, en fait, on commence maintenant à exproprier, on part en appel d'offres, on construit. Alors, à partir du moment, là, où on a la première pelletée de terre, et ça, c'est vraiment, vraiment la bonne image dans le cas présent, tout ce qui va être acquis après ou modifié après va être transféré, puis c'est normal, c'est comme ça qu'il faut que ce soit. Alors, la ville a tous les pleins pouvoirs pour réaliser ledit projet, 3,3 milliards de dollars, ça se réalise. Alors, du rail en passant par les vis et les boulons à la rame de tramway, tout va être transféré au RTC, puis c'est bien parfait comme ça, c'est normal.

Maintenant, tout ça a eu un coût, puis le ministre aura dû à s'assurer que tout ça est dans les budgets, dans les temps, et ainsi de suite. Alors, j'ai de la misère à imaginer qu'on puisse ajouter des choses à être transférées parce que, si on a à ajouter des choses à être transférées, c'est qu'on a acquis des choses qu'on va transférer. Alors, comment peut-on imaginer des choses qu'on va acquérir, par définition, à cause de cet article-là, en dehors du projet, qu'on va transférer? C'est ça que je ne comprends pas. On l'a fait, là, on a fait un projet complet, complet, complet. On part de zéro, il n'y en a pas, de tramway, actuellement, il n'y a rien, il n'y a pas de trou, il n'y a pas de rail. Là, on fait l'acquisition de tout ça, on l'installe, on le développe, c'est fini, on transfère, et là, il y a un article qui dit que «le ministre peut, par arrêté, soustraire». C'est déjà une interrogation en soi surprenante, mais qui est plus... qui est moins inquiétante pour moi parce qu'on soustrait quelque chose qui était dans le projet et qui a déjà été payé, par opposition à «on ajoute».

Bien là, si on ajoute, c'est comme si on allait chercher quelque chose en dehors du projet, et que, là, on vient ajouter dans le transfert. Et ça peut être une stratégie. J'ai vu ça, j'ai vu ça dans mon expérience ministérielle. On a, pour respecter le budget, proposé ou même exécuté une partie du projet à l'extérieur du projet en disant : C'est connexe, puis, à la fin, ça va devenir dans le projet. Et c'est une manoeuvre qui peut permettre d'augmenter le coût par une espèce de biais bureaucratique. Vous me suivez, hein? Le ministre me suit, là, là, il a compris ce que je voulais dire. Et là, oh! surprise, là, on a quelques centaines de millions de dollars qui vont être transférés parce qu'il faut le transférer, parce qu'on est passé par une petite affaire de côté pour, justement, avoir quelque chose de plus qu'on ne peut pas avoir dans le 3,3 milliards. Et qui se fait avoir? Le ministre, et conséquemment le contribuable.

Alors là, j'aimerais ça, comprendre, parce que je pense que, là, le ministre, j'ai vu dans son regard qu'il avait saisi là où je voulais aller.

• (12 h 40) •

M. Bonnardel : Je ne souhaite pas que le ministre se fasse avoir, comme vous l'avez mentionné. Ne vous inquiétez pas.

M. Barrette : Non, je suis convaincu que le ministre ne veut pas se faire avoir.

M. Bonnardel : On va suivre le dossier de très, très près. Non, non, mais je comprends votre questionnement. Maintenant, dans le respect du budget, dans l'achat des actifs que nous aurons à faire avec les sommes que Québec obtiendra, bien, c'est écrit noir sur blanc : «Ces documents doivent notamment comprendre la valeur des actifs de transport et les conditions relatives à leur transfert.» Cela me sera transmis par la suite pour approbation, puis on sera capable d'évaluer avec l'équipe.

Encore une fois, je vous le répète, dès le début, dans les comités aviseurs, techniques, peu importe, on sera présent. Donc, on est partie prenante de ces achats, des sommes qui y sont dédiées, et loin de moi d'imaginer, là, qu'il pourrait y avoir cette sorte de biais, là, ou de trouver une façon de dépenser. Le budget est de 1,8 milliard, on va respecter le 1,8 milliard. Puis je pense que la... la portion provinciale...

Alors, non, je ne suis pas inquiet par la lecture et la préparation de cet article en donnant, oui, peut-être un outil un ministre pour déterminer ou faire valoir une problématique x, mais je pense qu'il va de soi, dans le libellé, que c'est un libellé

qui n'est pas nouveau, là, dans différents articles de loi. Dans ces conditions, je ne vois pas pourquoi on utiliserait un arrêté, en réalité, là, mais bon, il faut quand même se préparer à... au cas où.

M. Barrette : Oui. Alors, Mme la Présidente, moi, je... Vous savez, on critique souvent les fonctionnaires, hein, dans le grand public. Moi, je trouve qu'on a des fonctionnaires très compétents, et on a des rédacteurs, des juristes qui sont très compétents. Et, quand ils écrivent un texte comme ça, c'est parce que c'est possible, et j'irais même jusqu'à dire parce qu'ils ont déjà vu quelque chose comme ça qui justifie ça.

Alors là, je vais essayer d'inventer un cas de figure, je vais inventer un cas de figure de transport en commun qui pourrait amener une application de cet article-là. Parce que ma question, là, dans mon cas de figure, c'est... Les gens qui ont écrit ça, là, ils ont écrit ça pour une raison, là. D'abord, c'est parce que c'est possible. Alors, moi, là, je vais donner l'exemple suivant : là, on fait un projet, et c'est écrit clairement dans le projet de tramway, là, il y a un point de départ, il y a un point d'arrivée et, aux extrémités, il y a des garages, il y a des ateliers. Bon. Admettons, là, qu'il est constaté, dans le projet, par la ville — je ne prête des intentions à personne — il est constaté, là, par les gens qui font le projet, là, que, dans le 3,3 milliards, là, on est capable de construire x garages, x ateliers, mais, en réalité, là, il nous faudrait un espace technique pour faire telle, telle réparation, stockage, peu importe, un immeuble additionnel qui a une fonction, qu'on ne peut pas faire rentrer dans le budget. Et là on arrive puis on dit : O.K., ça, ça va être dans le projet, mais on va le faire à côté puis on va l'appeler autre chose, O.K.? Puis là il y a un budget pour ça. Et là on arrive à la fin, parce que, là, ça fait partie du projet, cet atelier, garage, stockage là qui n'était pas dans le projet de base, bien là, il est fonctionnellement dedans. On en a de besoin puis on ne peut pas le séparer, on ne peut pas l'amputer. Mais il a été construit avec un budget x qui, peut-être, va demander un ajustement budgétaire, mais qu'on ne souhaite pas, et là on le transfère.

C'est-u pour ce genre de chose là que les juristes ont écrit ça? Si c'est non, je sens qu'il y a... Je vois des têtes aller de la droite vers la gauche et, après, de la gauche vers la droite. Si c'est non, la réponse, est-ce qu'il y a quelqu'un qui peut me donner un exemple qui va faire qu'il n'y aura pas de passe-passe? Puis je ne dis pas que le ministre veut faire une passe-passe, ce n'est pas ça que je dis du tout. Mais, si on écrit un paragraphe... pas un paragraphe mais un alinéa qui dit qu'on peut ajouter des actifs, bien, si c'est à l'intérieur du budget, je ne le comprends pas. Alors, j'aimerais ça, avoir un exemple, pour comprendre. Et, un coup qu'on aura compris, bien, ça va être parfait, on aura compris.

M. Unterberg (Jérôme) : Jérôme Unterberg, sous-ministre adjoint au ministère des Transports.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Allez-y.

M. Unterberg (Jérôme) : Donc, à la question est-ce que c'était pour construire quelque chose en dehors du projet...

M. Barrette : Je n'ai pas dit ça.

M. Unterberg (Jérôme) : Ah...

M. Barrette : J'ai pris un exemple, je n'ai pas dit que ce serait à cause... pour ça. Ce n'est pas ça que j'ai dit.

M. Unterberg (Jérôme) : Non, c'est ça.

M. Barrette : Je cherche un exemple qui va me montrer que ça, c'est véniel. Ça n'a pas de conséquences ni budgétaires ni organisationnelles, et ainsi de suite.

M. Unterberg (Jérôme) : Donc, ce qui est recherché ici par cet article, c'est de s'assurer que l'ensemble des actifs qui sont liés à la construction, à la réalisation du réseau soient transférés, ni plus ni moins. C'est un projet de 3,3 milliards et, dans ce 3,3 milliards là, il y a une bonne partie qui va être, évidemment, consacrée à ouvrir les rues et les remettre en état. Puis, comme on le dit au dernier alinéa, les rues, en soi, ne sont pas transférées au RTC.

Quelle va être exactement la somme de ces actifs-là? Ça ne sera pas des actifs pour une valeur nécessairement de 3,3 milliards. On laissera ça aux comptables, qui l'apprécieront à ce moment-là. Mais on veut s'assurer, à travers ça, que le RTC puisse avoir l'ensemble des actifs transférés. Il n'y avait pas du tout à l'esprit que c'est quelque chose qui est en dehors du projet qui soit transféré. Ce n'est pas ça qui est recherché du tout, mais pas moins que qu'est-ce qui est nécessaire pour le RTC.

C'est uniquement par prudence. S'il y avait un débat entre le RTC et la ville de Québec — qui sont quand même deux personnes morales différentes, qui collaborent bien, on a pu le voir ici, là, dans les interventions — de s'assurer, donc, que ça ne fasse pas un débat qui pourrait s'éterniser et peut-être mettre en cause aussi des difficultés d'exploitation.

Donc, le ministre, le cas échéant, pourrait arbitrer la chose, si c'était nécessaire, pour s'assurer que ce n'est pas moins ni plus. Les rues ne sont pas transférées, mais on a donné des exemples, au départ, qui vont d'entendement. Mais il faut voir qu'on ne connaît pas exactement ça va être quoi, au plan de l'innovation technologique, ce projet-là, et donc il pourrait y avoir matière à débat, en bout de ligne, sur quelque chose qui est nécessairement inclus dans le budget de 3,3 milliards. Et c'est dans ce sens-là que la proposition est présentée.

M. Barrette : Mme la présidente, quand le sous-ministre me dit : Ni plus ni moins, c'est parce que l'article dit précisément «peut-être plus ou peut-être moins». C'est parce que c'est ça qu'il dit, l'article, là. Ça ne peut pas être... Si on me

répond : Ni plus ni moins, je réplique : Oui, mais c'est parce que ça peut être plus ou ça peut être moins, et compte tenu... Puis le sous-ministre vient de nous dire, Mme la Présidente, qu'on s'attend à ce que tout ce qui est dans le projet soit transféré. Bien oui, j'ai dit ça moi-même. Ça fait que je suis d'accord avec ça, là, puis là, je ne pose pas la question sur la base budgétaire. J'essaie d'avoir un exemple qui explique pourquoi ça, c'est là, surtout dans l'optique d'avoir un ajout.

Je n'ai pas de bons exemples à donner, ce n'est pas mon domaine de compétence. Le ministre pourrait arriver puis dire : O.K., on ne transfère pas les tramways. On transfère tout, on transfère les rails, le mobilier, les tunnels, les routes, les bouches d'entrée, tout ce que vous voulez, là, mais pas le tramway, là, le véhicule, la rame, là. Le véhicule, le wagon, il reste à la ville, mettons. Tu sais, tant qu'à faire, au gouvernement. Ça n'arrivera pas, là, mais on parle pour parler, là.

Alors, une soustraction, là, je le vois. Je le vois, pour des raisons qui sont propres à quelqu'un, puis je le vois. L'ajout, je ne le vois pas, parce qu'à partir du moment où on fait un projet, là, le projet, lorsque les travaux sont terminés puis on arrive à la mise en opération, tout est là. Alors, qu'est-ce qu'il reste à rajouter? J'essaie de comprendre un cas de figure de qu'est-ce qu'il reste à rajouter. Parce que si on rajoute quelque chose, on rajoute quelque chose. La chose a un coût.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Bonnardel : M. le député, j'essaie de penser moi aussi, là. Ça fait un petit bout de temps que je suis ici, là, puis dans les grands projets, les ajouts que vous imaginez, cas de figure, je n'en ai pas non plus. J'essaie de penser de quelle façon l'ancien gouvernement ou d'autres gouvernements, auraient pu utiliser cette possibilité, au ministre, de dire : Bien, on a rajouté ça, puis ce n'était pas dans le contexte global du projet. Je n'ai pas d'idée moi non plus, là. Je n'ai pas d'idée sur le pourquoi cela pourrait arriver, peut-être, peut-être, peut-être. Mais les exemples d'ajouts dans le passé, je n'en ai pas.

M. Barrette : Je suis content, Mme la Présidente, qu'on soit sur... plus que sur la même page, là. On a la même vision des choses. Est-ce qu'il y a quelqu'un, dans l'équipe de juristes, qui pourrait, parce que peut-être qu'eux autres ont eu connaissance de précédents, là, qui justifient cet article-là. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui pourrait nous éclairer? Moi, je trouve ça intéressant comme question et comme concept.

