



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

**de la Commission permanente  
de l'aménagement du territoire**

**Le mercredi 30 novembre 2011 — Vol. 42 N° 31**

Étude détaillée du projet de loi n° 30 — Loi modifiant  
diverses dispositions législatives en matière municipale (5)

**Président de l'Assemblée nationale:  
M. Jacques Chagnon**

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	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  
Distribution des documents parlementaires  
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85  
Québec, Qc  
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](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

**Commission permanente de l'aménagement du territoire**

**Le mercredi 30 novembre 2011 — Vol. 42 N° 31**

**Table des matières**

Étude détaillée (suite)	1
Remarques finales	17
M. André Villeneuve	18
M. Laurent Lessard	19

**Autres intervenants**

Mme Marie Malavoy, présidente

M. Janvier Grondin

M. Martin Lemay

- \* M. Bernard Guay, ministère des Affaires municipales,  
des Régions et de l'Occupation du territoire
- \* Témoin interrogé par les membres de la commission



Le mercredi 30 novembre 2011 — Vol. 42 N° 31

**Étude détaillée du projet de loi n° 30 — Loi modifiant  
diverses dispositions législatives en matière municipale (5)**

(Onze heures dix-sept minutes)

**La Présidente (Mme Malavoy):** À l'ordre, s'il vous plaît! Nous avons largement le quorum, et je déclare donc la séance de la Commission de l'aménagement du territoire ouverte.

Je vous demande de vérifier que vos téléphones sont bien en mode silencieux et je vous dis que nous sommes réunis afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 30, Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière municipale.

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

**Le Secrétaire:** Oui, Mme la Présidente. M. Tremblay (Masson) est remplacé par M. Lemay (Sainte-Marie—Saint-Jacques).

**Étude détaillée (suite)**

**La Présidente (Mme Malavoy):** Merci. Bienvenue, M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Alors, lors de l'ajournement de nos travaux, nous en étions à l'étude de l'article 15, puis je vous signale en même temps que l'article 15, c'est le dernier article du projet de loi, Mais je pense que le ministre voulait apporter un nouvel amendement et, donc, je vais lui donner la parole tout de suite pour nous dire où nous en sommes et comment il souhaite procéder.

**M. Lessard:** Parfait. Merci beaucoup et bonjour à tout le monde. Donc, on se souvient, on est dans une loi omnibus qui fait que, selon des demandes des municipalités, on fait des modifications à leurs chartes. On en a vu plusieurs, mais quoique ce projet de loi omnibus n'était pas si épais en volume ou en demandes. Les dernières qu'on avait traitées lors de nos travaux étaient le nombre de conseillers ou d'élus dans les villes de Longueuil et des villes de Québec, ce qu'on avait fait. Il nous restait un point à traiter pour fermer le projet de loi, à savoir, un, on avait parlé de la côte... Montréal et Côte-Saint-Luc nous ont demandé de revenir sur une disposition qu'on avait déjà retirée dans une session antérieure sur les cours de triage, c'est-à-dire sur les taux de taxation sur les cours de triage concernant Montréal et Côte-Saint-Luc. Alors, après consultation, on a fait des vérifications, on a reparlé avec la ville de Montréal, avec Côte-Saint-Luc, ils sont toujours disposés à le faire. Alors, on va réintroduire une série d'articles qui nous permet, donc, d'aller de l'avant pour modifier la pondération de façon graduelle, là, ce qui était le même texte de loi qu'on avait dans le temps à une particularité proche.

Alors, j'introduirais l'article 3.1. On dit: Insérer, après l'intitulé «Loi sur la fiscalité municipale», l'article suivant, article 3.1.

Donc, 3.1: L'article 69.7.1 de la Loi sur la fiscalité municipale (L.R.Q., c. F-2.1) est modifié par la suspension de «ou au quatrième».

Alors donc, vous voyez que le texte, quand même, est assez simple, mais on va aller aux notes explicatives. L'article 3.1 est le premier d'une série concernant une modification au régime fiscal applicable à certaines cours de triage. Dans les faits, il s'agit des cours de triage appartenant à une compagnie de chemin de fer et qui étaient, le 16 juin 1994, soit une cour de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, du CN, ou du Canadien Pacifique, le CP, soit une cour de la compagnie Via Rail Canada située sur le territoire de l'ancienne ville de Montréal, tel qu'il existait le 31 décembre 2001. Actuellement, le terrain et les bâtiments d'une telle cour de triage sont évalués selon leur valeur marchande et sont taxés en leur appliquant, donc, un taux particulier, soit 40 % du taux non résidentiel, lorsque la municipalité en fixe un, et 60 % du taux de base, le premier taux étant obligatoirement égal ou supérieur au deuxième.

● (11 h 20) ●

La modification qui serait apportée aurait pour effet d'assujettir les unités d'évaluation comprenant ces cours de triage au taux de taxe particulier de la catégorie des immeubles non résidentiels, lorsque la municipalité en fixe un, et de supprimer la limite relative au taux de la taxe d'affaires pour ces cours, laquelle est actuellement de 40 %. Ces modifications ne s'appliqueraient toutefois pas aux... ce qu'on appelle les chemins de fer d'intérêt local. Donc, c'est vraiment... on circonscrirait sur Montréal et Côte-Saint-Luc.

La modification apportée à l'article 3.1 en est une de concordance avec l'article 9.1 du projet de loi, qui prévoit la suppression du troisième alinéa de l'article 232 de la Loi sur la fiscalité municipale qui disait que «le rôle de la valeur locative indique, le cas échéant, que l'établissement d'entreprise est visé au troisième ou au quatrième alinéa de l'article 232».

En fait, pour les fins d'explication, on connaît bien les bases de tarification pour le secteur résidentiel, commercial, industriel. Ça, c'est les immeubles d'habitation de plus de tant d'étages. Ça, c'est les matières régulières d'une municipalité. Toutefois, concernant les chemins de fer, qui sont une juridiction fédérale, il y a eu une entente dans les années quatre-vingt-dix pour statuer sur leur taux de taxation et leur mode. Donc, il y a eu une entente particulière sur la taxation et qui n'a pas évolué au fil des années. La ville de Montréal dit: On voudrait... On dit: Toutes les municipalités...

Excusez, on aurait une petite note. J'ai un spécialiste avec moi, parce que c'est un régime très particulier, le régime des cours de triage. Alors, peut-être, tout à l'heure, notre responsable, là, qui est spécialiste en fiscalité municipale,

Me Bernard Guay, pourra donc présenter ce volet, si vous permettez, parce qu'il y a un petit peu d'éducation à faire là-dedans. On n'est pas à tous les jours dans ces régimes-là, on n'est pas à tous les jours dans les régimes... Le chemin de fer, évidemment, passe un peu partout, mais il y a des chemins d'intérêt local, donc, et il y a des cours de triage un peu partout au Québec. Ça a d'autres impacts pour Montréal et Québec, c'est ce qu'on me convient. Peut-être, si Me Guay pourrait en parler, on pourrait peut-être faire l'étendue du portrait puis avoir un petit tableau qu'on pourra distribuer sur l'ensemble parce que ça a des conséquences financières. Vous comprenez que la ville de Montréal et les municipalités qui vont en profiter vont voir une augmentation pour d'aucuns de la charge fiscale qui vient de ce secteur-là. Alors donc, si vous permettez, on pourrait peut-être faire un petit épilogue là-dessus.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Alors, je vais juste vérifier s'il y a consentement.

**M. Villeneuve:** Tout à fait.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Consentement. Je vous demanderais de vous identifier.

**M. Guay (Bernard):** Alors, mon nom, c'est Bernard Guay. Je suis le directeur général de la fiscalité au ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. Juste pour préciser la portée de l'article, c'est que toutes les cours de triage au Québec qui étaient la propriété du CN, CP ou de Via Rail, mais Via Rail pour l'île de Montréal, sont visées par le régime particulier actuel, qui serait progressivement en «phasing out», à l'exception des CFIL. Bon, dans les faits, Montréal et Côte-Saint-Luc sont les deux municipalités qui sont les plus concernées. Sur une majoration de taxes totale d'à peu près 6 millions, au total, que procurerait à croisière ce changement-là, il y en a 5,5 à Montréal et 500 000 \$ à Côte-Saint-Luc, là. Ça fait qu'on se comprend que c'est... Excusez, je me suis trompé, 4,4 à Montréal et 1 million à Côte-Saint-Luc. Les autres municipalités, c'est 500 000 \$ au total, là. Il y a Lévis, Québec, ainsi de suite. Bon.

Les CFIL, ce sont des entreprises indépendantes. C'est des entreprises autres que CN, CP et autres qui ont acquis certaines de ces cours de triage là depuis 1994. Le fait de les exempter, sur le rendement total de 6 millions, là, c'est à peu près entre 50 000 \$ et 100 000 \$, là, qui ne seraient pas obtenus en majoration de taxes, là. Puis il y a des raisons pour ça, là, préserver certaines dessertes, là.

**M. Lessard:** Donc, c'est un régime particulier qu'on veut faire une modification suite à la demande de Montréal. Ça a des conséquences dans les petits réseaux ailleurs, mais, principalement, c'est une mesure pour Montréal et Côte-Saint-Luc parce que, sur la masse de la charge, on parle de 4,4 millions puis 1 million de dollars pour les municipalités, alors, qui cherchent d'autres sources de revenus ou... Quand on regarde la valeur de ces propriétés-là excédentaire dans les cours, les villes, ce qu'ils nous revendiquent, c'est qu'ils ne supportent pas le fardeau qu'ils devraient supporter alors que c'est des grands réseaux puis c'est des grandes propriétés financières, etc., donc. Alors donc, basé là-dessus, ils nous demandent de faire une adaptation, ce qu'on veut faire.

Sur les CFIL, c'est des petits réseaux locaux d'intérêt qui sont dans des régions un peu partout. Donc, c'était négligeable. Donc, on n'est pas allés jusque-là. Alors, on reste sur le réseau de Canadien National, Canadien Pacifique et Via Rail principalement, là, pour ce qui fait l'objet de notre discussion.

Puis je vais demander peut-être à l'équipe si... Parce que je vais donner la répartition, là, quelle est l'application pour les autres villes, ça fait que vous donner le tableau, là, de la répartition, quels sont les impacts à Québec, à Lévis et autres.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Bon, on pourrait faire reproduire le tableau. Je comprends que vous nous en donnez un exemplaire. On va le faire reproduire pour tout le monde, ça va être plus simple à suivre. Mais je pense qu'on peut continuer la discussion pendant ce temps?

**M. Lessard:** Oui, oui, oui, pas de problème parce que tous les autres articles découlent... Bon, on dit: Voici ce qu'on veut changer. Voici, maintenant, sur... la progression ne sera pas instantanée, donc il y a une période transitoire pour le faire. Les autres articles viendraient indiquer la période transitoire, la gradation dans la modification pour atteindre un régime à 100 %. Là, on est à 60-40, on va passer à 100 % du taux non résidentiel. Mais elle se fait progressivement, sur deux ans, donc il y a renversement de 60-40 à 70-30 et pour arriver à 100 % sur un étalement de deux ans.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Est-ce que vous êtes prêt à commencer la discussion, M. le député de Berthier?

**M. Villeneuve:** Oui.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Oui? Allez-y.

**M. Villeneuve:** Oui. On verra, là, on a beaucoup de questions, de ce côté-ci, de compréhension. Et, d'ailleurs, la première question: Est-ce que les entreprises qui vont être touchées par ce changement-là ont été consultées, avisées? Est-ce qu'il y a eu des discussions? Comment eux voient ça? Parce que je me mets toujours à la place d'une entreprise, là, on se retrouve avec une colonne de dépenses supplémentaires. Je comprends que l'argumentaire de la ville de Montréal, c'est de dire qu'il faut aussi que tout le monde paie la juste part, et on comprend que le manque à gagner par rapport à cet avantage-là qu'elles ont, ces entreprises-là, bien, inévitablement, c'est l'ensemble des contribuables qui en défraient les coûts, hein, les sommes. Alors, est-ce que les entreprises ont été consultées par la ville de Montréal ou par peut-être le ministère?

**M. Lessard:** C'est un vieux dossier qu'on a ici, qui avait été introduit il y a, je pense, c'est deux sessions. Il y a eu des représentations faites par ces entreprises-là. Évidemment, quand vous parlez à une entreprise, s'il veut monter ses taxes, ils sont tout le temps contre. Sauf que, quand on regarde à l'analyse, si la ville en avait eu le pouvoir comme elle l'a pour tous les citoyens du Québec... Actuellement, mettons, la ville de Montréal, quand tu regardes dans ses taux de taxation, quand elle veut aller chercher une part de plus à 12 %, 15 % dans le secteur résidentiel, commercial ou industriel, elle n'a pas besoin du gouvernement pour le faire parce qu'elle a le pouvoir de changer des taux de taxation pour affecter la charge fiscale là où elle le désire, hein? Puis il y a tout le temps des critiques à la région de Montréal qui disent tout le temps qu'ils ne chargent pas assez le résidentiel, ils chargent trop le commercial, l'industriel. Les villes de l'agglomération disent: Bien, on ne veut pas payer pour telles, telles dépenses d'agglomération. Sauf que, là-dessus, comme c'est un régime particulier, la ville n'a pas le pouvoir de changer. Alors, elle dit: Bien, donnez-moi ma pleine... Parce que, pendant que je charge les autres puis qu'eux autres ont un statutaire défini dans la loi qui est inchangeable, bien je suis en train de surcharger les autres pour... et, donc, diminuer leur contribution.

