



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 31 mai 2017 — Vol. 44 N° 123

Consultations particulières sur le projet de loi n° 137 — Loi
concernant le Réseau électrique métropolitain (2)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 31 mai 2017 — Vol. 44 N° 123

Table des matières

Auditions (suite)	1
Ville de Laval	1
L'Union des producteurs agricoles (UPA)	10
Coalition Transparence	20

Intervenants

M. Alexandre Iracà, président

M. Laurent Lessard
Mme Monique Sauvé
M. Alain Therrien
M. Benoit Charette
M. Ghislain Bolduc
Mme Isabelle Melançon

- * M. Marc Demers, ville de Laval
- * M. Denis Fafard, idem
- * M. Guy Picard, idem
- * M. Marcel Groleau, UPA
- * Mme Lisa Mintz, Coalition Transparence
- * M. Denis Bolduc, idem
- * M. Anton Dubrau, idem
- * M. Jean-François Lefebvre, idem
- * M. John Symon, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 31 mai 2017 — Vol. 44 N° 123

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 137 — Loi
concernant le Réseau électrique métropolitain (2)**

(Onze heures dix-neuf minutes)

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

Alors, bon matin à tous. Nous allons poursuivre les consultations dans cette commission. Et la commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 137, Loi concernant le Réseau électrique métropolitain.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Boucher (Ungava) sera remplacé par Mme Sauvé (Fabre) et Mme Vallières (Richmond), par Mme Melançon (Verdun).

Auditions (suite)

Le Président (M. Iracà) : Alors, bienvenue, mesdames, dans cette commission. Alors, cet avant-midi, nous entendrons la ville de Laval. Un groupe sera entendu seulement.

• (11 h 20) •

Je souhaite donc la bienvenue aux représentants de la ville de Laval. Soyez salués dans votre maison, la maison du peuple. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Alors, sans plus tarder, la parole est à vous.

Ville de Laval

M. Demers (Marc) : Alors, merci, M. le Président. Chers membres de la commission, merci. Et c'est avec beaucoup de plaisir que nous avons reçu l'invitation de partager avec vous nos commentaires. Je suis accompagné de M. Fafard, de notre équipe municipale, qui a aussi été le porte-parole de la municipalité dans ses relations avec la Caisse de dépôt, et de M. Guy Picard, directeur général de la Société de transport de Laval.

D'entrée de jeu, il me semble important de dire que ville de Laval accueille favorablement le projet du Réseau électrique métropolitain, même si celui n'apporte aux Lavallois aucun nouveau service ni aucune plus-value au niveau de nos quartiers, secteurs TOD. Parce que nous préconisons une vision axée sur le développement durable, la diminution des gaz à effet de serre, l'électrification des transports et la mobilité active des citoyens, nous souscrivons à la nécessité d'accroître le nombre de déplacements du transport collectif.

Le projet de loi n° 137 vise à permettre la réalisation rapide du REM. Les dispositions de la future loi auront préséance sur celles de toutes les autres lois en vigueur. En effet, les pouvoirs accordés à la caisse dans le cadre du projet de loi n° 137 sont supérieurs à ceux dont dispose le gouvernement, un de ses ministres ou tout autre mandataire de l'État.

Les élus de ville de Laval désirent s'assurer de la meilleure intégration du REM dans les quartiers résidentiels. Ils souhaitent également que les aménagements tiennent compte des préoccupations des citoyens. Cette qualité d'insertion est d'ailleurs au coeur des commentaires reçus de la part de nos citoyens.

La ville de Laval travaille depuis plusieurs mois en collaboration avec les représentants de la caisse afin de bonifier le projet du REM. Des rencontres citoyennes ont eu lieu et d'autres rencontres sont prévues avec M. Macky Tall, directeur général de la Caisse de dépôt; une date sera convenue sous peu à cet effet. Le pouvoir ultime accordé à la caisse par de nombreuses dispositions du projet de loi n° 137 peut changer la dynamique des discussions actuelles en vue de conclure une entente. La ville de Laval propose donc certaines modifications dans le but de préserver les acquis et de permettre de clore de façon consensuelle les éléments toujours en discussion avec la caisse.

