

ISSN 2818-9892



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 8 novembre 2023 — Vol. 47 N° 28

Étude détaillée du projet de loi n° 22 — Loi concernant
l'expropriation (10)

**Présidente de l'Assemblée nationale :
Mme Nathalie Roy**

2023

Commission des transports et de l'environnement

Le mercredi 8 novembre 2023 — Vol. 47 N° 28

Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

Intervenants

Mme Jennifer Maccarone, présidente

Mme Geneviève Guilbault

M. André Albert Morin

M. Etienne Grandmont

M. Yves Montigny

M. Denis Lamothe

Mme Marie-Belle Gendron

Mme Agnès Grondin

M. Daniel Bernard

M. François Jacques

Mme Désirée McGraw

Mme Marie-Claude Nichols

* Mme Julie Massé, ministère des Transports et de la Mobilité durable

* Témoins interrogé par les membres de la commission

Le mercredi 8 novembre 2023 — Vol. 47 N° 28

Étude détaillée du projet de loi n° 22 — Loi concernant l'expropriation (10)

(Onze heures vingt-deux minutes)

La Présidente (Mme Maccarone) : ...ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 22, Loi concernant l'expropriation. Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Mme Blouin (Bonaventure) est remplacée par M. Bernard (Rouyn-Noranda—Témiscamingue) et Mme Bogemans (Iberville) est remplacée par M. Lamothe (Ungava).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Je vous rappelle que l'étude des articles 170 et 171 est suspendue. Lors de l'ajournement de nos travaux, hier, nous étions à l'étude de l'article 206. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet article?

M. Morin : Sur cet... non, 210.

La Présidente (Mme Maccarone) : S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article...

M. Morin : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Morin : Parce que... pardon. Bonjour, Mme la Présidente. Bonjour, tout le monde. J'avais des questions sur 206, 207, hier. Je sais qu'il y a des recherches qui avaient été faites par Me Massé. Vous étiez sur le point de nous expliquer un peu, vous aviez commencé avec certains immeubles. On peut peut-être juste conclure ça, puis, après ça, bien...

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui. Je vais juste valider avec Mme la ministre qu'elle est d'accord de céder la parole à Me Massé.

M. Morin : Bien sûr, bien sûr.

Mme Guilbault : C'était-tu pour la SEPAQ, puis tout ça? C'était quoi, les... qui étaient en suspens?

M. Morin : C'étaient la Loi sur le parc Forillon puis la Loi sur le parc de la Mauricie.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, est-ce qu'il y a un consentement que Me Massé prenne la parole?

M. Morin : Il y a consentement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, s'il vous plaît, vous présenter, votre nom et votre titre, s'il vous plaît.

Mme Massé (Julie) : Julie Massé, avocate légiste à la Direction des affaires juridiques, Transports et mobilité durable.

Donc, pour répondre à certains questionnements, effectivement, la SEPAQ n'a pas de pouvoir d'expropriation. Comment ça fonctionne, là, essentiellement, c'est que ces parcs-là ont été formés suite à des accords pris avec le gouvernement fédéral. Le gouvernement est venu exproprier certains immeubles et, suite à ces accords-là, a pu les remettre, la gestion, au gouvernement fédéral.

M. Morin : Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

M. Morin : Non.

La Présidente (Mme Maccarone) : S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 206 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Adopté. Merci. Mme la ministre, pour la lecture de l'article 207, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Merci. Article 207 : L'article 4 de la Loi sur le parc Forillon et ses environs est modifié par le remplacement de «à l'article 42 de la Loi sur l'expropriation[...]» par «au premier alinéa de l'article 15 de la Loi concernant l'expropriation[...]».

En commentaire. L'article 207 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 4 de la Loi sur le parc Forillon et ses environs en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il des interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 207 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Mme la ministre, 208.

Mme Guilbault : Merci. Article 208 : L'article 1 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles est modifié par le remplacement, dans le sous-paragraphe b du paragraphe 3° du premier alinéa, de «et toute cession résultant de la Loi sur l'expropriation[...]» par «ainsi que toute aliénation, de gré à gré ou par expropriation, faite à la suite de la signification d'un avis d'expropriation en vertu de la Loi concernant l'expropriation[...]».

En commentaire. L'article 208 du projet de loi modifie l'article 1 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles afin de clarifier la portée de ce qui n'est pas une aliénation au sens de cette loi et d'apporter les ajustements de concordance requis en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

Plus précisément, une aliénation faite, de gré à gré ou par expropriation, à la suite de la signification d'un avis d'expropriation en vertu du projet de loi ne serait pas considérée comme une aliénation au sens de cette loi telle que modifiée par l'article 208. En conséquence, la Commission de protection du territoire agricole du Québec n'aurait pas à autoriser une telle aliénation. C'est, d'ailleurs, déjà le cas pour les acquisitions faites par expropriation en vertu de la Loi sur l'expropriation, mais le libellé de l'article 1 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles sera dorénavant plus précis.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Y a-t-il des interventions? Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Morin : Oui, merci, Mme la Présidente. Donc, dans les faits, ça va ressembler à quoi exactement? C'est quoi, l'impact? Puis Mme la ministre parlait que ce ne serait pas une aliénation?

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui, Me Massé pourrait répondre, si on est d'accord.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, Me Massé.

Mme Massé (Julie) : Oui, en fait, c'est vraiment une clarification de texte, cet amendement-là, parce que, déjà, en ce moment, une aliénation au sens de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles prévoit une définition, et, dans les définitions, on vient, justement, y exclure toute cession résultant de la Loi sur l'expropriation. Quand il y avait eu une entente de gré à gré pendant une procédure d'expropriation, c'est déjà... c'était déjà appliqué comme n'étant pas une aliénation, mais là on vient clarifier le texte pour que ça soit clair dès le départ.

M. Morin : Je comprends. Parce qu'hier on a eu, évidemment, un gros débat sur le rôle de la CPTAQ à l'article 5, donc je veux simplement m'assurer qu'avec cet amendement-là ça n'aura pas pour effet de soustraire à la compétence de la CPTAQ, par exemple, la modification du règlement de zonage ou l'expropriation d'une parcelle de terres agricoles.

Mme Massé (Julie) : C'est vraiment une clarification de texte, ça n'a aucun impact, là, ça ne changera pas l'application.

M. Morin : Très bien. Parfait, merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 208 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Adopté. Merci. Mme la ministre, pour la lecture de 209 et l'amendement, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Oui. Article 209 : L'article 8 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain est modifié :

1° par la suppression, dans le premier alinéa, de «ainsi que le prévoit la Loi sur l'expropriation[...]»;

2° par le remplacement des deuxième et troisième alinéas par les suivants :

«En ce cas, l'avis ministériel de transfert prévu à l'article 9 de la présente loi est substitué à l'avis de transfert de droit prévu à l'article 37 de la Loi concernant l'expropriation[...]. L'avis ministériel de transfert doit être transmis à l'exproprié; il n'a pas à être signifié. Enfin, les parties dessaisies ne peuvent demander de rester en possession du bien exproprié.

«En conséquence, ne s'appliquent pas à une telle expropriation le premier alinéa de l'article 4, le paragraphe 2° du deuxième alinéa, l'obligation de faire signifier un avis prévue au troisième alinéa et le quatrième alinéa de l'article 37 ainsi que l'article 42 de la Loi concernant l'expropriation; ses autres dispositions s'appliquent, avec les adaptations nécessaires.»

En commentaire. L'article 209 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 8 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi et adapte le libellé de cet article 8 afin de maintenir certaines particularités de cette procédure ajustée.

En somme, il est prévu que les dispositions du projet de loi s'appliqueraient, avec les adaptations nécessaires pour tenir compte de certaines particularités qui seraient maintenues, soit celle de substituer de l'avis de transfert de droit par un avis ministériel de transfert, lequel n'aurait pas besoin d'être signifié, ainsi que celle de ne pas permettre aux parties dessaisies de demander de rester en possession du bien exproprié.

Et l'amendement à l'article 209 : Remplacer, dans le paragraphe 2° de l'article 209 du projet de loi, le dernier alinéa de l'article 8 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain proposé par l'alinéa suivant :

«En conséquence, ne s'appliquent pas à une telle expropriation le premier alinéa de l'article 4, l'obligation de faire signifier un avis prévue au deuxième alinéa et le paragraphe 2° du troisième alinéa de l'article 37 ainsi que l'article 41 de la Loi concernant l'expropriation; ses autres dispositions s'appliquent, avec les adaptations nécessaires.»

En commentaire. Il est proposé de modifier l'article 209 du projet de loi afin de corriger les concordances qui y sont apportées.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Y a-t-il des interventions sur l'amendement?

• (11 h 30) •

M. Morin : Oui.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Morin : Merci. Donc, je comprends qu'avec votre amendement, Mme la ministre, vous voulez... évidemment, le ministère va se soustraire à l'obligation de faire signifier un avis. C'est ce que je comprends?

Mme Guilbault : Oui, bien, Me Massé peut répondre.

M. Morin : Me Massé, oui.

La Présidente (Mme Maccarone) : Me Massé.

Mme Massé (Julie) : En fait, au niveau de l'amendement, c'est simplement parce que les numéros d'article ne concordent pas. L'article avait été écrit en amont, là, du projet de loi, puis on n'avait pas apporté les bonnes concordances. Donc, on vient rattraper le tir ici.

M. Morin : D'accord. Donc, je réserverai ma question une fois que cet amendement de concordance, on en aura terminé, pour revenir avec la signification de l'avis éventuellement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, Mme la ministre... Oui, est-ce qu'on a une réponse à votre question?

M. Morin : Oui, on a une réponse, c'est bien pour l'amendement de l'article. Il n'y a pas de souci. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Maccarone) : Super. Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

M. Morin : Non.

La Présidente (Mme Maccarone) : S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 209 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Nous revenons à l'article 209, tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions? M. le député de l'Acadie.

M. Morin : Merci. Donc, on revient. Alors je comprends qu'il n'y aurait pas d'obligation de faire signifier un avis.

Mme Massé (Julie) : Exactement, c'est déjà prévu dans la loi sur le Réseau électrique métropolitain. Comme on ne faisait que de la concordance de dispositions, on n'est pas venu changer les obligations, là. Donc, tout ce qui était déjà prévu dans le projet de loi concernant l'expropriation, on ne l'a pas reproduit. Ce qui n'était que spécifique à cette loi-là, on l'a maintenu.

M. Morin : Très bien, je vous remercie.

La Présidente (Mme Maccarone) : Y a-t-il d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 209, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Adopté, merci. Mme la ministre, pour l'article 210, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Article 210 : L'article 9 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 3° du premier alinéa, de «l'exproprié, le locataire et l'occupant de bonne foi» par «la partie dessaisie».

En commentaire. L'article 210 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 9 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi, et afin d'arrimer les expressions utilisées.

La Présidente (Mme Maccarone) : Y a-t-il des interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 210 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Adopté, merci. Mme la ministre, l'article 211, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Article 211 : L'article 7 de la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec est modifié par le remplacement des deuxième et troisième alinéas par les suivants:

«En cas d'expropriation permise par le premier alinéa:

«1° l'avis municipal de transfert de propriété prévu à l'article 8 de la présente loi est substitué à l'avis de transfert de droit prévu à l'article 37 de la Loi concernant l'expropriation[...];

«2° l'avis municipal de transfert de propriété doit être transmis à l'exproprié; il n'a pas à être signifié;

«3° les parties dessaisies ne peuvent demander de rester en possession du bien exproprié.

«En conséquence, ne s'appliquent pas à une telle expropriation le premier alinéa de l'article 4, le paragraphe 2° du deuxième alinéa, l'obligation de faire signifier un avis prévue au troisième alinéa et le quatrième alinéa de l'article 37 ainsi que l'article 41 de la Loi concernant l'expropriation; ses autres dispositions s'appliquent, avec les adaptations nécessaires.»

En commentaires. L'article 211 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 7 de la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi et adapte le libellé de cet article 7 afin de maintenir certaines particularités de cette procédure ajustée.

En somme, il est prévu que les dispositions du projet de loi s'appliqueraient avec les adaptations nécessaires pour tenir compte de certaines particularités qui seraient maintenues, soit celle de substituer de l'avis de transfert de droit par un avis ministériel de transfert lequel n'aurait pas besoin d'être signifié, ainsi que celle de ne pas transmettre aux parties dessaisies de demander de rester en possession du bien exproprié.

Et l'amendement : Remplacer, dans l'article 211 du projet de loi, le dernier alinéa de l'article 7 de la Loi concernant le Réseau structurant...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...vous demander de prendre une petite pause, s'il vous plaît, Mme la ministre, parce que nous, nous n'avons pas une copie de cet amendement à l'article 211.

Nous allons suspendre les travaux juste quelques instants, s'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 11 h 34)

(Reprise à 11 h 38)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, on reprend nos travaux. Mme la ministre, pour la lecture de votre amendement à l'article 211, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Oui. Donc, l'article 211 : Remplacer, dans l'article 211 du projet de loi, le dernier alinéa de l'article 7 de la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec proposé par l'alinéa suivant :

«En conséquence, ne s'appliquent pas à une telle expropriation le premier alinéa de l'article 4, l'obligation de faire signifier un avis prévue au deuxième alinéa et le paragraphe 2° du troisième alinéa de l'article 37 ainsi que l'article 41 de la Loi concernant l'expropriation; ses autres dispositions s'appliquent, avec les adaptations nécessaires.»

En commentaire : Il est proposé de modifier l'article 211 du projet de loi afin de corriger les concordances qui y sont apportées.

La Présidente (Mme Maccarone) : Y a-t-il des interventions sur l'amendement? S'il n'y a pas d'intervention sur l'amendement, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 211 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Nous revenons à l'article 211, tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions? M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup. Bien, écoutez, c'est une question de compréhension. En fait, là, on a eu une bonne discussion l'autre jour sur le fait de sortir... en fait, là, de sortir le projet de la ligne bleue à Montréal, de l'exclure, en fait, là, du projet de loi parce qu'il y a déjà des expropriations qui étaient en cours. Donc, je voulais juste comprendre pourquoi, pour le réseau structurant de la Ville de Québec, pour lequel il y a déjà des expropriations qui sont en cours aussi, on n'a pas le même traitement. Question de compréhension d'abord, là.

• (11 h 40) •

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

(Consultation)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, Me Massé, la parole est à vous.

Mme Massé (Julie) : Oui. Dans le cas des tunnels pour la ville de Québec, la limite... la distance de moins 15 mètres était déjà prévue dans la disposition législative.

M. Grandmont : O.K., ça concerne, donc, la spécificité, là, pour les tunnels. Est-ce que... Tu sais, on pourrait se poser la question, puis, en fait, c'est celle que je vous pose, là. Actuellement, là, dans la façon de mettre en application la nouvelle procédure d'expropriation, là, tout ce processus-là, est-ce que ça ne peut pas créer des distorsions ou des mécanismes différents selon les personnes qui... selon les personnes expropriées? À partir du moment où le projet de loi entrera en vigueur, tu sais, il y aurait une partie du réseau structurant de Québec, du tramway de Québec, dans le fond, qui serait assujettie à l'ancienne façon de faire les expropriations, puis là on tombe dans un nouveau régime. Est-ce que ça ne crée pas des distorsions ou des façons différentes de traiter chacun des... Parce que les expropriations ne sont évidemment pas terminées, il y en aura d'autres à venir aussi, là, il y en a qui sont en cours, donc juste m'expliquer un peu, là, comment ça va quand même, selon... Votre non-verbal me laisse croire que, finalement, ça pourrait bien se passer, mais voulez-vous me l'expliquer, là?

Mme Massé (Julie) : Oui, ça devrait bien se passer en raison notamment qu'actuellement le projet de Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec bénéficie déjà d'une loi avec des dispositions d'exception. Quand on a fait le projet de loi concernant l'expropriation, il y a plusieurs de ces mesures-là qu'on a reprises. Celles qu'on n'aura pas reprises se retrouvent à l'article 211, où est-ce qu'on les a maintenues, donc les régimes devraient être assez similaires, là.

M. Grandmont : Parfait. Merci, ça répond à ma question.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 211, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Adopté. Merci. Mme la ministre, 212, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Article 212 : L'article 8 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 3° du premier alinéa, de «l'exproprié, le locataire et l'occupant de bonne foi» par «la partie dessaisie».

Commentaires. L'article 212 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 8 de la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi et afin d'arrimer les expressions utilisées.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Y a-t-il des interventions? Il n'y a pas d'intervention. Nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 212 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. 213. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Merci. Article 213 : L'article 10 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le troisième alinéa, de «au titre III de la Loi sur l'expropriation[...]» par «à la partie III de la Loi concernant l'expropriation[...]».

Commentaires. L'article 213 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 10 de la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il des interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 213 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. 214, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Merci. Article 214 : L'article 11 de cette loi est abrogé.

En commentaires. L'article 214 du projet de loi propose d'abroger l'article 11 de la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec en raison de son remplacement par l'article 166 du projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il des interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 214 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. 215, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Merci. Article 215 : L'article 26 de la Loi sur la Société du Plan Nord est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «à l'article 53 de la Loi sur l'expropriation[...]» par «à la section VI du chapitre II du titre III de la partie I de la Loi concernant l'expropriation[...]».