Alors, on dit: Bien, voici, comme c'est une particulière, on pense qu'il pourrait y avoir une progression qui fait en sorte que, quand on analyse l'impact... Parce qu'il va rester statutaire, la ville ne pourra pas recharger ça après, de dire: Bien, je voudrais avoir une partie... Donc, quand ça sera sur le non-résidentiel, elle ne pourra pas revenir, ça sera sur le non-résidentiel. Donc, on dit: Voici, c'est le régime qui sera établi à long terme, mais on passera d'un régime qui tient compte de 40 % de résidentiel, 60 % non résidentiel ou l'inverse à un régime qui sera tout sur le non-résidentiel, qui semble être plus équitable pour l'ensemble des citoyens parce que ce n'est pas vraiment traité comme un immeuble résidentiel. Alors, ça a fait l'objet pendant toutes ces années-là d'un régime particulier. On comprend la nature de ceux qui doivent donner un effort additionnel, puis c'est dans cet esprit-là qu'ils l'abordent, là.

**M. Guay (Bernard):** Je dois vous mentionner, monsieur... — Mme la Présidente, M. le député, je ne sais pas trop le protocole, là — qu'au printemps 2010 il y a eu une rencontre à trois entre la ville de Montréal, le ministère et l'industrie ferroviaire, là, qui était représentée par des gens des compagnies plus de l'Institut ferroviaire du Québec. Alors, au sortir de ça, il y a eu des pourparlers au printemps 2010 entre la ville de Montréal et les compagnies pour essayer de s'entendre sur quelque chose qui n'a rien donné, et c'est là qu'on est revenus. Mais c'est clair que l'industrie, évidemment, aimerait mieux ne pas voir son fardeau majoré. Mais ça, on se comprend qu'évidemment c'est leur stratégie, c'est de bonne guerre de leur part, là, d'essayer de résister à une approche qui les ramènerait comme tous les autres immeubles non résidentiels, finalement, là.

**La Présidente (Mme Malavoy):** M. le député.

● (11 h 30) ●

**M. Villeneuve:** Oui. Bien, je comprends ce que vous me dites. Et puis on dit souvent: La meilleure des ententes vaut le pire des procès. On n'est pas là, là, je comprends, mais on comprend aussi que l'entente n'a jamais été conclue, il n'y a jamais eu d'entente, et là on veut procéder, puis... Regardez, moi, je ne suis pas sur le fond, là, je suis tout à fait d'accord avec le fait qu'il faut chercher... C'est des vases communicants, tout ça, hein? Si on taxe moins un, on taxe plus l'autre, là, hein, si on veut garder nos services qu'on a déjà sur le territoire ou les améliorer, c'est clair. Ça fait que je ne suis pas sur cette question-là, mais je suis un petit peu surpris de voir atterrir cela ici. Je comprends qu'un bill... un projet de loi privé... un bill... un projet de loi omnibus, voilà, excusez-moi... Un projet de loi omnibus, je comprends que ça sert aussi à régler des situations qui arrivent à la dernière minute, mais j'aurais bien aimé, pour ma part, pouvoir entendre ces entreprises-là. Je comprends qu'ils auraient prêché pour leur paroisse, et ce serait tout à leur honneur, d'ailleurs, de le faire. Et pourquoi pas? Ils ont des actionnaires, c'est des entreprises qui fonctionnent, etc. Et là on se retrouve devant une situation où...

Et j'ai une question, Mme la Présidente, avant d'aller plus loin, je veux juste savoir... Parce que je sais qu'on est limités au... puis je ne veux pas... Mon but ici, ce n'est pas d'étirer la sauce, là. On s'entend, le temps, là, je... non, loin de là, mais je veux qu'on puisse vider comme il faut la question, qu'on puisse bien comprendre. Je sais qu'on a du temps par amendement et je ne voudrais pas tomber dans la procédure de proposer des amendements pour gagner... pas pour gagner, mais pour avoir plus de temps pour pouvoir bien saisir le dossier, je veux juste comprendre, est-ce qu'il y a un amendement et, à ce moment-là, on est limités dans le temps par rapport à ce qu'on a devant nous?

**La Présidente (Mme Malavoy):** Vous avez droit à 20 minutes d'intervention sur l'amendement.

**M. Villeneuve:** Il y a juste un amendement, c'est ça que je veux dire.

**Une voix:** Non, non, non...

**M. Villeneuve:** C'est tout ça? Ah! d'accord. Parce que, tantôt, on m'avait... Bien, parfait. Merci.

**M. Lessard:** ...si vous voulez parce qu'il y a à peu près neuf...

**M. Villeneuve:** Non, ce n'est pas... Sans proposer de... Ça va. D'accord.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Qu'on se comprenne bien, là, on parle de l'amendement à l'article 3.1, puis, ensuite, il y en aura trois autres.

**M. Villeneuve:** Parfait. O.K. Bon.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Donc, vous avez 20 minutes sur ce sujet-là.

**M. Villeneuve:** Ça répond à ma question. Alors, je reviens sur l'idée, là, de... Et je veux voir le ministre par rapport à cela. Je sais que c'est des entreprises qui sont très disponibles et je me posais la question: N'y aurait-il pas lieu de les entendre, justement? Si on parle ici, ils peuvent très bien être ici demain matin ou demain après-midi, on les entend et puis, après ça, on... Mais je pose la question. Moi, personnellement... Puis, je vous le dis, je ne suis pas contre l'idée, au contraire. On parle d'équité ici, la ville de Montréal parle d'équité dans le document qu'elle nous a fourni, puis je suis tout à fait d'accord avec ça, puis je comprends très bien le principe, de s'assurer que tout le monde paie la juste part qui leur revient. Ils ont présentement un avantage qui est là depuis 1993, je pense, et qui perdure, donc, dans le temps, et l'idée, c'est justement de s'assurer qu'ils paient leur juste part. Mais je pose la question au ministre: Pourquoi ne pas avoir prévu ou pensé les inviter à venir s'expliquer en commission?

**La Présidente (Mme Malavoy):** M. le ministre.

**M. Lessard:** De toute évidence, quand vous dites: La pire des ententes est meilleure que les procès, là, si on est rendus là, c'est parce qu'il n'y en a pas, d'entente. Et rappelez-vous, hein, des dispositions semblables dans un jugement récent de la cour... je ne sais pas si c'est la Cour d'appel, dans le jugement Bromont opposant la ville de Bromont à IBM, dans lequel on vient statuer sur le système électrique. De toute évidence, ils ne s'entendaient pas. Ils ont contesté, la cour s'est prononcée, mais on a dû revenir ici en législation. On n'a pas réentendu IBM, on a dit: De toute évidence, il y a quelque chose qui n'est pas comme on le pensait dans la loi sur la détermination de quels sont les systèmes reliés à un bâtiment qui exploite... donc les services électriques, services de ventilation, services dédiés à un bâtiment versus dédiés à des équipements. Alors donc, on n'a pas rappelé IBM ici, pas plus qu'on a rappelé Domtar contre la ville de Windsor, dans un jugement, qui vient établir la vétusté d'un bâtiment. À la fin, donc, là, il y a eu ce jugement-là.

Parfois, il faut changer les choses. Alors, sincèrement, je vous jure que, s'ils comparent à ici, ils vont être... Si, aujourd'hui, avec tous les budgets que les villes sont en train de faire, on a le pouvoir de les faire comparaître puis leur demander s'ils veulent que leurs comptes de taxes montent, on va avoir autant de personnes qu'il y a de monde au Québec parce qu'il n'y a pas personne qui veut que ses taxes montent. Là, c'est dans un effort de voir comment on peut rétablir une certaine équité, sachant que, depuis ces années-là, bien, eux autres, le taux n'a pas bougé, c'est toujours le taux 40 % et 60 %, alors que les gens qui sont dans les services industriels paient 100 % du service industriel. On ne peut pas dire qu'une cour de triage, c'est vraiment de la nature résidentielle alors qu'ils profitent d'une partie de ça.

On peut comprendre à l'usage la portée qui est destinée puis avec la mesure de gradation... Donc, la proposition d'aujourd'hui est plutôt le résultat du fait de l'échec de la négociation. On a essayé de trouver une voie de passage pour essayer de donner cette souplesse-là. Mais c'est un peu, là, ce que j'entends parce que ça fait plusieurs fois qu'on le ramène, qu'on le discute, que les villes se rencontrent, que les entreprises sont rencontrées, puis, honnêtement, ils nous disent tout le temps que ça a des conséquences, mais je comprends, sur la taxation, là, à la fin, les cours de triage... Une compagnie comme CP, CN, quand ça a des charges, bien tout le monde comprend qu'ils le redonnent aux usagers, hein? Ils ne mangent pas tellement longtemps les profits, hein, ils repassent ça directement à lui qui paie le ticket.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Allez-y.

**M. Villeneuve:** Oui. Bien, on dit souvent aussi que, quand le pire des procès arrive, les deux parties ou les parties en cause sont entendues, ce qui, évidemment, ne sera pas le cas ou semble ne pas être le cas. En tout cas, il ne semble pas y avoir d'ouverture de la part du ministre par rapport à ça parce qu'on voit qu'il y aura donc... ils vont subir — je pense que c'est sur deux ans — des augmentations, ils vont inévitablement devoir assumer des hausses assez importantes. Alors, moi, écoutez, je comprends qu'il y a eu discussion entre la ville de Montréal et les entreprises en question. Et d'ailleurs, dans l'avant-projet de loi, on a rencontré... je ne souviens plus du... c'étaient des représentants des... Comment ils s'appelaient?

**Une voix:** Les chemins de fer.

**M. Villeneuve:** Les chemins de fer, représentants des chemins de fer, on les a rencontrés dans l'avant-projet de loi ici, en commission parlementaire. Et là je comprends que la ville de Montréal a tenté des négociations qui n'ont pas... Et puis je comprends aussi que le rapport de forces, honnêtement, il... Si vous n'avez pas, vous, comme... hein, si vous n'avez pas la capacité de décider, les rapports de force, il n'y en a pas, là. Alors, qu'il n'y ait pas eu d'entente, je ne suis pas très surpris de l'apprendre, là, hein? Ils ont prêché pour leur paroisse, ces entreprises-là, puis la ville de Montréal n'ayant pas le pouvoir de changer les choses, qu'elle doit passer par Québec, donc par le Parlement, évidemment, qu'il n'y ait pas eu d'entente, moi, je ne suis pas surpris de ça. Mais, par contre, moi, je me dis que, si ces gens-là pouvaient se faire entendre ici, en commission parlementaire, bien ça nous permettrait d'avoir un éclairage, un éclairage meilleur, en tout cas, pour... Puis il y a des questions pointues auxquelles on verra, là, au fil... comment on avancera, là, mais il y a sûrement des questions pointues, en tout cas, que moi, je veux poser par rapport à tout ça qui ne trouveront pas réponse, là, et c'est un peu mon inquiétude par rapport au fait qu'ils ne puissent pas venir ici, en commission parlementaire, s'expliquer.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Je vous laisse répondre, mais j'irai au député de Beauce-Nord après. M. le ministre.

**M. Lessard:** Oui. Bien, je vais vous en faire une, proposition, moi, vous allez rencontrer... Vous voulez rencontrer le CN, CP? Faites venir la ville de Montréal et ville de Côte-Saint-Luc. On va entendre les trois parties, les trois, quatre parties, on va les mettre au bout de la table, ils s'expliqueront, puis on votera nos amendements.

**La Présidente (Mme Malavoy):** J'essaie d'interpréter vos propos.

**M. Lessard:** Bien, c'est parce qu'on ne peut pas rien que mettre une partie au bout de la table, là. Donc, si vous mettez le CNCP, bien je veux entendre aussi, moi, la ville de Montréal, Côte-Saint-Luc. Ça fait que, moi, je suis prêt, je n'ai plus d'autres affaires à dire.

**M. Villeneuve:** J'aurais une proposition par rapport à ce que vous amenez, M. le ministre, c'est de voir... d'abord, s'assurer que tout ce beau monde là peut être présent ici cette semaine. Et, si c'est le cas, faisons-le. Mais ne reportons pas cela après les fêtes, c'est ça que je veux dire. Moi, je veux avancer tout comme vous, M. le ministre.