À la lecture des articles 13 à 30 du projet de loi, nous avons constaté l'élimination des pouvoirs des municipalités locales, alors que l'article 31 confirme l'intégrité des équipements appartenant à une entreprise de services publics autre que municipale. Selon nous, un rééquilibrage est nécessaire pour maintenir le respect de l'autonomie locale et le rôle du gouvernement de proximité que constituent les municipalités. La connaissance des attentes des citoyens et des particularités locales, dont les tronçons de rue pouvant être inondés, à titre d'exemple, sont des éléments connus par les municipalités. Ces connaissances sont essentielles pour assurer une insertion harmonieuse des infrastructures majeures dans les quartiers résidentiels. La ville de Laval demande donc qu'il y ait une concertation entre la caisse et les municipalités locales avant que des plans d'exécution de travaux ne soient imposés.

Pour résoudre d'éventuelles divergences entre la caisse et une municipalité locale, la ville de Laval propose l'insertion d'un processus devant un arbitre après une certaine période de négociation accordée aux parties pour s'entendre. Habituellement, lors de projets majeurs au Québec, le promoteur travaille en collaboration avec les partenaires du

milieu, dont les municipalités, et, s'il y a divergence, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement joue un rôle d'arbitrage à travers ses recommandations. Dans le cas du REM, l'implication du BAPE s'est faite très tôt, alors que le projet se précisait encore tous les jours. Le processus d'arbitrage suggéré par ville de Laval est donc exceptionnel, mais il répond à une situation exceptionnelle.

L'article 78 du projet de loi n° 137 précise que l'aménagement de l'antenne Deux-Montagnes prévu pour la réalisation du REM n'est pas et n'a jamais été assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Ce libellé évacue tout examen environnemental pour cette antenne et ne prévoit aucun décret comme celui adopté pour l'île de Montréal et la Rive-Sud afin d'imposer certaines conditions minimales de qualité de vie pour la population.

Notre proposition d'une implication soutenue des municipalités locales et d'un processus d'arbitrage de divergences ne peut être évacuée pour le simple motif qu'elle peut entraîner des délais. L'urgence de réaliser le REM, un projet qui s'étalera sur quatre ans, est beaucoup véhiculée, mais aucunement expliquée. Prendre quelques mois additionnels pour concevoir un bon projet qui fera dans le paysage métropolitain pour de nombreuses décennies est un choix avisé.

La caisse propose un nouveau réseau de transport qui a un traitement distinct par rapport aux autres exploitants de services. Le gouvernement du Québec devrait inclure, dans le projet de loi n° 137, l'obligation de la signature d'une entente entre l'ARTM et la caisse, au même titre que les autres opérateurs. De plus, comme c'est le cas à Vancouver avec l'autorité régionale que constitue TransLink, l'ARTM devrait avoir le pouvoir de proposer à la caisse des ajustements de service et un meilleur arrimage entre les différents opérateurs de la région.

Il faut éviter la mise en place de deux systèmes parallèles au sein de l'ARTM, ce qui serait contraire à l'esprit de la loi n° 76 sur la gouvernance métropolitaine. La ville de Laval propose donc d'assujéti l'exploitant du REM aux mêmes obligations que celles imposées aux sociétés de transport en commun, en vertu de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, en assimilant l'exploitant du REM à une société de transport au sens de l'article 5.

L'article 97.1 du nouveau chapitre ajouté à la loi de l'ARTM fait en sorte qu'il y aurait deux organismes utilisant le même concept sur le territoire, mais qui n'auraient pas les mêmes zones. Une concertation est, selon nous, essentielle entre l'ARTM et la CMM afin que les outils de planification de ces deux organismes évoluent en même temps en cohérence.