Et, Mme la Présidente, encore une fois, c'est encore de la protection du ministre, parce que si je protège le ministre, je protège le contribuable. Alors, moi, j'y vois un potentiel, puisqu'on est dans le transport, de voie de contournement — elle est bonne, hein? — mais c'est dans cet angle-là que je pose la question, qui m'apparaît légitime. Si M. le ministre ne voit pas, puis qu'il est d'accord avec moi que c'est un projet qui est complet en soi qu'on transfère, bien l'interrogation est légitime et exige une explication. L'explication idéale, c'est un cas de figure qu'on aurait vu dans le passé, là.

• (12 h 50) •

M. Bonnardel : Notre sous-ministre l'a mentionné, M. le député, c'est un article de prudence. Maintenant, je vais laisser le sous-ministre vous énumérer ou vous expliquer de façon plus approfondie le questionnement que vous avez.

M. Unterberg (Jérôme) : C'est sûr que si... Je vais prendre un exemple. Bien, je vais prendre un exemple facile que vous énonciez, là, les autobus, les voitures. Si les voitures n'étaient pas dans la liste qui était soumise comme transfert d'actifs, je pense qu'il n'y aurait pas de débat à savoir qu'on devrait pouvoir l'ajouter. Alors, dans des exemples faciles, il n'y aura pas de débat. Mais il peut y avoir des zones où il peut y avoir matière à débat de manière honnête parce qu'il va y avoir de la construction en grande partie sur des immobilisations qui appartiennent à la ville. Donc, ce n'est vraiment qu'une souplesse par prudence recherchée. Mais, s'il y a une inquiétude, c'est le législateur qui en dispose.

M. Barrette : Je ne prête aucune intention. Je dis juste qu'il y a des possibilités et il faut les comprendre. J'ai eu un instant de discussion avec mes collègues, je vais vous donner un cas de figure.

Imaginons, là, imaginons parce que je ne dis pas que ces comme ça, là, imaginons que la station d'interconnexion avec un autre réseau est nécessaire, mais n'est pas dans le projet, puis, à la fin, va se transférer, cette station-là, là. N'y aurait-il pas là potentiellement la construction d'une station multimodale d'interconnexion qui ne serait pas dans le projet tel quel, mais dont la finalité, qui est celle de tout connecter, serait en dehors du budget en question? Je donne une hypothèse, là. Je veux juste...

M. Unterberg (Jérôme) : Vous voulez dire quelque chose qui serait construit qui ne serait pas dans le projet au départ?

M. Barrette : Là, on a un projet de réseau structurant, il y a un tracé, il y a ce que ça dit que ça va faire, et il est possible, dans l'exemple que je donne, qu'il y ait une espèce de pseudopode, là, qu'il y ait une extension nécessaire pour faire une connexion avec autre chose. Là, on va le construire séparément avec un autre budget, puis là on va ajouter ça à la fin, dans le transfert, avec toutes les conséquences que ça a, alors que normalement, dans l'exemple que je donne, ça devrait être inclus dans le projet.

M. Unterberg (Jérôme) : Je comprends ce que vous dites. Donc, si ce n'est pas dans le projet, ce n'est pas un ajout qui est recherché par cette disposition-ci.

M. Barrette : Oui, mais cette disposition-là le permettrait. Parce que ce projet-là, là, quand la ville va le faire, avec le talent qu'on lui connaît, bien, ils ont quand même une contrainte. Sa contrainte, à la ville, c'est le budget. Et, si, dans l'esprit

des concepteurs ou des visionnaires, il y a un ou deux éléments de plus que ce qui est actuellement public, la tentation de... c'est-à-dire la pulsion de vouloir le faire va être grande, et ça, c'est normal. Et là, à un moment donné, quand on suit l'évolution du projet, bien, c'est ça, la problématique du suivi, c'est : Bien, c'est ça, le budget, c'est ça, le projet, puis il n'y a pas d'extrapolation, là. Il n'y a pas de pulsion... Maintenant, il y a des gens qui vont probablement essayer de faire une petite affaire de plus, et ainsi de suite. Mais c'est dans ce contexte-là que je vois éventuellement un transfert qui vient officialiser quelque chose qui aura été occulté ou géré différemment.

M. Unterberg (Jérôme) : Bien, je ne le vois pas possible, moi, au sens de l'alinéa un, parce que, là, on dit bien que «la ville de Québec et la Société de transport de Québec doivent convenir, par entente, du transfert des actifs de transport de la ville résultant de la réalisation du réseau». Puis, le réseau, on le sait, c'est quoi, c'est le projet de 3,3 milliards, pas de 3,4 milliards.

M. Barrette : Bien, alors, très bien, je prendre votre... Mme la ministre, je vais prendre... Mme la Présidente, pardon, je vais prendre exactement l'argument du sous-ministre, tel quel. Bien, on voit bien que ce qui est écrit, c'est la réalisation du projet, donc il ne devrait pas y avoir d'ajout, donc il ne devrait pas y avoir l'article. C'est comme ça.

M. Unterberg (Jérôme) : Mais tous les actifs qui auront été construits, ne serait-ce que, par exemple, le trottoir. Le trottoir va être dans le budget de 3,3 milliards, il ne sera pas transféré pour autant par la suite, comme actif construit au RTC. La chaussée elle-même non plus. La voie ferrée... Donc, c'est une partie du 3,3 milliards qui tangiblement sera transférée, pas tout le 3,3. Ce qu'on dit, c'est : Pas au-delà du 3,3.

M. Barrette : Très bien. Je prends l'argument encore une fois au pied de la lettre. Au pied de la lettre, ça, c'est correct pour la soustraction. Vous venez de parler de soustraction.

M. Unterberg (Jérôme) : Oui.

M. Barrette : Mais, moi, ce qui m'inquiète, c'est l'addition.

M. Unterberg (Jérôme) : Bien, alors, je continue dans ce sens-là. Donc, je reviens ici. Si, par exemple, dans l'alinéa, toujours, je le prends... exemple par absurdité, là, ça peut nous aider, là, par autobus, par exemple, les voitures, si elles n'étaient pas dans la liste, pour x raisons, s'il y avait un débat, là, je ne sais pas ce serait quoi, bien, le ministre pourrait vouloir faire l'ajout, parce qu'il n'y a pas de débat, que les voitures devraient être dans la liste de... transférer des actifs, même si toujours dans le 3,3 milliards.

M. Barrette : Oui. Alors, c'est un exemple qui est intéressant, qui, lui, est très surprenant, quand même, parce que... On s'entend, là, que c'est correct, là, c'est comme ça. Ça, c'est plus : On a oublié de mettre une affaire puis... Mais, moi, mon optique à moi, c'est... On a un projet qui est complet, qui est clairement défini dans ses...

M. Unterberg (Jérôme) : Mais ça ne peut être que quelque chose, comme actif, qui est dans le projet du réseau, donc dans le 3,3, qui est transmis. Donc, quelle est la partie du 3,3, comme actif, qui aura été réalisée, qui doit être transférée? Ça ne peut être que dans le 3,3. Là, j'ai pris un exemple des voitures, mais, comme je vous dis, si on savait exactement aujourd'hui ce que serait le projet dans les actifs qui seront le fruit de leur réalisation...

M. Barrette : O.K., alors, j'accepte ça, là, ça tient la route, ce commentaire-là. Mais où est-ce que c'est écrit que ce qui est ajouté ne doit provenir de ce qui a été inclus dans le 3,3? Ce n'est pas écrit nulle part, ça.

M. Unterberg (Jérôme) : Bien, pour moi, à l'alinéa : «La ville de Québec et la Société de transport de Québec doivent convenir, par entente, du transfert — donc — des actifs de transport de la ville résultant de la réalisation du réseau...» Puis, pour moi, la réalisation du réseau, on l'a vu à l'alinéa un, c'est le projet qui est prévu par la suite, par dossier d'affaires : «La présente loi a pour objet de permettre la réalisation du projet de transport collectif annoncé publiquement par la ville de Québec comme le "réseau structurant[...]», lequel inclut un tramway.»

M. Barrette : Je comprends la réponse du sous-ministre, là, et là, évidemment, là, on est dans une situation de débat, là, parce que... Je comprends, je ne conteste pas son hypothèse. Ma collègue aurait une question à poser, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Soulanges... de Vaudreuil, pardon.

Mme Nichols : Vaudreuil. Je sais qu'on a plein de choses en commun avec Vaudreuil-Soulanges, mais c'est Vaudreuil, le plus beau comté au Québec. On parlait... Ça n'a pas trop réagi, ce n'est pas pire.

Dans le fond, on dit que... On parle d'une entente, là, on parle qu'il va y avoir une... que ça va être par entente que va se faire le transfert parce que... dans le transfert des actifs de transport, puis j'imagine que les autres articles seront le financement. Peut-être que ma question, elle va suivre dans les autres articles, mais, en fait, est-ce qu'on doit comprendre, quand on fait l'énumération des voitures de tramway et des autobus, des voies ferrées, et tout ça, dans le fond, que c'est le ministère qui va déboursé tous ces frais-là, puis qu'à la fin il y aura un transfert d'actifs? Dans le fond, c'est le... Dans le fond, qui va faire l'acquisition des voitures de tramway, des autobus, des voies ferrées, de tout ça ?

M. Bonnardel : C'est la ville de Québec, Mme la députée.

Mme Nichols : C'est la ville de Québec? Donc, le transfert d'actifs va se faire...

M. Bonnardel : De la ville de Québec au Réseau de transport de la Capitale.

Mme Nichols : O.K. Mais oui, ça éclaircit beaucoup. Donc, c'est pour ça que l'entente va faire... bien, c'est pour ça, j'essaie un peu de démêler...

M. Bonnardel : Bien, moi aussi, j'essaie de trouver des exemples. Exemple, ce que je prenais comme question... Si la ville de Québec, au nom du RTC, a acheté x bus, x trams, peu importe, et qu'à la fin ils s'étaient trompés, moi, je ne sais pas, de deux, bien, c'est le RTC, par la suite, qui va devoir... bien, compenser le fait qu'on a peut-être oublié un bus pour une fréquence x. Donc...

Mme Nichols : Mais le transfert d'actifs va quand même se faire de la ville de Québec au RTC, même s'il y a deux... On donne l'exemple, là, de deux...

M. Bonnardel : Tout à fait. Tout à fait. Alors, là, dans le budget, ce sera le budget du RTC versus les fonds disponibles avec le ministère des Transports pour subvenir à un bus de plus, qui... ça fait que là on sort complètement du cadre global, du cadre de financement qui était celle que le fédéral et le provincial ont donnée à la ville de Québec.

Mme Nichols : Puis vous, est-ce que c'est là où on dit que le ministre peut approuver avec ou sans modification... Donc, est-ce que c'est là où vous pouvez intervenir? S'il y a un litige entre la ville de Québec puis la société, est-ce qu'on comprend que, si l'entente... dans le fond, il y a une entente ou, enfin, il y a des modalités de l'entente, là, qui... entre les deux parties, mais que, s'ils n'en viennent pas à une entente définitive, vous, vous pourriez intervenir? Ça vous donne la latitude d'intervenir et d'apporter des modifications pour le transfert?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il reste une minute au débat.

M. Bonnardel : Exactement, s'il y avait défaut d'entente. Puis, comme je le mentionne depuis le début, on est partie prenante de toutes les étapes, sur les différents comités parce qu'il est important de le faire. Vous comprendrez très bien, là, on parle souvent de l'argent des contribuables. Donc, dans tout ce processus, on va savoir où on s'en va, où on en est rendus, les échéanciers, les achats et, nécessairement, le respect des coûts, dans cette enveloppe. Alors...

Mme Nichols : Vous pourrez peut-être revenir avec un...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, merci beaucoup, Mme la députée.

Donc, compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures. Bon appétit à tout le monde.

(Suspension de la séance à 12 h 59)

(Reprise à 15 heures)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! S'il vous plaît! Nous allons commencer les travaux, puisqu'il est 15 heures. La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

Nous étudions le projet de loi n° 26, Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec. Nous en étions à l'article 12. Est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Barrette : De notre côté, Mme la Présidente, on n'en a plus. Je ne sais pas avec les collègues des autres oppositions.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, pas de commentaire. Est-ce que vous avez... Est-ce que l'article 12 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. M. le ministre, je vous demanderais de prendre une petite gorgée d'eau et de lire l'article 12, s'il vous plaît... l'article 13, pardon.

Des voix : ...