En commentaires. L'article 215 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 26 de la Loi sur la Société du Plan Nord en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. Y a-t-il des interventions? S'il n'y a pas d'intervention, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 215 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup. M. le député de Taschereau, pour l'introduction de votre amendement.

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup, Mme la Présidente. D'abord, salutations aux collègues et à tout le monde ici présent.

En fait, on insère... je pense qu'il était déjà sur le Greffier depuis un petit moment, donc tout le monde a pu en prendre connaissance. L'article... pas l'article, mais la proposition d'amendement qu'on fait vient insérer, avant l'article 216 du présent projet de loi, l'article suivant, donc :

215.1. L'article 92 de la Loi sur les sociétés de transport en commun est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Une société peut également exproprier, avec l'autorisation de la ville qui adopte son budget, tout bien dans un rayon de 800 mètres autour d'une station de transport en commun à haute capacité, afin d'orienter le développement immobilier autour de cette infrastructure. Elle peut également utiliser, vendre, louer ou autrement aliéner ce bien à cette fin.»

Donc, des explications. En fait, là, tout simplement, c'est des recommandations qu'on a eues, là, de, notamment, la Société de transport de Montréal, ça avait été appuyé, là, évidemment, par Trajectoire Québec. Puis, vous savez, Mme la ministre, qu'on a des enjeux de lutter contre l'étalement urbain, de densifier nos villes. Puis, un des leviers qu'on a, un des aspects structurants de notre... de nos projets de transport collectif qui sont importants, c'est cette capacité-là qu'on a d'offrir des milieux de vie qui soient plus denses, qui soient dans les nouveaux paradigmes, je dirais, de mobilité, c'est-à-dire qu'on se sert du transport en commun structurant, un métro, un tramway, des bus à haut niveau de service pour... autour des stations, là, généralement dans un rayon de 800 mètres, changer les zonages, augmenter

la densité autour de ces stations-là. L'objectif est de créer des... ce qu'on appelle, en anglais, des Transit-Oriented Developments, mais, dans les faits, ce sont essentiellement des POD, Pedestrian-Oriented Developments. Donc, on crée des quartiers dans lesquels on a cette possibilité-là de se déplacer, de faire plusieurs de nos déplacements quotidiens à pied, à vélo dans un environnement où on a une proximité des services, une proximité des commerces qu'on veut aller, qu'on veut visiter et que, si on a des distances plus grandes à faire pour aller au travail, pour aller aux études, pour aller à l'hôpital, bien, dans ce cadre-là, on prend le transport en commun.

Je me permettrais une anecdote. J'ai parlé avec mon collègue juste en face, de l'autre côté de la table, qui me disait tout à l'heure... hier, pardon, avoir... il a été enchanté par la façon de construire la ville autour des stations de transport collectif, à Oslo notamment, mais ça, c'est un système qu'on voit un peu partout, à Montréal, ça existe déjà, à Québec, autour du Métrobus, qu'on a eu aussi, ça a participé à une certaine densification le long des axes de transport collectif autour du 800, du 801, principalement dans la haute-ville puis dans la basse-ville, centre-ville de Québec. Donc, on veut pouvoir maximiser ça, ça aide à faire des économies sur... pour les villes parce que c'est plus de payeurs et de payeuses de taxes par kilomètre linéaire de routes, évidemment, qui sont à même de payer les services qui sont offerts par les municipalités. On parle des égouts, de l'aqueduc, de l'électricité qui nous est offert par la société d'État évidemment, le ramassage des ordures, des différentes collectes qui se font, la poste, ça coûte moins cher, évidemment, aussi, le déneigement, etc. Donc, c'est vraiment une façon pour l'avenir du Québec qui est économe en espace, mais qui est économe aussi d'un point de vue financier.

Et donc pour essayer de maximiser cette utilisation des transports collectifs structurants, c'est vraiment ça, là, l'aspect structurant du transport collectif à haut niveau de service, c'est cette capacité à être capable d'envoyer le signal qu'on développe un peu plus dense autour des stations de transport collectif, bien, ça prend un bon arrimage, ça prend une espèce d'intégrateur, ça prend cette autorité-là, là, ce... qui est à même de bien prévoir, finalement, ce développement-là. Là, ce qu'on a actuellement, c'est qu'on compte un peu sur le privé pour développer ces Transit-Oriented Developments, on crée une station de métro, une station de tramway et on espère qu'à travers différents outils incitatifs, bien, on va intéresser le marché privé, les promoteurs immobiliers à venir investir autour des stations, mais ça se fait en espérant que le privé s'intéresse à cette façon de développer la ville.

Alors là, ce que nous proposait la Société de transport de Montréal, c'était d'avoir la possibilité d'organiser cette collaboration-là entre les pouvoirs publics qui organisent le transport collectif et le privé en réservant, en expropriant et en jouant, finalement, un peu, là, sur le terrain directement. Donc, je vais peut-être me permettre un peu de citer, là, une partie, là, du mémoire de la STM. Donc, ils disaient, en fait, là, que, comme le rapportait en 2015 l'expert international George Hazel dans un rapport produit par la Banque Nationale : «Les méthodes de captation de la plus-value foncière fondée sur le développement immobilier ont le potentiel de recueillir des fonds beaucoup plus importants que n'importe quelle solution axée sur la fiscalité. Celles-ci sont réparties en deux catégories, soit celle où le fournisseur de services de transport collectif participe directement au développement immobilier et celle où le fournisseur travaille en partenariat avec l'industrie du développement immobilier, sans participer directement aux activités. Plus les autorités exercent une implication forte et une maîtrise directe sur le projet, plus elles peuvent espérer de récompenser et... des récompenses — pardon — et retombées plus importantes.

• (11 h 50) •

«Le potentiel de retombées est plus limité si les terrains à valoriser ne sont que les espaces résiduels à l'issue de la construction de l'infrastructure. C'est pourquoi d'autres juridictions permettent de recourir à l'expropriation plus largement pour libérer les espaces importants autour des stations afin d'orchestrer un véritable développement axé sur les transports collectifs», donc, ce que je vous parlais tout à l'heure... ce dont je parlais tout à l'heure, le Transit-Oriented Development, le TOD. «Ce faisant, l'autorité maximise non seulement le potentiel de revenus, mais également le potentiel de développement et elle peut mieux s'assurer que celui-ci atteint des objectifs tels que la construction de logements et la constitution de véritables milieux de vie complets.»

Dans le fond, si la société de transport a la possibilité d'exproprier, ce n'est pas elle-même nécessairement qui va développer le projet immobilier, évidemment, mais ça va lui permettre de bien orienter le développement autour des stations, et ça, je pense que c'est un enjeu qui est important. J'ai parlé de toutes les économies qu'on peut avoir, évidemment, là, comme société, là, en construisant plus dense, en étant plus économes sur l'utilisation de notre territoire, mais ça permet aussi de résoudre d'autres problèmes. Puis je me souviens très bien, là, dans les audiences, dans les groupes que nous avons rencontrés, quand cet aspect-là a été abordé, on a aussi mis ça en relation avec la crise du logement. On sait qu'il y a beaucoup de logements à construire, on sait qu'on va devoir y aller... peser sur l'accélérateur pour construire de nouveaux logements pour être capable de répondre à la crise qui est actuellement en cours, et ça, c'est une bonne façon de le faire aussi, c'est-à-dire que la société de transport, avec tous les liens qu'elle peut avoir avec les municipalités, en orientant le développement autour des stations de transport en commun structurant, est à même d'encourager plus... avec plus de vigueur, finalement, la construction de logements autour de ces stations-là, encore une fois dans des contextes où on va avoir des logements qui vont être bien desservis par le transport en commun.

Donc, si on imagine, par exemple, qu'on crée du logement social autour d'une station, qu'on avait vraiment les moyens de le faire via l'expropriation, bien, c'est aussi une façon de créer des environnements qui sont moins dépendants de l'automobile. Tu sais, ça ne sert pas à grand-chose de faire du logement social dans des environnements où les gens seraient dépendants de l'automobile. C'est nécessaire, ça peut être... ça répond à un besoin, mais, je veux dire, on sait que le gros, dans les grandes villes du Québec, on a besoin de créer des milieux où, finalement, comme je l'ai dit tantôt, là, d'entrée de jeu, le paradigme de mobilité n'est pas celui de l'automobile, mais autre chose. Moi, je trouve qu'il y a une belle articulation, finalement, entre offrir des milieux de vie qui soient complets, des milieux de vie où... on le sait, l'automobile, ça coûte cher, là, 9 000 \$, là, par année selon CAA-Québec, donc, créer des milieux de vie qui ne

sont pas dépendants de l'automobile, ce qui n'empêche pas d'en avoir par ailleurs, là, pour certains déplacements, mais que, pour l'ensemble des déplacements qu'on veut faire dans une journée, on est dans un environnement où ce qui est mis de l'avant, c'est les transports collectifs, les transports actifs.

Donc, le sens de notre proposition est dans cette direction-là, on pense qu'avec un meilleur arrimage entre les transports... les sociétés de transport collectif et le développement immobilier, on va réussir à faire mieux que ce qui est le cas actuellement, où on fait juste espérer que le privé développe autour des stations. Donc, c'est un peu le sens de notre proposition. On espère qu'évidemment la partie gouvernementale y verra un intérêt également, et puis évidemment, là, on est ouverts à modifier, là, évidemment, le cas échéant, là, des parties, là, pour les rendre plus intéressantes ou plus concordantes, en fait, les rendre en concordance avec ce qui a déjà été établi. Je sais qu'on a déjà discuté plus... préalablement, là, de la question des autorisations qui sont à obtenir. Peut-être que là-dessus, là, la partie gouvernementale voudra évidemment, là, apporter certaines nuances, mais, en tous les cas, là, l'esprit de notre amendement va dans ce sens-là.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci pour votre exposé. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui. Bien, est-ce que... J'imagine, le député d'Acadie va aussi faire du temps là-dessus, alors... bien, c'est-à-dire intervenir là-dessus. Donc, peut-être que je pourrais répondre par la suite.

La Présidente (Mme Maccarone) : Il n'y a personne qui fait du temps ici.

Mme Guilbault : Non, non, non, faire du temps dans...

La Présidente (Mme Maccarone) : Ça se peut qu'il souhaiterait intervenir.

Mme Guilbault : Non, non, mais faire du temps dans le sens de faire une intervention probablement en lien avec celle qui vient d'être faite par le député de Taschereau. Donc, je lui propose d'intervenir à ce moment-ci. Sinon, je peux répondre, il peut intervenir, puis je vais réintervenir aussi, là.

La Présidente (Mme Maccarone) : Libre à vous. M. le député de l'Acadie, souhaitez-vous prendre la parole?

M. Morin : Oui.

La Présidente (Mme Maccarone) : Allez-y, s'il vous plaît.

M. Morin : Merci. Merci, Mme la Présidente. En fait, vous l'avez souligné, Mme la Présidente, ce n'est pas dans mon intention de faire du temps pour faire du temps. Au contraire, je pense qu'avec tout le dialogue, puis les interventions, puis les échanges qu'on a eus avec la partie gouvernementale — d'ailleurs, le nombre d'amendements le dit, là — on a été capable de faire ressortir peut-être des fois certains problèmes, des fois d'améliorer le projet de loi, puis, ça, bien, il faut du temps.

Et, oui, j'aimerais intervenir sur l'amendement qui est proposé par mon collègue le député de Taschereau, parce qu'en fait je trouve son amendement très intéressant, je vais vous expliquer pourquoi, puis on a envoyé nous-mêmes dans Greffier des amendements, éventuellement, pour 216, 216.1, qui sont en lien... en fait, qui est une continuité de cette demande prévue à 215.1, puis, je vous le dis immédiatement, là, en ce qui a trait au développement immobilier par les sociétés de transport. Donc, ça me permet d'annoncer mes couleurs immédiatement.

C'est un amendement qui est important, parce qu'il y a plusieurs groupes qui sont venus témoigner en commission parlementaire et qui ont pris la peine de rédiger des mémoires, de réfléchir à la situation. Et un amendement... Une réflexion qui a été faite, entre autres, on le retrouve dans le mémoire de Trajectoire Québec, c'est de permettre à des sociétés de transport en commun de pouvoir exproprier, mais dans un rayon un peu plus grand afin de faire en sorte que des sociétés de transport ou d'autres promoteurs puissent faire du développement immobilier, mais autour d'un pôle ou d'un centre de transport collectif. C'est particulièrement important, je vous dirais. D'ailleurs, à Montréal, ça existe déjà. On a appris, dans le cadre de l'étude de ce projet de loi, si ma mémoire me sert bien, qu'il y a même des édicules du métro de Montréal qui ont été conçus pour permettre la construction d'immeubles autour, il y en a qui existent déjà. Et donc ça a un intérêt pour l'ensemble de la société.

D'abord, ça permet aux gens qui habitent dans l'immeuble, tout dépendant de leurs déplacements, d'avoir un accès direct à un système de transport collectif. Puis c'est intéressant qu'on ait cette discussion-là ce matin, parce qu'hier, justement, tous les députés de l'Assemblée nationale, on était invités à une formation sur les changements climatiques puis la lutte aux gaz à effet de serre et aux émissions de GES.

Donc, en fait, ici, on voit qu'il y a une volonté de doter, de permettre aux sociétés de transport d'exproprier davantage, mais on dit bien avec l'autorisation de la ville, donc ce n'est pas quelque chose qui va se faire en silo, donc c'est quelque chose qui va se faire en équipe, en partenariat avec la ville, dans le cadre du budget, mais pour permettre, effectivement, à une société de transport de pouvoir exproprier un peu plus, mais à des fins, notamment, de développement immobilier.

Et ça répond, je pense, à une préoccupation, c'est-à-dire qu'il y a des gens dans des villes qui veulent avoir accès au transport collectif. Puis, je vous dirais, récemment, j'ai eu la chance de rencontrer plusieurs sociétés de transport ou maires de certaines localités sur la Rive-Sud de Montréal qui veulent évidemment développer, densifier leur population,

mais qui pensent également à du transport collectif. Donc, évidemment, si une société de transport peut elle aussi exproprier puis s'orienter vers le développement immobilier, bien, ça permet de mieux structurer, de mieux planifier, et donc de faire en sorte que non seulement il y a des gens qui vont rester dans un quartier qui pourrait être aménagé, mais faire en sorte qu'ils auront accès au transport collectif d'une façon efficace, et c'est, entre autres, ce que suggère Trajectoire Québec dans son mémoire.

Bien, on parle évidemment, dans son mémoire, de seuil minimal, de logements sociaux abordables afin de contribuer à lutter contre la crise de l'habitation, et ça aussi, c'est un souci constant. On le sait, présentement, au Québec, il y a une crise de l'habitation, il y a une crise du logement, donc qu'on soit capable, dans un projet de loi, de venir ajouter des éléments qui permettraient à des sociétés de transport de pouvoir exproprier pour construire du développement immobilier, je pense que ça pourrait être un atout. Et c'est la raison pour laquelle, d'abord, je tenais à partager mes réflexions là-dessus, puis je voulais également appuyer le collègue de Taschereau avec son amendement. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup pour vos remarques. Mme la ministre.

• (12 heures) •

Mme Guilbault : Oui, merci, Mme la Présidente. Bien, des interventions très pertinentes de mes deux collègues. Et puis je comprends pourquoi ils déposent cet amendement-là. Évidemment, effectivement, c'est une demande de la STM qui a été faite en consultations particulières ou, en tout cas, qui est dans leur mémoire, ils en ont sans doute parlé aussi quand ils sont venus en personne. Moi, c'est sûr aussi, comme ministre des Transports, je leur parle régulièrement sur plusieurs dossiers, donc c'est des échanges qu'on a déjà eus avec eux, et donc... mais qui est une question quand même complexe, parce que, quand on veut donner au... Premièrement, on élargit. De ce que je comprends, ce n'est pas seulement la STM, ce seraient toutes les sociétés de transport régies par la Loi sur les sociétés de transport en commun. Donc, déjà, on en a 10 au minimum, qui sont les 10 plus grandes. Alors, est-ce que toutes auraient la capacité de gérer de tels projets, le genre de projets qui sont à l'origine de la demande de pouvoir exproprier dans un rayon de 800 mètres? Déjà, tu sais, bon... Alors, je pense que c'est une question qu'il faut se poser. Et, encore là, pour faire le type de développement dont il est question dans les interventions et qui est sous-entendu ou, en fait, qui est même détaillé dans le projet d'amendement, encore faut-il avoir ce genre de projets structurants de transport collectif, ce qui n'est pas le cas actuellement dans toutes les municipalités.