**M. Lessard:** ...moi, la loi omnibus, il me reste un article, c'est celui-là. J'ai donc avisé l'opposition, il y a deux, trois semaines, qu'on allait les déposer, tout le monde a été au courant qu'on va le faire. Vous voulez les entendre? Pas de problème, je suis disposé. Il me reste un article, c'est celui-là. Mettez-les au bout de la table, on va les entendre puis on va disposer de nos affaires. Moi, je n'ai plus rien à dire là-dessus, je suis d'accord.

**La Présidente (Mme Malavoy):** J'essaie juste de voir ce que ça veut dire, si c'est — comment je dirais? — une proposition ferme que vous faites et qui fait objet de consensus. Mais je vous rappelle qu'à l'étape d'une étude détaillée il faut qu'il y ait entente si on cesse de faire ce qu'on est en train de faire en ce moment pour étudier des groupes, il faut qu'il y ait vraiment une entente parce que, normalement, on est dans un processus qui est déjà enclenché sur lequel on s'est entendus. Alors, je comprends, M. le ministre — je vous ai vu ranger vos papiers, là — vous, vous êtes prêt...

**M. Lessard:** Bien, moi, quand j'entends ça, je me dis...

**La Présidente (Mme Malavoy):** J'essaie de voir si le geste joint à la parole...

**M. Lessard:** Bien, moi, écoutez, moi, je suis favorable à le passer. Le collègue soulève la question alors que je vous dis qu'il y a eu un échec sur ces négociations-là, puis il veut les réentendre. Bien, pas de problème, mettez-les au bout de la table, puis ils viennent expliquer leur affaire, puis ils auront 15 minutes chacun. Ça fait assez longtemps qu'ils connaissent le dossier. Après 15 minutes chacun, ils doivent être capables de s'exprimer. Sinon, c'est parce qu'ils n'ont rien à dire. Mais je pense qu'on va entendre ceux qui ont de quoi à dire, CN, CP, puis on va entendre le maire de Montréal, puis on va entendre l'équipe de Montréal puis l'équipe de Côte-Saint-Luc, puis ces quatre... c'est réglé.

**La Présidente (Mme Malavoy):** M. le député de Beauce-Nord, vous avez demandé la parole il y a déjà un moment.

● (11 h 40) ●

**M. Grondin:** Alors, moi, Mme la Présidente, je dois vous dire que je suis favorable à ce qu'on passe l'article parce que je trouve que c'est une compétition illégale qu'on ait des passe-droits pour les chemins de fer, puis, après ça, on taxe les chauffeurs de camions. Tout le monde est taxé à parts égales partout, et puis qu'on laisse... Comment est-ce qu'on peut établir une bonne compétition si on dit à quelqu'un: Bien là, toi, tu as quelque chose qui te protège, tu ne seras jamais remonté, mais on remonte le fuel des autres puis on remonte les taxes des autres? Alors, moi, je pense qu'il faut être équitable envers tout le monde et je crois que le chemin de fer a son dû aussi à payer à la société, pareil comme tous les autres modes de transport qu'on a au Québec.

**La Présidente (Mme Malavoy):** M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Et, ensuite, je vais vous proposer quelque chose parce que je pense qu'il va falloir clarifier la suite. Oui, allez-y.

**M. Lemay:** Oui. Une petite question technique. La liste est parlante. Est-ce que c'est toutes... Parce qu'on dit «sauf les dessertes locales», appelons ça comme ça, donc c'est toutes ces listes-là inclusivement qui vont être... — ça, c'est ma première question — qui sont incluses dans le projet de loi, c'est tout ça, là.

**M. Lessard:** Oui. Automatiquement, quand on touche le réseau tel qu'établi, ça va nécessairement être les municipalités qui vont pouvoir en profiter.

**M. Lemay:** Longueuil, Lévis, Québec. Donc, ça va être des revenus supplémentaires et des coûts supplémentaires aussi à l'industrie.

**M. Lessard:** Ça, c'est automatique, c'est le même réseau.

**M. Lemay:** Donc, c'est tout ça. On parle ici de 7 millions de plus de revenus, 13 millions, même, à 100 %. Je suis d'accord avec les principes de mon collègue et, moi aussi, je suis d'accord avec... mais il reste qu'on pourrait faire la liste des entreprises qui ont soit un congé de taxes municipales soit une subvention du gouvernement, il y en a, là. Il y a

des programmes que le gouvernement... En multimédia, par exemple, c'est plusieurs dizaines de millions de dollars, et c'est très bien, ce qui fait que Montréal est une plaque tournante en termes de multimédia. Donc, il y a des choix politiques qui sont faits pour aider telle industrie. Moi, mon questionnement — et je termine là-dessus — c'est clair que, si on parle de 14 millions d'augmentation sur deux ans à l'industrie ferroviaire, c'est clair — et le ministre l'a dit, Mme la Présidente, moi, c'est là-dessus que j'ai une réflexion, et, encore une fois, moi non plus, je ne suis pas contre, là — ça veut dire que c'est les utilisateurs qui vont payer. Donc, les gens qui prennent le train Via Rail, toute la marchandise... Donc, la marchandise va être plus élevée parce qu'évidemment ça va être refileé au consommateur, cette augmentation-là. Donc, oui, sur la base, tout comme mes collègues... mais il reste qu'il y a effectivement des questions intéressantes qui peuvent se poser. Merci.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Bon, maintenant, moi, je vais vous proposer une suspension parce qu'on ne peut pas faire une chose et son contraire. Ou bien on arrête l'étude détaillée et on fait venir des gens ou on continue à poser des questions et à avoir des réponses. Donc, le temps que l'on clarifie ce que vous souhaitez, moi, je vais suspendre et j'aimerais vous proposer de vous parler, de vous entendre, de sorte que, quand on reviendra, d'ici quelques minutes, on sache comment procéder. Je pense que ce sera plus simple que de se parler comme ça à micro ouvert. Vous êtes d'accord?

Alors, je suspends quelques instants.

*(Suspension de la séance à 11 h 43)*

*(Reprise à 11 h 51)*

**La Présidente (Mme Malavoy):** Nous voici de retour, et nous en étions à étudier un amendement. On avait suspendu quelques instants parce qu'il se posait des questions d'organisation de nos travaux. M. le député de Berthier, je vous écoute.

**M. Villeneuve:** Oui. Merci, Mme la Présidente. D'entrée de jeu, je vous dis qu'on apprécie l'ouverture du ministre, là, qui pourrait permettre, finalement, d'entendre les parties. Suite à des discussions, notamment sur le fond de la demande de la ville de Montréal, on est d'accord, on veut rétablir une certaine équité, hein, par rapport aux avantages auxquels ils ont eu droit pendant un certain nombre d'années.

D'un autre côté, je vous dirais qu'on aurait préféré, bien sûr, que, dès le départ, ça soit inclus dans l'omnibus, et non pas déposé à la dernière minute, d'autant plus que le ministre nous annonce qu'il y a des discussions qui ont eu lieu depuis plusieurs... depuis un certain temps, à tout le moins. Ça avait même déjà été amené, c'est ce que je comprends, et retiré ou... Bon. Mais, malgré tout cela, avec l'appréciation qu'on a pu faire, notamment au niveau des chiffres et une certaine ouverture par rapport à la possibilité d'amender certains points à l'intérieur de l'amendement principal qui est ici, devant nous, alors je pense qu'on peut continuer, on peut procéder, Mme la Présidente, à l'étude détaillée. Et, par contre, je le dis, je le dis comme je le pense, il est toujours préférable d'entendre les parties. Mais, bon, voyant la situation et voyant la dernière minute aussi, on est un petit peu pris dans le temps, et considérant, comme je disais tantôt, là, l'appréciation des chiffres qu'on nous a présentés, alors on est prêts à procéder pour la suite des choses.

Et, évidemment, si jamais des questions se posaient et auxquelles on n'avait pas les réponses, on s'assurera d'avoir les réponses par les personnes, là, qui seront touchées. Tout ça pour vous dire que c'est toujours avec une certaine appréhension par rapport au fait qu'on pourrait ne pas avoir des réponses à des questions précises. Si jamais cela se pose durant l'étude qu'on va continuer, eh bien, à ce moment-là, on prendra les moyens nécessaires pour avoir ces réponses-là, Mme la Présidente. Merci.

**La Présidente (Mme Malavoy):** C'est parfait. Alors, je comprends que nous poursuivons. Je ne sais pas, M. le ministre, si vous voulez ajouter quelque chose à ce qui vient d'être dit. On est toujours sur le 3.1, mais allez-y.

**M. Lessard:** Oui. Ce qu'on pourrait faire, parce que j'ai entendu la discussion, là... Évidemment, on a indiqué, voilà trois semaines — puis je comprends le... on ne voulait pas créer d'élément de surprise — on avait indiqué à l'opposition qu'il y aurait des modifications, un peu comme quand la ville de Longueuil est venue nous proposer une modification qui avait l'air de dernière minute, mais elle était dans la fin de son processus, autant pour la ville de Québec. Ce que je suggérerais à cette étape-ci, comme c'est des dispositions pour le même sujet, on pourrait peut-être toutes les passer, faire les débats sur chacun puis, à la fin, peut-être voter globalement, puis là ça donnerait peut-être une meilleure image où est-ce que des discussions peuvent être possibles. Ce qui fait que je passerais les articles un par un, puis, quand on arrive au débat sur le volet, parce qu'il y a des mesures transitoires, de concordance, etc., alors, s'il y a des propositions, bien on regardera le lieu approprié.

Donc là, 3.1 aurait introduit cet article-là, puis là j'introduirais d'autres articles. Puis, globalement, comme je vous dis, on va en débattre puis, à la fin, on verra si on revient pour les voter un par un. Mais on aura une meilleure lecture de ce qu'on veut faire.

**La Présidente (Mme Malavoy):** D'accord. Alors, je dois juste vous indiquer, compte tenu du fait que ce sont des amendements, qu'on a des règles par rapport aux amendements, des règles de temps de parole... Moi, je vous propose donc de... Par exemple, si c'est terminé pour 3.1, on le suspend. On va regarder l'article suivant, faire une discussion qui

s'apparente à une discussion générale, c'est ce que je comprends, et ce qui permettra techniquement de comptabiliser vos temps de parole. C'est surtout ça, il faut que la personne qui s'en occupe soit capable de vous suivre. Donc, si vous voulez, on fait, donc, 3.1, ensuite de 9.1 à 9.5, ainsi de suite. Et, à la fin, je reviendrai pour qu'on adopte en bonne et due forme chacun des amendements. Ça vous irait?

**Une voix:** Oui.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Alors, sur 3.1, est-ce qu'il y a autre chose? M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

**M. Lemay:** Oui. Moi, j'aurais quelques questions, appelons ça, d'introduction de manière générale. À Montréal, il y a le CP dans l'est, il y a une grosse gare. D'ailleurs, Mme la Présidente, c'est cette gare-là qui fait la... C'est la limite entre le Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve, cette grande gare de triage. Quand vous passez sur Notre-Dame dans le viaduc, c'est un peu... dont on parle. Il y a, bien sûr, celle-là de Côte-Saint-Luc qui est aussi assez gigantesque. Ils sont là depuis une centaine d'années.

Mais ce n'est pas clair pour moi au moment où on se parle, le régime de taxation de ces gigantesques territoires. Il y a le terrain sur lequel il y a les voies. Autour de ces terrains-là, il y a des bâtiments soit utilisés par les compagnies elles-mêmes où, on m'a dit aussi, en location à d'autres compagnies qui font affaire, j'imagine, avec les voies ferrées. Est-ce que le ministre pourrait très rapidement... Donc, il y aurait une augmentation de taxation au niveau foncier et au niveau de la taxe d'affaires, là, de ces bâtiments-là. Est-ce qu'on pourrait peut-être nous... Parce qu'il y a différents... C'est comme un aéroport, là, il y a des bâtiments, il y a des cours, il y a des... C'est quoi, le régime qui s'applique à chacun des effets qui se retrouvent dans les territoires de gares de triage?

**La Présidente (Mme Malavoy):** M. Guay, on va vous écouter là-dessus.

**M. Guay (Bernard):** Bon. O.K. Là, on va distinguer les chemins de fer hors des cours de triage puis les cours de triage. Les chemins de fer, on n'en parlera pas parce que ce n'est pas là la question. Dans la cour de triage, l'entité et tout ce qui s'y trouve constituent une unité d'évaluation. O.K.? Bon. Donc, le bâtiment, le terrain, quel que soit son utilisation, ou les bâtiments, c'est une unité d'évaluation. Bon.