M. Bonnardel : On me fait rire, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, il faut rire aussi.

M. Bonnardel : Bon, O.K. Article 13, Mme la Présidente : «Malgré le pouvoir d'emprunt de la ville de Québec prévue à l'article 543 de la Loi sur les cités et villes, tout emprunt à long terme nécessaire au financement des actifs de transport résultant de la réalisation du réseau doit être contracté par la Société de transport de Québec lorsque son paiement en capital et intérêts fait l'objet d'une subvention, visée à l'article 1 de la Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts (chapitre S-37.01), octroyée par le gouvernement du Québec ou l'un de ses ministres.

«La société peut compenser la ville pour les sommes que cette dernière a engagées pour la réalisation du réseau, jusqu'à concurrence du montant en capital de cette subvention. En cas de désaccord entre la ville et la société sur le montant de cette compensation, le ministre peut, s'il estime qu'une telle compensation est justifiée, déterminer ce montant et fixer la date de son versement.

«La ville, aux fins du financement de la réalisation du réseau, ne peut être désignée comme organisme public en vertu de l'article 4 de la Loi sur Financement-Québec (chapitre F-2.01).»

Commentaires. L'article 13 du projet de loi vise à préciser que tout emprunt à long terme nécessaire au financement des actifs du transport du réseau structurant devrait être contracté par la Société de transport de Québec lorsque le paiement en capital et intérêts fait l'objet d'une subvention octroyée par le gouvernement ou un ministre et visée à la Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts.

La société pourra compenser la ville jusqu'à concurrence du montant en capital de cette subvention. À défaut pour les parties de s'entendre sur un montant, le ministre pourra le déterminer s'il estime qu'il est justifié de donner une telle compensation.

Finalement, le projet de loi précise que la ville ne peut être désignée comme organisme public, en vertu de l'article 4 de la Loi sur Financement-Québec, pour les fins du financement de la réalisation du réseau structurant.

Et j'ai un amendement, Mme la Présidente, que je devrais lire immédiatement, si vous le souhaitez. C'est la portion anglophone.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Alors, on commence par lire l'amendement. Allez-y.

M. Bonnardel : Alors, le texte anglais de l'article 13 du projet de loi est modifié, dans le premier alinéa :

1° par le remplacement de «payment of the principal of and interest on the loan is subsidized under» par «a subsidy, referred to in»;

2° par le remplacement de «and the subsidy is granted by the Gouvernement du Québec or one of its ministers» par «, is granted by the Gouvernement du Québec or one of its ministers for payment of the principal of and interest on the loan».

Et justification, donc : corriger une erreur de traduction, le mot «visée». La traduction actuelle du mot «visée» est incorrecte, car «under section 1» veut dire «en vertu» ou «en application de» cet article, tandis que cet article ne fait que préciser une règle relative à ce type de subvention. La bonne traduction de «visée», dans ce contexte, est «referred to in». Cette modification exige une reformulation.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'on fait... On peut faire des photocopies de l'amendement, s'il vous plaît? Voulez-vous qu'on suspende quelques instants?

M. Barrette : Un petit instant, Mme la Présidente, parce que je me rends compte que ma collègue n'a pas eu la chance de le lire. C'est de ma faute. Ça va prendre juste quelques instants.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Allez-y.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Là, on n'est pas suspendus. On peut suspendre quelques secondes.

(Suspension de la séance à 15 h 4)

(Reprise à 15 h 5)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre les travaux. Est-ce qu'il y a des discussions sur l'amendement présenté par le ministre?

M. Barrette : De notre côté, nous n'en avons...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous n'en avez pas?

M. Barrette : De commentaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est ça, O.K. Parfait. Donc, pas de commentaire. Bien, je n'ai pas entendu le «pas».

M. Barrette : Bien, j'ai dit : Nous n'en avons pas.

M. Bonnardel : Ah non, il manquait le «pas».

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord...

M. Barrette : J'ai toujours dit que vous m'écoutez, vous le voyez, là.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Il n'y a pas de commentaire. Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Donc, est-ce qu'il y a des commentaires maintenant sur l'article 13?

M. Barrette : Nous n'avons pas de commentaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, pas de commentaire. Du côté de M. le député des Îles-de-la-Madeleine, pas de commentaires non plus? Alors, est-ce que l'article 13 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Tel qu'amendé.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Tel qu'amendé. Alors, M. le ministre, je vous prie de faire la lecture de l'article 14.

M. Bonnardel : Donc, l'article 14, Mme la Présidente : «La Société de transport de Québec succède aux droits et obligations de la ville de Québec à l'égard des actifs transférés. Les procédures relatives à ces actifs auxquelles la ville est partie, le cas échéant, sont continuées, sans reprise d'instance par la société.

«Malgré le premier alinéa, la société ne succède pas aux obligations de la ville à l'égard des emprunts que cette dernière a contractés pour le financement des actifs transférés.»

Commentaires. L'article 14 du projet de loi prévoit donc que la Société de transport de Québec succède aux droits et obligations de la ville de Québec à l'égard des actifs transférés, sans pour autant transférer les obligations de la ville à l'égard des emprunts que cette dernière a contractés pour le financement des actifs transférés. Néanmoins, tel que nous l'avons vu à l'article précédent, la ville pourra être compensée pour le capital qu'elle a investi dans le réseau structurant.

Les procédures relatives aux actifs transférés sont continuées sans reprise d'instance par la société lorsque la ville est partie à celles-ci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires? Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Oui, merci. Juste une petite question. Quand on parle, là, des actifs, «à l'égard des actifs transférés», est-ce qu'on fait référence à l'énumération à l'article 12 des actifs transférés?

M. Bonnardel : Oui, les articles selon l'entente, oui.

Mme Nichols : Ça fait qu'avec le «notamment» qui n'inclut pas tout, mais qui pourrait prévoir d'autres actifs à transférer, mais qui seront compris dans l'entente prévue de l'article 12.

M. Bonnardel : Exact.

Mme Nichols : C'est exactement ça?

M. Bonnardel : Exact.

Mme Nichols : Très bien.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député.

M. Barrette : Mais je reviens un peu sur la discussion qu'on a eue à 12. Ça, ça veut dire que, si le ministre exerçait son droit prévu à l'article 12 d'en rajouter, ça les inclut-u ou ça ne les inclut pas? Ils sont où, à ce moment-là, les rajoutés?

M. Bonnardel : Ça, c'est, encore une fois, selon l'entente signée, avec les actifs énumérés dans l'entente que le ministère recevra en temps et lieu.

Une voix : ...

M. Barrette : Pardon? Non, mais ça m'intéresse.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 14?

M. Barrette : Je pense que non, Mme la Présidente, à moins que ma collègue en ait ou les gens des oppositions.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député des Îles-de-la-Madeleine, non?

Mme Nichols : Peut-être juste une dernière chose. Je comprends que le passif sur l'actif va suivre. Est-ce que, de la façon que c'est libellé, c'est ce que ça voulait dire?

M. Bonnardel : C'est la société de transport qui contracte l'actif à l'article... le passif, pardon. Donc, le sous-ministre, si vous le permettez, va juste vous le...

Mme Nichols : Oui, juste pour essayer de comprendre, là, dans le transfert actif, le passif est déjà dans la société de transport. Mais je vais laisser peut-être monsieur...

M. Unterberg (Jérôme) : Jérôme Unterberg, sous-ministre adjoint au ministère des Transports. On voulait attirer votre attention sur le deuxième alinéa de l'article 14. Là, il y aurait un passif que la ville aurait encouru puis qui n'est pas transféré. Puis ça, c'est l'investissement que la ville aurait à fournir dans le projet. On sait que c'est 3,3 milliards, puis la ville investit aussi une somme, 300 millions. Elle va emprunter de l'argent pour ce 300 millions-là. Ce passif-là, c'est la ville, c'est sa contribution au projet. Bien, ça, il ne transfère pas au RTC. Ça, ça reste à la ville.

Mme Nichols : O.K., un libellé pour dire que la ville va continuer d'assumer...

M. Unterberg (Jérôme) : Exactement.

Mme Nichols : ...ses emprunts, sa partie ou son emprunt...

M. Unterberg (Jérôme) : C'est ça. C'est pour ça que ça dit...

Mme Nichols : ...ou son passif relativement à la...

M. Unterberg (Jérôme) : C'est ça, c'est exactement ce que ça dit. Malgré le premier alinéa, malgré tout ce qu'on vient de dire, je suis au deuxième alinéa de 14, «la société ne succède pas aux obligations de la ville à l'égard des emprunts que cette dernière a contractés pour le financement des actifs transférés». Donc, tous les emprunts, de toute façon, sont effectués par le RTC, sauf la partie du 300 millions que j'ai énoncée un peu plus tôt. Ça, ça va rester à la ville.

• (15 h 10) •

Mme Nichols : Très bien. Moi, les précisions me conviennent.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'autres commentaires? Non. Alors, est-ce que l'article 14 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, je vous prie de lire l'article 15, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui, on est dans le chapitre V, Servitude, Mme la Présidente. Donc :

«15. Toute route dont la gestion incombe au ministre ou à une municipalité, traversée ou longée par les voies ferrées du tramway du réseau, de même que tout immeuble sous l'autorité du ministre ou d'une municipalité et que celui-ci ou celle-ci, selon le cas, estime requis pour ses fins, sont assujettis, sans indemnité, à une servitude qui s'exerce sur l'assiette nécessaire à la réalisation, à l'exploitation, à la modification ou au prolongement du réseau, et ce, à compter de la conclusion d'une entente qui en détermine les modalités et conditions.

«Au stade de la réalisation du réseau, l'entente est conclue entre la ville de Québec, la Société de transport de Québec et, selon le cas, le ministre ou la municipalité. Au stade de son exploitation, elle est conclue entre la société et, selon le cas, le ministre ou la municipalité.

«La ville et la société peuvent, dès la conclusion de l'entente, publier la servitude sur le registre foncier. La ville, au stade de la réalisation du réseau, ou la société, au stade de son exploitation, y est tenue dans les cas suivants :

«1° la gestion de la route est dévolue au ministre ou à une municipalité en vertu de la Loi sur la voirie (chapitre V-9);
«2° la route est définitivement fermée;
«3° le fonds servant fait l'objet d'une disposition sans avoir été inclus dans l'emprise d'une route.
«Le ministre ou la municipalité, selon le cas, avise sans délai la société et, au stade de la réalisation du réseau, la ville d'une dévolution, d'une fermeture ou d'une disposition visée au troisième alinéa.
«L'inscription de la servitude s'obtient par la présentation d'un avis qui désigne l'assiette de la servitude, mentionne les modalités et conditions de la servitude et fait référence au présent article.
«Dans tous les cas, cette servitude s'éteint avec le démantèlement du réseau.»

Commentaires. L'article 15 du projet de loi propose donc de constituer une servitude en faveur du réseau lorsque les voies ferrées du tramway traversent ou longent un immeuble sous l'autorité du ministre ou d'une municipalité, et ce, sur l'assiette nécessaire à la réalisation, à l'exploitation, à la modification ou au prolongement du réseau. La constitution de droits réels pour le réseau, autre qu'un droit de propriété, est nécessaire pour assurer la pérennité de l'occupation de celui-ci sur des parties du réseau routier de l'État ou celui des municipalités ou sur d'autres immeubles requis pour les fins de ceux-ci. La conclusion d'une entente et le mode de publication de la servitude sur le registre foncier permettront à la ville ou à la société, selon le cas, d'acquiescer une maîtrise foncière aux endroits visés et une permanence de droits opposables aux tiers.

Les dispositions proposées s'inspirent de celles prévues à l'article 34 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain ainsi que de celles de l'article 13.1 de la Loi sur la voirie concernant les lignes de transport d'énergie électrique, dispositions introduites par le chapitre 48 des lois de 2005 au bénéfice des infrastructures d'Hydro-Québec ou de l'une de ses filiales.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires?

M. Barrette : C'est un article qui a une certaine complexité, là, parce que ce n'est pas si simple que ça, là. Mais je vais juste commencer par des choses simples, là.

Quand vous écrivez «traversée ou longée par les voies ferrées du tramway», puis, dans l'explication, «des voies ferrées [...] traversent ou longent un immeuble sous l'autorité du ministre», donc, j'imagine que, là, on parle du sous-sol? Parce que c'est rare que les voies ferrées vont traverser un immeuble au sens commun du terme. Bien, c'est ça qui est écrit dans les commentaires, en bas : «L'article 15 du projet de loi propose de constituer une servitude en faveur du Réseau lorsque les voies ferrées du tramway traversent ou longent un immeuble sous l'autorité du ministre ou d'une municipalité...»

Une voix : ...

M. Barrette : Non, non, non, «traversent», «traversent ou longent». C'est «traversent ou longent un immeuble». Ça fait que, le tramway peut traverser un immeuble. Je comprends qu'on est dans Harry Potter, là, mais...

Une voix : ...