Donc, je place tout ça, Mme la Présidente, pour dire qu'évidemment Montréal, c'est très avancé, dans la couronne aussi, dans le Grand Montréal. À Québec, on a un projet structurant, bien sûr, on vient de l'aborder dans d'autres articles à la loi qu'on a faite pour que la ville de Québec puisse gérer son projet. Mais tout ça pour dire que ce n'est pas la même réalité dans toutes les sociétés de transport, et l'objectif qu'on cherche à atteindre via la demande qui a été faite par la STM et qui est reproduite dans l'amendement peut déjà être atteint autrement. Une ville peut déjà exproprier, par exemple, ce qu'on est en train de faire, par exemple... Parce que là je cherchais, vous voyez dans la loi sur... C'est la LAU, ça, ici?

Une voix : ...

Mme Guilbault : C'est ça. Alors, l'article 85 : «Une municipalité peut, par règlement, adopter un programme d'acquisition d'immeubles, de gré à gré ou par expropriation, à l'égard de tout ou partie du territoire visé par un plan particulier d'urbanisme, en vue d'aliéner ou de louer les immeubles aux fins prévues par le PPU.

«La municipalité peut mettre en oeuvre le programme d'acquisition d'immeubles lorsque les règlements d'urbanisme conformes au PPU sont en vigueur. Elle peut administrer tout immeuble qu'elle détient en vertu du programme et y exécuter tous travaux.»

Donc, ça, c'est un exemple d'article, là, qu'on a trouvé rapidement comme ça dans la LAU, mais le fait est qu'on peut déjà, avec les municipalités... En fait, les municipalités peuvent déjà se créer des TOD ou se créer des développements immobiliers, que ce soit autour d'un projet de transport structurant ou à l'endroit où elles choisissent de le faire. Alors, le fait d'accorder ou non cette possibilité-là aux sociétés de transport ne compromet pas la possibilité de faire ce genre de développement. C'est le premier point que je voulais faire, Mme la Présidente.

Pour ce qui est de la demande des sociétés de transport, bien, comme je l'ai dit, c'est quand même une réflexion qui est complexe parce que... En fait, il y a deux choses. Avant même de penser d'élargir la possibilité d'expropriation dans un rayon de 800 mètres, le simple fait d'accorder à une société de transport, par exemple, la possibilité de gérer par elle-même, de participer par elle-même dans des projets de développement conjoint avec l'industrie, ça vient avec un risque financier, ça vient avec, tu sais, des conséquences qu'il faut bien soupeser. Puis, d'ailleurs, je pense même que je l'ai demandé directement à la STM, quand ils sont venus en consultation : Considérez-vous — avec leur filiale Transgesco... c'est Trangesco ou Transgesco? Transgesco, je pense, enfin, je ne sais jamais s'il y a un s ou deux s. Donc, est-ce que vous considérez avoir les reins suffisamment solides pour être capable d'assumer des risques en termes de dépassements de coûts, en termes de délais, qui pourraient, donc, amener des dépassements de coûts? Ils m'ont répondu oui. Bon, alors... Mais je pense que ça mérite d'être exploré, d'être analysé convenablement en partenariat avec eux, parce qu'on a le même souhait, le souhait, c'est de pouvoir favoriser le développement autour des projets de transport collectif qui sont irrévocablement structurants pour une communauté. On le voit avec le REM, on voit ce qu'il s'est produit à Brossard avec l'arrivée du REM, tout le développement, l'explosion, même, je dirais, qui s'est fait autour de ça. Et donc, là, la ligne bleue, justement, on est en train de travailler... La STM est en train de travailler sur la ligne bleue, sans doute des projets de développement aussi qui vont venir autour de ça, autour des cinq nouvelles stations. Alors, ça tombe sous le sens et c'est la volonté du gouvernement d'encourager ça.

Maintenant, est-ce que cet article-là, ou cet amendement-là, ou cet ajout-là dans la loi actuellement, à ce stade-ci de la réflexion et des discussions... On n'est pas rendu là, mais je vais assurer mes collègues qu'on est dans le même esprit qu'eux, c'est-à-dire de favoriser le plus de développement possible autour de nos projets de transport structurant pour favoriser la génération, la production de revenus aussi en conséquence, c'est une autre façon de créer des revenus. On cherche des nouvelles sources de revenus, alors ça, ça peut en être une intéressante, ça répond à des besoins en logement, à des besoins en services, etc.

Alors, c'est tout à fait quelque chose de souhaitable en ce qui nous concerne, mais je pense qu'il faut bien le réfléchir, d'autant plus qu'actuellement une municipalité peut déjà atteindre les objectifs qui sous-tendent l'amendement qui est proposé en pouvant exproprier, en pouvant organiser des développements, en pouvant investir, évidemment, en pouvant faire tout ce qu'elle a le droit de faire normalement pour favoriser le développement autour des projets de transport structurant.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui, merci beaucoup, Mme la Présidente. Bien, écoutez, plusieurs aspects ont été abordés par la ministre, je la remercie pour sa réponse. D'abord, est-ce que toutes les sociétés de transport seraient touchées par ce projet de loi? Moi, ce que j'aurais envie de répondre, c'est que, de un, une crise du logement, il y en a une partout, puis, même, elle est plus aiguë à l'extérieur des grands centres urbains, dans le fond, on peut imaginer Trois-Rivières, c'est très élevé, à Sherbrooke, c'est élevé aussi. Donc, est-ce que c'est un argument qu'on peut utiliser pour dire : Bien, tu sais, profitons-en, justement, pour avoir ce développement résidentiel et commercial? Parce que je pense qu'on doit créer des environnements qui sont multifonctionnels... qu'il y ait une mixité sociale aussi, et donc profitons de ces leviers-là que nous avons, du transport collectif déjà existant, pour y aller.

Les enjeux liés à la faible densité, et les coûts qui sont associés à ça, parce qu'il en coûte vraiment très... Il en coûte plus cher, en fait, avoir un territoire... Collectivement, là, il en coûte plus cher à la société, puis même individuellement, d'avoir des milieux de vie qui sont très peu denses. J'ai parlé des différents services qui sont offerts, évidemment, mais, même, individuellement, pour les personnes qui décident d'aller dans des milieux où il y a moins de densité, bien, c'est aussi un recours plus grand à l'automobile. Tu sais, souvent, les gens font un choix, ils regardent à acheter une première propriété ou une deuxième propriété, peu importe, là, mais ils vont regarder, souvent, le prix du terrain puis de la maison, en négligeant fortement les coûts qui sont liés à l'entretien, aux coûts de chauffage, les coûts qui sont liés aussi au transport, puis, pourtant, c'est le deuxième poste en importance des ménages québécois.

Donc, je pense qu'on a tout à gagner à essayer de développer un peu plus de densité, puis, pour vrai, là, le transport en commun, puis encore plus quand c'est du transport structurant, de type tramway ou métro, nous permet d'avoir l'assurance qu'on va y arriver. C'est un excellent levier, c'est un excellent outil. C'est ça, le caractère structurant de ces modes de transport plus lourds. Après ça, bon, j'entends l'intérêt de la ministre à vouloir faire ce travail-là sans passer par l'amendement que nous proposons, sans la demande qui est formulée par la STM. Moi, ce que je dirais, c'est, bien, si on a des modulations à apporter sur les sociétés de transport qui auraient ce droit-là, bien, allons-y, du moins, pour les sociétés de transport qui ont les reins les plus solides, allons-y pour les sociétés de transport qui ont cette capacité plus grande à, justement, comme elle l'a nommée tantôt, cette capacité à gérer le risque.

Tu sais, je me souviens qu'on avait posé... j'avais posé cette question-là aux représentants de Trajectoire : Est-ce que... Comment les sociétés de transport sont à même de gérer le risque, parce qu'effectivement il peut y en avoir un? Puis on m'a répondu, puis ça me semblait couler de source, aller de soi, en fait, là, les sociétés de transport comme la STM savent gérer le risque. Ils gèrent déjà des projets qui sont de plusieurs milliards de dollars... des budgets, pardon, des budgets et des projets qui sont de plusieurs milliards de dollars. Donc, la gestion de risques, on est habitués. Et ce partenariat, aussi, il est établi sur la base de... La construction de logements est souvent établie sur la base de partenariats avec le privé, donc, le risque est réparti aussi.

Donc, la gestion de risques, on connaît ça dans les sociétés de transport, particulièrement à Montréal, et on développera cette expertise-là ailleurs au Québec. À Québec, c'est déjà en route, là. Je ne parle même pas du projet de tramway, je parle aussi, là, de gérer un budget qui est important, qui est imposant, puis une flotte d'autobus qui est importante, donc, des actifs qui sont nombreux et qui sont coûteux. Donc, le risque financier, pour moi... Puis la STM, Mme la ministre dit leur avoir posé la question, et elle a eu la même réponse que nous avons eue de Trajectoire.

Oui, c'est complexe, puis ça a été la première réponse, là, de Mme la ministre, là, c'est complexe, peut-être, de se lancer dans ce genre de pari là, mais les exemples sont nombreux aussi. Puis je me permets, encore une fois, de citer le mémoire de la STM, qui mentionne que «pour le projet Grand Paris Express, qui prévoit la construction de 200 kilomètres de métro et doit engendrer la construction de plus de 200 000 logements, l'autorité responsable peut ainsi recourir à l'expropriation dans un rayon de 600 mètres autour des stations. Cette disposition doit permettre la construction de 8 000 logements, dont 20 % de logements abordables. Plus près de nous, le gouvernement de... de la Colombie-Britannique — pardon — a modifié la loi, en 2022, pour permettre l'acquisition de terrains en vue de construire des logements et de procéder à des développements immobiliers dans un rayon de 800 mètres des stations de transport collectif. Dans cette optique, la province a octroyé 394 millions de dollars dans le budget 2023 pour acquérir des terrains afin de construire des logements.» Moi, je pense qu'on est là. Puis je me permets de revenir sur le libellé qui est proposé, là : «Elle peut également utiliser, vendre, louer ou autrement aliéner ce bien à cette fin.»

• (12 h 10) •

Donc, on comprend que ce qui est demandé par la STM, c'est une possibilité non seulement d'exproprier, mais de, dans certains cas, identifier des terrains pour les acquérir elle-même, les développer. Autrement, elle peut

les vendre, avec un cahier de charges bien précis sur le type de logement qu'on veut avoir, la densité qu'on veut avoir, le nombre de logements qu'il est possible de créer. Moi, je pense qu'on aurait un outil pour être capable de créer cette densité, ces Transit-Oriented Developments là autour des stations et de répondre à un paquet d'impératifs. On en a nommé plusieurs, là, notamment la crise du logement, les finances publiques en général, mais aussi — puis j'étais content que la ministre, Mme la ministre l'aborde elle aussi, là — la question du financement des transports collectifs. C'est une source potentielle de revenus pour les sociétés de transport. Il va falloir sortir...

On sait combien le système est brisé actuellement, ça fait plusieurs années qu'on en parle. Les fonds qui servent à financer le transport collectif ne génèrent pas suffisamment de revenus ou en génèrent, mais moins que ce que les dépenses augmentent à travers le temps. Donc, on a un problème structurel à régler. Il va falloir sortir de la boîte pour trouver des nouvelles sources de financement. C'en est une, solution, qui est intéressante, qui est apportée par la Société de transport de Montréal. Donc, après ça, est-ce qu'on module ça pour être en mesure d'y aller avec, je dirais, parcimonie? On vise les sociétés de transport qui... qu'on pense plus — puis je ne le dis pas péjorativement, là — mais plus matures pour être capable de gérer cette avenue-là? Peut-être, ça, ça peut se négocier, ça peut se discuter, mais donnons-nous la chance d'explorer cette possibilité-là.

Puis je ne pense pas qu'il faut faire l'économie, là, de l'essayer avec la STM. Comme je le disais tantôt, elle est solide, cette société de transport là, elle a les reins solides. Elle est habituée de gérer des projets importants, elle est habituée de gérer le risque, puis c'est elle qui est probablement la plus touchée sur les enjeux liés au financement pour le budget des opérations. Donc, moi, je pense que c'est une solution qu'on doit aborder, puis c'est un enjeu aussi où c'est un milieu dans lequel, évidemment, la crise du logement est importante, là, je le rappelle, parce que c'est bien important.

Donc, moi, j'enjoins la ministre à aller de l'avant, d'autant qu'elle me rassure, elle a déjà eu des discussions avec la STM là-dessus. Donc, j'imagine que la STM a pu lui fournir aussi beaucoup d'arguments autres que les miens, peut-être, là, qui allaient dans le sens de cet amendement-là. Et je l'incite vraiment à l'envisager et à aller de l'avant. Puis je serais heureux de continuer la conversation aussi éventuellement avec les autres amendements qui seront proposés par mon collègue de l'Acadie. Si ça va dans le même sens, là, je pense qu'on a quelque chose là qui permet de résoudre un paquet de problèmes que nous rencontrons actuellement au Québec. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre, souhaitez-vous répondre?

Mme Guilbault : Bien, je céderais la parole au collègue de l'Acadie, qui veut probablement renchérir, puis je... Parce qu'en fait je referai la même intervention essentiellement, là, mais...

La Présidente (Mme Maccarone) : Y a-t-il d'autres interventions, M. le député de l'Acadie?

M. Morin : Pas sur l'amendement à 215.1. Comme je l'ai annoncé précédemment, j'aurai moi-même un amendement 216.1. Mais, là-dessus, j'ai dit ce que j'avais à dire, Mme la Présidente. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Maccarone) : Parfait. Y a-t-il d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement qui introduit l'article 215.1 est adopté?

Des voix : Rejeté.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Nous allons poursuivre avec un vote par appel nominal. Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

La Secrétaire : M. Montigny (René-Lévesque)?

M. Montigny : Contre.

La Secrétaire : M. Lamothe (Ungava)?

M. Lamothe : Contre.

La Secrétaire : Mme Gendron (Châteauguay)?

Mme Gendron : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : M. Bernard (Rouyn-Noranda—Témiscamingue)?

M. Bernard : Contre.

La Secrétaire : M. Jacques (Mégantic)?

M. Jacques : Contre.

La Secrétaire : M. Morin (Acadie)?

M. Morin : Pour.

La Secrétaire : Mme McGraw (Notre-Dame-de-Grâce)?

Mme McGraw : Pour.

La Secrétaire : Mme Maccarone (Westmount—Saint-Louis)?

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, l'amendement qui introduit l'article 215.1 est rejeté. Mme la ministre, pour la lecture de 216, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Merci. 216. L'article 92.0.6 de la Loi sur les sociétés de transport en commun est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «53.15 à 53.17 de la Loi sur l'expropriation[...]» par «134 à 136, 139 et 140 de la Loi concernant l'expropriation[...]».

Commentaire. L'article 216 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 92.0.6 de la Loi sur les sociétés de transport en commun en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il des interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 216 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : M. le député de l'Acadie, pour la lecture de votre amendement, qui introduit l'article 216.1.

M. Morin : Exact. Merci, merci, Mme la Présidente. Alors, si, Mme la greffière, on peut afficher l'amendement, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Maccarone) : L'amendement est déjà au Greffier, ça fait que si vous voulez, vous pourriez procéder avec votre lecture.

M. Morin : À la lecture. Très bien.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui.

M. Morin : Donc, insérer... Woups! Voilà. Donc, merci.

Alors, insérer, après l'article 216, le suivant, article 216.1 : L'article 86 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01) est modifié, dans le premier alinéa, en retirant les mots «à son entreprise de transport en commun» et en insérant, après les mots «activité commerciale connexe», les mots «incluant les activités de gestion ou développement immobilier relatives à ses propriétés».

L'article se lirait comme suit : Article 216.1. «Une société dispose de tous les pouvoirs d'une personne morale pour réaliser toute autre activité commerciale connexe, incluant les activités de gestion ou de développement immobilier relatives à ses propriétés.»

Donc, je dépose cet amendement-là, et puis, en fait, c'est un peu en lien, en continuité avec ce que le collègue, le député de Taschereau déposait comme amendement tout à l'heure, on parlait d'expropriation. Moi, l'amendement que je propose, c'est de permettre à des sociétés de transport de pouvoir s'associer avec des entreprises pour du développement immobilier ou encore, comme on l'a vu avec la STM, avoir... être associées à une entité qui permet déjà de la construction de logements. C'est une possibilité qui a été d'abord soulignée dans le mémoire de la STM quand ils sont venus témoigner.

Et j'aimerais prendre quelques instants pour expliquer, je pense, l'importance de l'amendement puis la possibilité de permettre à des sociétés de transport de faire du développement immobilier. Il y a deux ou trois raisons que je voudrais énoncer tout d'abord et puis, par la suite, bien, je vais développer là-dessus. On vit une crise du logement, on l'a mentionné précédemment, donc, ça permettrait à des sociétés de transport de participer au développement immobilier et, pas uniquement à Montréal, il y a des sociétés de transport dans plusieurs villes du Québec, je pense à Québec, je pense à Trois-Rivières, je pense à Sherbrooke. Donc, c'est un premier aspect qui aiderait le développement immobilier et à trouver, évidemment, des logements dans la période que l'on vit présentement, où il y a une crise du logement, et ça, c'est bien, c'est bien documenté.