Les règles font que le rail lui-même puis les aiguillages, tout ça, ne sont pas portables au rôle, c'est assimilable à des équipements de production, si on veut, ils ne sont pas portables au rôle, mais les bâtiments et les terrains sont tous portables au rôle à la valeur marchande. Bon. Que ce soient des bâtiments qui servent au... enfin, au débarquement des marchandises ou du terrain, que ce soient des friches qui font partie du même lot et que ce soient même des entrepôts qui sont loués à des entreprises, tout ça est compris globalement, et c'est à tout ça que s'applique le pourcentage, le taux de taxation, qui est une pondération de 40 % du taux non résidentiel et de 60 % du taux résidentiel. Donc, il n'y a pas de différenciation des composantes. C'est une entité qui est prise un peu comme une maison unifamiliale où c'est le bâtiment puis le terrain.

**M. Lemay:** Ma question, Mme la Présidente, c'est... Vous prenez la Place Ville-Marie, il y a une taxe foncière, et chacun... Si je ne me trompe pas, dans la Place Ville-Marie, il y a une taxe foncière, et chacun des bureaux reçoit une taxe d'affaires. Et là ce n'est pas le cas, c'est une entité seulement qui est taxée, et ce qu'on change...

**Une voix:** Au même propriétaire.

**M. Lemay:** Au même propriétaire, que ça soit le terrain, la friche, les bureaux, les quais de débarquement, les... tout ça est dans un ensemble. O.K. Pour moi, c'est beaucoup plus clair.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Ça va pour cette question?

**M. Lemay:** Oui, ça va pour cette question. Pour moi, c'est beaucoup plus clair. Et je termine en disant seulement ceci pour le 3.1, là: Donc, toutes ces cours de triage qu'on a la liste avaient ce 40 % partout au Québec?

**M. Lessard:** Un régime...

**M. Lemay:** Étaient sous ce régime particulier?

**M. Lessard:** 40-60, c'est-à-dire 60 % du taux de base puis 40 % sur le non-résidentiel.

**M. Lemay:** Et ce que je comprends aussi, Mme la Présidente, dans deux ans, donc, le montant, dans deux ans, sera... est-ce que ça sera ce qui est inscrit «option» dans la...

**M. Lessard:** C'est-à-dire que, si on fait la progression, là ils sont à 8 486 000 \$, ils seraient à la fin à 14 millions. Donc, 6 millions, à peu près, d'augmentation. Donc, quand on prend la colonne Situation actuelle...

**M. Lemay:** Ah! vous êtes en bas, là, grand total, là?

**M. Lessard:** ... — oui — 8 486 115 \$, puis là répartis entre les villes que vous avez dans le portrait. Et l'option, si on passait à un régime 100 %, donc, sur deux ans, ferait en sorte qu'à l'échéance ils seraient 14 477 000 \$. Donc, c'est une différence d'environ 6 millions.

**M. Lemay:** Donc, est-ce qu'on donne dans ce projet de loi... Peut-être qu'on va le voir plus tard, là, mais est-ce... Donc, les villes devront obligatoirement monter sur deux ans ou ça sera les villes qui décideront s'ils montent...

**Une voix:** ...

● (12 heures) ●

**M. Lemay:** Non. Donc, la loi, là, c'est: Tout le monde va arriver à ce qui est appelé «option» dans deux ans.

**M. Lessard:** Oui, exactement. Si on adopte le régime particulier qui est déjà dans la loi, le régime particulier dans la loi dit aux municipalités qui sont citées dans la liste: Voici, ça va vous donner 8 486 115 \$ aujourd'hui parce que c'est un régime à 60-40. Si on change l'affectation, ce qui est prévu, de les passer à 100 % sur deux ans, c'est qu'à la fin la colonne dit: Bien, voici les revenus que vous allez percevoir pour chacun des secteurs parce que ça va être à 14 477 000 \$ à un taux à 100 %.

**M. Lemay:** Et ça sera — on le verra plus tard, Mme la Présidente, j'imagine — ça va être aussi... ça va être dans un futur article qui va décrire le pourcentage d'augmentation annuelle.

**M. Lessard:** Exactement, donc pour prévoir la transition, là, sur deux ans. Donc, on aurait un régime particulier transitoire avec un régime permanent à la fin du régime.

**M. Lemay:** Et dernière question d'ordre général, ce projet de loi là va entrer en vigueur... On va en débattre, je crois, là, de l'entrée en vigueur, un petit peu plus loin, mais ça va être sur le prochain budget des villes.

**M. Lessard:** C'est clair que les gens ont déjà la liste de ce qui est cette année. Et, comme le régime est sur deux ans, la progression, donc, commencera...

**M. Guay (Bernard):** Cet automne.

**M. Lessard:** ...cet automne.

**M. Guay (Bernard):** En vue de...

**M. Lemay:** En vue du budget de l'année prochaine...

**M. Guay (Bernard):** Oui, 2012.

**M. Lessard:** Donc, il y a un revenu prévisible.

**M. Lemay:** Mais le budget 2012...

**M. Lessard:** 70-30, mettons qu'on...

**M. Lemay:** ...c'est ça qui se discute, là, le budget 2012. Donc, ça sera le budget 2013.

**M. Lessard:** Cette année, si on adopte la mesure, on prévoit la...

**M. Guay (Bernard):** 2012.

**M. Lemay:** 2012?

**M. Guay (Bernard):** Bien, dans leur présent budget, les municipalités pourront tenir compte de ce revenu-là pour la première année d'application qui est à mi-chemin, là, dans la proposition.

**M. Lessard:** Parce que ça passe de 70-30, donc...

**M. Lemay:** Donc, ils présument déjà de notre décision.

**M. Lessard:** Bien, ils présument... Vous savez comment ça passe, un budget, tu as un budget estimé puis tu as un budget réel. Alors, tu dis: Bien, j'estime qu'ils le font. Si on ne le fait pas... On était supposé le faire voilà deux ans. Même qu'ils ont estimé 4 millions à la ville de Montréal, ce n'est pas arrivé. Quand même qu'ils auraient estimé 1 million à Côte-Saint-Luc, ce n'est pas arrivé. Alors, ils ont dû ajuster le budget en conséquence à la fin parce que, normalement, ils

l'adoptent vers le 14 décembre, quelque chose du genre. Ça fait que, probablement, vu qu'on avait déjà fini notre session au 10 de décembre, ça fait qu'ils ont dû faire un dernier ajustement si c'était le cas.

**M. Lemay:** Ça va. Merci.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Ça va pour vos questions? Est-ce que je... Sur 3.1 toujours?

**M. Villeneuve:** Oui, toujours.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Oui, allez-y.

**M. Villeneuve:** Bien, un peu dans la même veine que mon collègue, quand on parle de terrains non résidentiels, est-ce qu'on fait allusion à des terrains qui sont non construits, en général? Quand on parle de terrains non résidentiels, on comprend que, si c'est non résidentiel, à caractère autre que résidentiel, mais ça comprend des terrains qui...

**M. Lessard:** Ça comprend tout ce qui est commercial ou industriel.

**M. Villeneuve:** Industriel, institutionnel.

**M. Lessard:** Donc, les deux autres cas... Bien, ça peut être, oui, l'institutionnel... Bien, l'institutionnel, en général, a plutôt des en-lieu de taxes, qui est un autre régime particulier pour les bâtiments institutionnels.

**M. Villeneuve:** Sans présumer, mais absolument sans présumer de rien par rapport à l'état actuel des terrains, est-ce que les municipalités... Lorsqu'ils font une évaluation d'un terrain, évidemment ils ne font pas d'expertise si le terrain, si jamais il était utilisé à d'autres fins, devrait nécessiter un réaménagement ou devrait nécessiter... Je parle de décontamination, entre autres, là. Je me pose la question tout simplement, là, ce n'est vraiment pas tenu en ligne de compte?

Puis mon autre question, c'est: Par rapport à ces gares de triage là, essentiellement c'est du terrain, hein? C'est ça que je... Il y a des bâtiments, mais la proportion bâtiments versus terrains dans ces gares de triage là, essentiellement on peut parler de quelle proportion? Est-ce que vous avez une idée? Parce que le bâtiment, il est assujéti à une taxation, le terrain à une autre...

**Une voix:** ...

**M. Villeneuve:** Non? C'est la même chose?

**M. Lessard:** ...une unité. Ce qui a une particularité, c'est une unité. Et la valeur historique de ces terrains-là est relativement basse parce qu'ils sont à peu près tous contaminés.

**M. Villeneuve:** C'est ça, ma question. C'est tenu en ligne de compte.

**M. Lessard:** ...donc, dans la valeur marchande, ils ont toujours la possibilité de contester l'évaluation, mais on sait qu'en général c'est des terrains, dans les cours de triage, qui ont été... Comme notre collègue disait tout à l'heure de Beauce-Nord, ils viennent de refaire la station, puis, évidemment, quand ils ont fait du carottage... Bien, évidemment, dans ce temps-là, les pratiques ne sont pas juste des pratiques exemplaires comme aujourd'hui, hein, on... Alors, si c'était à refaire, ils l'auraient fait différemment, mais là, souvent, ces terrains-là, ils ont peu de valeur ou moins de valeur parce qu'ils sont contaminés.

**M. Villeneuve:** Bien, c'était le sens de ma question. J'y allais avec doigté pour ne pas présumer de rien, là, mais... Parce que, moi, je pensais que la valeur des terrains était basée sur les valeurs qui sont faites durant l'année, durant les dernières années, les ventes qui sont effectuées durant les années, là. Et c'est un peu comme ça au municipal, là. En tout cas, j'imagine, la ville de Montréal, c'est sensiblement la même chose, alors... Mais vous apportez un...

**M. Lessard:** Non, mais ça les affecte parce que, quand on dit la valeur marchande, bien c'est la valeur marchande dans des affaires semblables qui peut venir évaluer... Quand ils arrivent à la réévaluation, ça se peut que le CN, CP disent: Bien, moi, je conteste pour telle raison, telle raison, parce que ma valeur marchande doit monter. Elle n'est pas statique, la valeur marchande. Les taux sont statiques, mais la valeur marchande peut bouger. Alors, ça ne les empêche pas de les contester.

**M. Villeneuve:** Voyez-vous, c'est un point, moi, que j'aurais aimé discuter — puis on aura peut-être la chance un autre jour — avec ces entreprises-là justement, à savoir est-ce qu'eux... Mais, s'il n'y a pas eu de contestation par rapport à leur évaluation, on peut penser que ça les satisfaisait. À moins que vous me dites qu'il y a eu contestation...

**M. Lessard:** ...je ne connais pas une entreprise qui ne conteste pas ses taxes. En général, ils trouvent tout le temps qu'ils en paient trop. C'est vrai dans le secteur minier, c'est vrai dans le secteur forestier, c'est vrai dans les bâtiments

de production industrielle du bois, du papier. On a eu le problème à Windsor avec Cascades, on a eu ailleurs... En général, surtout les mines... Moi, j'ai eu ça, là, des mines, chez nous, dans mon coin. Bien, quand la mine allait moins bien, ils contestaient. Quand ils faisaient beaucoup d'argent, dans mon coin ils ne les contestaient pas, les taxes, souvent. Mais, à partir du moment qu'ils ont fait moins d'argent, bien là ils ont commencé à contester ce qui était une dépense, qui ne contribuait à produire, là. Alors, eux autres aussi ont... Puis c'est des droits, hein? Ils ont le droit de le faire, c'est marqué dans le compte. Alors, ils l'ont fait tout le temps historiquement, puis c'est correct aussi.

**M. Villeneuve:** Parce que contester de vive voix puis contester de façon formelle, là, c'est deux choses, là. Est-ce que vous êtes en train de me dire que déjà eux, par le passé, ils avaient contesté la valeur, et il y a eu donc une évaluation qui a été faite par rapport à la contestation? C'est ce que je veux savoir, là.

**M. Lessard:** Ils ont, comme tous les contribuables, le droit de contester la valeur marchande puis, à l'occasion, ils l'ont exécuté.

**M. Villeneuve:** Parfait. Ça me va.

**La Présidente (Mme Malavoy):** La deuxième dernière, c'est ça?

**M. Lemay:** Oui, oui, exactement. Sinon, la troisième peut-être.

**La Présidente (Mme Malavoy):** La troisième dernière?

**M. Lemay:** Oui. Juste une petite question. Puis, si on n'a pas la réponse tout de suite, ça ne me dérange pas d'attendre, là. La gare de triage de Via Rail, est-ce que c'est en dessous de Bonaventure, là, où il y a les... Parce qu'on connaît un peu le CN, le CP, on sait c'est où, mais on parlait de Via Rail tantôt qui va être aussi assujettie à... Mais la seule que je peux voir, c'est en dessous de Bonaventure, là. Mais est-ce qu'il y en a une autre? Mais je suis prêt à attendre peut-être plus tard, là... C'est un détail, Mme la Présidente.