M. Barrette : Ah! Vous êtes faits forts, à Québec. Non, mais je pense que ça existe parce que, ça, si ça a été fait, je comprends que ça a été fait en fonction... en miroir du REM. Il y a eu un moment dans le REM où le REM traversait un immeuble potentiel, mais ça a été finalement modifié. Mais il y a eu un moment où, dans des plans préliminaires, il y avait un immeuble... C'est comme Le Phare. Le Phare, ça va être souterrain, là. Mais, moi, dans mon comté, à un moment donné, il a failli avoir une station dans un immeuble. Bon, ça ne finira pas de même, à ma connaissance, là, mais c'est-u vraiment ça qu'on veut dire ou on fait référence simplement au fait que l'immeuble comprend le sous-sol? Bien, ça vous étonne, hein? C'est parce que ça m'a étonné, moi aussi, là.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : J'ai besoin d'un consentement pour vous permettre de parler. Est-ce que j'ai un consentement?

M. Barrette : Ah! oui, oui, oui. Absolument, oui. Nous sommes subjugués.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. Alors, déclinez votre nom et votre titre, s'il vous plaît.

Mme Massé (Julie) : Oui, bonjour. Julie Massé, de la Direction des affaires juridiques, Transports. Je suis avocate. Effectivement, dans un premier temps, c'est inspiré fortement du REM. Pour la question du terrain... d'un immeuble, en fait, un immeuble, ça peut être autant un édifice, parce que c'est un bien immobilier, ou un terrain. Donc, ça pourrait être, par exemple, si le tramway passe... quand il passe sur le chemin public, bon, il va y avoir une propriété superficielle de donnée. S'il passe derrière des immeubles, des... Je sais qu'à certains endroits il pourrait en arrière de zones résidentielles. Si jamais le ministère avait des immeubles excédentaires, donc des terrains qui ne sont pas bâtis, à ce moment-là, ça s'appliquerait également.

M. Barrette : O.K. Donc, ce n'est pas fait dans l'esprit de traverser un immeuble...

Mme Massé (Julie) : Un bâtiment.

M. Barrette : Au sens physique du terme, là, immeuble au sens légal du terme.

Mme Massé (Julie) : C'est ça. Il y a un... Exactement.

M. Barrette : O.K. Très bien. Une autre question, là. Toujours dans le même esprit, la servitude, c'est dans le sens classique du mot, là. Ça veut dire...

Une voix : ...

M. Barrette : Bien, c'est probablement la même, là. Peut-être, vu que c'est peut-être la même, pour sauver du temps, je vais passer la parole à ma collègue.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Merci, Mme la Présidente. Oui. J'avais une question justement sur le terme de servitude. On parle d'une servitude. On le sait qu'une servitude, ça, c'est l'obligation pour un propriétaire d'un terrain de tolérer ou de s'abstenir de faire quelque chose sur la partie qui va être... qui va avoir le terme... qui va être la partie définie, là, qui va avoir un... le titre, là... où va passer la servitude, là, finalement, là, et ce, à l'avantage évidemment d'un autre terrain.

Je me demandais, la servitude qui va être publiée sur le registre foncier ou la servitude à laquelle vous faites référence, c'est une servitude de passage ou ça va être une servitude plus large?

Mme Massé (Julie) : En fait, cette servitude-là, c'est une propriété superficière, donc c'est le droit d'installer les rails, d'exploiter le tramway sur ces rails-là. Donc, c'est autant un droit d'usage qu'un droit d'être installé concrètement dans le chemin public ou dans... Tu sais, les rails sont... Dans le fond, c'est comme s'ils deviennent propriétaires de la superficie où les rails sont installés pour pouvoir les utiliser puis les installer, les réparer. Et ça, ça demeure dans le temps. Tant que le réseau est exploité, cette servitude-là, cette tolérance, si on peut dire, va s'appliquer, là. C'est permanent.

Mme Nichols : Dans le fond, ce n'est pas comme une servitude de passage où on doit laisser un... Ça va être une servitude, là, permanente. Est-ce que ça fait référence, entre autres, aux articles du Code civil du Québec quand on parle de servitude? Les articles, je pense, c'est 1177 et suivants, là, du Code civil du Québec. Donc, c'est la définition de «servitude» qu'on retrouve dans le Code civil du Québec.

Mme Massé (Julie) : Oui.

Des voix : ...

Mme Nichols : Parce que... C'est moi. J'attendais un peu, mais c'est parce qu'il y a une différence dans les... Mais je vais vous laisser la parole.

Mme Massé (Julie) : C'est ça. Il y a la servitude conventionnelle dans le Code civil, puis il y a la servitude légale, qui est faite par l'effet de la loi, et est plus permanente. Ça, c'en est une, servitude légale, au sens du Code civil.

Mme Nichols : O.K. Donc, c'est une servitude légale, là, qui devient permanente. Ce n'est pas comme une servitude de passage qui... qu'on peut changer le...

Mme Massé (Julie) : Ce n'est pas un droit personnel, là. C'est vraiment un droit...

Mme Nichols : Exactement. O.K. Parfait. Moi, ça répond à ma question.

M. Barrette : La question a été mieux posée que moi. C'est allé plus vite. Alors, je pense que le ministre est content.

Mme Nichols : Je fais mon travail.

M. Bonnardel : Vous êtes un duo hors pair.

M. Barrette : N'est-ce pas? D'enfer. Mais il faut faire attention, M. le ministre, parce que vous savez qu'un des conseillers principaux du premier ministre nous suit, puis il trouve que ce n'est pas bon, les questions qu'on pose. Il n'aime pas ça.

Mme Nichols : Oui, c'est meilleur aujourd'hui.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, nous autres, on a fini.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous êtes sévère, M. le député de La Pinière, hein?

M. Barrette : Ah! mais pas envers le ministre. Au contraire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 15? Non. Alors, est-ce que l'article est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, M. le ministre, je vous demanderais de lire l'article 16 du chapitre VI, Dispositions modificatives, Charte de la ville de Québec, capitale nationale du Québec.

• (15 h 20) •

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, donc :

16. La Charte de la Ville de Québec, capitale nationale du Québec (chapitre C-11.5) est modifiée par l'insertion, après l'article 74.6, du suivant :

«74.7. Un terrain est protégé par droits acquis à l'encontre de toute disposition d'un règlement adopté en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1) ou en vertu d'une habilitation en matière d'aménagement et d'urbanisme prévue par la présente charte qui soumet l'application d'une norme aux caractéristiques du terrain, lorsque ce terrain remplit les conditions suivantes :

«1° il constitue le résidu d'un terrain dont une partie a été acquise, par la ville ou par la Société de transport de Québec, aux fins de la réalisation, de l'exploitation, de la modification ou du prolongement du réseau structurant de transport en commun visé par la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec (indiquer ici l'année et le numéro de chapitre de cette loi) ou exploité en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01);

«2° immédiatement avant cette acquisition, le terrain respectait la réglementation alors en vigueur.»

Commentaires. Cette disposition permet que la modification des caractéristiques physiques d'un terrain, telles que sa dimension ou sa forme, qui résulte de l'acquisition d'une partie de celui par la ville de Québec ou éventuellement par le Réseau de transport de la Capitale aux fins du réseau structurant de transport en commun et qui rend le terrain dérogatoire n'empêche pas le propriétaire de jouir pleinement de son immeuble.

Ainsi, la présente disposition conférerait le droit à cette pleine jouissance si, immédiatement avant l'acquisition qui modifie les caractéristiques du terrain, celui-ci était conforme à la réglementation en vigueur.

J'ai un amendement, Mme la Présidente, que je vais lire immédiatement. Remplacer, donc, l'article 74.7 de la Charte de la Ville de Québec, capitale nationale du Québec édicté par l'article 16 du projet de loi par le suivant :

«74.7. Un immeuble est protégé par droits acquis à l'encontre de toute disposition d'un règlement adopté en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1) ou en vertu d'une habilitation en matière d'aménagement et d'urbanisme prévue par la présente charte lorsque cet immeuble remplit les conditions suivantes :

«1° il constitue le résidu d'un immeuble — d'un immeuble — dont une partie a été acquise, par la ville ou par la Société de transport de Québec, aux fins de la réalisation, de l'exploitation, de la modification ou du prolongement du réseau structurant de transport en commun visé par la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec ou exploité en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun;

«2° immédiatement avant cette acquisition, l'immeuble respectait la réglementation alors en vigueur ou était protégé par droits acquis.»

Donc, le commentaire là-dessus, c'est que l'amendement vise à élargir la protection par droit acquis que confère l'article 74.7 à l'ensemble de l'immeuble plutôt qu'au terrain uniquement. La protection viserait donc aussi le bâtiment dont les caractéristiques pourraient devenir dérogatoires à la suite de l'intervention de la ville ou de la société de transport.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, y a-t-il des commentaires sur l'amendement?

M. Barrette : Je pense avoir la réponse moi-même, là. Il faut que l'immeuble ne soit pas dérogatoire avant.

M. Bonnardel : Excusez...

M. Barrette : Cet article-là, pour qu'il soit appliqué, il faut que l'immeuble, dans la terminologie que vous employez maintenant, n'ait pas été dérogatoire au moment de la signification de l'expropriation. Je comprends-tu correctement?

M. Unterberg (Jérôme) : Oui. Jérôme Unterberg, sous-ministre adjoint au ministère des Transports. Donc, si l'immeuble était en situation... protégé par droit acquis avant, il va l'être par la suite encore.

M. Barrette : Ça, ça va.

M. Unterberg (Jérôme) : S'il crée une situation où il devient dérogatoire, il va être également protégé.

M. Barrette : Il est protégé. Mais, s'il est... Oui, allez-y.

M. Unterberg (Jérôme) : Donc, ça fait en sorte que c'est très important pour bien des citoyens parce qu'il peut y avoir des questions d'assurabilité. Par exemple, ils peuvent peut-être être mis en cause, et ainsi, ils sont protégés.

M. Barrette : Mais, si l'immeuble était... Parce qu'au moment où on se parle le tracé pourrait changer, et même s'il ne change pas, il est possible qu'un immeuble soit aujourd'hui, avant toute signification d'expropriation, en situation dérogatoire. Qu'est-ce qui arrive à ce moment-là?

M. Unterberg (Jérôme) : Ça ne lui donnera rien de plus. C'est-à-dire, il sera... il n'obtiendra pas, de par ça, une situation qui n'aurait pas pu le mettre en règle préalablement. Donc, s'il était en dérogation avant... je ne sais pas, moi, quand quelqu'un a construit 50 % de son terrain avec un bâtiment, alors que le règlement prévoyait maximum 40 %, puis c'est lui qui a construit l'agrandissement de 30 à 50 %, par exemple, donc les 10 % de plus, bien, ce n'est pas parce qu'il va tomber à 60 % parce que son terrain est réduit, parce qu'il y a une expropriation, que ça va le mettre en règle.

M. Barrette : Ça, je comprends ça. Mais est-ce que — puis là je reprends cette hypothèse-là — l'immeuble qui est actuellement en situation dérogatoire et qui était en processus de se normaliser vis-à-vis les règles, est-ce qu'on continue à lui laisser la possibilité de corriger cette situation avant d'aller plus loin?

M. Unterberg (Jérôme) : Quand vous dites qu'il est en processus de se normaliser...

M. Barrette : Bien, c'est parce qu'il est en situation dérogatoire, puis alors, bien, il pourrait... Donc, il ne respecte pas certaines règles d'urbanisme, et compagnie, et là le propriétaire était en voie d'apporter les modifications nécessaires pour qu'il rencontre les obligations de la loi. S'il se retrouve dans une situation d'expropriation partielle, parce qu'ici c'est un peu ça, là, dont il est question, est-ce que lui, il peut continuer dans sa démarche de normalisation de sa situation par rapport aux règles de la ville? Il peut-il invoquer ça?

M. Unterberg (Jérôme) : Oui. Donc, si quelqu'un... Je reprends encore mon exemple de quelqu'un qui était rendu à 60, là. C'est sûr que s'il veut...

M. Barrette : À 60?

M. Unterberg (Jérôme) : 60 % d'occupation au sol.

M. Barrette : 60 %. Pardon. O.K., d'accord, oui.

M. Unterberg (Jérôme) : C'est un classique, là, des dérogations dans le monde municipal, là.

M. Barrette : Oui, ça, c'est un classique.

M. Unterberg (Jérôme) : Donc, il était à 50 % alors que le règlement prévoyait maximum 40 %. Donc, il est en dérogation. Et ce n'est pas avec ça que, comme j'ai mentionné un peu plus tôt, que ça va le rendre en règle. Au contraire, il est peut-être dans une pire situation. Il est peut-être rendu à 60 % d'occupation au sol, le dénominateur du terrain ayant été réduit.

S'il redescend à 40 %, je ne sais pas, par exemple en coupant une partie de son bâtiment, c'est ça que ça veut dire, là, pour se rendre conforme, si la ville ne change pas son règlement, bien, il n'y aura pas de problème. Là, la question, c'est : Est-ce qu'il peut récupérer la portion de dérogation qui est issue de l'expropriation du terrain, là? Et ça, ça dépend du règlement de la municipalité pour sa gestion des droits acquis.