L'autre élément, c'est que ça permettrait, quand c'est bien attaché, d'obtenir un revenu pour les sociétés de transport. Et on l'a lu abondamment dans les dernières semaines, les sociétés de transport ont des enjeux importants au niveau du financement. Et, bon, là, on a lu que la part du gouvernement, pour les déficits, augmentait, n'augmentait pas, finalement augmentait. Mais, je veux dire, il y a cette incertitude qui reste, et donc ça permettrait, si les sociétés de transport avaient, en fait, des sources de revenus plus diversifiées, de permettre, évidemment, de renflouer et puis d'éviter de faire des déficits. C'est un projet... C'est une façon de faire, c'est une façon de gérer du transport collectif qui existe ailleurs. Donc, ici, on n'est pas en train d'inventer, là, et puis ça a fait ses preuves.

Dans le rapport de la STM, et je regarde, je cite la page 11, on parle du développement immobilier, on parle, entre autres, de méthodes de captation de la plus-value foncière, j'y reviendrai plus tard. Mais, comme on le souligne, puis c'est ce que la STM disait, puis ils ont déjà une expertise dans ce domaine-là, ça permet de recueillir des fonds beaucoup plus importants que n'importe quelle autre solution axée sur la fiscalité. Alors, évidemment, ça permettrait de construire des infrastructures puis ça permettrait aussi d'établir des centres de développement, des centres de rayonnement, des centres de logements autour de pôles de transport collectif.

Puis, dans le rapport de la STM, on cite, entre autres, et mon collègue le député de Taschereau y faisait référence tout à l'heure, un projet du Grand Paris Express. Ils vont prévoir la construction de 200 kilomètres de métro. Donc, ce n'est pas banal, on ne parle pas de quatre ou cinq stations, on parle de plus d'une centaine... 200 kilomètres de métro, puis ils veulent construire, avec ça, 200 000 logements. Donc, vous comprendrez qu'évidemment, bon, Montréal, le Québec, ce n'est pas la France, mais on peut s'inspirer de ce qu'il se fait ailleurs.

• (12 h 20) •

Et donc construire, que ce soit 50 000 ou 60 000 logements dans le contexte québécois actuel, je pense que ce serait un plus pour l'ensemble de la population. Eux, évidemment, ils parlaient également de recourir à l'expropriation en rayon de 600 mètres autour des stations, c'est l'amendement qui vient d'être battu, mais, même si on ne va pas étendre la surface d'expropriation permise, il n'en demeure pas moins qu'en permettant à une société de transport de construire des logements ça permettrait, évidemment, l'apport de revenus pour la société puis ça permettrait aussi de loger des gens dans des centres urbains où ils auront, évidemment, forcément, avec facilité aux transports collectifs.

La STM cite l'exemple du gouvernement de la Colombie-Britannique, et ça, là, c'est plus près de nous... en fait, quand même à quelques heures d'avion de Montréal ou de Québec, on s'entend, du Québec, en général, mais ils ont quand même tenté cette expérience-là pour permettre, et je cite : «Ils ont changé la loi en 2022 pour permettre l'acquisition de terrains en vue de construire des logements et procéder à des développements immobiliers. La province, la législature et le gouvernement de la Colombie-Britannique a accordé 394 millions dans le budget 2023 pour acquérir des terrains et de construire les logements.» Donc, il y a en plus un apport du gouvernement en Colombie-Britannique pour régler cette crise du logement, puis de trouver, entre autres, des logements qui pourraient être notamment des logements abordables, ce qui est bien pour tout le monde.

La STM nous dit que, dans son document, ça lui permettrait effectivement de construire des logements, elle en a déjà avec une société, mais d'étendre davantage et donc d'être capable de financer ses frais. Et ça, c'était dans le mémoire de la STM. Mais, dans le mémoire de Trajectoire, on soulignait également l'apport important, donc, une opportunité de développer plus de revenus pour les organismes publics de transport en commun qui vivent présentement des situations difficiles. Donc, on dit, et là, je cite la page 12 de leur mémoire : «Ça permettrait, donc, à une société de transport en commun ou à une filiale de générer des profits immobiliers. La STM a déjà cette expérience-là avec Transgesco ou Capitale Mobilité, donc ça permettrait de l'étendre à d'autres sociétés de transport.»

Tout à l'heure, je vous parlais de Paris. Trajectoire cite également, à l'échelle internationale, l'exemple de Hong Kong. Bon, évidemment, Hong Kong, La densité de population, c'est beaucoup plus que Québec ou Montréal, mais il n'en demeure pas moins qu'il n'y a rien qui nous empêche de nous inspirer de ce qu'il se fait de bien ailleurs pour aider au développement immobilier chez nous. Alors, les opérateurs se dotent de revenus, notamment la publicité et l'immobilier, et ils ont une société de transport qui s'appelle le MTR, le Mass Transit Railway, qui va financer le coût de création de nouvelles lignes en ayant recours à l'immobilier. Donc, ça permet de trouver des logements, ça permet de financer le développement. Et donc on sait qu'il y a des grandes villes, évidemment, comme Québec, comme Montréal, qui ont besoin de transport collectif. Et c'est la raison pour laquelle Trajectoire demandait au gouvernement d'accorder ou de permettre à des sociétés de transport de se lancer notamment dans le développement immobilier. Et je pense qu'on aurait finalement tout à gagner.

À Hong Kong, ils ont le modèle R et P, donc, rail et immobilier. Donc c'est une compagnie de transport et un promoteur immobilier. On a déjà une expérience avec la STM, ça fonctionne. Et donc, le gouvernement de Hong Kong possède des terrains à développer, qu'ils peuvent donner à la société de transport, qui vont construire une station, puis par la suite, la société de transport va développer, que ce soit au niveau commercial ou résidentiel, parce qu'évidemment les gens qui vont rester là vont avoir besoin de commerces, et donc ça devient avantageux pour tout le monde puis ça crée de la richesse pour tout le monde.

Alors, je pense que c'est une chose sur laquelle il faut réfléchir. Et on nous invite souvent à faire des recommandations au gouvernement, bien, moi, c'est la recommandation que je fais ce matin. J'ai parlé, au tout début de mon exposé... Parce que ce modèle-là, comme c'est dit dans le mémoire de la STM, se base sur la captation de la plus-value foncière. Donc, dans un rapport de la Banque Nationale, qui, d'ailleurs... on y fait référence dans le document de la STM, ça permet d'augmenter des revenus. Et, en fait, ce qu'on nous souligne, c'est que c'est un système de financement qui est relativement simple et qui a même été utilisé au Canada pour la construction du chemin de fer transcontinental du Canadian Pacific. Donc, ce n'est pas nouveau comme méthode de financement.

Puis on dit également qu'à ville Mont-Royal, parce que le tunnel à Montréal passe à travers la montagne avec le système de transport collectif, qui va de... éventuellement, une ligne du REM. Il y a donc des promoteurs qui ont obtenu des terres et qui ont permis la construction du tunnel sous le mont Royal. Alors donc, ce sont des méthodes qui peuvent être faites. On nous cite aussi l'expérience de New York, où des promoteurs privés du projet Hudson Yards se sont engagés à verser de l'argent afin de permettre au MTA, le Metropolitan Transportation Authority, de construire et de réaliser une extension du métro n° 7 de New York. Donc, ça ne permet pas uniquement l'utilisation ou l'apport de fonds gouvernementaux, mais ça peut être aussi encourager des promoteurs immobiliers, donc, des fonds privés, à développer des projets et puis à aider, évidemment, au financement des sociétés de transport.

La Banque Nationale rappelle que l'application des méthodes de la captation de la plus-value foncière permet, entre autres, de rencontrer trois objectifs. Le premier est quand même hyperimportant, réduire le fardeau des contribuables, et puis c'est pour ça qu'il faut aussi, je pense, être capable de regarder dans des sentiers... sortir des sentiers battus, de trouver des méthodes. On l'a vu, le fardeau des contribuables est quand même lourd, donc tout ce qu'on peut faire pour réduire leur fardeau, je pense que c'est positif. Ça permet d'accélérer la réalisation de projets de transport, puis, en plus, ça permet une intégration harmonieuse, en amont, de l'emplacement des stations et du potentiel de développement immobilier. C'est sûr qu'il faut que les sociétés travaillent en partenariat, pour qu'il y ait, évidemment, un schéma qui soit logique, qui soit approprié, qui soit optimal, mais c'est une façon de travailler pour faire en sorte qu'on pourrait permettre un financement des sociétés de transport qui serait autre et tout en permettant du développement immobilier.

Donc, je tenais à le souligner, c'est une méthode de financement qui fonctionne, et je pense que ce serait un atout, pour les sociétés de transport, de pouvoir recourir à ces méthodes-là pour construire des logements puis aider, évidemment, à leur financement. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui, ou est-ce que le député de Taschereau veut intervenir avant moi? Non. Bien, en fait, ce que j'ai dit précédemment, je vais le renouveler, parce que ça va un peu dans le même sens... ça va un peu dans le même sens, en fait, ça va tout à fait dans le même sens. Là, on ne nous parle pas d'expropriation, mais plutôt de faire en sorte que... Parce que la société dispose déjà de la possibilité d'exploiter à des... d'exploiter de manière commerciale quelque chose qui est... Ah! bien, il est écrit, là, «autre activité commerciale connexe, incluant [des actifs] de gestion [...] de développement immobilier [relatifs] à ses propriétés».

Donc, comme je le disais tout à l'heure, l'objectif de cet amendement-là, tout comme l'objectif du précédent amendement déposé par le collègue de Taschereau, est très louable, et on partage, au gouvernement, le souci de diversifier, de penser autrement le financement de la mobilité, de diversifier les sources de revenus potentielles. Effectivement, le FARR, qui est le fonds qui finance nos travaux, les revenus sont en déclin, parce que, notamment, on électrifie beaucoup nos transports. C'est un des grands objectifs de la CAQ d'électrifier, décarboner notre économie, électrifier nos transports, qui sont une source importante de GES, et on réussit très bien. On a un objectif de 2 millions de véhicules électriques sur les routes d'ici 2030, électrifier notre parc automobile, à commencer par nous, les véhicules de l'État. Et donc tout ça va bon train, ce qui fait que les revenus liés à la taxe sur l'essence, notamment, diminuent.

Donc, alors, oui, il faut trouver des nouvelles sources de financement. Ceci dit, c'est une réflexion qui est plus complexe que de permettre, comme ça, aujourd'hui, des pouvoirs d'expropriation supplémentaires. Il faut le réfléchir globalement et de manière réaliste et responsable. Et, quand on nous donne l'exemple de... la Société de transport de Montréal pourrait être la première à qui on donne ces droits-là, ces futurs droits là. Effectivement, ça tombe sous le sens que, si, un jour, on va là, la STM, qui a déjà des gros projets de transport structurants sur son territoire, ça pourrait être un exemple d'une société. Mais il faut se poser la question comme il faut. Et, quand on nous dit : Ils sont habitués de gérer des gros projets, de gérer du risque financier, ils gèrent déjà des budgets importants, je ne veux pas faire de parallèles boiteux, là, mais, tu sais, je pense qu'il y a des défis, il y a des défis financiers importants à la STM.

• (12 h 30) •

Alors, il faut regarder les choses sous tous les angles, parce que la réalité... Tu sais, quand on pense, justement, à la capacité d'assumer des risques, à l'endettement qui peut venir avec ça, c'est que, si, ultimement, on n'est pas capable d'assumer notre part de risque, même si le risque est partagé avec le privé, qui vous pensez qui va devoir venir au secours? Le gouvernement. Alors, c'est pour ça qu'il faut le réfléchir avec eux, et ils sont tout à fait conscients de ça, tu sais, c'est une conversation qu'on a à la fois dans d'autres sujets connexes du transport collectif. Il faut le faire comme il faut, voir quels droits on donne à qui, on... Et là il y a des choses, des futurs projets de loi, ça fait que je ne sais pas exactement le détail de tout ce que je peux dire ici, mais on a déjà fait des avancées avec eux, là, sur certaines choses, qui ne sont pas exactement ce qui est dans les amendements qui nous ont été proposés ce matin.

Donc, on est déjà dans un élan, dans un mouvement pour aller vers davantage de moyens, pour la STM, d'optimiser puis de maximiser ses possibilités autour de la ligne bleue. C'est sûr que la ligne bleue, c'est le projet qui

nous occupe le plus, en ce moment, la STM, le plus gros projet de transport structurant qui est en réalisation actuellement. Donc, c'est déjà quelque chose qui est en train de se faire, donc... Mes collègues, probablement, sont en discussion eux aussi avec la STM, là, donc la STM sait qu'on est nous-mêmes en discussion permanente avec eux de diverses façons, pas seulement dans le cadre du p.l. expropriation, mais plus généralement. Alors, je veux réassurer... assurer à nouveau tout le monde, là, qu'on partage l'objectif, mais qu'il faut le réfléchir convenablement.

Et prenons un autre exemple — la ligne bleue... — prenons le tramway de Québec. Je disais, tout à l'heure : Les objectifs qui sous-tendent les amendements qui nous sont proposés ce matin, c'est de créer, justement, du développement, créer des TOD, de créer des zones, des nouvelles communautés où tu as accès à des services, et tout ça, et c'est exactement ce qui est prévu pour l'extrémité ouest du tramway qui arrive chez nous, dans Louis-Hébert. Donc, on a là un bel exemple où, avec la ville... la ville a ces pouvoirs, la ville peut s'organiser un nouveau quartier, peut exproprier, peut organiser ses affaires, et on a un PPU avec la ville, dans la zone... ce qu'on appelle chez nous la zone Chaudière, là, donc, à l'ouest, près de Legendre, et donc ça va se faire autour de l'extrémité ouest du tramway.

Donc, c'est des choses qui sont déjà possibles. Maintenant, sur qui fait quoi, la distribution des revenus qui en découlent, comme je le dis, on est en réflexion là-dessus, on est en réflexion plus largement sur comment financer différemment la mobilité au Québec. Alors, je veux assurer mes collègues que ces discussions-là vont se poursuivre, par ailleurs, même une fois le présent projet de loi adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Merci. Bien, je suis content de l'amendement qui est proposé par mon collègue de l'Acadie, ça rejoint un peu, là, les préoccupations que nous avons exprimées, là, dans notre amendement précédent.

Tu sais, je pense qu'il est raisonnable, en fait, là, de penser que d'offrir des nouvelles façons de financer les sociétés de transport, c'est la voie à suivre. Je suis content d'entendre la ministre dire quand même qu'il y a des discussions qui sont toujours en cours, là, j'espère que ces discussions-là se... Parce que je sens qu'elle ferme la porte aujourd'hui, en fait, là, c'est... ça me semble assez clair, puis je pense que tout le monde l'a entendu, là. Mais j'espère que la porte n'est pas fermée à tout jamais auprès des sociétés de transport, qui ont vraiment un très, très grand besoin de trouver des nouveaux fonds.

Parce que l'enjeu, ce n'est pas tant un enjeu de gestion budgétaire des sociétés de transport autant qu'un problème structurel du financement du transport collectif. On l'a mentionné tantôt, la ministre l'a nommé elle-même, l'enjeu, c'est le fonds qui finance, le FORT, qui finance les sociétés de transport collectif, qui, structurellement, là, génère moins d'argent que ce qu'il en coûte pour opérer les sociétés de transport, même avec des augmentations normales des budgets des sociétés de transport. Et on est venu ajouter à ça le fait que le FORT va être de plus en plus déficitaire parce qu'il y aura de plus en plus d'automobiles électriques, c'est le souhait de la ministre, 2 millions d'ici 2030, donc encore moins de revenus qui vont venir garnir les coffres du FORT. Donc, c'est beaucoup ça, en fait, qui fait qu'on a un enjeu.

Puis moi, j'inviterais la ministre à s'inspirer d'un article que j'ai vu dans Radio-Canada, il n'y a pas longtemps, qui parlait de la ville d'Alexandria. Elle l'a peut-être vu passer à travers sa revue de presse, là. Mais je trouvais ça intéressant, parce que la ville d'Alexandria, en Virginie, avait décidé de revoir, en fait, la façon dont elle considérait son service de transport collectif. Elle disait : Le service de transport collectif de notre ville, on ne le considère plus comme d'habitude, on le considère comme n'importe quel autre projet d'infrastructure.

Puis je me faisais la réflexion, c'est vrai qu'on n'imaginerait jamais le ministre de la Santé décrier un déficit dans son réseau hospitalier. Il y a un hôpital... Puis même, on l'a eu à la période de questions, ce matin, on a investi 16 milliards de plus, ce qui vient creuser le déficit du gouvernement du Québec. Donc, dans ce cas-là, il n'y a pas de problème à allonger de l'argent pour réaliser le projet santé, finalement, du gouvernement de la CAQ. De la même façon, on ne pourrait pas... on ne verrait jamais le ministre de l'Éducation décrier le fait qu'une école ne génère pas des profits, bien non, parce qu'on le considère comme un service rendu à la population, c'est une infrastructure qui, évidemment, vient avec ses défis de financement, mais le gouvernement est là pour soutenir.