**M. Lessard:** ...sur la spécialité de... Non, eux autres, ils ne sont peut-être pas des spécialistes non plus de la loi sur le... sur place, mais on comprend où est-ce qu'arrive Via Rail à Bonaventure. Je ne peux pas donner l'information comme telle, mais je vais vous la trouver.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Bien. Alors, je comprends qu'on va revenir avec une réponse là-dessus. On pourrait dire qu'on suspend l'amendement de l'article 3.1 et on pourrait commencer la discussion sur les articles 9.1 à 9.5 qui sont une série d'amendements. Et on va faire comme tout à l'heure. Donc, vous allez le présenter, M. le ministre, puis on fait une discussion en tenant compte de vos temps de parole, et on adoptera plus tard.

**M. Lessard:** O.K.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Alors, présentez-les, s'il vous plaît.

● (12 h 10) ●

**M. Lessard:** Donc, les articles 9.1 à 9.5. Insérer, après l'article 9, les articles suivants:

9.1. L'article 232 de cette loi est modifié par la suppression du troisième alinéa. On verra dans les notes qu'est-ce que ça veut tout dire.

9.2. L'article 244.51 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «en appliquant 40 % de celui-ci et 60 % du taux de base» par «en appliquant:

«1° 40 % de ce taux et 60 % du taux de base dans le cas d'un chemin de fer d'intérêt local, au sens prévu par règlement du ministre — c'est qu'il n'est pas un changement, donc ça prévoit que, pour les CFIL, c'est la même taxation;

«2° le taux particulier à cette catégorie dans les autres cas.» Donc, je viens séparer les centres de chemin de fer d'intérêt local des autres, là, qu'on veut viser par la mesure, donc, qui est le taux particulier. Quel est ce taux particulier? Bien, on va le définir, donc.

9.3. L'article 261.5 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «à l'article 244.51» par «au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 244.51».

9.4. L'article 261.5.17 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «à l'article 244.51» par «au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 244.51».

9.5. L'article 263 de cette loi est modifié:

1° par l'insertion, après le paragraphe 9°, du suivant:

«9.1° définir, pour l'application de l'article 244.51, l'expression "chemin de fer d'intérêt local", notamment en référant à une liste de chemins de fer.»

C'est la liste qui vous est donnée. On a deux listes, là: la liste de ceux qui sont visés puis la liste de ceux qui sont un chemin de fer d'intérêt local. Puis j'aurai un petit commentaire sur le volet Saguenay. Donc, ça, ça va.

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

«Un règlement portant sur un objet visé au paragraphe 9.1° ne peut être adopté par le ministre qu'après consultation du ministre des Transports.» Parce que c'est sa juridiction.

Donc, on va revenir aux explications maintenant. 9.1, ça dit quoi? La modification proposée à l'article 232 de la Loi sur la fiscalité municipale a pour effet de supprimer la limite relative au taux de la taxe d'affaires applicable dans le cas des cours de triage lorsque la municipalité impose une telle taxe. La limite est actuellement fixée à 40 % du taux de cette taxe. On se souvient, on a un taux de bien fixe sur un cas particulier.

9.2, qu'est-ce que ça vient dire? Donc, le premier, c'est supprimer la limite pour qu'on puisse avoir un nouveau régime. 9.2, ça disait: Prévoit que le taux applicable aux cours de triage visés à l'article 244.51 sera déterminé en fonction du fait que la cour appartient à une entreprise ferroviaire qui n'est pas d'intérêt local. Dans le cas d'une entreprise de chemin de fer d'intérêt local, on continuera d'appliquer, donc, les taux de 40-60, on a compris ça. Une disposition transitoire est toutefois prévue pour 2012 afin d'étaler sur deux ans le changement dans les autres cas. Donc là, il y avait la règle de l'étalement sur deux ans.

9.3, la modification, maintenant, qui serait proposée prévue à l'article... est faite en concordance avec 9.2. Comme le régime applicable à certaines cours de triage serait maintenu uniquement à l'égard des chemins de fer d'intérêt local, il y aurait lieu de faire cette précision dans la règle de calcul du potentiel fiscal, qui est une mesure de concordance.

9.4 dit: La modification prévue à 9.4 est faite en concordance avec celle de 9.2, qu'on a faite tout à l'heure. Comme le régime applicable à certaines cours de triage serait maintenu uniquement pour les chemins de fer d'intérêt local, il y aurait lieu de faire cette précision dans les règles de calcul de l'évaluation foncière non résidentielle imposable d'une municipalité parce qu'on vient distinguer deux taux auxquels on fait référence.

9.5 dit: La modification prévue à 9.5, c'est en concordance toujours avec celle-là de 9.2, qui serait définie, elle, par règlement. Un ajout doit être fait à la liste des pouvoirs réglementaires du ministre pour le déterminer. Donc, c'est par règlement qu'on va venir faire cette attribution-là.

Par la suite, parce que vous avez le texte, là, qui... Donc, ça fait le tour de 9.1 à 9.5. Donc, au sortir de ça, donc, on dit: Un étalement de deux ans. Ce n'est plus le... Donc, le CFIL, pour les chemins de fer d'intérêt local, on garde la même tarification de 40-60. Pour les autres, on le déplaçonne.

Là, je veux rien que savoir de la part des juristes quand est-ce qu'elle a été introduite, la notion, à quel article, du fait de la référence à... Ah! c'est à 14.0.1 où est-ce qu'on introduira, là, le 40-70 pour en arriver à 30-70. C'est dans les prochains amendements que sera introduite la gradation.

On déplaçonne... on plafonne... On garde le même régime pour les CFIL. On vient faire de la concordance pour les autres applications de la loi. On vient donc indiquer dans les articles suivants quelle est cette progression sur deux ans, puis on va faire la liste de ceux qui sont des chemins de fer d'intérêt local et la liste de ceux qui sont des chemins de fer visés par la mesure à 14.0.2.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Alors, je vous propose de fonctionner de la façon suivante. Techniquement, vous auriez droit à 20 minutes pour chacun des éléments de l'article, de 9.1 à 9.5. Ce que je vous propose pour simplifier surtout la prise en compte de tout ça, c'est que vous disiez d'abord que vous avez donc tout le temps que vous souhaitez parce que vous auriez donc cinq fois 20 minutes. Mais, au lieu de nous obliger à prendre en compte pour chacun des éléments de l'amendement, disons que vous avez cinq fois 20 minutes, ce qui fait beaucoup de temps, pour parler de ce qui vous intéresse dans l'ensemble de ces points. Ça vous va? Puis ça va simplifier aussi la vie de notre responsable de l'enregistrement de vos temps de parole. Voilà. Donc, je ne sais pas par qui je commence. M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

**M. Lemay:** Oui. Ces amendements sont complexes, comme souvent c'est le cas en droit municipal, on réfère à toutes sortes... n'est-ce pas, M. le ministre? Ce n'est pas à vous que je vais apprendre ça. Mais celui que je comprends le moins... les autres sont, bien, relativement simples, mais c'est le 9.5, le règlement. Est-ce que, de un, est-ce que c'est une nouveauté? Avant, ça n'existait pas, ce...

**M. Lessard:** C'est ça. Donc, la loi prévoit quels sont les chemins d'intérêt local. S'il y en a d'autres qui le deviennent... Exemple, dans la liste que je vous ai donnée, exemple, Saguenay, qui est un chemin de fer visé par le régime, ça date de 2010, le cas de Saguenay doit, vérification faite, être retiré, car il s'agit d'un chemin de fer de compagnie, mais pas un CFIL. Alors donc, il n'y a rien qui permet, à part de remodifier toujours la loi, qu'est-ce qui est un chemin de fer d'intérêt local ou pas... Donc, par règlement... Là, c'est la liste qui va prévaloir, sauf que, par règlement, on va être capables d'adapter la liste pour dire: Ah! là, c'est un CFIL, mais il a été acheté ou il a été intégré, et on va le retirer parce que ce n'est pas... il ne sera pas visé. Et c'est par une mesure réglementaire que je vais venir ajuster la liste annuellement, et non pas en le fixant dans le cadre de la loi qui m'oblige à changer la loi toutes les années pour adapter la taxation en conséquence.

**M. Lemay:** Donc, c'est essentiellement si un chemin de fer change de statut.

**M. Lessard:** Exactement, pour déterminer la liste de ceux qui ne sont pas assujettis à la nouvelle mesure, pour garder la mesure du 60-40.

**M. Lemay:** Ou ceux qui y sont.

**M. Lessard:** Bien, à l'inverse, si tu n'es pas...

**M. Lemay:** Parce que vous dites ceux qui ne le sont pas, mais ceux... Comme vous dites, là, s'il y a un de ces chemins de fer là, pour toutes sortes de raisons, qui se branche à l'autoroute — en fait, c'est un peu ça, hein, route secondaire,

autoroute — donc vous pouvez aussi changer... Mme la Présidente, le ministre pourra aussi changer d'un côté comme de l'autre.

**M. Lessard:** Bien, on dit à 9.2 ou 9.1 — je ne me souviens plus, là — on va déterminer c'est quoi, un chemin de fer d'intérêt local. Là, il est déterminé dans la loi, on va se faire un règlement pour le prévoir, pour l'ajuster, puis ça peut être qu'il est inclus ou exclu. Alors donc, ceux qui seront nommés comme chemins de fer d'intérêt local, c'est donc ceux qui ne sont pas la propriété de CN, CP, Via Rail et compagnie.

**M. Lemay:** Ah! Donc, c'est ça, le critère.

**M. Lessard:** C'est ça, le critère.

**M. Lemay:** C'est peu importe à qui ou comment il est branché. Le critère de distinction du ministre, c'est l'appartenance du chemin de fer.

**M. Lessard:** Qui viendra indiquer, si tu n'es pas un chemin de fer d'intérêt local, donc, nécessairement, tu es sur le régime principal, qui a changé. Sinon, tu profites du régime de 1993 qui dit 60-40 ou 40-60. Donc... vous continuez de taxer... À moins que le règlement vous indique un changement, vous continuez le même régime de taxation, tel que prévu dans le régime de 1993. Pour les autres, ils vont être sur la loi générale, tel que prévoit... sur les tarifs généraux, donc, pour les cours de triage visés pour les autres villes. Donc, il y aura une prévisibilité dans les revenus. Puis, s'il y a un changement, bien il dira: Je n'ai pas besoin de suivre la loi. Par règlement, on m'avisera qu'il y a quelque chose de changé pour un tronçon inclus ou exclu, dépendamment, là... Parce qu'il y a des abandons de tronçons parfois par les grands réseaux. Alors, à ce moment-là, si ça devient un chemin de fer d'intérêt local, bien, par règlement, on vient le rajouter à la liste.

**M. Lemay:** On n'a pas dit tout à l'heure que les cours de triage avaient été vendues à d'autres entreprises, là, dans le cadre de toute la... Bien, au milieu des années quatre-vingt-dix, là, on a changé au complet, là, tout le régime des chemins de fer au Canada. En fait, on a privatisé Via Rail, bon... Mais là il me semble que j'ai entendu tout à l'heure que les gares de triage ont comme été, entre guillemets, là, vendues à des compagnies qui, eux... dont c'est le rôle. Peut-être, j'ai mal compris, là, mais il me semble que j'ai entendu ça tout à l'heure.

**Une voix:** ...

**M. Lemay:** Non? J'ai certainement mal compris.

**M. Guay (Bernard):** C'est que... Vous permettez?

**La Présidente (Mme Malavoy):** Oui, oui, M. Guay, allez-y.

● (12 h 20) ●

**M. Guay (Bernard):** Ce qu'il faut comprendre, c'est que les cours qui appartenaient à CN, CP, Via en 1994 sont des entités protégées par le régime particulier actuel. Bon. Dans certains cas, ces lignes-là, ces cours-là ont pu être cédées, surtout en région, à des CFIL, des petites compagnies qui, quand le CN, CP décidaient de se délester de tronçons non rentables, étaient repris par des petites compagnies qui peuvent opérer ça à moindres frais. Mais ces cours-là sont, aux termes de la loi actuelle, protégés par le régime particulier. Bon. Alors là, le régime particulier, donc, serait progressivement évacué du cadre législatif, à l'exception des CFIL, qui sont dans une liste nominative puis, éventuellement, pourront être ajustés par règlement du ministre.

**M. Lemay:** À ce moment-là, c'est les petits tronçons, ce n'est pas les gros, mais à supposer... Et ça sera ma dernière question, c'est promis, madame, à moins que le ministre m'ouvre la porte à d'autres.

**La Présidente (Mme Malavoy):** ...temps, ne vous gênez pas.

**M. Lemay:** Mais, à supposer que le CP décide de vendre une de ses cours de triage pour baisser ses coûts, il privatise, en quelque sorte, là, à l'interne, là, une cour de triage, ça ne rentre pas là-dedans. Parce que, là, techniquement, le CP va vous dire: M. le ministre, changez... La cour de triage dans l'est de Montréal ne nous appartient plus, donc...

**M. Lessard:** Bien, l'unité sera taxée à lui qui le détient comme unité. S'il a changé de statut, puis c'est un chemin de fer d'intérêt local avec une cour d'intérêt local, elle va profiter du régime de base. Mais, si c'est, mettons, à Montréal Via... En passant, Via, c'est deux unités d'évaluation qui voisinent la Place Bonaventure. C'est exactement ça.