Considérant que l'objectif du projet de loi n° 137 est de réaliser rapidement le projet du REM et d'utiliser les redevances de transport pour assurer son financement, la ville de Laval demande que l'article 97.1 du nouveau chapitre ajouté à la loi de l'ARTM vise uniquement les stations du REM connues aujourd'hui. Toutefois, afin d'assurer la cohérence des outils de planification, l'article 97.1 ne devrait pas autoriser l'ARTM à ajouter d'autres services et d'autres stations avant qu'un processus d'arrimage entre la CMM et l'ARTM ne soit convenu.

La ville de Laval désire aussi que certaines précisions soient apportées à l'article 97.3 du projet de loi. D'abord, le taux de redevances doit varier pour prendre en considération le niveau de services existant avant l'arrivée du REM. L'antenne Deux-Montagnes dispose déjà d'un train de banlieue électrique qui offre un niveau de service comparable au REM pour la capacité de charge en période de pointe. Le REM utilisera les mêmes gares, les mêmes aires de stationnement incitatif sans accroissement de la capacité. Il nous apparaît donc injustifié d'appliquer aux deux stations lavalloises le même taux de redevances de transport que pour un site du REM qui recevra un tout nouveau service, une nouvelle gare, un nouveau stationnement incitatif. De plus, la caisse a travaillé avec les municipalités locales pour préciser les méthodes de calcul et la définition des interventions ciblées.

Le Président (M. Iracà) : 30 secondes, M. le maire.

M. Demers (Marc) : Merci. Par une redevance similaire, comme l'a fait la caisse, la ville de Laval demande à ce que ce paramètre retenu par l'ARTM soit défini en concertation avec la CMM.

La ville de Laval tient à vous remercier de nous permettre de partager aujourd'hui nos préoccupations, et j'aimerais ajouter que l'extrémité ouest de ville de Laval, de par la configuration, sera enclavée par le projet du REM. Alors, c'est une situation un peu particulière et unique. Merci de votre attention.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le maire, pour votre exposé. Nous allons débiter un bloc d'échange avec la partie gouvernementale, et je vais céder la parole à M. le ministre.

• (11 h 30) •

M. Lessard : Alors, merci beaucoup. Merci, M. le Président. Donc, bienvenue à la ville de Laval. Merci pour le travail que vous avez fait. Je sais qu'au commencement, quand le projet a été lancé, plusieurs maires ont posé des questions, puis, je pense, des questions utiles, à savoir qu'est-ce que ça apporte pour ma communauté, quels sont les impacts. Et rapidement, je pense, vous vous êtes mis au travail, ma collègue de Fabre, et, donc, tout le caucus de Laval aussi, donc, est sensibilisé par les mêmes objectifs qui sont partagés sur Laval : développement durable, réduction des gaz à effet de serre, augmentation de la mobilité.

Puisque les trois stations de métro avaient comme apporté son lot d'avantages... mais, comme planificateurs urbains que vous êtes, à Laval... donc, ça amène aussi ses défis quant aux équipements qu'il faut développer suite au fait d'avoir une offre améliorée par rapport au métro. Maintenant, vous avez déjà un train qui passe, vous le mentionnez, il sera remplacé par une nouvelle offre de services. Évidemment, je vais comparer les deux trains, de Deux-Montagnes et de Mascouche, là, c'est deux technologies vraiment différentes, mais le REM apportera une technologie vraiment, encore, très différente. La fréquence augmentée, donc, pour la population en général... même si c'est les mêmes voies, là, j'ai compris que, sur

le secteur de Laval, on essaie de préserver au maximum les voies déjà utilisées, mais peut-être qu'on rentrera dans... pour qu'on puisse parler à la population... J'ai mes collègues aussi de la région de Montréal ou de... et ma collègue de Fabre qui voudra poser, tantôt, des questions.

Mais, pour qu'on puisse parler à la population, vous avez été proactifs là-dedans pour essayer de voir les tenants et les aboutissants. Parlez-moi un peu de comment ça se passe. On a l'occasion ici... souvent, on entend parler, à l'autre bout de l'autoroute 20, qu'il y a le projet du REM... Les attentes de la population, les impacts que vous avez pu mesurer et les succès que vous avez pu avoir, mais je sais qu'il reste encore des défis... Pouvez-vous me parler... Comment ça va dans le «day to day»?