Maintenant, un cas qui nous occupe, actuellement, on a des sociétés de transport qui nous disent : On a un enjeu de financement qui est structurel, le FORT ne fournit pas suffisamment, on vous offre la possibilité de trouver des solutions qui sortent de la boîte, donc, des villes qui veulent avoir plus d'autonomie pour être capables par eux-mêmes de générer des revenus supplémentaires pour être capables d'y arriver et donc de permettre, finalement, au gouvernement du Québec d'avoir à moins investir, ultimement, dans les sociétés de transport. Puis là on a une porte fermée actuellement.

Donc, je comprends que c'est un enjeu qui est large, qu'on a une discussion, actuellement, la ministre a une discussion avec les sociétés de transport, avec les municipalités qui ont des sociétés de transport aussi. Là, on a eu une offre finale, récemment, pour l'année 2024. J'espère que, dans 2025 et les suivantes, où ce déficit-là devrait augmenter, là, selon les prévisions qui avaient été présentées par l'ATUQ, notamment, bien, qu'on aura des solutions qui permettront de sortir de la boîte puis qui vont nous permettre d'aider, finalement, collectivement, à être capables de continuer à avoir des bons services de transport collectif, d'une part, mais continuer à avoir les fonds suffisants pour développer le transport collectif, parce qu'on a des objectifs importants, l'augmentation de l'offre de 5 %, annuellement, donc l'achalandage, aussi, qui devrait suivre, on l'espère; de travailler sur la question très difficile, sur laquelle c'est difficile d'intervenir, là, la question de l'occupation du territoire, l'étalement urbain, encore une fois, en créant des milieux de vie où il est capable de... on est capable de créer des milieux de vie qui sont denses et qui sont économes en espace; et, finalement, aussi, travailler sur la question de la crise du logement.

Tu sais, je pense qu'on a, à travers... puis la proposition, là, de mon collègue de l'Acadie me... bien, comme je le disais tantôt, un peu, là, va dans le sens de ce qu'on a proposé nous-mêmes, mais elle me semble tout à fait

raisonnable et permet de résoudre un paquet de problèmes structurels que nous avons au Québec. En tout cas, moi, je pense que ça vaut la peine de l'essayer, et comme... Encore une fois, si la ministre ferme la porte cette fois-ci, j'espère que, dans ses discussions avec les sociétés de transport, au regard de la discussion que nous avons eue aujourd'hui et des discussions qu'elle aura avec les villes et les sociétés de transport à venir, bien, que cette solution-là va être évaluée de manière sérieuse. Parce qu'on s'en rend compte, que ça fonctionne, ailleurs, ça fonctionne, les exemples sont nombreux, le collègue en a nommé plusieurs, les mémoires que nous avons tous eu la chance de lire en nommaient plusieurs autres. Moi, je pense que c'est une occasion à ne pas manquer et j'espère que ça va faire partie des solutions qui seront discutées avec les acteurs du milieu.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Oui, merci, Mme la Présidente. Je profite de la tribune pour rappeler qu'on a... dans d'autres projets de loi, on a travaillé aussi dans ce sens-là. Puis, si je me souviens bien, là, il y avait des collègues autour de la table, là, on avait travaillé, entre autres, le projet de loi n° 67, où on avait donné un droit de préemption aux municipalités, on avait donné le droit de préemption aux municipalités, aux sociétés de transport, aux MRC. Je pense qu'il y a juste les CMM, là, qui n'ont pas eu le droit de préemption. Mais c'est parce que je vois qu'il y a un lien à faire entre les deux. Je sais que ce n'est pas tout à fait la même chose, parce que ça... il faut qu'il y ait une transaction sur le terrain pour que le droit de préemption soit exécuté par les villes. Mais j'invite, là, les municipalités ou les sociétés de transport qui auraient un intérêt à développer, à peut-être publier un droit de préemption, comme ça, quand il y aura une transaction qui sera faite, autour, bien, tu sais, on pourra s'assurer que ça sera, entre autres, là, pour optimiser.

Tu sais, c'est un peu un petit parallèle à faire. Ce n'est pas la même chose, là, ce n'est pas tout à fait... en fait, ce n'est pas du tout la même chose, mais je pense que l'objectif recherché, à la fin, on y arrive, on peut y arriver un peu. Puis les municipalités, comme on dit, elles ont des pouvoirs, tu sais, ont des pouvoirs qui leur ont été conférés dans d'autres projets de loi. Mais, je le sais, là, je ne veux pas que les collègues soient fâchés après moi, ce n'est pas exactement la même chose, là, les amendements qui sont déposés, c'est plus direct, c'est plus... tu sais, l'objectif est clair, là, ce qu'on fait dans le projet de loi n° 22. Mais je veux juste dire qu'il y a cet outil-là aussi, pour les municipalités ou des sociétés de transport qui écouterait, là, c'est des outils qui peuvent aussi être utilisés.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. M. le député de Taschereau.

Mme Nichols : Puis on a travaillé fort pour les faire adopter.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci.

• (12 h 40) •

M. Grandmont : Bien, je suis bien d'accord qu'il y a déjà des outils qui existent pour être capable d'essayer, dans la mesure du possible, d'exploiter, là, je le dis... au mieux, là, finalement, les conditions ou les terrains qui sont adjacents aux stations importantes de transport collectif structurant. Évidemment, le droit de préemption en fait partie. Mme la ministre, tantôt, a nommé d'autres outils, mais on peut parler au zonage, par exemple, là, qui sont différents outils que les villes possèdent. Mais, encore une fois, ça ne répond pas à l'enjeu important du financement, puis je pense que c'est vraiment là la grosse, grosse, grosse différence, là.

Puis c'est un enjeu qui est important, on en a beaucoup parlé dans les dernières semaines, et, pour moi, là, on a un enjeu important sur lequel on est capable d'apporter une solution à la portée des sociétés de transport. Encore une fois, là, peut-être que de la façon dont c'est écrit, moi, j'aurais tendance à dire : Peut-on le moduler pour avoir quelque chose qui s'applique d'abord à une société de transport et une autre, peut-être, en particulier, tu sais? Bon, je laisserai ça aux soins du porteur de l'amendement. Mais je pense que la question du financement est tellement importante, actuellement et pour les prochaines années, que nous avons là une proposition qui, il me semble, va dans le bon sens.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement qui introduit l'article 216.1 est adopté?

Des voix : ...

Mme Guilbault : Adopté... C'est quoi? Excusez, excusez...

La Présidente (Mme Maccarone) : C'est adopté...

Des voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Je vais quand même trancher. J'ai entendu «vote par appel nominal» avant les paroles de la ministre. Alors, Mme la secrétaire, s'il vous plaît.

La Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Morin (Acadie)?

M. Morin : Pour.

La Secrétaire : Mme McGraw (Notre-Dame-de-Grâce)?

Mme McGraw : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

La Secrétaire : M. Montigny (René-Lévesque)?

M. Montigny : Contre.

La Secrétaire : M. Lamothe (Ungava)?

M. Lamothe : Contre.

La Secrétaire : Mme Gendron (Châteauguay)?

Mme Gendron : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : M. Bernard (Rouyn-Noranda—Témiscamingue)?

M. Bernard : Contre.

La Secrétaire : M. Jacques (Mégantic)?

M. Jacques : Contre.

La Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

La Secrétaire : Mme Maccarone (Westmount—Saint-Louis)?

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, l'amendement est rejeté. Et, si je comprends bien, M. le député de l'Acadie, vous souhaitez déposer un autre amendement.

M. Morin : Exactement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Voilà.

M. Morin : Et je dois vous avouer, l'article 216.2, qu'on peut afficher, que...

La Présidente (Mme Maccarone) : Bien, ce serait 216.1...

M. Morin : 216.1, 216.1, finalement, parce que...

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous allons suspendre quelques instants...

M. Morin : D'accord, quelques instants.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...pour nous donner la chance de recevoir l'amendement.

(Suspension de la séance à 12 h 42)

(Reprise à 12 h 44)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, on reprend nos travaux, et, M. le député de l'Acadie, la parole est à vous.

M. Morin : Merci, Mme la Présidente. Alors, j'ai un...

Une voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Collègue... Excusez-moi. Collègue, s'il vous plaît! M. le député.

M. Morin : Merci, Mme la Présidente. Alors donc, j'ai un amendement, évidemment, qui va se lire 216.1 parce que le précédent a été rejeté, et je continue, et je vais en faire lecture : Insérer, après l'article 216, l'article suivant :

216.1. L'article 92.4 de la société... de la Loi sur les sociétés de transports en commun (chapitre S-30.01) est modifié, dans le premier alinéa, après les mots «à un organisme à but non lucratif», par l'insertion des mots «à un promoteur immobilier».

L'article se lirait comme suit, article 216.1 :

«Une société peut s'unir, de gré à gré et à titre gratuit, à un organisme public visé par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels [...] à une personne ou à un organisme que cette loi assimile à un organisme public, à un organisme à but non lucratif, à un promoteur immobilier, à une entreprise de télécommunication, à une entreprise de transport, de distribution ou de vente de gaz, d'eau ou d'électricité ou à un propriétaire de parc de maisons mobiles, dans le but d'exécuter des travaux.»

Donc, cet amendement-là, finalement, permettrait aux sociétés de transport de pouvoir s'associer à un promoteur immobilier pour faire, effectivement, du développement.

Et je dois vous avouer, Mme la Présidente, je vis souvent d'espoir puis, quand j'ai argumenté pour mon amendement précédent, je voyais que la porte se refermait, jusqu'au vote, et là la ministre m'a redonné de l'espoir en votant pour mon amendement, et c'est arrivé d'une façon très spontanée de sa part. Alors, écoutez, donc, mes batteries sont rechargées, on repart, on repart. Pourquoi on repart? Bien, c'est parce que moi, j'invite le gouvernement à voir les sociétés de transport en commun non pas comme une source, finalement, d'investissements... puis comme, aussi, des sociétés qui vont avoir des impacts économiques importants.

Et permettez-moi de référer à un document de l'Association du transport urbain du Québec. Bon, il date de 2019, on me dit qu'il n'y a pas eu de nouveaux documents qui sont sortis après la pandémie, mais il n'en demeure pas moins, puis je pense que c'est ça qui est important... Non seulement il y aura, éventuellement... parce que c'était la volonté du ministre de l'Économie qu'il y ait moins d'autos, on veut qu'il y ait plus de transport collectif, on veut que les gens utilisent le transport collectif pour se déplacer puis on veut aussi densifier les villes.

Donc, juste pour vous donner un exemple des impacts économiques positifs de la STM, par exemple, en 2017, on souligne que la Société de transport de Montréal employait 9 754 personnes, des équivalents temps plein, mais que, pour la même année, l'organisation a injecté 2,3 milliards dans l'économie, dont 1,34 milliard consacrés à l'exploitation et 0,99 milliard destinés à l'acquisition d'actifs, dépenses, immobilisations, hors achats de terrains. Donc, 2,3 milliards d'injectés dans l'économie, ce n'est quand même pas banal. Puis là on parle de 2019.

Mais la STM puis l'ATUQ, aussi, font référence à des impacts ou à de l'impact économique mais au niveau régional. On dit qu'en prenant en compte l'impact des premiers et des seconds fournisseurs, la STM aurait injecté 1,12 milliard dans l'économie de la région administrative de Montréal. Ce n'est quand même pas banal, là, c'est superimportant. Puis, au niveau national, pour l'ensemble du Québec, selon l'Institut de la statistique du Québec, la Société de transport de Montréal aurait injecté 2,3 milliards dans l'économie du Québec, en soutenant 16 123 emplois directs et indirects, puis, avec une valeur ajoutée de 1,45 milliard, c'est la contribution au produit intérieur brut du Québec.

Donc, l'ampleur du contenu québécois associé à ces dépenses, c'est-à-dire le rapport entre la variation de la richesse créée au Québec, la valeur ajoutée et les dépenses initiales, était de 64 %. Donc, les activités de sociétés de transport en commun permettent de générer des recettes fiscales de 274 millions pour le gouvernement du Québec et 101 millions pour le gouvernement du Canada.

Donc, quand on regarde ce bilan rapide qui est fait par l'Association du transport urbain du Québec sur l'impact économique positif des sociétés de transport, bien, écoutez, je pense que c'est loin d'être banal, on parle ici de milliards.

Mon amendement vise, entre autres, à permettre, puis c'est dans la même lancée... vise à permettre à des sociétés de transport de s'associer, notamment, à des promoteurs immobiliers pour faire du développement immobilier. Pourquoi? Bien, parce que les sociétés de transport, et je l'ai expliqué clairement précédemment, ont besoin de revenus, et, comme ça a été mentionné, leur façon d'accroître leurs revenus, que ce soit via le FORT, qui sera de plus en plus déficitaire, bien, va faire en sorte qu'il faut trouver d'autres sources de revenus.

• (12 h 50) •

Moi, Mme la Présidente, je me tourne vers l'avenir. Puis je comprends qu'il y a des défis. Puis j'ai entendu la ministre, quand elle disait que, bien oui, il faut tout ficeler, puis je suis content, d'ailleurs, qu'elle soit en discussion avec les sociétés de transport pour parler de ces projets-là. Mais moi, je nous invite à nous tourner vers l'avenir et à trouver des moyens innovants, sortir un peu du carré de sable, pour faire en sorte qu'on puisse explorer des moyens de financement, pour les sociétés de transport, qui vont non seulement leur apporter des revenus, mais qui, en plus, vont permettre la construction de développement immobilier. Et ça pourrait être notamment, avec cet amendement-là, avec des partenaires privés. Donc je n'y vois qu'un impact positif compte tenu des défis importants que vivent les sociétés de transport présentement, notamment en ce qui a trait à leur financement. Donc, il faut, je pense, trouver d'autres moyens de financement pour le transport collectif.

Et là, au fond, ma proposition au gouvernement, c'est de dire : Ici, nous avons une opportunité, avec la Loi sur l'expropriation, on va modifier la Loi sur les sociétés de transport en commun, donc, à ce moment-là, pourquoi

ne pas prendre cette opportunité-là pour permettre ce développement-là puis évidemment, après ça, voir comment ça peut être encadré au niveau des sociétés de transport, avec des partenaires immobiliers? Bien, ça m'apparaît hyperimportant, parce que, sinon, si on n'est pas capable de permettre aux sociétés de transport de se développer, d'avoir plus de revenus...

Mais aussi, quand je dis «se développer», c'est, donc, augmenter les lignes, augmenter... que ce soit étendre le métro. On parle beaucoup d'un tramway à Québec, on sait comment la journée aujourd'hui, le 8 novembre, c'est important, il va y avoir une rencontre importante cet après-midi, on va suivre ça. Donc, moi, ce que je dis, c'est : Soyons proactifs, regardons vers l'avenir puis essayons immédiatement de trouver des solutions. Parce que, là, on a une opportunité, et ça va permettre à des sociétés de transport de se lancer dans des partenariats qui ne peuvent, à mon avis, qu'être utiles. Pourquoi? Bien, parce que, comme je le mentionnais précédemment, on a une crise du logement au Québec, donc il faut qu'on soit capable de construire, il faut densifier la population.

Puis, moi, ce que j'invite la ministre à faire, c'est que, dans les plans, n'attendons pas, n'attendons pas qu'il y ait une série de projets immobiliers qui soient faits puis qu'après ça on dise : Ah! bien là, il faudrait du transport collectif. Parce que, si on attend trop puis si les sociétés de transport ne sont pas capables de se développer et d'offrir un service, bien, qu'est-ce que les gens vont faire? Bien, ils risquent, évidemment, d'acheter des autos, forcément, parce qu'ils vont devoir se déplacer. Alors, c'est la proposition que je fais, et j'invite la ministre, encore une fois, à voter pour. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : Oui, bien, en fait, c'est que, là, c'est le même plaidoyer que dans mes deux précédentes interventions, ça fait que je vais tout simplement inviter nos nombreux téléspectateurs à réécouter mes deux dernières interventions, qui s'appliquent.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? Oui, M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Bien, je vais me répéter un peu, mais je pense que c'est important, là, de marteler ce message-là, parce qu'il est très important.

Il faut offrir aux sociétés de transport, qui veulent trouver des solutions qui sont intéressantes, qui sont novatrices, en même temps, qui ne sortent pas de nulle part non plus, là... On a des exemples, ailleurs dans le monde, qui montrent qu'on est capable de développer des façons, de bonnes façons, de nouvelles façons de voir au financement, de voir au développement de nouveaux quartiers, axées sur la mobilité active, tout ça dans une perspective où on développe des logements sociaux dont nous avons besoin, des logements réguliers, je dirais, aussi là, offerts à la population. Je pense qu'on a là des propositions qui sont intéressantes, et qui méritent, et qui valent la peine d'être mises en place le plus rapidement possible.

Parce qu'on a des enjeux de financement, actuellement, on a des enjeux de financement qui ont lieu en ce moment, on a des enjeux au niveau d'une crise du logement qui a lieu en ce moment, il faut y réagir rapidement. Puis, à mon sens à moi, il n'y a pas meilleure option pour lever du logement que de se servir du levier puissant qu'est le transport collectif structurant. Donc, je pense qu'en ayant des alliances qui puissent se développer, là, avec différentes organisations qui travaillent de toute façon, là, avec ces sociétés de transport là, mais qui ne peuvent pas s'allier, s'unir, là, à proprement parler, bien, on perd ces opportunités-là.