**M. Lemay:** Merci.

**M. Lessard:** Donc, est-ce que... Si vous dites... S'il y a un changement législatif, est-ce qu'il pourrait, par des compagnies, être détenteur de l'unité, puis l'exploitant est Via, puis la bâtisse, puis les terrains ont été cédés à une compagnie de gestion de... Alors, c'est...

**Une voix:** ...

**M. Lessard:** Mais ça ne dénature pas l'unité. Qui qui est propriétaire, c'est lui qui paie les taxes. Peu importe que tu l'aies fiscalement organisé, ce n'est pas un CFIL. Si ce n'est pas un CFIL, bien le régime d'indexation, ce sera 100 % non résidentiel à échéance. Puis que tu aies fiscalement organisé tes affaires pour séparer tes opérations, ça... Lui qui est porté au rôle sur l'unité qui est attribuée à un régime particulier de fiscalité prévu par la loi va avoir le régime, peu importe qui est propriétaire.

**M. Lemay:** Ça, c'est clair. Mais, si le critère d'analyse pour un CFIL, c'est à qui il appartient — c'est ce qu'on a dit tout à l'heure, là — donc, si la gare de triage du CP n'appartient plus au CP, donc, techniquement, ça peut transformer en CFIL. Mais les gares de triage à Montréal, là, c'est 20, 25 voies, sinon plus, ce n'est jamais local, là. Mme la Présidente, si c'est bien décrit, une gare de triage, et ça, c'est clair, là: Voici c'est quoi, une gare de triage, on peut donc la vendre. Il y a des choses plus difficiles à vendre, là, mais ça, on peut donc... le CP pourrait, théoriquement, comme le ministre dit, vendre à une compagnie de gestion experte en gares de triage.

**M. Lessard:** Oui, mais, une fois qu'il l'a vendue, ça ne change pas l'unité, que c'est une cour de triage. À partir de là, bien c'est le régime de taxation...

**M. Lemay:** Donc, ce n'est pas le propriétaire.

**M. Lessard:** ...à l'unité, oui, à l'unité. Ce qu'on dit dans la loi, si tu es un chemin de fer d'intérêt local, tu auras le régime de base. Puis, si ce n'est pas ce qu'on a défini comme étant un chemin de fer d'intérêt local, il se met sur l'autre régime qui est le régime connu. Puis, si on va jusqu'au bout...

**M. Lemay:** Peu importe le propriétaire.

**M. Lessard:** Peu importe le propriétaire. Je ne personnalise pas CN, CP, c'est les deux grands réseaux actuellement. Ils auraient probablement de la misère à le démanteler, mais mettons, que pour des raisons fiscales, d'organisation, ils changent la nature, bien, pour la ville, l'unité de taxation reste l'unité de taxation. Elle dit: Moi, ce n'est pas un CFIL, pas de problème, c'est ça, la taxation.

**M. Lemay:** Merci.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Ça va pour vous? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve:** Merci, Mme la Présidente. Le fait de changer de régime pour ceux qui sont plus nationaux et ceux qui sont plus locaux, donc il y aura des différences entre les deux, il y aura nécessairement des différences au niveau des coûts à payer par les entreprises qui sont propriétaires. Bien, ça m'amène à me poser la question... On parlait d'équité tantôt, mais j'imagine les nombreux maires qui nous écoutent présentement et qui voient que, finalement, ils ont chez eux des CFIL, donc des cours de chemin de fer local, et ils se disent peut-être, dans le fond: Le régime pourrait peut-être changer pour eux aussi, c'est un peu un... Où je veux en venir finalement, c'est que n'y a-t-il pas lieu de penser que des municipalités pourraient très bien, éventuellement, faire cette même demande? Et, à ce moment-là, y a-t-il lieu de mettre, j'allais dire, un élément dans le projet de loi qui permettrait ce transfert-là ou on doit, tout simplement, revenir devant les parlementaires par bill omnibus encore une fois? En fait, le débat, on s'entend, n'a pas émergé — en tout cas, je ne pense pas — à travers le Québec sur ce point-là, là, mais il n'en demeure pas moins qu'on pourrait éventuellement se retrouver avec des municipalités qui... Parce que ça fait une différence, il y a des municipalités qui iraient chercher 40 000 \$ de plus en taxes si jamais ils demandaient de pouvoir se prévaloir justement de ce nouveau régime particulier là.

**M. Lessard:** Oui. Ça ne peut peut-être pas empêcher des municipalités de le demander, mais on comprend la nature de la demande là-dedans parce qu'on a vu que, pour les cours de CFIL, là, pour toutes les municipalités concernées, on parle de 50 000 \$. Donc, ce n'est pas majeur, surtout que ces réseaux de chemin de fer d'intérêt local sont déjà subventionnés par l'État parce que c'est la rentabilité à l'intérêt faible. Donc, on est déjà à plusieurs millions de dollars qu'on soutient les chemins de fer d'intérêt local. Alors donc, les maires... c'est pour ceux qui n'ont pas d'appétit à aller vers les CFIL.

C'est sûr que, quand tu parles de, je ne sais pas trop, CN ou CP, à 1,8 milliard de revenus...

**Une voix:** De profits.

**M. Lessard:** ...de profits, excusez — pas de revenus, mais de profits — on est plutôt dans sa marge infinitésimale. Je ne dis pas que ça n'a pas d'impact, par exemple. 6 millions d'augmentation pour les prochaines années, bon, c'est 6 millions puis... Mais c'est très faible comme pourcentage pour leur exploitation. Mais, pour tous les autres qui paient les taxes parce qu'eux autres ne montent pas, bien c'est pour ça qu'on en est là. Bon, à Montréal, le maire dit: Moi, quand je regarde l'ensemble de mes... Puis, à Côte-Saint-Luc pareil, je regarde l'ensemble des terrains occupés par... C'est gros, là, on ne parle d'un petit terrain de rien, là. Ces cours de triage là, c'est immense. En disant: L'effort ou le rendement fiscal demandé par ces bâtiments-là demeure encore... C'était correct, là. Maintenant, quand tout le monde doit être mis à

contribution, il faut que tu regardes des affaires différentes. Alors, c'est pour ça que, maintenant, on l'a vu, là, les villes nous ont demandé d'avoir une taxation, une taxe sur l'essence, taxe sur les immatriculations, on l'a fait. C'était demandé par le milieu puis c'était partagé. Donc là, sur les cours de triage, c'est un vieux débat. Là, je pense qu'on est rendus à le régler.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Est-ce que ces explications vous éclairent, M. le député?

**M. Villeneuve:** Bien, oui. Une dernière question, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Non, vous avez le droit, je vous ai dit que vous aviez cinq fois 20 minutes.

**M. Villeneuve:** Non, c'est sûr que, lorsqu'on regarde les chiffres d'affaires de ces entreprises-là versus le montant qui va être à débours, hein, quand on fait le ratio, là, on comprend que ce n'est pas des sommes astronomiques. Mais je me posais tout de même la question, étant donné que les utilisateurs du train... Que ce soit au niveau du transport de marchandises ou du transport de personnes, il y a quelqu'un en quelque part qui va absorber cette hausse-là, hein, et je voulais juste voir si le ministère avait regardé ou si la ville de Montréal avait amené un point là-dessus par rapport au fait que ça pourrait avoir une incidence, entre autres, sur le camionnage, est-ce que le camionnage pourrait, de façon minimale, j'entends... C'est sûr que ça n'aura pas un impact majeur, mais est-ce que ça a été regardé au moins, cet aspect-là? Est-ce qu'il y aura des répercussions sur l'utilisation du camionnage, donc, en proportion plus grande par rapport aux coûts qui devront nécessairement être absorbés, là, par quelqu'un en quelque part?

**M. Lemay:** Puis le transport des passagers aussi.

**M. Villeneuve:** Transport des passagers, bien sûr.

**M. Lessard:** ...on est dans la... on disait, dans une faible marge de leurs bénéfices, là, en milliards, c'est tout comme... C'est sûr qu'on regarde toujours cet aspect-là, mais on n'est pas dans des chiffres comparables où, quand on monte la taxe sur l'essence, sur l'industrie du camionnage... Ça a monté à toutes les fois à Montréal 0,01 \$, 0,04 \$, 0,05 \$, la taxe sur les... Récemment, on a 40 \$ de plus sur le compte de taxes... d'immatriculation des véhicules de promenade sur l'île de Montréal. Ça, je pense, ça a quasiment plus d'impact que le 6 millions additionnel sur 1,8 milliard de bénéfices. Je ne veux pas pousser l'exercice trop, trop loin, là, sur l'impact. Puis, on vous le dit, là, il n'y a pas une entreprise qui ne considère pas d'être capable... l'élasticité des coûts et des dépenses, d'être capable de repasser ça à quelqu'un en quelque part sous quelque forme que ce soit.

Des impôts puis des taxes, ça finit tout le temps que c'est les utilisateurs qui le paient. Dans ce cas-là, est-ce qu'il va affecter sur l'ensemble de son réseau, sur le réseau montréalais, sur le réseau de Côte-Saint-Luc, sur l'ensemble des services qui sont donnés aux CFIL? Parce que, tôt ou tard, les chemins de fer d'intérêt local communiquent sur les chemins de fer principaux, c'est une responsabilité d'entreprise, là, qu'il va essayer de le faire... Il y en a qui l'absorbent, il y en a d'autres qui le repassent sous quelque forme que ce soit, en administration, il y a toujours quelque chose en quelque part. Donc, une entreprise, ça cherche à redistribuer son malheur.

● (12 h 30) ●

**La Présidente (Mme Malavoy):** Sur cette parole philosophique, y a-t-il d'autres commentaires?

**M. Lemay:** Je n'ai rien à y ajouter, mais je vais poser une question un peu dans les airs. Si on a la réponse, encore une fois, tant mieux. À l'époque, c'était une réorganisation, une restructuration de l'industrie ferroviaire canadienne, est-ce que... J'imagine que toutes les villes... Toronto est aussi une grande ville en termes de voies ferrées, et tout. Est-ce que ça avait été une politique à travers le Canada dans les grandes villes ferroviaires ou... En tout cas, je pose la question. Si on a une réponse, tant mieux, mais c'est une question qui m'est venue à l'esprit, si ça a fait partie du CP, ou du CN, ou de Via Rail, d'une stratégie globale à travers le Canada.

**M. Lessard:** On a la chance d'avoir M. Bernard Guay, qui est au ministère depuis 30 ans, à peu près, donc il connaît beaucoup ce qui s'est passé dans les dernières années. Dans les autres villes, ce qu'il me dit, c'est qu'il n'y a pas de régime d'exception tel qu'on a prévu au Québec, donc, à sa connaissance. Donc, ça a été une adaptation au Québec, là. Je ne sais pas si elle a été plus lourdement touchée ou pas, mais il semble que le réseau canadien était... il ne faisait pas de particularité parce que c'était Montréal, à ma connaissance. Mais je n'ai pas l'histoire fine, là, de 1993, 1994 qui aurait amené le régime particulier.

**M. Lemay:** C'est le réseau, c'est la voie ferrée qui a créé littéralement le Canada, Mme la Présidente. Ça a été le projet de la Confédération de 1867, créer la voie ferrée. Donc, tout ça était intimement intégré de «usque ad mare, usque ad mare», comme dirait l'autre.

**La Présidente (Mme Malavoy):** On passe de la philosophie à l'histoire. Mon Dieu! pour un projet de loi municipal...

**M. Lemay:** Attendez un peu, on va faire de l'histoire de la philosophie, ça va être...

**M. Lessard:** On me dit que, dans le temps, avec la Communauté urbaine de Montréal, il y a toujours eu une chicane sur la valeur des propriétés, sur les cours de triage, donc le débat n'est pas neuf. Alors donc, ils avaient fixé un régime particulier pour dire: Au moins, on va arrêter de se chicaner là-dessus.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Ça vous va? Est-ce qu'il y a autre chose sur les articles 9.1 à 9.5?

**M. Villeneuve:** Non, pas pour ma part.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Alors, je fais comme tout à l'heure, je les suspends. On reviendra à l'adoption. M. le ministre, présentez-nous donc les articles 14.0.1 et 14.0.2.

**M. Lessard:** Alors donc, 14.0.1 et 14.0.2. Insérer, avant l'article 15, les suivants:

14.0.1. Pour l'exercice financier de 2012 — on disait c'est quoi, l'impact pour les municipalités — la Loi sur la fiscalité municipale (L.R.Q, chapitre F-2.1) s'applique en faisant les adaptations suivantes:

1° au troisième alinéa de l'article 232, remplacer «40 %» par «70 %» — on se souvient, on a été à 40-60, là on passerait donc 40 % à 70 %;

2° au paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 244.51, tel que modifié par l'article 9.2, remplacer «de taux particulier [de] cette catégorie» par «70 % du taux particulier [de] cette catégorie et 30 % du taux de base»;

3° à l'article 261.5, remplacer le deuxième alinéa par le suivant:

«Toutefois, pour l'application du paragraphe 2° — qu'on vient de parler — du premier alinéa dans le cas d'une unité d'évaluation visée [à l'article] 1° du premier alinéa de l'article 244.51, dans [celui-ci] d'une unité visée au paragraphe 2° — eh! que ça peut être... j'aurais donc aimé que la vie soit plus simple que ça — de cet article, dans celui d'une unité...»