M. Demers (Marc) : Bien, écoutez, M. le ministre, il y a deux facettes à votre question. Il y a la responsabilité de bien vendre le projet du REM à la population, que nous avons accepté avec la Caisse de dépôt. Mais, jusqu'à présent, la Caisse de dépôt a jugé de ne pas être présente à l'assemblée de consultation, et ça leur appartient. Et, dans le cas de la population, il y a un certain questionnement, à savoir : Écoutez, on l'a déjà, le service, on n'a pas besoin de ça, on a un service électrique avec lequel on s'est habitués. Maintenant, on explique qu'il va y avoir quand même plus-value, mais il y a une certaine réticence du côté de la population au niveau des tarifs, l'impact monétaire, au niveau évidemment de toute la construction et la clôture qui sera exigée, qui fait une certaine crainte. Ceci étant dit, on doit se donner une vision métropolitaine pour le projet du REM, et, dans ce sens-là, nous, on s'est positionnés comme étant favorables.

Mais il y a des enjeux locaux. Il y a des enjeux locaux, et les particularités locales sont connues par les acteurs du milieu. À titre d'exemple, il y a un viaduc, présentement, sur lequel passe... sous ce viaduc-là... pendant deux semaines, il est impraticable à cause du niveau de l'eau. Alors, un des enjeux qu'on a discutés avec les gens du REM, c'est qu'il ne faut pas... parce que, là, les passages à niveau ne seront plus permis, puisque c'est sans conducteur, le projet du REM... il ne faut pas baisser nos routes. Au contraire, il y a des routes qu'on anticipe élever. Alors, il faut arrimer ça avec le projet du REM et il y a une négociation. La négociation se passe au niveau de M. Fafard, qui pourra vous donner un petit peu de détails, mais disons qu'on a encore des séances de vente à faire, il faut encore convaincre, et il y a eu quand même une certaine évolution dans les relations, là, par rapport au début, mais on n'a pas fini de régler les problèmes. Et ce qu'on veut, c'est que le projet soit un succès pour tout le monde, mais il faut adresser les vrais problèmes.

Mais je demanderais peut-être à M. Fafard de compléter sur l'état des négociations avec le REM.

Le Président (M. Iracà) : M. Fafard.

M. Fafard (Denis) : Oui. Donc, effectivement, au point de départ, on avait plusieurs éléments qui soulevaient des inquiétudes. On les a aplanis, il y a beaucoup de points qu'on a réussi à s'entendre avec la caisse sur des manières de faire. Il faut aussi adapter nos solutions en fonction de l'approche de la Caisse de dépôt dans la manière de faire le contrat. La Caisse de dépôt n'a pas un projet défini, c'est un projet qui va être défini par les soumissionnaires. Donc, il faut jouer sur des mécanismes, sur des approches et non pas nécessairement toujours sur des solutions techniques précises. Donc, c'est là que la négociation et le travail en continu entre les municipalités et la Caisse de dépôt sont essentiels. Et cette négociation-là est majeure parce que c'est des infrastructures qui vont être dans le paysage des gens pour les 50, 60, 70 prochaines années.

Que le mécanisme de négociation introduise un certain délai additionnel de construction... Je pense que la réelle réussite du projet est beaucoup plus dans la qualité de son insertion pour la population que dans le fait qu'on ait pris six mois de plus pour construire l'infrastructure comme telle. Et déjà le calendrier est d'à peu près quatre ans. Que ça prenne quatre ans et demi à cause des processus de négociation et d'arbitrage, éventuellement, de différends, il reste que construire ce type d'infrastructure là en quatre ans et demi serait déjà, en soi, une réussite. Qu'on le fasse entre quatre ans et quatre ans et demi, le petit six mois de différence, là, je pense que... Et, pour nous, c'est ça qui est important, parce qu'on reçoit beaucoup de questionnements, d'inquiétudes de la part des citoyens.