Donc, je veux juste renchéris, là, sur la proposition qui est faite, là, par le collègue de l'Acadie, je trouve que c'est un bon amendement et je vais l'appuyer.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement qui... Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Morin : Un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui. Alors, nous allons procéder par appel d'un vote nominal. Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Morin (Acadie)?

M. Morin : Pour.

La Secrétaire : Mme McGraw (Notre-Dame-de-Grâce)?

Mme McGraw : Pour.

La Secrétaire : Mme Guilbault (Louis-Hébert)?

Mme Guilbault : Contre.

La Secrétaire : M. Montigny (René-Lévesque)?

M. Montigny : Contre.

La Secrétaire : M. Lamothe (Ungava)?

M. Lamothe : Contre.

La Secrétaire : Mme Gendron (Châteauguay)?

Mme Gendron : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : M. Bernard (Rouyn-Noranda—Témiscamingue)?

M. Bernard : Contre.

La Secrétaire : M. Jacques (Mégantic)?

M. Jacques : ...Contre.

La Secrétaire : M. Grandmont (Taschereau)?

M. Grandmont : Pour.

La Secrétaire : Mme Maccarone (Westmount—Saint-Louis)?

La Présidente (Mme Maccarone) : Abstention. Alors, l'amendement qui introduit l'article 216.1 est rejeté. Mme la ministre, pour la lecture de l'article 217.

Mme Guilbault : Oui. Merci. Article 217 : L'article 154 de cette loi est abrogé.

Commentaires. L'article 217 de la... du projet de loi propose d'abroger l'article 154 de la Loi sur les sociétés de transport en commun en raison de son remplacement par l'article 166 du projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il des interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 217 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre, 218.

Mme Guilbault : Article 218 : L'article 155 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le troisième alinéa, de «au titre III de la Loi sur l'expropriation[...]» par «à la partie III de la Loi concernant l'expropriation[...]».

Commentaires. L'article 218 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 155 de la Loi sur les sociétés de transport en commun en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il des interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 218 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. 219, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Merci. Article 219 : L'article 162.3 de cette loi est abrogé.

En commentaire. L'article 219 du projet de loi propose d'abroger l'article 152.3 de la Loi sur les sociétés de transport en commun en raison de son remplacement par l'article 166 du projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Interventions? Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Morin : Merci. Je pense qu'il s'agit de l'article 162.3 et non pas 152.3.

La Présidente (Mme Maccarone) : Voilà.

Mme Guilbault : 162.3, oui.

M. Morin : Parfait. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, je pense que c'était...

Mme Guilbault : J'ai-tu dit 152?

M. Morin : Oui.

Mme Guilbault : Ah bon! Bien, c'est bien écrit 162 effectivement.

M. Morin : Mais c'est bien écrit 162. Parfait. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 219 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre, 220.

Mme Guilbault : Merci. Article 220 : L'article 162.4 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le troisième alinéa, de «au titre III de la Loi sur l'expropriation[...]» par «à la partie III de la Loi concernant l'expropriation[...]».

Commentaires. L'article 220 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 162.4 de la Loi sur les sociétés de transport en commun en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 220 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre, pour la lecture de l'article 221.

Mme Guilbault : Merci. Article 221 : L'article 88.11 de la Loi sur les transports est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «le quatrième alinéa de l'article 36 de la Loi sur l'expropriation[...]» par «le paragraphe 3° du deuxième alinéa de l'article 4 de la Loi concernant l'expropriation[...]».

Commentaires. L'article 221 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 88.11 de la Loi sur les transports en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il des interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 221 est adopté?

Des voix : Adopté?

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre, 222.

Mme Guilbault : Merci. Article 222 : L'article 30 de la Loi modifiant la Charte de la Ville de Montréal est modifié par le remplacement, dans le huitième alinéa, de «du chapitre I du titre II de la Loi sur l'expropriation[...]» par «de la partie I de la Loi concernant l'expropriation[...], à l'exception des articles 7 et 11, du troisième alinéa de l'article 12 et des articles 75 à 122 et 129 à 133».

En commentaire. L'article 222 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 30 de la Loi modifiant la Charte de la Ville de Montréal en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

Des voix : Merci. Interventions? Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Morin : Merci. Alors, dans les faits, ça va correspondre à quoi? Et est-ce que ça donne plus ou moins de pouvoirs à la ville de Montréal, en modifiant sa charte de cette façon-là?

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre... ou Me Massé.

Mme Guilbault : Je crois que Me Massé pourrait répondre, oui.

Mme Massé (Julie) : C'est de la pure concordance pour remplacer les dispositions de la Loi sur l'expropriation par celle concernant... équivalente concernant la Loi...

M. Morin : Donc, dans la loi actuelle, donc ça va être simplement un changement d'article?

Mme Massé (Julie) : Oui, exactement.

M. Morin : D'accord. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 222 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci beaucoup.

Et, compte tenu de l'heure, je vais suspendre les travaux jusqu'à 15 heures. Merci beaucoup. N'oubliez pas que nous avons un caucus qui suit dans notre salle, s'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 10)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, bon après-midi à tous et à toutes. La Commission des transports et l'environnement reprend ses travaux.

Nous poursuivons l'étude détaillée du projet de loi n° 22, Loi concernant l'expropriation. Lors de la suspension de nos travaux cet avant-midi, nous étions à l'étude de l'article 223. Pour la lecture de l'article, Mme la ministre, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : On était, c'est ça, à 223. C'est ce que je cherchais.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Est-ce qu'on était en discussion ou j'étais rendue à la lecture?

La Présidente (Mme Maccarone) : Ça prend la lecture. On est au tout début.

Mme Guilbault : O.K. Parfait.

223. L'article 8 de la Loi concernant la ville de LaSalle (1986, chapitre 18) est remplacé par le suivant :

«8. Sous réserve de l'article 2, la Loi concernant l'expropriation[...] s'applique aux expropriations faites en vertu de la présente loi. En outre, l'évaluation municipale de l'immeuble exproprié est déterminée en multipliant la valeur inscrite au rôle d'évaluation de la municipalité par le facteur établi pour ce rôle par le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire en vertu de la Loi sur la fiscalité municipale.»

En commentaire. L'article 223 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 8 de la Loi concernant la ville de LaSalle en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi. Le nouveau libellé de l'article 8 permet de faire référence au projet de loi et remplace le deuxième alinéa qui réfère au deuxième alinéa de l'article 53.11 de la Loi sur l'expropriation par l'introduction de la règle établie à cet article.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il des interventions? M. le député de l'Acadie.

M. Morin : Merci, Mme la Présidente. Alors, bon après-midi, tout le monde. J'aimerais bien comprendre. On dit évidemment que la loi... «la loi», le projet de loi va s'appliquer à l'expropriation. Maintenant, on dit : «En outre, l'évaluation municipale de l'immeuble exproprié est déterminée en multipliant — bon — [une] valeur...» Mais est-ce qu'on est en train d'inclure l'évaluation municipale comme montant qui pourrait être versé ou... Parce que, dans le projet de loi, on parle de la valeur marchande et de bien d'autres types d'indemnités.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre... Me Massé.

Mme Massé (Julie) : Oui. En fait, on est dans des dispositions vraiment de concordance avec le projet de loi. Toutefois, on n'a pas modifié les régimes particuliers. Quand qu'on regarde le texte de l'article 8 qui est remplacé, ce qu'on vient dire, c'est : Toutefois le deuxième alinéa de l'article... Au deuxième alinéa, on dit : «Toutefois, le deuxième alinéa de l'article 53.11 [...] s'applique aux indemnités provisionnelles visées à l'article 2.»

Donc, quand on regarde l'article 11 de la Loi sur l'expropriation actuellement, c'est là où est-ce qu'on vient dire que «le montant de l'indemnité provisionnelle à être versé à l'exproprié doit être d'au moins 70 % de l'offre de l'expropriant ou, suivant le montant le plus élevé, d'au moins 70 % de l'évaluation municipale de l'immeuble exproprié ou, dans le cas d'une expropriation portant sur une partie seulement de l'immeuble, de la partie correspondante de cette évaluation.» Pardon, je vous ai lu le premier alinéa.

Donc, c'est le deuxième : «L'évaluation municipale de l'immeuble exproprié est déterminée en multipliant la valeur inscrite au rôle d'évaluation de la municipalité par le facteur établi pour ce rôle par le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire en vertu de la Loi sur la fiscalité municipale...» Ça fait qu'on est venu traduire en mots la référence à l'article... au deuxième alinéa de l'article 53.11, mais sans le modifier.

M. Morin : Mais sans le modifier. D'accord. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? Il n'y a pas d'autre intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 223 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre, l'article 224, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Oui. Article 224 : L'article 5 de la Loi concernant la Ville de Saint-Laurent est modifié :
1° par la suppression, dans le deuxième alinéa, de «et doit omettre la deuxième mention prévue au paragraphe 3° de l'article 40 de la Loi sur l'expropriation[...], concernant la contestation du droit à l'expropriation»;
2° par la suppression du troisième alinéa.

En commentaire. L'article 224 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 5 de la Loi concernant la Ville de Saint-Laurent afin de supprimer les dispositions empêchant l'exproprié de contester le droit de l'expropriant à l'expropriation et de lui permettre de le faire conformément au projet de loi. Rappelons qu'en vertu de l'article 17 du projet de loi la demande en contestation n'opérerait plus le sursis de la procédure d'expropriation, à moins que la Cour supérieure n'en décide autrement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 224 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre, 225.

Mme Guilbault : Merci. Article 225 : L'article 6 de la Loi concernant la Ville de Varennes est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «L'article 40.1 de la Loi sur l'expropriation[...]

par «L'article 173 de la Loi concernant l'expropriation[...].»
En commentaire. L'article 225 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 6 de la Loi concernant la Ville de Varennes en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 225 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre, 226.

Mme Guilbault : Merci. Article 226 : L'article 13 de cette loi est modifié par le remplacement de «Les articles 40.1, 47, 48, 52 et 58 de la Loi sur l'expropriation» par «L'article 83, les articles 75 à 106, en ce qui concerne la fixation du montant de l'indemnité et le fardeau de la preuve, et l'article 173 de la Loi concernant l'expropriation[...].»

En commentaire. L'article 226 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 13 de la Loi concernant la Ville de Varennes en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Interventions? M. le député de l'Acadie.

M. Morin : Merci, Mme la Présidente. Donc, je veux simplement m'assurer, c'est sûrement un article également de concordance, mais est-ce que je comprends que, dans la Loi concernant la Ville de Varennes, il y avait un régime particulier pour fixer le montant de l'indemnité et le fardeau de la preuve, qui différerait de la Loi sur l'expropriation, et là vous voulez le rendre conforme à ce qu'on a vu dans le projet de loi n° 22?

La Présidente (Mme Maccarone) : Me Massé.

Mme Massé (Julie) : En fait, dans la Loi sur la Ville de Varennes, on faisait référence, justement, aux articles de la Loi sur l'expropriation. Ça fait qu'on vient faire la concordance avec les nouvelles dispositions qui... de la... du projet de loi.

M. Morin : Du projet de loi actuel. Et donc il est clair que, pour les fins de l'expropriation puis de la fixation d'un montant d'indemnité, considérant la Loi sur la Ville de Varennes, c'est le projet de loi n° 22, ses indemnités et le fardeau de preuve qui s'appliquent aux différents articles, qui va être applicable.

Mme Massé (Julie) : Effectivement.

M. Morin : Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...interventions? Il n'y a pas d'autre intervention. Alors, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 226 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. 227, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Merci.

227. L'article 6 de la Loi concernant la Ville de Saint-Hubert est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «40.1 de la Loi sur l'expropriation[...]» par «173 de la Loi concernant l'expropriation[...]».

Commentaire. L'article 227 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 6 de la Loi concernant la Ville de Saint-Hubert en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Interventions? M. le député de l'Acadie.

M. Morin : Merci, Mme la Présidente. Donc, la ville de Saint-Hubert, dorénavant, une fois que le projet de loi va être adopté, je comprends qu'on va, dans leur loi, référer à l'article 173 du projet de loi n° 22, lorsque le projet de loi va être adopté?

Mme Massé (Julie) : Oui, c'est bien ça.

M. Morin : Donc, en ce qui a trait aux notifications... Parce que 173, c'est dans les dispositions générales du projet de loi n° 22. Alors, si ce n'est pas déjà régi par le Code de procédure civile, la notification, si elle requiert une autorisation, va être obtenue du Tribunal administratif du Québec, est-ce que c'est... c'est ce que je comprends, pour les fins de la notification?

La Présidente (Mme Maccarone) : On va donner à Me Massé juste un instant pour terminer ses vérifications.

Mme Massé (Julie) : En fait, le... Juste une petite seconde.

Des voix : ...

Mme Massé (Julie) : O.K. En fait, il n'y a pas de changement dans le sens que l'article 40.1 prévoit déjà que la signification est faite conformément au Code de procédure civile, comme la loi, et, dans ce cas-là, il n'y a pas d'autorisation de requise, là. Donc, ce n'est pas toutes les significations qui demandent une autorisation.

M. Morin : Oui, effectivement. Parce que, quand on réfère à 173, on réfère à 173 du projet de loi n° 22?

Mme Massé (Julie) : Oui.

M. Morin : Donc, 173, effectivement, dit : «Toute notification prévue par la présente loi qui n'est pas déjà régie par le Code de procédure civile doit être faite conformément aux articles [...] de ce code.» Puis, «lorsque ce dernier prévoit qu'un mode de notification requiert une autorisation», c'est au tribunal administratif.

Mme Massé (Julie) : En fait, ça va être à la Cour supérieure. Là, on n'est pas encore devant le tribunal.

M. Morin : Mais c'est parce que 173 réfère au Tribunal administratif du Québec et non à la Cour supérieure.

Mme Massé (Julie) : Non... l'article 173... En fait, c'est que, quand c'est une signification qui est prévue par le Code de procédure civile, donc, et que ça demande des autorisations, ça va être la Cour supérieure. Là, dans le fond, l'article 40.1 prévoyait... Est-ce que je pourrais... juste le temps de...

M. Morin : Oui. Est-ce qu'on peut suspendre, Mme la...

La Présidente (Mme Maccarone) : Nous allons suspendre pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 h 20)

(Reprise à 15 h 21)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous sommes de retour. Me Massé, la parole est à vous.

Mme Massé (Julie) : Oui. Pour répondre à votre question, effectivement, comme la procédure sera devant le tribunal, c'est le tribunal qui va donner l'autorisation.

M. Morin : C'est ça. Exact. Et non pas la Cour supérieure.

Mme Massé (Julie) : Pas la Cour supérieure.

M. Morin : Parfait. Excellent. Merci. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. D'autres interventions? Il n'y a pas d'autre intervention. Nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 227 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre, 228.

Mme Guilbault : Merci. Article 228 : L'article 11 de cette loi est modifié par le remplacement de «40.1, 48 et 58 de la Loi sur l'expropriation» par «75 à 106, en ce qui concerne la fixation du montant de l'indemnité et le fardeau de la preuve, et l'article 173 de la Loi concernant l'expropriation[...]».

Commentaire. L'article 228 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 11 de la Loi concernant la Ville de Saint-Hubert en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 228 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. 229, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Merci. Article 229 : L'article 6 de la Loi concernant la Ville de Saint-Basile-le-Grand est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «40.1 de la Loi sur l'expropriation[...]» par «173 de la Loi concernant l'expropriation[...]».

En commentaire. L'article 229 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 6 de la Loi concernant la Ville de Saint-Basile-le-Grand en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous passons à la mise en voix. Est-ce que l'article 229 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : 230, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Merci. Article 230 : L'article 11 de cette loi est modifié par le remplacement de «40.1, 48 et 58 de la Loi sur l'expropriation[...]» par «75 à 106, en ce qui concerne la fixation du montant de l'indemnité et le fardeau de la preuve, et l'article 173 de la Loi concernant l'expropriation[...]».

En commentaire. L'article 230 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 11 de la Loi concernant la Ville de Saint-Basile-le-Grand en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 230 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. 231.

Mme Guilbault : Merci. Article 231 : L'article 6 de la Loi concernant la Ville de Contrecoeur est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «40.1 de la Loi sur l'expropriation[...]» par «173 de la Loi concernant l'expropriation[...]».

En commentaire. L'article 231 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 6 de la Loi concernant la Ville de Contrecoeur en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 231 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre, 232.

Mme Guilbault : Merci. Article 232 : L'article 11 de cette loi est modifié par le remplacement de «40.1, 48 et 58 de la Loi sur l'expropriation» par «75 à 106, en ce qui concerne la fixation du montant de l'indemnité et le fardeau de la preuve, et l'article 173 de la Loi concernant l'expropriation[...]».

En commentaire. L'article 232 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 11 de la Loi concernant la Ville de Contrecoeur en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 232 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre, 233.

Mme Guilbault : Merci.