**La Présidente (Mme Malavoy):** Ça, ce n'est pas dans le texte, M. le ministre.

**M. Lessard:** Non. Non, c'était dans ma tête, mais à voix haute. Alors: «...dans celui d'une unité visée à l'article 244.52 et dans celui d'une unité faisant partie de l'une ou l'autre des classes [A1] à 8...»

**La Présidente (Mme Malavoy):** 1A.

**M. Lessard:** Excusez, «1A à 8 prévues à l'article 244.32, on prend en considération, au lieu de sa valeur qui est visée au paragraphe applicable de l'article 261.1:

«1° dans le premier cas, 40 % de cette valeur;

«2° dans le deuxième cas, 70 % de cette valeur;

«3° dans le troisième cas, 20 % de cette valeur;

«4° dans le quatrième cas, la partie de cette valeur correspondant au pourcentage du taux particulier [de] la catégorie des immeubles non résidentiels qui est applicable à l'unité en vertu de l'article 244.53 ou qui le serait si un tel taux était fixé et si aucun taux particulier à la catégorie des immeubles industriels ne l'était.»

Alors: 4° à l'article 261.5.17, remplacer le premier alinéa par le suivant:

«261.5.17. Dans le cas d'une unité d'évaluation visée au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 244.51, dans celui d'une unité visée au paragraphe 2° de cet article, dans celui d'une unité visée à l'article 244.52 et dans celui d'une unité faisant partie de l'une ou l'autre des classes 1A à 8 prévues à l'article 244.32, on prend en considération, au lieu de sa valeur imposable:

«1° dans le premier cas, 40 % de cette valeur;

«2° dans le deuxième cas, 70 % de cette valeur;

«3° dans le troisième cas, 20 % de cette valeur;

«4° dans le quatrième cas, la partie de cette valeur [correspond] au pourcentage du taux particulier à la catégorie des immeubles non résidentiels qui est applicable à l'unité en vertu de l'article 244.53 ou qui le serait si un tel taux était fixé et si aucun taux particulier à la catégorie des immeubles industriels ne l'était.»

14.0.2. Jusqu'à ce qu'un règlement soit pris en vertu du paragraphe 9.1° du premier alinéa de l'article 263 de la Loi sur la fiscalité municipale, tel que modifié par l'article 9.5, les chemins de fer d'intérêt local visés par le paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 244.51 de cette loi sont les suivants:

1° Chemin de fer de Charlevoix inc.;

2° Chemins de fer Québec-Gatineau inc.;

3° Compagnie du chemin de fer de Lanaudière inc.;

4° La compagnie du chemin de fer de Québec Central;

5° Société du chemin de fer de la Gaspésie;

6° Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais;

7° Chemin de fer St-Laurent & Atlantique (Québec) inc.;

8° Chemin de fer Montréal, Maine & Atlantique.

Ça, c'était 14.0.2. Les notes explicatives, je pense que je vais passer la parole, si vous permettez, à M. Guay, directeur, pour voir un peu la disposition. On fait référence à trois niveaux. On fait référence à des valeurs qui graduent pour expliquer, donc, la transition du taux de base et du taux additionnel pour chacun, que ça soit un chemin de fer d'intérêt local ou les autres réseaux.

**La Présidente (Mme Malavoy):** M. Guay.

**M. Guay (Bernard):** Donc, fondamentalement, c'est une gradation où on passe de 40 % du taux non résidentiel, 60 % du taux de base à une année intercalaire où c'est 70 % du taux non résidentiel, 30 % du taux résidentiel. Et, la

troisième année, évidemment, la disposition transitoire cesse de s'appliquer, puis on est à 100 % du taux non résidentiel, toujours aux mêmes unités qui sont celles reconnues comme constituant des cours de triage qui appartenaient en 1994 au CN, CP et à Via Rail.

Donc, essentiellement, c'est enrobé dans des dispositions, là, juridiques. C'est ça que ça dit, là, il ne faut pas voir d'autres choses là, là. On parle toujours du taux non résidentiel, et non pas du taux industriel, là, le taux non résidentiel étant le taux commercial. Donc, le taux industriel ne s'applique pas aux cours de triage si la municipalité en fixe un.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Ça fait beaucoup de choses techniques. J'en conviens, là on est loin de la philosophie, là, on est... Si vous voulez essayez d'en introduire...

**M. Lessard:** Et c'est à l'article 15, dans l'adoption progressive, qu'on va voir la dégradation...

**La Présidente (Mme Malavoy):** La gradation.

**M. Lessard:** Bien, la gradation ou la dégradation des taux entrer en vigueur au 1er janvier 2012 pour les paragraphes 9, 9.2, 9.5 puis au 1er janvier 2013 pour 9.1, 9.3, 9.4 en référence à l'article 3.1. Donc, c'est là qu'on peut comprendre, là, quand est-ce que ça va arriver en vigueur.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Alors, un peu comme tout à l'heure, là, vous avez tout le temps que vous voulez. Il y a deux articles qui sont introduits, mais vous pouvez en discuter dans l'ordre que vous souhaitez. Oui, M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

● (12 h 40) ●

**M. Lemay:** Oui. Donc, ce nouveau régime va s'appliquer à toute cette liste-là, les deux pages que vous nous avez fournies, sauf celles expressément nommées par le ministre, il y a quelques minutes, là.

**M. Lessard:** Oui. Bien, vous avez... Les chemins de fer d'intérêt local sont désignés dans la loi. O.K.? Vous avez la liste de ce qui est un chemin de fer d'intérêt local à 14.0.2, on en a nommé huit. Si, dans la prochaine, il y a modification puis il y a quelque chose, donc, par règlement, on viendra dire: Bien, il y en a un neuvième ou le huitième est devenu la propriété du CN, CP. C'est par règlement qu'on viendrait ajuster, après ça, la liste.

**M. Lemay:** Donc, dans cette liste-là, qui est de deux pages, il y en a seulement huit qui sont dans les... ce qu'on appelle les CFIL. C'est ça?

**M. Lessard:** Oui.

**M. Lemay:** Ceux-là que vous avez nommés, donc. C'est parce qu'ici on a une liste... Je vous donne un exemple, Mme la Présidente. Cours de triage situées ailleurs — ailleurs qu'à Montréal — et visées par le régime particulier — le régime particulier qu'on ramène à 100 %, là — donc, de Longueuil à Saint-Zotique, en bas, toute cette liste-là va tomber, si je puis dire, sous l'effet de la loi que nous allons adopter.

**M. Lessard:** Exactement.

**M. Lemay:** Et aussi l'autre liste en bas... C'est parce que «autres cours» pourrait potentiellement viser... Bon, ce n'était pas clair pour moi, les définitions. Donc, de Sherbrooke à Cookshire-Eaton, même chose?

**M. Lessard:** Oui.

**M. Lemay:** De Saguenay à Farnham sur l'autre page. Je suis à la deuxième page. O.K. D'accord.

**Des voix:** ...

**La Présidente (Mme Malavoy):** M. le député de Berthier, ça va?

**M. Villeneuve:** Oui.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Est-ce qu'il y a autre chose à dire sur les articles 14.0.1 ou 14.0.2? Alors donc, je reviendrais, dans l'ordre où nous en avons discuté, à l'adoption, maintenant, des amendements. Je vais reprendre, donc, le 3.1 d'abord, je vais vous demander si l'amendement à l'article 3.1 est adopté.

**Des voix:** Adopté.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Adopté à l'unanimité. Est-ce que l'amendement aux articles 9.1 à 9.5 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Adopté à l'unanimité. Et, finalement, l'amendement aux articles 14.0.1 et 14.0.2 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Adopté à l'unanimité. Ce qui nous amène à l'article 15, que vous avez brièvement évoqué, M. le ministre. Mais là c'est donc le dernier article de ce projet de loi, et vous avez un amendement à l'article 15. On va commencer par l'amendement.

**M. Lessard:** Parfait. Pour tenir compte, là, de ce qu'on vient de faire, on dit: Remplacer l'article 15 par le suivant: 15, on dit: La présente loi entre en vigueur le — ici, indiquer la date de la sanction de la présente loi — à l'exception:

1° des articles 0.1 à 0.10, qui entreront en vigueur le 3 novembre 2013;

2° des articles 4 à 9, 9.2 et 9.5, qui entreront en vigueur le 1er janvier 2012;

3° des articles 3.1, 9.1, 9.3 et 9.4, qui entreront en vigueur le 1er janvier 2013.

Donc, c'était le régime particulier, là, pour 2 et 3.

Les modifications apportées par les articles 0.1 à 0.4 et 0.7 à 0.10 ont toutefois effet, aux fins de la tenue de l'élection générale de 2013, à compter du 1er janvier 2012. Ça, c'est les régimes de Québec et Longueuil.

On dit donc que l'amendement — dans la note explicative — l'amendement apporté à l'article 15 prévoit que les dispositions qui modifient les chartes des villes de Longueuil et de Québec entreront en vigueur le 3 novembre 2013, qui est la date prévue pour le scrutin, soit la date du scrutin de la prochaine élection générale. Toutefois, aux fins de la division des districts électoraux, qui doit s'amorcer à compter du 1er janvier 2012, il est prévu que ces dispositions ont effet à compter de cette date pour éviter de refaire...

L'amendement prévoit également que les dispositions, donc, relatives, elles, au régime fiscal, là, applicables aux cours de triage entrent en vigueur le 1er janvier 2012 et, après ça, au 1er janvier 2013, là, pour les articles assurant la transition, là, entre les deux dates.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Je vous remercie. Est-ce qu'il y a, donc, des interventions sur l'amendement à l'article 15? Non? Ça vous va? L'article 15 est-il adopté...

**Une voix:** L'amendement.

**La Présidente (Mme Malavoy):** L'amendement, pardon. L'amendement à l'article 15 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Adopté à l'unanimité. L'article 15, tel qu'amendé, est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Adopté à l'unanimité. Nous en venons donc au dernières étapes. D'abord, je voudrais vous demander d'adopter le titre du projet de loi. Est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Adopté. J'ai besoin également d'une motion de renumérotation. Est-ce qu'une telle motion est adoptée?

**Des voix:** Adopté.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Adopté. M. le ministre, semble-t-il que c'est vous qui devez proposer une motion d'ajustement des références.

**M. Lessard:** Alors, je propose une motion d'ajustement des références.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Ça tombe bien. Donc, très bien. Donc, est-ce que cette motion est adoptée?

**Des voix:** Adopté.

#### Remarques finales

**La Présidente (Mme Malavoy):** Adopté à l'unanimité. Nous en venons aux remarques finales. Alors, M. le député de Berthier, vous avez un peu de temps pour des remarques finales.

**M. André Villeneuve**

**M. Villeneuve:** Oui. Merci, Mme la Présidente. Écoutez, je pense les regarder un par un, les points. Le bill omnibus n'est quand même pas si volumineux, et je pense que ça mérite, là, d'être regardé. Donc, je débute avec l'article 1, qui nous a amenés à mettre en place ici, à l'Assemblée nationale, un cadre, si je peux dire ça comme ça, afin que la totalité des municipalités du Québec puissent se prévaloir de règles pour pouvoir justement, si elles ont des équipements, des équipements d'ordre culturel, récréatif ou communautaire, ou centres de congrès, ou centres de foires... donc, de pouvoir justement aller chercher le meilleur, le meilleur en termes de revenus par rapport à des gens qui voudraient administrer ou exploiter ces lieux.

Peut-être se poser la question, et l'UMQ la pose, d'ailleurs: Pourquoi ne pas avoir étendu plus largement, finalement, ces dispositions-là? Écoutez, je pense qu'il y aurait peut-être lieu de prévoir un bilan, un bilan de l'utilisation qu'en feront les municipalités dans les années à venir pour, justement, être en mesure, plus tard, d'évaluer si on ne peut pas étendre davantage ces dispositions-là à d'autres infrastructures municipales. Je pense, entre autres, d'ailleurs, on aurait très bien pu marquer «amphithéâtre multifonctionnel» parce qu'on sait que, si on en est là, c'est parce qu'il y a eu à un moment donné, par la ville de Québec, hein, une négociation avec Quebecor pour pouvoir justement... que Quebecor puisse administrer une infrastructure municipale à venir, j'entends, elle n'est toujours pas construite, mais donc à venir. Alors, l'UMQ parle justement d'une possibilité d'élargissement, et, donc, je pense qu'il faudrait prévoir justement, là, qu'on puisse, là, éventuellement, donc, évaluer cela et peut-être aller plus loin.