M. Barrette : Moi, ce que j'ai vu dans ma région, où j'habite, qui était voisine d'où vous avez été actif municipalement, souvent les immeubles sont... disons que l'urbanisme n'a pas été héroïque, dans le temps, là, puis il y a beaucoup de gens, des fois, qui vont être en dehors de ce qui est permis en termes d'occupation au sol, l'emprise au sol, puis c'est très courant. Puis, des fois, pour se normaliser, ce n'est pas nécessairement de couper la maison, là. Ça peut être de retirer une addition minuscule qui est là. Parce que, moi, les situations que j'ai vues, puis ce n'est pas les seules, je comprends, là, mais ce n'est pas nécessairement des gens qui dérogent de 40 % à 60 % d'emprise au sol. Des fois, ils dérogent pour...

M. Unterberg (Jérôme) : ...80 %.

M. Barrette : Je sais, mais c'est parce qu'il y a des cas de figure où...

M. Unterberg (Jérôme) : C'est ça. Mais on en connaît, des cas, jusqu'à 80 %. Donc, ces situations-là sont déjà en situation de droits acquis.

M. Barrette : Je sais. Mais ma question, c'est que si la personne est en processus de retour au respect de la norme d'emprise au sol, par exemple, pour prendre cet exemple-là, ça, ça veut dire qu'on ne lui laissera pas la chance de...

M. Unterberg (Jérôme) : Bien, je dirais que oui, on pourrait lui laisser la chance. Si elle est dans le retour, comme je disais, par exemple, elle est à 60 %...

M. Barrette : Si elle avait signifié qu'elle est en train de le faire, là.

M. Unterberg (Jérôme) : Si elle avait signifié qu'elle était en train de le faire ou pas, je dirais, mais que ça la ramène à la situation où le règlement prévoit 40 %, il n'y a aucun empêchement. Qu'il y ait eu expropriation ou pas, ça ne change rien à sa situation. S'il veut se ramener à ce que le règlement imposait, le 40 %, par exemple, il peut toujours le faire. C'est toujours...

M. Barrette : Je comprends. Mais la raison pour laquelle je pose la question, c'est que, si la personne excède son emprise au sol puis qu'il doit revenir, bien, si on ne lui permet pas d'avoir une espèce de dérogation, entre guillemets, là... S'il était à 45 % au lieu de 40 %, si on l'ampute d'un bout de terrain, ça va être impossible.

M. Unterberg (Jérôme) : On va être à 50 %, par exemple... Donc, ça va être peut-être plus difficile, mais ça dépend de la situation encore, de ce qu'il veut retrancher. Et puis, comme je mentionnais, l'autre cas aussi, c'est la gestion des droits acquis.

M. Barrette : C'est bon. Ma collègue aurait une question, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Allez-y.

Mme Nichols : Oui. Alors, je comprends, par l'amendement, qu'on change le mot «terrain» pour le mot «immeuble». Donc, évidemment, on veut inclure qu'est-ce qu'il y a sur le fonds de terre, là, si on veut. On veut inclure soit un bâtiment ou... C'est ce qu'on veut inclure par la modification, si je ne me trompe pas.

M. Unterberg (Jérôme) : Exact.

Mme Nichols : Parfait. «Immeuble», dans le fond, vous lui donnez la définition qu'il y a dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, qui ressemble à la définition qu'il y a dans le Code civil du Québec, c'est-à-dire que «sont [des] immeubles les fonds de terre, les constructions et ouvrages à caractère permanent».

M. Unterberg (Jérôme) : Exact.

Mme Nichols : Oui? Donc, c'est la même définition, parfait. Advenant... Sur un terrain qui aurait deux immeubles, est-ce que c'est prévu, là, par cet article-là, qu'il pourrait y avoir deux immeubles sur...

M. Unterberg (Jérôme) : Deux bâtiments sur l'immeuble?

Mme Nichols : Oui, soit deux bâtiments, ou deux structures, ou deux infrastructures qui sont considérées comme des immeubles. Est-ce que... Parce que souvent, ça peut être... on peut avoir un immeuble avec un droit acquis, mais on peut avoir aussi un immeuble qui est une partie... je pense que c'est 902 du Code civil du Québec, là, qui dit qu'il est aussi une partie détachée, même qu'il garde le caractère d'immeuble. Donc, il fait quand même partie du tout de l'immobilisation, même s'il se trouve à être détaché du principal...

M. Unterberg (Jérôme) : ...dévaluation foncière souvent, dans les municipalités...

Mme Nichols : Oui, exactement. Puis, même s'il n'est pas relié directement au principal, est quand même considéré comme un immeuble. Donc, je me demandais est-ce que vous avez...

M. Unterberg (Jérôme) : Il va être protégé par droits acquis aussi, s'il est en situation dérogatoire.

Mme Nichols : S'il est en situation dérogatoire, il est protégé par droit acquis, mais s'il ne l'est pas, par situation dérogatoire, est-ce que le titre d'immeuble s'applique à ce bâtiment-là aussi?

Des voix : ...

• (15 h 30) •

M. Unterberg (Jérôme) : On me dit qu'il pouvait toujours être protégé, évidemment s'il devient dérogatoire par l'effet de cette disposition. Mais je crois que vous abordiez un autre aspect.

Mme Nichols : Non, mais je n'abordais pas juste l'aspect dérogatoire. Dans le fond, c'était vraiment... j'abordais la caractéristique où, quand on approprie le titre d'immeuble soit à un bâtiment, même si, mettons, l'immeuble est détaché, mais a un lien avec le premier, là, mais est détaché, est quand même un immeuble. Un cabanon, par exemple, là, tu sais, un cabanon avec une fondation, là, parce que, s'il n'y a pas de fondation, je pense qu'il pourrait presque être bien meuble. Mais, s'il était sur des blocs de ciment, là, il pourrait être un bien meuble sur des blocs de ciment. Mais s'il a une fondation, il devient un bien immeuble. Est-ce que... Parce que je pense que la distinction est importante, dans cet article-là, relativement aux biens meubles et aux biens immeubles. Donc, s'il y a une fondation, il devient permanent, il a un caractère permanent, donc il devient un bien immeuble. Est-ce que cet article-là nous dit que s'il y a deux biens immeubles, on va dire sur le terrain ou sur le fonds, est-ce que c'est considéré? C'est ça, ma question.

M. Unterberg (Jérôme) : Oui, tout est protégé.

Mme Nichols : Tout est protégé. Donc, s'il y a deux ou trois immeubles qui sont identifiés, ils seront protégés.

M. Unterberg (Jérôme) : C'est ce qu'on dit.

Mme Nichols : O.K. Parfait. Bien, je pense que c'est super important pour le citoyen de faire cette précision-là parce que...

M. Unterberg (Jérôme) : Absolument.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement? Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Donc, l'article 16, amendé, est adopté. Je n'ai pas besoin de revenir à...

Une voix : Oui, il faut le faire adopter, parce que l'article 16 tel qu'amendé...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Donc, excusez-moi, j'ai fait une petite erreur. Est-ce que l'article 16, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Voilà. Donc, M. le ministre, s'il vous plaît, lire l'article 17 concernant la Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations.

M. Bonnardel : Oui. Donc, Mme la Présidente, l'article 17 : La Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations (chapitre E-20.001) est modifiée par l'insertion, après l'article 118.23, de ce qui suit :

«118.23.1. Sont des matières qui intéressent l'ensemble formé par les municipalités liées de l'agglomération de Québec tous les travaux accessoires nécessaires à la réalisation, à l'exploitation, à la modification ou au prolongement du réseau structurant de transport en commun visé par la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec ou exploité en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01) même s'ils sont exécutés dans ou sur des voies de circulation constituant un autre réseau que le réseau artériel à l'échelle de l'agglomération ou sur les conduites qui, au sein du réseau d'aqueduc ou d'égout, sont de la nature la plus locale.

«Une municipalité liée de l'agglomération de Québec ne peut, sans l'autorisation de la municipalité centrale au stade de la réalisation du réseau ou de la Société de transport de Québec au stade de son exploitation, exécuter des travaux aux endroits ayant déjà fait l'objet de travaux en vertu du premier alinéa. Elle ne peut non plus, sans cette autorisation, exécuter des travaux susceptibles d'avoir un impact sur le réseau en raison de leur proximité avec celui-ci ou de leur nature.»

Commentaires. La Loi sur l'exercice de certaines compétences dans certaines agglomérations décrète donc que les matières qui relèvent de la compétence des agglomérations au sein d'une agglomération comme la ville de Québec, ces matières relèvent alors exclusivement de la municipalité centrale, et les décisions à leur égard sont prises par le conseil d'agglomération. Les autres municipalités liées que sont L'Ancienne-Lorette et Saint-Augustin-de-Desmaures n'ont pas compétence sur ces matières.

À l'article 19 de cette loi, il est clairement établi que le transport en commun fait partie des compétences d'agglomération.

Donc, la présente disposition vise à assurer que tous les travaux, mêmes accessoires, qui sont en lien avec la réalisation, l'exploitation du Réseau structurant de transport en commun soient considérés comme de compétence d'agglomération, et ce, même s'ils sont faits sur une infrastructure locale des villes de L'Ancienne-Lorette, de Saint-Augustin-de-Desmaures ou de Québec. Ces villes devraient également être autorisées par la ville de Québec ou la société de transport avant d'exécuter des travaux susceptibles d'affecter le réseau.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Y a-t-il des commentaires sur l'article 17?

M. Barrette : Oui. C'est une question purement technique, là, et politique. Un, sur le plan technique, ça, c'est permanent ou c'est juste pendant la réalisation?

M. Bonnardel : C'est permanent pour préparer les travaux et ça va le rester par la suite, là.

M. Barrette : Ça va le rester par la suite.

M. Bonnardel : Oui.

M. Barrette : O.K. Mais ce que je comprends dans ce qui est écrit ici, c'est qu'on fait référence au fait que, dans la loi, ça relevait déjà de l'agglomération. Si ça relevait déjà de l'agglomération, ça ne demandait pas déjà de demander la permission, l'autorisation légale, là, entre guillemets, à l'agglomération? Ça vient corriger quoi, autrement dit, cet article-là?

M. Bonnardel : C'est plutôt technique, je vais vous passer M. le sous-ministre.

M. Unterberg (Jérôme) : Le RTC, s'il avait effectué le projet, il n'y aurait pas de débat, c'est une compétence d'agglomération. Puis, quand c'est une compétence d'agglomération, dans le cas de municipalité liée, il peut y avoir des débats par la suite dans le partage des coûts afférents à une dépense d'agglomération. Là, c'est une municipalité locale, une des trois, qui... et on veut être sûr et certain qu'il n'y ait pas de débat sur le partage des coûts puis qu'il n'y ait pas non plus de débat sur le fait qu'il assumait une responsabilité qui autrement est prévue en termes de compétence d'agglomération.

Par la suite, bien, on ne veut pas que, puisque c'est la ville de Québec qui l'a fait, que d'autres municipalités... c'était fait par prudence, peut-être excessive, mais qu'il n'y ait pas de débat, bien, qu'ils disent : Bien, là, puisque ça a été une compétence assumée par la municipalité locale, j'ai compétence aussi. Puis c'est pour nous ramener au même stade que si ça avait fait par le RTC au niveau de l'agglomération.

M. Barrette : Ça, ce sont les bretelles de la ceinture.

M. Unterberg (Jérôme) : Mais ça reste important quand même. Disons que quelqu'une voulait contester...

M. Barrette : Non, non, je ne dis pas que c'est secondaire, là... Non, non, ce n'était pas pour... je comprends.

Mme Nichols : Peut-être juste avant que mon collègue change de sujet, s'il a une autre question, sur ce point-là, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu que la municipalité locale ait aussi changé soit son règlement ou sa loi habilitante? Parce que, dans le fond, ici, là, ça vient affecter, au point de vue légal, là, ça vient affecter la distribution, ou, dans le fond, quelque chose qui est déjà prévu pour la proportion ou la proportion des coûts ou les... Il y a sûrement une loi habilitante qui prévoit le partage des coûts dans différents projets, et l'article 17 vient l'en modifier en disant qu'il n'y en aura pas, il n'y aura pas de discussion sur le partage des coûts, c'est la municipalité locale qui va les prendre. C'est ça que ça vient dire. Donc, dans la loi habilitante, il va falloir quand même faire référence à cet article-là, parce qu'à un moment donné, il y en a qui vont plaider les deux, puis lequel va s'appliquer?

M. Unterberg (Jérôme) : En disant, pour la ville de Québec, que c'est une compétence d'agglomération, ça devient une dépense d'agglomération. Puis le mode de répartition de ces dépenses-là est déjà prévu dans l'agglomération. Donc, ce qui était important ici, c'était de s'assurer qu'il n'y ait pas de débat sur le fait que ce n'est pas une dépense strictement locale, là.