233. L'article 7 de la Loi concernant la Ville de Brownsburg-Chatham, la Ville de Lachute et la Municipalité de Wentworth-Nord est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «40.1 de la Loi sur l'expropriation[...]» par «173 de la Loi concernant l'expropriation[...]».

En commentaire. L'article 233 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 7 de la Loi concernant la Ville de Brownsburg-Chatham, la Ville de Lachute et la Municipalité de Wentworth-Nord en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 233 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. 234, Mme la ministre.

Mme Guilbault : Merci.

234. L'article 12 de cette loi est modifié par le remplacement de «40.1, 48 et 58 de la Loi sur l'expropriation» par «75 à 106, en ce qui concerne la fixation du montant de l'indemnité et le fardeau de la preuve, et l'article 173 de la Loi concernant l'expropriation[...]».

En commentaire. L'article 234 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 12 de la Loi concernant la Ville de Brownsburg-Chatham, la Ville de Lachute et la Municipalité de Wentworth-Nord en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 234 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. 235, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Merci.

235. L'article 7 de la Loi concernant la ligne d'interconnexion Hertel-New York est modifié :

1° par le remplacement, dans ce qui précède le paragraphe 1° du premier alinéa, de «Loi sur l'expropriation[...]» par «Loi concernant l'expropriation[...]»;

2° par le remplacement des paragraphes 1° à 10° du premier alinéa par les paragraphes suivants :

«1° l'expropriation n'a pas à être décidée ou, selon le cas, autorisée par le gouvernement en vertu du premier alinéa de l'article 4 de cette loi;

«2° les parties dessaisies ne peuvent demander, en vertu de l'article 41 de cette loi, de rester en possession de l'immeuble exproprié.»

En commentaire. L'article 235 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 7 de la Loi concernant la ligne d'interconnexion Hertel-New York en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi et adapte le libellé de cet article 7 afin de maintenir certaines particularités de cette procédure ajustée.

En somme, il est prévu que les dispositions du projet de loi s'appliqueraient, avec les adaptations nécessaires pour tenir compte de certaines particularités qui seraient maintenues, soit celle voulant que l'expropriation n'ait pas à être décidée ou, selon le cas, autorisée par le gouvernement en vertu du premier alinéa de l'article 4 du projet de loi et celle de ne pas permettre aux parties dessaisies de demander de rester en possession du bien exproprié.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Interventions? M. le député de l'Acadie.

M. Morin : Merci, Mme la Présidente. Donc, concrètement, quand on regarde le premier alinéa, «l'expropriation n'a pas à être décidée ou, selon le cas, autorisée par le gouvernement», ça veut dire quoi? Qui va le décider, c'est Hydro-Québec, c'est qui?

La Présidente (Mme Maccarone) : Me Massé.

Mme Massé (Julie) : Oui. En fait, on parle de l'autorisation gouvernementale qui est prévue à l'article 4 du projet de loi, donc qui était prévue à l'article 36 de la Loi sur l'expropriation, qui a été soustraite par cette loi-là.

M. Morin : O.K. Donc, c'est le ministre, une municipalité, une communauté métropolitaine, une régie intermunicipale, un centre de services scolaire ou une commission scolaire, c'est ça?

Mme Massé (Julie) : En fait, dans... Oui, bien, ça, c'est l'exception, des gens qui n'ont pas besoin d'obtenir l'autorisation. On rajoute, pour le projet de la ligne d'interconnexion Hertel-New York, Hydro-Québec, qui est le corps expropriant.

M. Morin : O.K. Donc : Toute expropriation... À 4, là, du projet de loi : «Toute expropriation doit être décidée ou, suivant le cas, autorisée préalablement par le gouvernement aux conditions qu'il détermine.
«Le premier alinéa ne s'applique pas...» Donc là vous avez les exceptions.

Mme Massé (Julie) : En fait, le premier alinéa, c'est...

M. Morin : C'est... Bien, en fait, ma compréhension... Ça dit : Lorsqu'un... «Le premier alinéa ne s'applique pas :
«1° lorsqu'un ministre publie à la *Gazette officielle du Québec* un avis annonçant son intention d'exproprier[...];
«2° lorsque l'expropriation est réalisée par un ministre[...];
«3° lorsque l'expropriation est décidée par une municipalité [et] par une communauté métropolitaine [...] une commission scolaire», puis on avait eu le débat, à l'époque, à propos des sociétés de transport, là.

Mais donc ce que ça va faire, c'est que, dorénavant, avec cette modification-là à la Loi concernant la ligne d'interconnexion Hertel-New York, l'Hydro-Québec deviendrait l'expropriante qui pourrait exproprier...

Mme Massé (Julie) : Je peux peut-être clarifier, là.

M. Morin : Oui, allez-y donc.

Mme Massé (Julie) : Le premier alinéa, c'est : «Toute expropriation doit être décidée ou, suivant le cas, autorisée préalablement par le gouvernement aux conditions qu'il détermine.» Donc, cette autorisation-là, Hydro-Québec n'aura pas besoin d'aller la chercher, elle est déjà autorisée par le projet de loi, dans le fond, à exproprier pour la ligne Hertel... la ligne d'interconnexion Hertel-New York.

M. Morin : O.K. Donc, je comprends que, dans la Loi concernant la ligne d'interconnexion Hertel-New York, Hydro-Québec a déjà des pouvoirs d'expropriant.

Mme Massé (Julie) : Effectivement.

M. Morin : O.K. Et donc, là, ce que ça va venir faire, c'est qu'ils ne seront pas obligés d'aller obtenir l'autorisation préalable du gouvernement?

Mme Massé (Julie) : C'est bien ça.

M. Morin : O.K.

Mme Guilbault : ...

• (15 h 30) •

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, Mme la ministre.

Mme Guilbault : C'est... En fait, nous, c'est de la concordance qu'on fait, mais c'était déjà prévu comme ça dans la loi sur la connexion Hertel-New York, là. L'article 7 de cette loi-là dit déjà que «toute acquisition par expropriation effectuée par Hydro-Québec [...] n'a pas à être autorisée par le gouvernement». Donc, on ne vient pas changer, nous, le fond des articles. Ce qu'on fait en ce moment, c'est uniquement de la concordance.

M. Morin : Je comprends. Puis je comprends que, s'il n'y avait pas cette disposition-là, compte tenu du projet de loi n° 22 et de l'article 4, là, l'Hydro-Québec aurait été obligée de demander l'autorisation du gouvernement. Parfait. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Y a-t-il d'autres interventions? M. le député de Taschereau, non?

M. Grandmont : Oui, merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui.

M. Grandmont : Est-ce qu'à votre connaissance c'est le seul projet d'Hydro-Québec sur lequel elle a... elle n'a pas besoin de demander, dans le fond, une autorisation gouvernementale pour faire les expropriations?

La Présidente (Mme Maccarone) : Me Massé.

Mme Massé (Julie) : ...

Des voix : ...

Mme Guilbault : Mais juste peut-être...

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui, Mme la ministre.

Mme Guilbault : ...au collègue qu'Hydro-Québec a sa propre loi. Ou c'est une loi ou un règlement?

Une voix : ...

Mme Guilbault : C'est une loi aussi. Donc, son propre régime d'expropriation. Alors, tu sais, il est possible que nos équipes ne soient pas nécessairement... n'aient pas la fine connaissance de comment est-ce qu'Hydro-Québec exproprie, puis les projets qu'ils font, et tout ça, là. C'est distinct de la Loi sur l'expropriation, qui est l'objet de la présente commission et ce n'est pas nous qui l'administrons.

M. Grandmont : Mais on se donne quand même l'obligation, en fait, de changer, de faire une concordance sur la loi, sur l'expropriation d'Hydro-Québec.

Mme Guilbault : Non, mais par rapport au projet, est-ce que c'est les seuls projets?

M. Grandmont : Bien, moi, je pose la question parce que...

Mme Guilbault : C'est juste parce que c'est Hydro-Québec qui gère ses projets, donc peut-être que nous, on n'a pas cette connaissance-là, mais, encore là, je vais laisser le temps à la collègue.

M. Grandmont : Mais ça amène quand même une question intéressante. Moi, je voulais savoir ça parce que je veux m'assurer qu'effectivement si on a du travail de concordance à faire, bien, effectivement, tu sais, tout ce qui appartient... ou tous les projets qui appartiennent à Hydro-Québec, bien, subissent ou aient la même attention, puis qu'on fasse la concordance à chacune des fois. Ça, c'est peut-être ma première préoccupation.

Ma deuxième préoccupation, en fait, c'est de savoir peut-être... effectivement, vous ouvrez une question intéressante, à savoir : Est-ce qu'il y a un régime particulier chez Hydro-Québec qui a ses propres lois qui lui permettent d'avoir des processus d'expropriation qui échappent, dans le fond, à la loi, que nous sommes en train de coécrire, dans le fond, là, avec le p.l. n° 22?

Mme Guilbault : Bien, c'est ça, là, l'analyse comparative des deux lois, moi, j'avoue que je ne sais pas si on a déjà fait l'exercice, si on est en mesure de répondre.

Des voix : ...

M. Grandmont : Voulez-vous que je répète ma question?

Mme Guilbault : Je vais laisser Me Massé, peut-être qu'elle a des choses à dire là-dessus.

La Présidente (Mme Maccarone) : Me Massé.

Mme Massé (Julie) : Oui. Bien, peut-être que, pour faire l'historique, là, l'article 33 de la Loi sur Hydro-Québec prévoit que pour qu'Hydro-Québec exproprie en général, il faut l'autorisation du gouvernement. Quand il y a eu la Loi concernant la ligne d'interconnexion Hertel-New York, c'est un projet qui est spécifique et, dans cette loi-là, il a été décidé de... comme ce projet-là était autorisé par loi, de venir autoriser, par l'effet de la loi, l'expropriation et de ne pas requérir celle qui est prévue... qui était prévue à l'article 36 de la Loi sur l'expropriation. Nous, ce qu'on fait, c'est qu'on reproduit, dans notre projet de loi, les décisions qui avaient été prises à ce moment-là puis Hydro-Québec a été consulté, là, dans le cadre de la préparation du projet de loi.

M. Grandmont : Donc, à votre connaissance, c'est la seule loi qui la concerne, qui avait besoin de mettre en concordance.

Puis mon autre question, c'était : Est-ce que, dans le fond, Hydro-Québec a son propre processus d'expropriation en propre, en fait, là, qui... avec un régime d'indemnités, des procédures qui sont différentes de ce qu'on est en train de traiter dans le p.l. n° 22? Parce que moi, j'avais comme l'impression, à travers tout le travail qu'on faisait, qu'on ratisait large.

Là, on comprenait qu'évidemment le MTQ le plus gros expropriant au Québec, mais j'avais dans l'esprit, là, dans mon esprit, j'avais l'impression qu'on touchait aussi à ce qu'Hydro-Québec faisait. J'aimerais savoir, dans le fond, s'il y a un régime particulier sous Hydro-Québec qui lui permet d'avoir sa propre façon de travailler, finalement.

Mme Massé (Julie) : Il n'y a pas de régime particulier pour Hydro-Québec, sauf les deux petites exceptions qu'on vient de voir pour la ligne d'interconnexion Hertel-New York.

M. Grandmont : Donc, les mêmes règles s'appliquent pour Hydro-Québec dans tous les cas, sauf pour la ligne Hertel-New York.

Mme Massé (Julie) : Exactement.

M. Grandmont : Parfait.

La Présidente (Mme Maccarone) : Y a-t-il d'autres interventions? Oui, M. le député de l'Acadie. Allez-y, M. le député, la parole est à vous.

M. Morin : Mais c'est parce que... Je vais attendre.

La Présidente (Mme Maccarone) : Il n'y aura aucun problème.

M. Morin : Et l'autre question que j'ai, dans l'autre alinéa, on dit que «les parties dessaisies ne peuvent demander, en vertu de [...] 41 [du p.l. n° 22], de rester en possession de l'immeuble exproprié». Donc, je comprends que, dans la Loi concernant la ligne d'interconnexion Hertel-New York, il y a... il va y avoir une disposition, donc, qui va empêcher les gens, les expropriés, de rester en possession de l'immeuble exproprié. Est-ce qu'il y a une raison particulière? Parce qu'on a vu que le régime général à 41 du p.l. n° 22 fait en sorte que, d'abord, la demande se fait à la Cour supérieure et, théoriquement, elle pourrait demeurer en possession de l'immeuble exproprié. Là, je comprends que vous voulez sortir de ce régime-là dans le cas de cette loi-là. Puis est-ce qu'il y a une raison particulière?

La Présidente (Mme Maccarone) : Me Massé.

Mme Massé (Julie) : La raison, à mon avis, c'est celle qui voulait que les travaux... en fait, c'est accélérer l'avancement de la réalisation de la ligne. Donc, c'est la raison qui venait justifier que les personnes ne pouvaient pas demander de rester dans les lieux une fois le transfert de propriété effectué. C'est déjà prévu au paragraphe 9° de l'article 7 de la Loi concernant la ligne d'interconnexion Hertel-New York. Donc, nous, on a reproduit cette intention-là, et je sais que ça visait l'accélération, là.

M. Morin : O.K. Puis là évidemment vous êtes obligés de faire cette modification-là parce que vu que le régime général, c'est le p.l. n° 22 avec l'article, entre autres, 41, bien, théoriquement, si on n'adopte pas ça, une partie dessaisie pourrait demander de rester propriétaire.

Mme Massé (Julie) : Effectivement. En fait...

M. Morin : Bien, en fait, en fait, en fait, occuper, demeurer en possession ou occuper l'immeuble parce qu'éventuellement la partie va être expropriée.

Mme Massé (Julie) : Oui, ce serait le cas et, en plus, il y aurait comme une incohérence en... à la lecture de la loi, qui ferait référence à une loi qui est déjà abrogée, là.

M. Morin : O.K. Donc, je comprends que... Avec cette modification-là, j'imagine que la ligne Hertel-New York va passer dans des terres agricoles?

Mme Massé (Julie) : Je ne saurais pas dire.

M. Morin : O.K. Bien. Mais donc l'agriculteur ne pourrait même pas continuer, être en possession de sa terre puis l'exploiter, ça va être : Bonjour.

Mme Massé (Julie) : Effectivement.

M. Morin : O.K. Merci.

Mme Massé (Julie) : Ce qui n'empêcherait pas Hydro-Québec de donner plus de temps s'il y a plus de temps avant que les travaux commencent sur cet immeuble-là, mais c'est sûr que l'objectif de cette loi-là, c'était d'accélérer la construction de la ligne.

M. Morin : O.K. Parce que ma compréhension de la ligne Hertel-New York, c'est qu'elle va passer en Montérégie.

Mme Massé (Julie) : Je ne connais pas bien le projet.

M. Morin : Non? Mais c'est ça, dans des terres agricoles. Ça fait que, là, au fond, ce qu'on vient valider, bien, c'est : l'agriculteur, s'il faut qu'il s'en aille, bien, bonjour, tout le monde, puis la ligne va passer. O.K. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Y a-t-il d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre... Oui, Mme la députée de Notre-Dame-de-Grâce.

Mme McGraw : ...sur mon collègue pour dire qu'effectivement j'ai eu la chance de travailler sur le projet de loi Hertel-New York, et je confirme que c'est, justement, dans cette région, et c'est l'impact. Alors, je pense qu'il faut prendre conscience des impacts, comme il l'a... comme l'a décrit mon collègue.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Y a-t-il autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 235 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : C'est adopté. Alors, Mme la ministre, pour la lecture de 236, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Merci. Article 236 : L'article 19 du Règlement sur la procédure du Tribunal administratif du Québec est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «39 de la Loi sur l'expropriation[...]» par «8 de la Loi concernant l'expropriation[...]».

En commentaire. L'article 236 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 19 du Règlement sur la procédure du Tribunal administratif du Québec en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Y a-t-il des interventions? S'il n'y a pas d'intervention, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 236 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Adopté. 237, Mme la ministre. Oh! excusez-moi, vous avez un amendement qui introduit l'article 236.1. S'il vous plaît.

Mme Guilbault : Oui, article 236.1 : Insérer, après l'article 236 du projet de loi, ce qui suit :
Règlement sur la signature de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports
236.1. L'article 8 du Règlement sur la signature de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports [...] est modifié par l'insertion, après le paragraphe 10°, du suivant :

«10.1° un avis de transfert de droit ou un avis d'intention d'inscrire un avis de transfert prévu à l'article 37 de la Loi concernant l'expropriation[...];»

En commentaire. Il est proposé d'insérer l'article 236 au projet de loi afin de prévoir qu'un directeur adjoint, un chef de service, un chef de division sont autorisés à signer, pour leur secteur d'activité, un avis de transfert de droit et un avis d'intention d'inscrire un avis de transfert prévu à l'article 37 de la Loi concernant l'expropriation. Mentionnons également qu'en application de l'article 2 de ce règlement les supérieurs hiérarchiques de ces personnes sont également autorisés à signer ces avis.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Interventions? M. le député de l'Acadie.