Évidemment, ces nouvelles dispositions là permettront, à terme, d'éviter le cas par cas, hein, donc les... et que ce soit réglé ici, à l'Assemblée nationale, par loi privée, ce qui, en soi, là, je pense, est une très bonne chose.

Ce que nous apprend aussi l'étude de ce projet de loi, c'est toute la complexité, Mme la Présidente, entourant notamment le fait qu'il y ait, de manière législative, hein, des municipalités qui... des dispositions qui résultent... En fait, pour être clair, là, c'est que c'est très complexe, on l'a vu, hein, c'est très complexe. On se retrouve avec deux codes. On a le code cités et villes, on a le code des municipalités, et ça fait quoi, plus de 25 ans, M. le ministre, qu'il y a un travail qui se fait, là, à l'interne au niveau du ministère pour fusionner les deux codes, pour éviter justement de se retrouver dans des situations comme on s'est retrouvés où c'est très, très compliqué, on a des difficultés à s'y retrouver. Je comprends que les mesures législatives sont là, il s'agit juste de savoir où elles sont parce qu'on a plusieurs documents qui existent et, finalement, qui décrivent bien cette législation-là. Donc, je pense que d'arriver à aboutir par rapport à ce projet-là qui est dans les cartons du ministère depuis, comme je le disais, depuis 25 ans, donc de se donner un code des municipalités, je pense que ça permettrait, effectivement, là, de simplifier la tâche pour tout le monde.

● (12 h 50) ●

On a proposé, comme opposition, Mme la Présidente, des dispositions, des amendements en fait, qui ont été refusés par le ministre, des amendements qui disaient qu'il y aurait lieu d'inclure dans le projet de loi actuel... de rappeler, finalement... de rappeler que ceux qui ont des intérêts, lorsqu'ils sont nommés négociateurs pour arriver à une entente de gestion... Parce qu'il y a tout le processus qui vient cadrer cela, là, donc de s'assurer que ces gens-là, s'ils ont des intérêts, qu'ils se retirent de la négociation.

Je comprends que c'est déjà dans la loi, hein, dans la gestion contractuelle des municipalités, c'est un autre document, et je pense que le fait de l'avoir... si on avait pu le mettre là... On dit souvent que c'est la ceinture et les bretelles, mais ça aurait permis assurément aux gens, notamment ceux qui vont participer à ces processus-là, qui ne sont pas nécessairement au courant qu'il y a une gestion contractuelle qui est en place, il y a un contrat de gestion contractuelle qui est en place... Bien, voyant cela, je pense que ça aurait permis que des lumières s'allument peut-être dans les... Vous savez qu'on a connu des cas assez difficiles au Québec, dans certaines municipalités du Québec, et, si on l'avait mis à l'intérieur du projet de loi, je pense que ça aurait été une lumière qui aurait pu être allumée pour que les gens puissent justement, là, dire: Bien, écoutez, effectivement, je suis en conflit d'intérêts ou la personne qui a été nommée est en conflit d'intérêts, et, donc, il y aurait lieu que cette personne-là, finalement, déclare son intérêt et se retire. Enfin, on verra à l'usage encore une fois, Mme la Présidente, pour la suite des choses.

L'article 2, écoutez, il faut saluer cette avancée, Mme la Présidente. Je pense que la loi va s'adapter... En fait, la loi va s'adapter, lorsqu'elle sera adoptée ici, à une loi qui va permettre, là, à des grands territoires comme nous avons au Québec ou des territoires qui sont parfois... qui forment... Plusieurs municipalités qui forment une MRC et que, des fois, il y a des îles, donc des déplacements sont plus difficiles l'hiver, sont plus difficiles aussi même en été. Donc, l'article 2 va permettre, là, que les gens des conseils municipaux puissent être présents à une assemblée de la MRC par téléphone. Et c'est stipulé aussi dans le projet de loi «ou autre moyen de communication», alors vivement Internet haute vitesse, M. le ministre. Brome-Missisquoi en serait fort heureux, le Québec aussi en serait fort heureux si on pouvait accélérer la mise en place d'Internet haute vitesse sur l'ensemble du territoire parce que ça permettrait effectivement, à ce moment-là, à ces municipalités-là de fonctionner par vidéoconférence, entre autres. Alors, ce serait, je pense, là, tout à fait nécessaire d'y arriver, hein? On sait que les régions du Québec ont besoin de cet outil-là qui est Internet haute vitesse, c'est le défi qui nous interpelle tous au Québec. Et l'Europe, l'Australie, la Nouvelle-Zélande sont en train de mettre en place des réseaux tout à fait extraordinaires, alors que le Québec, malheureusement, à ce niveau-là, tire de l'arrière si je peux dire, si je peux me permettre de le dire comme ceci.

Article 3, bien, évidemment, on revient... Tantôt, c'était, l'article 1, à la Loi sur les cités et villes. Alors là, l'article 3, bien, au Code municipal. Voyez-vous, tantôt, quand je vous disais qu'il faudrait peut-être fusionner ces deux entités-là pour n'en faire qu'une et... À ce moment-là, les distinctions pourraient être faites, là, par soit un autre moyen, mais, à tout le moins, s'assurer qu'on vienne fusionner tout cela pour que les gens puissent avoir plus de facilité, finalement, ainsi que nous, les législateurs, à s'y retrouver.

Articles 4 à 9, écoutez, je ne discuterai pas trop longtemps là-dessus. On comprend que c'est d'ordre cléral et technique, alors ça va pour ça.

L'article 10, eh bien, la Loi sur les sociétés de transport en commun, juste peut-être pour faire la petite histoire, on sait qu'on parle ici du métro de Montréal, entre autres, les bouches d'aération, donc la rénovation de ces infrastructures-là. Peut-être se rappeler que, dans les années soixante, Montréal a construit son métro, et, à cette époque-là, il y avait eu comme une urgence d'agir et de développer ce métro-là. Et disons qu'ils étaient plus ou moins assujettis aux règles de l'époque, pour celles qui existaient, à tout le moins, puis les règles étaient moins, peut-être, contraignantes aussi. On a vu que, dans les années 2000, ces règles-là sont revenues, donc Montréal s'est retrouvée un petit peu prise, là, avec beaucoup de règles pour, justement, pouvoir procéder à la rénovation des infrastructures d'ordre métro, entre autres, là, les métros, donc les bouches d'aération.

Je pense qu'on arrive à un bel équilibre avec le projet de loi qu'on a ici devant nous, on arrive à un bel équilibre. Et, d'ailleurs, mes collègues qui étaient ici à ce moment-là ont introduit un amendement que le ministre a accepté, et cet amendement-là vient s'assurer, à tout le moins, que les gens soient... d'abord, qu'il y ait une consultation, mais que cette consultation-là soit annoncée dans les journaux pour que les gens soient mis au courant. Et, sur les lieux mêmes où auront lieu les travaux projetés, il y aura une identification, il y aura une annonce, si je peux dire ça comme ça, là, un encart qui viendra indiquer aux gens qu'il y a consultation et les endroits où se tiendront ces consultations-là. Donc, je pense qu'on arrive à un bel équilibre à ce niveau-là.

Ça m'amène à l'article où on modifie le nombre d'élus de la ville de Longueuil et de la ville de Québec. Alors, on voit que, pour la ville de Québec, on va passer de 27 à 21 élus; la ville de Longueuil, on passe de 26 à 15. Je ne veux pas me prononcer sur le fond par rapport à la nécessité qu'il y avait de changer le nombre d'élus, là n'est pas la question. La question, ce serait beaucoup plus vous dire, Mme la Présidente, qu'à notre avis le débat, par rapport à la population, le débat n'a pas eu lieu, et il doit nécessairement avoir lieu lorsqu'on vient changer de façon... C'est quand même de façon importante, là. Je comprends que, la ville de Longueuil, le changement des élus, donc l'abaissement du nombre de conseillers, était dans le critère de la loi, donc ça allait pour ça. Mais je ferai remarquer au ministre que, peut-être au niveau de l'exécutif, je crois que c'est... on arrive à quatre, il y avait trois ou cinq, et on arrive à quatre. Mais enfin, pour la ville de Longueuil, on comprend que l'abaissement du nombre de conseillers correspond aux critères de la loi. Par contre, pour la ville de Québec, on comprend que ça ne rentre pas dans les critères de la loi, et on a procédé tout de même. Alors, je ne veux pas me prononcer sur le fond. On verra, peut-être que c'est une bonne chose d'avoir procédé de cette façon-là. Il n'en demeure pas moins que le débat n'a pas eu lieu. Et, nécessairement, ce débat-là devra se tenir tôt ou tard parce que, sinon, on va procéder à la pièce toujours, et ça risque, effectivement, de...

Je disais souvent au ministre... À chaque fois qu'on était en commission parlementaire, lorsqu'on débutait un projet de loi, je lui disais: Où se trouve la place du citoyen dans ce projet de loi là? Il faut remettre le citoyen au coeur du débat politique, il faut le remettre au coeur de cette assemblée-ci et il faut qu'il puisse s'y retrouver aussi, dans les lois qu'on adopte ici. Et je vois que, par cette adoption-là, là, au niveau de la ville de Québec, entre autres, on fait un peu fi du citoyen, et, à mon avis, on aurait dû en tenir davantage compte et s'assurer, parce que je ne pense pas qu'il y avait péril en la demeure, s'assurer que les débats soient faits. Malheureusement, ça n'a pas été le cas.

Alors, écoutez, je tiens — je termine là-dessus, Mme la Présidente — à saluer M. le ministre et vous d'abord, Mme la Présidente, bien sûr, M. le ministre, les collègues de l'Assemblée nationale. Semble-t-il que les discussions se sont déroulées de belle façon, hein, une belle collaboration de l'ensemble des élus. Merci aux gens du personnel politique, bien sûr. Merci aux gens de l'Assemblée nationale, qui sont toujours là pour nous soutenir dans nos travaux. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Je vous remercie. Et je vais vous demander tout de suite consentement pour dépasser 13 heures parce que je veux que le ministre ait tout le temps qu'il souhaite pour ses remarques finales. Donc, j'ai consentement?

**Une voix: ...**

**La Présidente (Mme Malavoy):** M. le ministre, vous avez droit à 20 minutes, mais, enfin, peut-être que vous n'avez pas besoin autant.

#### **M. Laurent Lessard**

**M. Lessard:** Oui. Alors, merci, Mme la Présidente. Merci. Je pense qu'il y a une bonne collaboration, de fait, effectivement, mon collègue l'a mentionné, puis je ne reprendrai pas tous les éléments, je pense qu'il l'a fait de façon assez détaillée. Juste pour rappeler aussi à tous nos collègues et à ceux qui nous écoutent qu'il y a des débats qui se font ici en séance publique, mais il y a des niveaux de responsabilité aussi. Vous avez terminé sur l'aspect de Québec. Québec a fait son travail, et il appartient à la ville de faire son travail pour le déterminer. Ils nous ont demandé, tel que la loi le... La loi prévoit qu'on peut faire des demandes au... et c'est ce qu'on a fait droit. Maintenant, je comprends également que l'encadrement de la démarche, c'est quelque chose qui serait sûrement perfectible quant aux critères et réactualiser, là... Des villes de 500 000, en 1987, il n'y en avait pas, il y avait Montréal. Alors donc, peut-être est-ce que ce critère-là de représentativité, pour lequel il y a toujours eu un débat ici, à l'Assemblée nationale...

Mais je veux juste remercier aussi tous les partenaires, nos collègues des deux côtés qui écoutent les débats, qui ont moins la chance d'y participer, mais qui ont une patience terrible, tout le personnel du ministère et nécessairement aussi, donc, vous, comme présidente, qui permettez d'avoir des débats éclairés, de faire réappliquer les règles lorsque c'est

le temps. Alors, moi, je ne serai pas plus long, puis je vous remercie, à tout votre personnel, d'aider à nos travaux. Et puis ça termine un autre épisode, là, des lois omnibus de Québec, et j'entends bien ce que l'opposition a dit quant à l'unité d'un code, ou d'autres mesures, ou une loi qui dit: Si ce n'est pas autorisé, c'est donc interdit, ce qui fait en sorte qu'à toutes les sessions on revient ici. Je ne sais pas si ce code-là arrivera pour dire: Il y a une disposition générale, tout ce qui n'est pas pratiquement interdit est donc autorisé. Mais on a une coresponsabilité là-dedans, je pense qu'il faut l'assumer. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Alors, c'est à mon tour de vous remercier ainsi que tout le personnel qui, entre autres, capte vos paroles et minute vos temps de parole.

J'ai le grand plaisir de vous dire — ça, c'est la phrase qu'on aime tous: Je lève la séance, et la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die. Bonne fin de journée.

*(Fin de la séance à 13 heures)*