Mme Nichols : Donc, quelqu'un qui... En fait, ma question, c'est : Est-ce que l'agglomération va référer à ça? Ou, en fait, quand il y a... O.K., si, mettons, adonnant qu'il y aurait un débat, on va se référer à l'article 17, mais l'article 17 sera l'exception, mais il faut quand même aller modifier, là, aller modifier pour dire qu'il y aura une exception prévue dans le projet de loi 26 à l'article 17 dans la loi habilitante, là, sur l'agglomération.

M. Unterberg (Jérôme) : Exactement, puis c'est ça, exactement, on le voit à l'article 17, que ça modifie la loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations. Donc, ça vient modifier cette loi-là qui s'applique justement, s'il n'y avait pas eu cette situation-là, de manière générale. Donc, par exemple, les services de police, les services d'incendie sont déjà des dépenses d'agglomérations. Puis là, on vient dire que ça, c'est peut-être assumé par la municipalité locale, mais c'est une fonction, en réalité, légalement assumée comme si c'était une dépense et une compétence d'agglomération.

Mme Nichols : Donc, c'est un ajout dans les compétences d'agglomération, et c'est clair pour tout le monde qu'ils vont pouvoir s'y référer.

M. Unterberg (Jérôme) : Exactement. Puis, si ça avait été exécuté par le RTC, ça fait juste nous remettre dans la même situation, c'est ça.

Mme Nichols : Oui, exactement. O.K.

M. Barrette : Juste... Là, je fais l'avocat du diable, là. Vous avez dit que ça allait être permanent, cette affaire-là.

M. Unterberg (Jérôme) : C'est ça. C'est parce qu'évidemment...

M. Barrette : Donc, l'agglomération, pour toujours, va devenir responsable des travaux dans Ancienne-Lorette et Saint-Augustin-de-Desmaures?

M. Unterberg (Jérôme) : Bien, à la fin, il est prévu évidemment qu'à la fin de la réalisation, les actifs puis l'exploitation vont être assumés par le RTC qui assume une fonction en termes de compétences d'agglomération. Par contre,

il va y avoir, peut-être, dans 10, 12 ans, la réalisation va être terminée, des situations d'entretien, puis là on ne veut pas qu'il y ait de débat, c'est le deuxième alinéa, les municipalités locales ne pourront pas, parce que la réalisation est terminée, l'emporter sur la compétence d'agglo.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'autres commentaires sur l'article 17? Est-ce que l'article 17 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous passons à l'article 18. M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, l'article 4 de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé (chapitre S-3.3) est modifié par :

1° l'insertion, à la fin du premier alinéa, de «ni à ceux concernant le tramway réalisé par la ville de Québec en vertu de la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec ou exploité par la Société de transport de Québec en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun»;

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

«Malgré le premier alinéa, la ville de Québec ou la Société de transport de Québec, selon le cas, doit, à la fin de tous travaux de construction et avant la mise en service de l'ouvrage, transmettre au ministre une déclaration de l'ingénieur responsable des travaux attestant qu'ils ont été réalisés en conformité avec les normes d'ingénierie reconnues.»

Commentaires. L'article 18 du projet de loi propose que la section I, Travaux de construction du chapitre II, Ouvrages de transport terrestre guidé par la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé ne s'applique pas aux travaux de construction concernant le tramway réalisé par la ville de Québec ou exploité par la Société de transport de Québec dans un objectif de sécurité des usagers du réseau et de l'ensemble des usagers du réseau routier. Cet article maintiendrait l'obligation pour la ville ou la société ou pour la société, selon le cas, de transmettre au ministre des Transports, à la fin de tous travaux de construction et avant la mise en service de l'ouvrage, une déclaration de l'ingénieur responsable des travaux attestant qu'ils ont été réalisés en conformité avec les normes d'ingénierie reconnues.

• (15 h 40) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires?

Une voix : Je n'ai pas de commentaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Vaudreuil?

Mme Nichols : Ça va.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député des Îles-de-la-Madeleine?

M. Arseneau : Non, ça va.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pas de commentaire. Alors, est-ce que l'article 18 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, M. le ministre, je vous prie de lire l'article 19.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Donc, l'article 154 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01) est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Le transfert de propriété prévu au premier alinéa est, lorsqu'il concerne des terres du domaine de l'État, sujet à la réserve prévue à l'article 75 de la Loi sur le patrimoine culturel (chapitre P-9.002).»

Commentaires. Le deuxième alinéa de l'article 151 de la Loi sur les sociétés de transport en commun prévoit que la Société de transport de Montréal peut percer un tunnel sous tout immeuble, quel qu'en soit le propriétaire. L'article 154 de cette loi prévoit que cette société devient, lors de travaux de construction souterrains, sans formalités ni indemnités, propriétaire du volume occupé par le tunnel et d'une épaisseur de cinq mètres entourant la paroi intérieure bétonnée du tunnel du métro.

Et l'article 19 du projet de loi propose de modifier l'article 154 de cette loi afin de protéger la propriété de l'État sur les biens archéologiques qui sont actuellement enfouis dans les terres du domaine de l'État. Conséquemment, le transfert des terres du domaine de l'État à la suite du creusage d'un tunnel par cette société serait sujet à une réserve en pleine propriété en faveur du domaine de l'État des biens et sites archéologiques qui s'y trouvent à l'exception des trésors qui sont régis par l'article 938 du Code civil.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires?

M. Barrette : Bien, c'est vraiment une précision, là. 154 traite de Montréal. En quoi, là, ça vient s'appliquer à Québec? C'est nominatif. Et 19 ne vient pas modifier ça. Et non seulement ça ne vient pas le modifier, mais, dans le commentaire, on parle quand même de Montréal.

Une voix : ...

M. Barrette : C'est peut-être un petit amendement? On va suspendre, Mme la Présidente, peut-être? Non? On n'a pas besoin? On n'a pas besoin d'amendement?

Mme Massé (Julie) : Pas d'amendement. Pas pour l'instant. En fait, pour bien expliquer, c'est que la disposition tout à l'heure qu'on a discutée qu'on était venu protéger les biens archéologiques, c'est un troisième alinéa d'un article qui est exactement identique et ce qui s'applique pour le métro de Montréal. Donc, on voulait protéger les biens archéologiques à Québec, mais également ceux qui pourraient être trouvés lors d'un prolongement du métro de Montréal, par exemple.

M. Barrette : ...vous profitez du projet... ça devient un omnibus.

Mme Massé (Julie) : Disons, on ne voulait pas de disparité entre l'application des deux dispositions. Donc...

M. Barrette : Je comprends, là, mais on est rendu omnibus. On fait des blagues, mais c'est ça que ça fait, là.

Une voix : ...

M. Barrette : Oui, c'est ça. C'est un «omnibus», O.K. Donc, c'est vraiment ça. O.K. Vous faites une fleur à Montréal.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pas d'autres commentaires?

M. Barrette : Non, bien, c'est parce que... On salue les gens de Montréal, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, les gens de Montréal sont salués. Est-ce que l'article 19 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le ministre, s'il vous plaît, lire l'article 20.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, l'article 155 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, de «à la ville» par «au greffier de la ville»;

2° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «ne peut, sauf pour une réparation urgente, délivrer un permis ou un certificat pour une construction, une modification ou une réparation visant cet immeuble» par «concernée ne peut, sauf pour une réparation urgente, délivrer un permis ou un certificat ou accorder une autorisation pour une construction, une modification ou une réparation visant un tel bien».

Commentaires. L'article 20, donc, du projet de loi propose des modifications de concordance au texte de l'article 155 de la Loi sur les sociétés de transport en commun afin d'assurer son uniformité avec celui des libellés de l'article 10 du projet de loi et de l'article 162.4 de la Loi sur les sociétés de transport en commun proposé par l'article 21 du projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires?

M. Barrette : Pas de commentaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pas de commentaire. Alors, est-ce que l'article 20 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Alors, M. le ministre, vous avez toute une lecture à faire, là. Alors, vous allez aller à l'article 21.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, donc, cette loi est modifiée par l'insertion, avant l'article 163, des suivants :

«162.1. En outre de ce qui est prévu à l'article 4, la Société de transport de Québec a pour mission d'exploiter une entreprise de transport terrestre guidé, par tramway, sur son territoire.

«La Société de transport de Québec peut acquérir tout bien requis pour l'exploitation et la modification de son entreprise de transport terrestre guidé par tramway, percer un tunnel sous tout immeuble, quel qu'en soit le propriétaire, ainsi que construire et exploiter tout ouvrage accessoire.

«La Société de transport de Québec peut également acquérir tout bien requis pour le prolongement du tramway. Le réseau de tramway ne peut en aucun temps être étendu sans l'autorisation du gouvernement.

«162.2. La Société de transport de Québec peut exproprier sur son territoire tout bien nécessaire à son entreprise de transport terrestre guidé, par tramway.

«162.3. Lors de travaux de construction souterrains, la Société de transport de Québec devient, dès le début des travaux, sans formalité ni indemnité mais sous réserve d'un recours en dommages, propriétaire du volume occupé par

le tunnel et d'une épaisseur de cinq mètres entourant la paroi intérieure bétonnée du tunnel lorsque la limite supérieure de celui-ci est à une distance d'au moins 15 mètres de la surface du sol. De plus, la société est réputée titulaire d'une servitude légale établie en faveur du volume occupé par le tunnel et limitant à 250 kilopascals la contrainte appliquée à la surface supérieure de ce volume.

«La Société de transport de Québec doit toutefois, dès le début des travaux, aviser le propriétaire du terrain de l'existence des travaux et de la teneur du présent article. Dans l'année qui suit la fin des travaux, la société dépose dans ses archives un exemplaire d'un plan certifié conforme par le directeur du service intéressé montrant la projection horizontale de ce tunnel. Elle inscrit ce plan au bureau de la publicité des droits et l'officier de la publicité des droits doit le recevoir et en faire mention au registre foncier.

«Le transfert de propriété prévu au premier alinéa est, lorsqu'il concerne des terres du domaine de l'État, sujet à la réserve prévue à l'article 75 de la Loi sur le patrimoine culturel (chapitre P-9.002).

«162.4. Lorsque la Société de transport de Québec décrète, par résolution, l'expropriation d'un bien ou l'imposition, sur celui-ci, d'une réserve pour fins publiques, le secrétaire transmet sans délai au greffier de la ville concernée une copie conforme de cette résolution.

«À compter de la réception de cette résolution, la ville concernée ne peut, sauf pour une réparation urgente, délivrer un permis ou un certificat ou accorder une autorisation pour une construction, une modification ou une réparation visant un tel bien. Cette prohibition cesse six mois après la date de l'adoption de cette résolution.

«Il n'est accordé aucune indemnité pour les bâtiments érigés ou pour les améliorations ou les réparations, autres que les réparations urgentes autorisées, effectuées sur l'immeuble au cours de la durée de la prohibition. Cependant, le Tribunal administratif du Québec peut accorder une indemnité de la façon prévue au titre III de la Loi sur l'expropriation (chapitre E-24).

«162.5. Aucuns honoraires, droit, taxe ou frais de quelque nature que ce soit, relevant de l'autorité d'une ville, ne sont opposables à la Société de transport de Québec pour la délivrance d'un certificat d'approbation, d'un permis de construction ou d'un permis d'occupation à l'égard du réseau de tramway.

«162.6. Lorsqu'elle produit le programme de ses immobilisations, la Société de transport de Québec doit y inclure une partie spécifique pour ses immobilisations afférentes au réseau de tramway pour la même période.

«Les articles 134 et 135 s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires.

«162.7. Lorsque la Société de transport de Québec envisage la réalisation de travaux ou d'ouvrages nécessaires à la réalisation de sa mission, prévue à l'article 162.1, relative au réseau de tramway, le conseil d'agglomération de la ville de Québec peut, par règlement, permettre la réalisation de ces travaux et de ces ouvrages.

«Le règlement a pour objet d'édicter, à cette fin et malgré toute disposition inconciliable, les règles d'urbanisme que doit respecter la Société de transport de Québec dans la réalisation des travaux et des ouvrages visés. Il ne peut être adopté avant que n'ait été déposé, au conseil d'agglomération de Québec, le rapport d'une consultation publique faite par la société, conformément à une politique adoptée par son conseil d'administration, sur les travaux ou les ouvrages que vise à permettre le règlement.

«Cette politique doit prévoir notamment un avis de la tenue de cette consultation publié dans un journal diffusé sur le territoire de la municipalité et affiché sur le terrain où seront réalisés les travaux ou les ouvrages envisagés de manière à être, de la voie publique, remarqué et clairement visible, et ce, au moins sept jours avant la tenue de cette consultation.»