M. Morin : ...brièvement, j'ai la réponse à une question que j'ai posée il y a plusieurs jours, à savoir qui va signer ça. Donc, ça va être dans votre règlement, ça va être ces personnes-là. D'accord, merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Satisfaisant d'avoir des réponses. Y a-t-il d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement qui introduit l'article 236.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre, pour la lecture de 237, s'il vous plaît.

• (15 h 40) •

Mme Guilbault : Merci. 237 : L'article 50.4 du Règlement sur les exploitations agricoles est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «l'article 53 de la loi sur l'expropriation[...]» par «la section VI du chapitre II du titre III de la partie I de la Loi concernant l'expropriation[...]».

En commentaire. L'article 237 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 50.4 du Règlement sur les exploitations agricoles en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Interventions? Il n'y a pas d'intervention. Alors, nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'article 237 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre, pour la lecture de 238. J'espère que vous avez de l'eau.

Mme Guilbault : Article 238 : L'expression «Loi sur l'expropriation[...]» est remplacée par «Loi concernant l'expropriation[...]», partout où cela se trouve dans les dispositions suivantes :

- 1° les articles 1888 et 3042 du Code civil du Québec;
- 2° l'article 15 de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure;
- 3° l'article 1 de la Loi sur l'acquisition de terres agricoles par des non-résidents;
- 4° l'article 35 de la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier;
- 5° l'article 1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme;
- 6° les articles 137, 143 et 242 de l'annexe C de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec;
- 7° l'article 102 de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal;
- 8° l'article 95 de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Québec;
- 9° l'article 8 de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel;
- 10° l'article 29 de la Loi sur le développement de la région de la Baie James;
- 11° l'article 156 de la Loi sur la justice administrative;
- 12° l'article 12 de la Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs;
- 13° les articles 34, 125 et 191.18 de la Loi sur le régime des terres dans les territoires de la Baie-James et du Nouveau-Québec;
- 14° l'article 10 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain;
- 15° l'article 9 de la Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec;
- 16° les articles 92 et 127 de la Loi sur les sociétés de transports en commun;
- 17° l'article 58 de la Loi sur le stockage de gaz naturel et sur les conduites de gaz naturel et de pétrole;
- 18° l'article 355 de la Loi sur les villages nordiques et l'Administration régionale Kativik;
- 19° l'article 15 de la Loi concernant la ville de Saint-Laurent;
- 20° l'article 50 de l'Entente du 4 décembre 2020 entre le ministre de la Justice et le Barreau du Québec concernant le tarif des honoraires et les débours des avocats dans le cadre du régime d'aide juridique et concernant la procédure de règlement des différends;
- 21° l'article 3 du Tarif des droits, honoraires et autres frais afférents aux recours instruits devant le Tribunal administratif du Québec.

En commentaire. L'article 238 du projet de loi propose une modification de concordance en raison de l'abrogation de la Loi sur l'expropriation et de son remplacement par le présent projet de loi à plus d'une vingtaine de lois.

La Présidente (Mme Maccarone) : Interventions? S'il n'y a pas d'intervention, nous allons procéder à la mise en voix. Est-ce que l'article 238 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre, pour la lecture de votre amendement qui introduit l'article 238.1.

Mme Guilbault : Oui. Article 238.1 : Insérer, après l'article 238 du projet de loi, le suivant :

238.1. L'expression «à l'amiable» est remplacée par «de gré à gré», partout où cela se trouve dans les dispositions suivantes :

- 1° l'article 48 de la Loi sur la Commission municipale;
- 2° l'article 2 de la Loi sur les immeubles industriels municipaux;
- 3° les articles 242 et 245 de la Loi sur les mines;
- 4° les articles 11, 11.1 et 11.3 de la Loi sur le ministère des Transports;
- 5° l'article 5 de la Loi sur le Parc marin du Saguenay—Saint-Laurent;
- 6° l'article 2.1 de la Loi sur les parcs;
- 7° l'article 4 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport;
- 8° l'article 42 de la Loi sur la qualité de l'environnement;
- 9° l'article 67 de la Loi sur le régime des eaux.

En commentaire. Les modifications proposées à plusieurs lois visant uniquement à uniformiser le vocabulaire utilisé avec celle... avec celui retenu dans le projet de loi et d'autres lois dont les dispositions visent les acquisitions à l'amiable ou par expropriation.

La Présidente (Mme Maccarone) : Interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons passer à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement qui introduit l'article 238.1 est adopté?

Mme Guilbault : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre, 239, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Merci. 239. Toute expropriation décidée ou, suivant le cas, autorisée préalablement par le gouvernement, conformément aux dispositions de l'article 36 de la Loi sur l'expropriation, ne requiert pas d'autorisation en vertu de l'article 4 de la présente loi.

En commentaire. Les articles 239 à 242 du projet de loi prévoient les dispositions transitoires. L'article 239 du projet de loi précise, quant à lui, que toute expropriation décidée ou, suivant le cas, autorisée préalablement par le gouvernement, conformément aux dispositions de l'article 36 de la Loi sur l'expropriation, ne requerrait pas d'autorisation en vertu de l'article 4 de la présente loi. En d'autres mots, l'autorisation donnée à une expropriation avant la sanction du projet de loi serait valable pour les expropriations intentées en vertu du projet de loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Interventions? Il n'y a pas d'intervention, alors nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 239 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Merci. Mme la ministre, pour la lecture de 240.

Mme Guilbault : Est-ce que je peux avoir une courte suspension, s'il vous plaît?

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui. Nous allons suspendre, s'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 15 h 45)

(Reprise à 15 h 46)

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, nous sommes de retour. Mme la ministre, pour la lecture de l'article 240, s'il vous plaît.

Mme Guilbault : Oui. En fait, il reste cinq articles, 240 à 244 inclusivement, et quatre des cinq, dont tous sauf 243, portent sur le délai d'entrée en vigueur puis toute la question de la mise en vigueur, là, que ce soit pour les procédures déjà en cours, les réserves imposées déjà en cours, etc. Alors, je proposerais à mes collègues qu'on aille... qu'on... bien, en fait, qu'on aille directement à l'article 243, qui est vraiment une formalité, qui dit que «le ministre des Transports est chargé de l'application de la loi», qu'on l'adopte et ensuite on pourrait commencer la discussion sur les questions d'entrée en vigueur. On pourrait aller à l'article 244, en fait, qui est l'article qui dit : «La présente loi entrée en vigueur le...» Donc, on pourrait aller directement sur l'article 244 pour amorcer la discussion sur l'entrée en vigueur.

Je sais que le collègue de Taschereau, hier, avait dit que peut-être selon les sujets ou peut-être que ce n'est pas obligé d'être le même délai d'entrée en vigueur selon les éléments du projet de loi, alors ça donnerait l'occasion juste d'amorcer la discussion sur la question de l'entrée en vigueur. C'est une proposition que je fais. Ou on peut commencer par 240, mais ça revient au même, là, c'est toute la même question. Mais, pour l'instant, je proposerais qu'on suspende 240, qu'on aille adopter 243 qui est vraiment une formalité, formalité, et ensuite qu'on amorce la discussion sur le délai d'entrée en vigueur.

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, est-ce qu'il y a consentement pour suspendre les articles 240, 241 et 242?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Maccarone) : Consentement. Alors, Mme la ministre, pour la lecture de 243.

Mme Guilbault : Merci. Article 243 : Le ministre des Transports est chargé de l'application de la présente loi. En commentaire, l'article 243 du projet de loi prévoit que le ministre... la ministre des Transports et de la Mobilité durable serait chargée de l'application du projet de loi, tout comme elle est responsable de la Loi sur l'expropriation.

La Présidente (Mme Maccarone) : Interventions? il n'y a pas d'intervention... Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Morin : Juste très brièvement, on parle toujours du ministre des Transports, mais le titre du ministère, c'est ministre des Transports et de la Mobilité durable, mais, dans la loi, vous ne le mettez pas.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre.

Mme Guilbault : C'est... Oui. Bien, Me Massé va répondre. Mais moi aussi, j'ai posé la question. C'est comme tous des anciens noms, même pour d'autres ministères, qui ont été fixés dans le temps.

La Présidente (Mme Maccarone) : Alors, Me Massé, la parole est à vous.

Mme Massé (Julie) : Oui, en fait, dans le corpus législatif, c'est effectivement le ministre des Transports qu'on utilise partout. Par contre, c'est parce que le nom est modifié par décret et, tant que ce n'est pas... tant que les décrets ne prennent pas forme pérenne dans la loi, le corpus législatif n'est pas modifié. Donc, c'est ce qui fait que, dans les documents, règlements, lois, on utilise ministre des Transports, mais, dans tous les autres actes, on utilise la ministre des Transports et de la Mobilité durable.

M. Morin : D'accord. Et puis, à un moment donné, est-ce qu'il y a un décret qui va modifier le nom ou ça va toujours rester? Je comprends que, si vous adoptez une politique ou des directives, ça va être le ministre des Transports et du Développement... de la Mobilité durable, etc., mais, quand on parle d'un acte législatif comme tel, ça reste le ministre des Transports.

Mme Massé (Julie) : C'est ça.

M. Morin : Bon. Merci.

La Présidente (Mme Maccarone) : Y a-t-il d'autres interventions? Il n'y a pas d'autre intervention, alors nous allons passer la mise aux voix. Est-ce que l'article 243 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Maccarone) : Mme la ministre, 244.

Mme Guilbault : Oui, juste un instant, j'apprends que j'ai un amendement.

La Présidente (Mme Maccarone) : Il faut lire l'article en question.

Mme Guilbault : Ah oui. O.K. Mais enfin je vais lire l'article.

La Présidente (Mme Maccarone) : Oui.

Mme Guilbault : Article 244 : La présente loi entrée en vigueur le, et là, indiquer ici la date qui suit de six mois celle de la sanction de la présente loi.

La Présidente (Mme Maccarone) : Et je crois que vous avez un amendement.

• (15 h 50) •

Mme Guilbault : Oui, c'est ça. C'est pour ça que j'étais surprise moi-même de lire cet article-là, mais c'est vrai, c'est parce que c'était l'article d'origine de la loi.

Donc, amendement à l'article 244 : Remplacer, dans l'article 244 du projet de loi, «de six» par «d'un».

En commentaire. Il est proposé de modifier l'article 244 du projet de loi afin de prévoir que la loi concernant l'expropriation entre en vigueur à la date qui suit d'un mois celle de sa sanction.

Donc, en fait, je lance cette proposition-là et, comme je le disais, ça peut donner lieu... ça va certainement donner lieu à une discussion. Mais je trouve que, tu sais, puis on a posé la question pas mal à tout le monde, là, sur l'entrée

en vigueur, six mois, ça m'apparaît beaucoup trop long, à moins que quelqu'un pense autrement ici. Je pense que six mois c'est trop long. Un mois nous paraissait un compromis réaliste parce qu'il y a quand même des ajustements à faire, là, dans les systèmes, dans les équipes, dans les outils, dans les procédures, dans l'appropriation de la nouvelle loi aussi, par les gens qui sont directement chargés de la faire vivre au quotidien. Donc, on propose un mois, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Maccarone) : Interventions? M. le député de l'Acadie.

M. Morin : Oui, merci. Bien, en fait, moi, ma première... mon premier commentaire ou première question, c'est : Comment en étiez-vous arrivés au départ à un délai de six mois? Il devait y avoir une raison. Ce n'est pas tombé comme ça.

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

Mme Massé (Julie) : En fait, on voulait s'assurer que, un, la loi soit disponible, deux, que le... Dans le fond, le délai de six mois avait été pensé pour donner du temps au tribunal administratif, aux procureurs, aux différents corps expropriants, là, de justement pouvoir prendre connaissance, préparer les nouvelles procédures d'expropriation, donc les textes, s'assurer de bien maîtriser la procédure, là, avant d'introduire une nouvelle procédure d'expropriation.

M. Morin : D'accord. Je vous remercie. J'imagine... Ça, est-ce que vous l'aviez fait en consultation avec différents partenaires comme le tribunal administratif ou d'autres... des municipalités ou si c'est juste... vous vous êtes dit : Bien, six mois, ça devrait être à peu près bon, donc on va mettre six mois?

Des voix : ...

Mme Massé (Julie) : C'était de manière administrative qu'on l'avait déterminé.

M. Morin : O.K. Bon, d'accord. Maintenant, là, après ça, bien, pendant les consultations, on a vu différents scénarios, il y en a qui disaient, bon, immédiatement, il y en a même qui ont parlé de rétroactivité, trois mois. Bon. Là, vous arrivez avec un mois. Personnellement, six mois... Bien, à moins que, tu sais, vous m'avez dit : Oui, oui, on a consulté tel, ou tel, ou tel organismes, puis effectivement ils ne seront pas capables, bien, j'aurais compris le six mois. Ma première réaction, c'est que ça me paraissait un peu long.

Maintenant, là, vous arrivez avec un mois. C'est quand même un écart entre les deux. Êtes-vous convaincus qu'un mois, ça va être suffisant? Parce qu'on en a parlé pendant les discussions, vous allez avoir des avis à donner en vertu de la nouvelle loi, à moins que tout soit déjà prêt, là, pendant qu'on se parle, là, mais ça m'apparaît assez rapide. Donc, je ne sais pas si vous avez considéré deux mois, donc 60 jours, qui donnent une certaine flexibilité.

La Présidente (Mme Maccarone) : Me Massé ou Mme la ministre.

Mme Guilbault : ...je vais répondre là-dessus parce que...

La Présidente (Mme Maccarone) : ...

Mme Guilbault : Oui. Puis je vais laisser Me Massé... Évidemment, c'est elle qui est beaucoup là-dedans. Mais, tu sais, nous, on recherchait... on s'adapte, dans le fond, à plusieurs des représentations qui ont été faites. Et je pense que dans l'esprit de plusieurs, notamment ceux qui sont venus nous voir en commission, dans un monde idéal, ça entrerait en fonction tout de suite, alors...

Mais c'est ça, tu sais, par respect pour les instances, pour le TAQ, les gens doivent quand même pouvoir se préparer, puis, comme on disait à la blague, changer le papier à lettres, ça paraît simpliste, mais il reste qu'il y a des choses à faire pour pouvoir être capable de fonctionner. Donc, un mois, tu sais...

Puis le six mois... C'est sûr que, si ce n'était pas une loi après laquelle tant de gens attendent, puis je pense qu'ils ont hâte, justement, qu'on en finisse ici, parce qu'il y en a qui ont des procédures, puis des projets en cours, puis qui attendent littéralement la nouvelle loi pour, comme on dit, là, aller, tu sais... j'allais dire un mot qui n'est pas francophone, mais, donc, pour finalement aller de l'avant avec certaines étapes dans des projets, donc... Alors, ça, c'est l'équilibre.

Donc, six mois pour nous, ça aurait été idéal pour le système. On prend notre temps, tu sais, tout le monde a le temps de regarder ça, de se l'approprier. Mais là, considérant qu'il y a beaucoup, en ce moment, de gens qui attendent après cette loi-là, au moment où on se parle, bien, je trouve qu'un mois... Tu sais, puis il faut quand même respecter les équipes, respecter les gens qui ont un travail à faire d'adaptation du fait que c'est quand même... Tu sais, il y a beaucoup d'articles, il y a beaucoup de nouveautés dans cette loi-là. Alors, c'est un compromis, je trouve, très acceptable. Encore là, on est ouvert, là, tu sais, aux contre-propositions, mais je pense que c'est un compromis acceptable.

M. Morin : En fait, je vous entends très bien quand vous dites : Six mois, puis c'est la question que je posais à madame, c'est probablement un peu long. Maintenant, vous y avez fait référence vous-même, ça peut paraître, des fois, un peu banal ou les gens peuvent être un peu surpris, mais le simple fait de, justement, changer les titres, les papiers à lettres, changer le titre des lois, des avis à signifier, des fois, ça... mais, des fois, ça prend plus qu'un mois. Donc,

c'est pour ça que ma première réaction, c'était de me dire : Un mois, c'est peut-être un peu court. Avez-vous pensé à deux mois? Mais, pour le reste, écoutez, moi, à ce niveau-là, ça me convient, là.

La Présidente (Mme Maccarone) : Y a-t-il d'autres interventions? Oui, M. le député de Taschereau.

M. Grandmont : Oui. Merci, Mme la Présidente. Moi, je voulais savoir, en fait, là, au regard d'un autre article qu'on a suspendu, sur lequel on va revenir, dans le fond, là... Mais, d'abord, dire, sur le un mois, là, je suis content, là. Effectivement, là, c'était une préoccupation qu'on avait puis on avait bien entendu chez les différents groupes. Et, effectivement, tu sais, si on a besoin d'un délai pour faire la transition, je peux bien le comprendre et... Mais, en même temps, si on est capable de faire ça plus rapidement, comme on a dit tout à l'heure, c'était... c'est une loi qui est attendue.

Néanmoins, je me pose quand même la question, là, de la façon dont 244 va interagir avec l'article 240. Comment ça peut avoir... Qu'est-ce que ça peut avoir comme influence sur la mise en application de l'article 240?

La Présidente (Mme Maccarone) : Et nous allons attendre pour la réponse, parce que, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 15 h 56)