Et déjà le processus de la Caisse de dépôt avec son adjudicateur... la fois qu'elle va avoir choisi son entreprise pour construire, c'est déjà prévu que le constructeur devra déposer des plans avec certains niveaux de précision à 30 %, 70 % et 100 % de précision. C'est des occasions parfaites pour permettre à des municipalités d'être capables de s'insérer dans ce mécanisme-là et d'être capables d'apporter un travail de partenariat avec la Caisse de dépôt pour trouver les bonnes solutions au bon moment, pour les inscrire le plus rapidement possible à l'étape de la conception des projets et non pas arriver à la fin avec des mesures de correction qui sont toujours coûteuses et parfois peu efficaces.

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

M. Lessard : Oui. Je vais avoir une prochaine question, peut-être ma collègue de Fabre voudra probablement continuer. Je pense que vous avez bien noté qu'à un projet exceptionnel... bon, on a un projet de loi quand même particulier qui, même si on dit entre trois et quatre ans, là, vient réduire beaucoup les délais concernant l'expropriation, puis, après ça, nécessairement... être capable d'entrer en possession des utilités publiques. Et, dans l'utilité publique, ça comprend aussi, donc, les parties des voies municipales pour les aménagements avant, pendant puis après, qu'ils soient temporaires, et qu'ils soient permanents, ou qu'ils en aient même la propriété, et des mécanismes... Donc, vous dites : On propose des mécanismes d'arbitrage sur d'autres éléments. Quand on sera rendus article par article, on pourra regarder ce qui peut être fait en bonification du projet de loi.

Donc, concernant, maintenant, un volet... puis là, après ça, je... une courte réponse, puis ça permettra d'autres questions. La redevance de développement, donc, c'est-à-dire que vous gardez la captation foncière, vous, vous dites : Bon,

ils vont utiliser le même tracé, peut-être que ça risque de n'avoir peut-être pas autant d'incidence chez nous. Mais voyez-vous du développement qui peut arriver? Et maintenant on voit bien que c'est pour le REM et autres. Là, vous dites même : Statu quo sur le nombre de stations. J'ai entendu ça... Je comprends-tu que c'est le statu quo sur le nombre de stations pour le développement, le temps qu'on s'entende sur un autre modèle, ou qu'à l'échelle de la communauté métropolitaine, avec l'ARTM, on ait bien réalisé notre ambition avant de penser à ajouter d'autres stations? C'est-u dans cette perspective-là que je l'entends?

• (11 h 40) •

M. Demers (Marc) : Écoutez, en capsule, là, le projet va améliorer le service qui existe déjà, mais on n'a pas de nouvelle station TOD, on les a déjà. Il n'est pas prévu d'augmenter le stationnement parce que l'achalandage — il n'est pas prévu dans le scénario de la Caisse de dépôt — va augmenter au niveau de Laval. Alors, ce qu'on dit, c'est : Est-ce que les services qui ont déjà été payés au fil des ans par les citoyens... est-ce qu'on peut penser à un niveau de captation ou de ramasser l'argent proportionnel au nouveau service que les citoyens vont avoir et non pas du mur-à-mur? Et, vous savez, sur la Rive-Sud, il va y avoir huit nouveaux développements TOD. Et, nous, les îles Laval, il faut connaître... c'est des petites îles, Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac, ça ne se prête pas au développement TOD. Et, dans notre schéma d'aménagement, on avait déjà prévu que le développement serait minimal dans ce secteur-là. Alors, c'est dans ce sens-là qu'on dit : Une façon de financer proportionnelle aux nouveaux services qui seront offerts à la population... On ne propose pas de formule, en passant, on propose un principe.

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

M. Lessard : ...passer à ma collègue de Fabre...

Le Président (M. Iracà) : Ah! oui. Alors, Mme la députée de Fabre, la parole est à vous.

Mme Sauvé : Merci, M. le Président. M. le maire, M. Picard, M. Fafard.