Commentaires. L'article 21 de ce projet de loi propose essentiellement d'octroyer à la Société de transport de Québec dans l'exploitation, la modification et le prolongement du tramway les mêmes pouvoirs que ceux déjà donnés à la Société de transport de Montréal pour la construction, l'exploitation et le prolongement du métro, et ce, en tenant compte des adaptations nécessaires liées au territoire desservi par la société et du fait que le tunnel du tramway aura une entrée et une sortie en surface.

Ainsi, l'ajout de l'article 162.1 à la Loi sur les sociétés de transport en commun permettrait de spécifier que la Société de transport de Québec a pour mission d'exploiter une entreprise de transport terrestre guidé, par tramway, sur son territoire. Rappelons que la société a déjà compétence en cette matière. Les deuxième et troisième alinéas de cet article prévoient, quant à eux, que la société a compétence pour prolonger le réseau structurant avec l'autorisation du gouvernement, pour acquérir tout bien requis pour l'exploitation, la modification ou le prolongement de son entreprise, pour percer un tunnel sous tout immeuble, quel qu'en soit le propriétaire, ainsi que pour construire ou exploiter tout ouvrage accessoire.

L'ajout de l'article 162.2 à cette loi permettrait de spécifier que la société peut exproprier sur son territoire tout bien nécessaire à son entreprise de transport terrestre guidé par tramway.

L'ajout de l'article 162.3 à cette loi permettrait de prévoir que la société devient, sans formalité, propriétaire du volume occupé par le tunnel et d'une épaisseur de cinq mètres entourant la paroi intérieure bétonnée du tunnel lorsque la limite supérieure de celui-ci est à une distance d'au moins 15 mètres de la surface du sol. Cette disposition, en plus d'être similaire à l'article 154 de cette loi, l'est aussi à celle de l'article 11 du projet de loi et à celle de l'article 11.1.2 de la Loi sur le ministère des Transports.

• (15 h 50) •

Étant donné que le tunnel peut être percé, quel qu'en soit le propriétaire, le projet de loi propose que le transfert de propriété à la suite de la construction d'un tunnel, lorsqu'il concerne des terres du domaine de l'État, soit sujet à une réserve en pleine propriété en faveur du domaine de l'État, des biens et sites archéologiques qui s'y trouvent à l'exception des trésors qui sont régis par l'article 938 du Code civil. Comme mentionné précédemment, cette précision vise à protéger la propriété de l'État sur les biens archéologiques qui sont actuellement enfouis dans les terres du domaine de l'État.

L'ajout de l'article 162.4 à cette loi vise à ce qu'une municipalité ne puisse plus autoriser de construction, de modification ou de réparation à un bien dès que la société l'informe de sa décision d'exproprier ce bien ou d'imposer sur celui-ci une réserve. Cette interdiction cesserait de s'appliquer six mois après la date de l'adoption de la résolution. Aucune

indemnité ne serait versée pour les travaux réalisés pendant cette période d'interdiction, sauf celles pouvant être accordées par le Tribunal administratif du Québec conformément à la Loi sur l'expropriation.

Il est également proposé d'ajouter l'article 162.5 à cette loi afin qu'aucun frais relevant de l'autorité d'une ville ne soit opposable à la société pour la délivrance d'un certificat d'approbation, d'un permis de construction ou d'un permis d'occupation à l'égard du réseau de tramway.

L'ajout de l'article 162.6 à cette loi imposerait à la société que son programme des immobilisations inclue une partie spécifique pour les immobilisations afférentes au réseau de tramway.

Enfin, l'article 162.7 qui serait inséré à cette loi permettrait au conseil d'agglomération de la ville de Québec, par règlement, d'autoriser la réalisation de travaux ou d'ouvrages nécessaires à l'exploitation, à la modification ou au prolongement du réseau de tramway. Ce règlement prévoirait les règles d'urbanisme que devra respecter la société. Il ne pourra être adopté qu'après le dépôt d'une consultation publique faite par la société sur les travaux ou les ouvrages que vise à permettre le règlement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires?

Mme Nichols : Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. Allez-y.

Mme Nichols : Bien, peut-être juste avant que mon collègue pose ses questions, un point d'information, une technicalité, là : quand vous... quand les... dans les différents endroits, vous utilisez seulement le mot «société», «soit faite par la société» ou... est-ce que vous utilisez juste «société» parce que vous faites référence à la Société de transport de Montréal et la Société de transport de Québec, étant donné que c'est un omnibus — je fais une farce, là — mais vous faites référence aux deux?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, si vous parlez à madame l'avocate, il faut qu'elle vienne s'installer au micro.

Mme Nichols : Oui, bien là, je... Bien, non, je...

M. Bonnardel : La Société de transport de Québec, là.

Mme Nichols : O.K. C'est la Société de transport de Québec?

Des voix : ...

Mme Nichols : Ça ne vaudrait pas la peine, peut-être, de le spécifier, quand vous utilisez le mot «société»? Parce que de... Enfin, moi, je trouvais que ça portait à confusion, peut-être, entre autres, avec l'article précédent, où on parle... bien l'article qu'on a étudié, là, précédemment, qui parle de la STM, la Société des transports de Montréal. Je me demandais est-ce que ça ne vaut pas la peine de faire l'ajustement ou, pour vous, les légistes, c'est bien clair que, quand on utilise «société», on fait référence à la Société des transports de Québec? Puis je vais vous dire le but de ma question, c'est parce qu'entre autres on est dans un chapitre où le chapitre s'institue la Loi sur les sociétés de transport en commun. Donc, étant donné que le chapitre porte précisément sur les sociétés de transport en commun, je me demandais si ça ne valait pas la peine de...

M. Bonnardel : Ce qui est modifié par l'insertion, avant l'article 163, on parle toujours de Société de transport de Québec, pour «société» seulement, là, à moins que vous me corrigiez, là, il y a...

Mme Nichols : ...

M. Bonnardel : Il est à un endroit, 162.7, qu'il est cité.

Mme Nichols : 162.7, on parle d'un «rapport d'une consultation publique faite par la société». Il y a un autre endroit aussi où vous...

M. Bonnardel : C'est en lien avec le premier alinéa de 162.7, quand on dit : «Lorsque la Société de transport de Québec», plus loin on dit «que doit respecter la Société de transport de Québec» encore une fois.

Mme Nichols : ...il y avait 162.3 aussi.

M. Bonnardel : Et «d'une consultation [faite publique] par la société», c'est en lien avec la Société de transport de Québec, nécessairement, là.

Mme Nichols : Oui, je comprends que, dans les lignes qui précèdent, souvent, quand vous utilisez juste le mot «société» dans une autre phrase précédente, il y a souvent eu la Société de transport de Québec, mais je me demandais... Je pense, c'est à trois endroits, où vous faites référence au mot «société».

Mais, écoutez, si vous... si la forme légale vous convient puis vous dites que c'est clair... Moi, ce n'était pas clair, surtout quand on a passé l'article précédent où on a fait... où mon collègue a précisément demandé si on faisait référence à la... ou on pensait même que c'était une erreur, que vous fassiez référence à la Société de transport de Montréal. Mais, écoutez, je vous soumets cette proposition. C'était simplement dans un but d'être plus précis et de ne pas entrer dans une... que ça ne cause pas de confusion. Mais...

M. Bonnardel : C'est une portion de la loi qui s'applique seulement à la Société de transport de Québec, là.

M. Barrette : Ah! je comprends, c'est juste une question de clarté du texte.

Mme Nichols : Exactement.

M. Bonnardel : Bien, ça s'applique à la Société de transport de Québec.

Mme Nichols : Étant donné que... Et je reviens sur l'argument que le titre est la Loi sur les sociétés de transport en commun, mais...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

M. Barrette : Est-ce que vous attendez des conclusions des discussions qui existent avec... qui ont cours avec votre équipe?

M. Bonnardel : Non, c'est correct.

M. Barrette : Ça va?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il n'y a pas de commentaires?

M. Barrette : Il n'y a pas de commentaire? Bon. Une question purement technique. Là, on retrouve dans l'article 21 tout le projet de loi parce que c'est la ville de Québec qui est le maître d'oeuvre, et là, c'est comme si on transférait ou on dupliquait toutes les responsabilités de la ville de Québec à la Société de transport de Québec. Je comprends que c'est en miroir avec Montréal, et Montréal, je le répète, c'est une situation, par rapport au gouvernement, un petit peu différente. Je ne veux pas faire de débat là-dessus, mais c'est quoi, la finalité de ça? Parce que, si je comprends bien, 21, là, qui est, à toutes fins utiles, la duplication du projet de loi qui vise à donner à la ville de Québec les pouvoirs nécessaires pour faire sa job, le projet, bien là, on vient donner les mêmes pouvoirs, ce n'est pas une redondance... Parce que ça, c'est jour 1, là, je comprends bien que ces pouvoirs-là sont transférés à la société de transport, jour 1, ou ça, c'est juste de l'exploitation?

M. Bonnardel : Tous les articles sont mentionnés nécessairement, expropriés, exploités.

M. Barrette : Donc, ça, ça fait référence uniquement à la phase d'exploitation, donc après la réalisation.

M. Bonnardel : Exact.

M. Barrette : Bien, en tout cas, je vais vous dire une chose...

M. Bonnardel : Bien, exemple, le premier paragraphe, M. le député : «162.1. En outre de ce qui est prévu à l'article 4, la Société de transport de Québec a pour mission d'exploiter une entreprise de transport terrestre guidé, par tramway...»

M. Barrette : Oui, je comprends. Bien, c'est parce que, tu sais, je vais prendre le deuxième alinéa, «la Société de transport de Québec peut acquérir tout bien requis pour l'exploitation et la modification», donc, «pour l'exploitation», on peut implicitement conclure que c'est aussi pour la réalisation parce que la réalisation mène à l'exploitation.

M. Bonnardel : Tout futur prolongement, exemple, ça pourrait être assujéti à tout futur prolongement.

M. Barrette : Bien, est-ce qu'il y a lieu de faire un ajustement?

M. Bonnardel : M. le sous-ministre va vous...

M. Unterberg (Jérôme) : Jérôme Unterberg. Donc, c'est nommé prévu que la réalisation est effectuée par la ville. Maintenant, on veut s'assurer, évidemment, que lorsque ça va être transféré, on va vu que les transferts des actifs...

Une voix : ...

M. Unterberg (Jérôme) : C'est ça. Donc, il pourrait y avoir des situations de prolongement après ce transfert, suite à la réalisation. Lorsqu'ils vont l'exploiter, donc on pense à long terme, il pourrait y avoir les mêmes situations qu'on a vues plus tôt pour ville de Québec, donc des pouvoirs d'expropriation, comme on voit à 162.4.

M. Barrette : Il n'y aurait pas lieu de simplement, au deuxième alinéa, ajouter « suite à la réalisation » pour... Regardez, moi, je suis un lecteur, je suis comme le monde ordinaire, là, on va dire, qui n'a pas la compétence juridique. Là, vous allez me dire, vous autres, vous l'avez, là, mais est-ce que, pour la clarté du texte, il n'y aurait pas lieu d'ajouter « suite à la réalisation, la Société de transport de Québec », blablabla?

M. Unterberg (Jérôme) : Moi, je vous soumetts que ce n'est pas nécessaire parce qu'on le voit à l'article 1, article 2, c'est clair que c'est des pouvoirs, là, qui appartiennent à la ville de Québec pour la réalisation du projet, mais c'est l'opinion aussi des légistes du ministère.

M. Barrette : Bien, justement, est-ce que les légistes sont d'accord? Écoutez, c'est juste de même, là.

Mme Massé (Julie) : Je suis d'accord que le texte est suffisamment clair dans le sens qu'on a déjà attribué, au début du projet de loi, une compétence exclusive à la ville de Québec, en venant tasser l'application de la Loi sur les sociétés de transport en commun. Donc, c'est là. Les articles, dans le corpus législatif, s'interprètent les uns avec les autres. On n'est pas venus parler non plus, dans cette disposition-là, de la construction du réseau, on vient parler de l'exploitation, de sa modification et de son prolongement. Donc, les termes ont été consciencieusement choisis pour éviter toute interprétation.

M. Barrette : Alors, j'abdique. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 21? Est-ce que l'article 21 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le ministre, vous êtes rendu à l'article 22.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Dispositions, donc, finales. La Loi sur les chemins de fer (chapitre C-14.1) ne s'applique pas à la ville de Québec lorsqu'elle exerce la compétence visée à l'article 2.

Commentaires. L'article 22 du projet de loi propose que la Loi sur les chemins de fer ne s'applique pas à la ville de Québec lorsqu'elle réalise le réseau structurant, comme elle ne se serait pas appliquée si la Société de transport de Québec l'avait réalisé. En effet, cette loi prévoit qu'elle ne s'applique pas aux organismes publics qui, dans le cadre de la loi constitutive, agissent comme transporteurs ferroviaires.

J'ai un amendement qui se lit comme suit. Article, donc, 22.1. Insérer, après l'article 22 du projet de loi, le suivant :
« 22.1. Tout acte fait par la ville de Québec depuis le 1er janvier 2018 en lien avec la réalisation du réseau est réputé fait en vertu de la présente loi. »

• (16 heures) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le ministre, il est 16 heures, j'aurais besoin d'un consentement pour pouvoir prolonger.

Des voix : Consentement.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, nous sommes tout à fait d'accord de consentir à prolonger, malgré la position du leader du gouvernement, qui nous a dit en Chambre il y a deux jours qu'il ne dépenserait pas ses heures, et il l'a même fait sur un ton assez autoritaire. Mais, Mme la Présidente, je pense que le bon sens va prévaloir...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci.

M. Barrette : ...ici plutôt qu'au bureau du leader...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, M. le député.

M. Barrette : ...qui est représenté ici aujourd'hui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'on...

M. Barrette : Et nous allons consentir.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous avez des commentaires sur l'amendement présenté par le ministre?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, juste pour rectifier, c'est l'article 22.1.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Excusez-moi.

M. Bonnardel : J'ai juste... c'était... Donc, je reviens. L'article 22 devra être adopté comme tel, et je déposerai donc un amendement pour un article 22.1.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K., parfait. Donc, est-ce que l'article 22 est adopté?

M. Bonnardel : Ça, c'est 22...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, ce n'est pas un amendement.

M. Bonnardel : Ça, c'est 22.1, ça.

Une voix : ...

M. Bonnardel : Oui. Parce que l'article 22 est adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Il faut commencer par adopter l'article 22. Ensuite, on va passer à un article qui va s'appeler l'article 22.1. O.K., c'est clair pour tout le monde? Est-ce que l'article 22 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre...

M. Barrette : Mme la Présidente, je comprends, là, ça va prendre quelques minutes, mais on va faire les choses à la vitesse normale, si vous acceptez cette proposition-là, comme on l'a fait toute la journée.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, ce n'est pas moi qui accepte de prolonger, c'est vous qui avez accepté de prolonger.

M. Barrette : Oui, oui, tout à fait, mais je pense qu'on peut le faire sans pression, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non...

M. Bonnardel : Est-ce que l'article 22 est adopté?

Mme Nichols : Oui, il a été adopté.

M. Barrette : C'est vous qui l'avez adopté.

M. Bonnardel : O.K. Alors, l'article 21.

M. Barrette : C'est-à-dire...

M. Bonnardel : L'article 21...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non.

Mme Nichols : Non, 22.1. 22.1.

M. Barrette : 22.1.

M. Bonnardel : 22.1, pardon. 22.1. Insérer, après l'article, donc, 22 du projet de loi, le suivant :
22.1. Tout acte fait la ville de Québec depuis le 1er janvier 2018 en lien avec la réalisation du réseau est réputé fait en vertu de la présente loi.

Commentaires. La disposition proposée par cet amendement vise à assurer la validité juridique des décisions qui ont été prises par la ville de Québec à l'égard du réseau structurant entre le 1er janvier 2018 et le jour de l'entrée en vigueur du présent projet de loi. Cette disposition est nécessaire afin que nul ne puisse invoquer l'article 2 du présent projet de loi pour faire invalider ses décisions en raison du fait que cet article donne compétence à la ville de Québec à compter de son entrée en vigueur uniquement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 22.1? Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Oui. Je comprends, là, qu'on ajoute un nouvel article, le 22.1. C'est un article, là, qui a un effet rétroactif. Ce n'est quand même pas rien, là, une rétroactivité, quand on l'adopte. Je voulais savoir c'est quoi, les conséquences de la rétroactivité. J'ai compris les commentaires, mais je voulais savoir, si on l'adopte rétroactif, là, c'est parce qu'on a quelque chose en tête puis il y a un cas en particulier qui nous agace ou qui veut... qu'on voit venir puis on ne veut pas qu'il rebondisse. Est-ce que vous pourriez nous expliquer la rétroactivité au 1er janvier 2018, s'il vous plaît?

M. Unterberg (Jérôme) : Jérôme Unterberg. Donc, voici, de manière très transparente, là, présentement, il n'y a pas un cas qu'on a à l'esprit, puis là je vous le dis, là, sans détour. Maintenant...

Mme Nichols : ...

M. Unterberg (Jérôme) : Bien, voilà, on peut anticiper que, comme on dit à l'article 2, on le sait, que la ville de Québec a agi, là, pour préparer le projet du réseau structurant. Ils ont engagé des dépenses, ils ont fait des démarches publiquement, bon. C'est pour le bien de l'intérêt public, on ne débattrait pas là-dessus. Mais, en même temps, l'article 2... on vient dire à l'article 2 qu'on leur confère la compétence pour réaliser le réseau structurant, compétence qui normalement aurait été au Réseau de transport de la Capitale.

Donc, si une personne voulait contester un geste qui aurait pu être posé depuis le 1er janvier 2018, un contrat, par exemple, qui aurait été octroyé pour son paiement, un octroi qui aurait pu être débattu quant à la régularité de l'adjudication de celui-ci, à des démarches de consultation qui auraient été requises par la loi, etc., donc c'est pour être sûr qu'il n'y ait pas une situation où on pourrait mettre en cause la légalité de tout geste qui aurait été posé depuis le 1er janvier 2018. Évidemment qu'à l'article 2, la loi serait sanctionnée, mais ce n'est que prospectif. Donc, en effet, c'est rétrospectif ici... rétroactif pour s'assurer que, s'il y avait des gestes qui avaient été posés, on ne puisse pas les remettre en cause. Il n'y a pas d'événement particulier, mais c'est encore peut-être par geste de prudence, là, pour s'assurer qu'on ne puisse pas, de manière un peu cohérente avec l'article 2, remettre en cause toute action, tout geste, toute décision qui aurait été prise par la ville à ce jour.

Mme Nichols : Bien, je comprends, là, l'objectif de l'article. Je l'apprécie, dans le fond, je trouve que c'est intéressant, là, pour la ville de Québec d'avoir ce genre d'article là avec un effet rétroactif, entre autres, s'il y avait eu des démarches qui auraient été faites pour changer le plan, le PMAD, le schéma d'aménagement ou ces choses-là. Mais je trouve ça... Tu sais, je trouve ça quand même étrange que, si on revient en janvier 2018, on est quand même en juin 2019, s'il y avait eu des démarches pour changer un plan d'aménagement, qu'en 2019, on leur dise que c'était correct.

M. Unterberg (Jérôme) : Écoutez, c'est encore un geste de prudence. Tout le monde n'est pas nécessairement en accord sur certaines vues. À partir du moment où le législateur veut s'assurer que ce projet-là puisse être réalisé selon le respect de l'échéancier, dans le calendrier prévu, mais tout aussi, on pourrait dire, en termes d'ordonnement des travaux, qu'il n'y ait pas de maison en péril pour la bonne conduite. C'est un geste de prudence, mais je vous dis que, présentement, au ministère des Transports, il n'y a aucune communication, il n'y a aucune information à l'effet qu'il y a quelque chose, là, d'irrégulier qui aurait été commis puis qu'on cherche à masquer ou à couvrir par ça. Mais on ne sait jamais, il pourrait y avoir des contestations subséquentes qui n'ont peut-être pas pour but, là, de mettre en cause, là, des points valables, mais peut-être pour but de nuire à la bonne démarche du projet. C'est vraiment par prudence.

Mme Nichols : Cet article-là permettra à la ville de Québec de justifier certaines démarches qu'ils ont faites. Puis moi, je suis porte-parole aux affaires municipales, donc vous comprendrez que je suis en faveur, là, de l'autonomie qu'on confère aux villes. Et s'ils ont pris des décisions dans le passé justement avec une vision de s'en aller avec le tramway, vous comprendrez qu'un article comme ça, je suis en faveur, ça vient justement justifier, là, les actes ou les changements qu'aurait fait la ville en fonction de cette vision à long terme là. Je trouve ça correct, mais je suis toujours surprise de voir... C'est rare, là, qu'on voie des articles rétroactifs comme ça entrer en vigueur.

M. Unterberg (Jérôme) : Le ministre veut l'exprimer de manière très transparente.

M. Barrette : C'est correct.

Mme Nichols : Oui, j'apprécie la transparence.

M. Barrette : Je pense qu'à la ville de Québec on va être heureux de cet article-là.

Mme Nichols : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce que l'article 22.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, M. le ministre. L'article 23.

M. Bonnardel : Oui. Donc, Mme la Présidente : Sur demande du ministre des Transports, la ville de Québec et la Société de transport de Québec doivent lui fournir tout document ou tout renseignement concernant la réalisation ou l'exploitation du réseau qu'il juge utile.

L'article 23 du projet de loi, donc, propose que la ville de Québec et la Société de transport de Québec aient l'obligation de fournir au ministre des Transports tout document ou tout renseignement concernant la réalisation ou l'exploitation du Réseau structurant qu'il juge utile. Il est nécessaire pour le ministre d'être informé sur ce projet de Réseau structurant d'autant plus que ce projet de transport collectif municipal est financé à partir de fonds publics.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires? Est-ce que l'article 23 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, vous avez un...

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente, dans une session précédente, j'avais déposé un amendement qui était l'article 23.1, que je souhaite, avec consentement, retirer pour en déposer un autre, s'il y a consentement.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous n'aviez pas déposé, semble-t-il, l'amendement.

M. Barrette : Bien oui, je l'avais déposé. Vous l'avez.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il a été distribué, mais il n'avait pas été déposé.

M. Barrette : Il n'a pas été déposé? Il n'a pas été suspendu?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, moi, je suis là depuis le début de l'article par article puis je n'ai pas vu de...

M. Barrette : Ah oui?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non.

M. Barrette : Ah! Vous voyez, en plus, j'ai oublié des bouts.

Alors, Mme la Présidente, je dépose donc le 23.1, je ne retire rien, mais l'article 23.1 se lira comme suit : Le ministre des Transports doit, au plus tard 45 jours suivant le 30 mars et le 30 septembre de chaque année et jusqu'à la fin des travaux de réalisation du réseau, rendre public un rapport sur l'état d'avancement de ces travaux à chacune de ces dates quant au respect de l'échéancier et du budget.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a des commentaires? Est-ce que l'article 23.1 — c'est ça, 23.1? — est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, M. le ministre. Article 24. Ça vous concerne.

M. Bonnardel : Oui, Mme la Présidente : Le ministre des Transports est chargé de l'application de la présente loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires? Est-ce que l'article 24 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre. Article 25.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente : La présente loi entre en vigueur le (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi).

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, ceci met fin à l'étude article par article.

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, adopté. Excusez-moi. Donc, oui, je suis rendue là, monsieur. Merci de me guider, mais je pense que je suis assez grande pour le faire toute seule. O.K. Alors, est-ce que les...

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que les intitulés des chapitres et des sections sont adoptés?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je propose que la commission recommande la renumérotation du projet de loi amendé. Cette motion est-elle adoptée?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je propose que la commission adopte une motion d'ajustement des références. Cette motion est-elle adoptée?

Des voix : Adopté.

Remarques finales

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous sommes maintenant rendus à l'étape des remarques finales. Je cède la parole au porte-parole du troisième groupe d'opposition, le député des Îles-de-la-Madeleine. La parole est à vous.
• (16 h 10) •

M. Arseneau : Je vais décliner mon droit de parole.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, M. le député. Je cède maintenant... La députée de Taschereau n'est pas là. Merci... C'est Mme la députée... Alors, maintenant, je cède la parole au député de La Pinière, de l'opposition officielle, pour ses remarques finales.

M. Gaétan Barrette

M. Barrette : Bien, je pense qu'on a eu une étude détaillée très constructive et je pense que ce sera à la satisfaction du ministre et de son équipe, que je félicite et remercie d'abord, d'ailleurs, d'avoir participé avec autant de talent à nos travaux parlementaires.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, M. le député de La Pinière. M. le ministre, pour vos remarques finales.

M. François Bonnardel

M. Bonnardel : Oui, merci, Mme la Présidente. Donc, encore une fois, merci à mes collègues ministériels d'y avoir participé. Les collègues d'opposition, qui ont été très pragmatiques dans leurs interventions, je vous remercie beaucoup.

Merci à toute l'équipe du MTQ. Vous avez été super pour bien répondre. Vous êtes tous, pour moi, des experts incroyables et, dans ces circonstances, je pense que vous avez bien répondu aux députés de l'opposition. Alors, encore une fois, merci et, encore une fois, je pense qu'avec le projet de la ville de Québec, tout le monde est bien fier aujourd'hui qu'on puisse aller de l'avant maintenant, à partir de maintenant. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, M. le ministre. Donc, je vous remercie pour votre collaboration.

La commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux au lundi 12 août 2019, à 14 heures, où elle entreprendra un autre mandat. Alors, bonne fin de journée à tout le monde.

(Fin de la séance à 16 h 11)