Alors, bien attentive à vos propos et un dossier que je connais bien en ce qui concerne mon comté. D'ailleurs, j'aimerais souligner... Effectivement, on a parlé du dialogue, de la proaction de tous les acteurs à travailler ensemble, et vous me permettez, M. le Président, de nommer, entre autres, le travail qui s'est fait par les comités citoyens de Laval-sur-le-Lac et le comité des îles, qui ont été très proactifs, constructifs à travailler avec les gens de la ville, de la Caisse de dépôt, proposer des avenues. Donc, oui, il y a des préoccupations, mais il y a des solutions qui sont amenées. Je voulais souligner, là, leur attitude très constructive dans ce dossier.

Quand je lisais le mémoire de la ville de Laval, à deux moments précis, il était mentionné que, dans le dialogue entre la ville et la Caisse de dépôt, il y avait plusieurs mesures qui ont déjà été convenues, des discussions constructives qui se poursuivent et quelques points qui sont en réflexion. Et même, plus loin, à la page 9, on dit qu'«il reste de moins en moins de points encore en discussion et des ententes [qui] sont prévisibles». Je regardais encore les enjeux, là, le dernier état de situation. Il reste peut-être trois, quatre enjeux locaux, hein, je ne me trompe pas, qui sont soit en cours de discussion ou... bon, il y a quelques débats encore à venir.

M. le maire a tantôt dit qu'il y avait une urgence à ce que... à travers le processus, à travers tout ce qui est véhiculé, ce n'est pas toujours expliqué. On a eu une belle, belle rencontre, je me souviens, M. Fafard était avec moi, avec le conseil municipal et quelques autres personnes dans le dossier. On a discuté un peu de l'avancement et on s'était dit que ce serait intéressant que la ville de Laval puisse se doter d'un plan de communication à travers les différentes étapes. Je sais qu'il y a beaucoup de rencontres avec les citoyens.

Ma première question est la suivante : Est-ce qu'à la lumière du fait qu'il y a un dialogue qui se poursuit, qu'il y a plusieurs mesures qui sont convenues, qu'il y a une proaction de tous les acteurs à être dans des solutions constructives, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'avoir véritablement un plan de communication à véhiculer auprès des citoyens? Justement, ce qui est un peu réglé, ce qui avance et les éléments d'enjeux locaux qui vont bon train, les préoccupations entendues, des solutions à apporter...

M. Demers (Marc) : Alors, la réponse, c'est oui, et c'est l'offre que nous avons faite lors de la rencontre avec la Caisse de dépôt, je ne me rappelle plus quelle date, à l'hôtel de ville. Et on a... en tout cas, j'ai affirmé que nous avons une responsabilité commune d'établir cette campagne de communication là et de bien faire comprendre les enjeux aux citoyens.

À la réunion au club de golf, à laquelle vous étiez présente... pour vous donner une idée, M. le ministre, il y avait plus d'une centaine de personnes qui se sont déplacées par intérêt. Et il y a eu d'autres réunions par la suite. Évidemment, il y a eu toutes sortes de préoccupations. La Caisse de dépôt a choisi d'être présente comme observateur anonyme, mais ne pas répondre aux questions. Et, nous, on nous a adressé des questions que nous n'étions pas habilités à répondre au nom de la caisse.

Alors, nous sommes d'avis que oui, mais ça doit se faire d'une façon commune, et nous sommes prêts à assumer une partie de la responsabilité de bien vendre le projet aux citoyens. Mais je ne peux pas vendre des arguments que je n'ai pas ou des concepts que je n'ai pas.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le maire. Mme la députée de Fabre.

Mme Sauvé : Alors, M. le Président, je continuerais avec deux questions qui vont vraiment dans le sens, là, des enjeux très, très locaux, dans la liste des enjeux qui demeurent encore non réglés ou, en tout cas, en discussion. Et on va

dans le sens de l'acceptation sociale, hein, parce qu'on est tous dans cette sensibilité-là, particulièrement les quartiers qui sont très, très... comment dire? Il y a une vie de quartier très présente, là, à Laval-sur-le-Lac et les îles, alors ce maintien-là de la qualité de vie pour les citoyens...

Les deux enjeux, c'est l'étude sonore, l'aspect de l'étude sonore, qui a amené certains débats au niveau de la méthodologie, hein, on s'en est déjà parlé. Donc, premier enjeu. Où on en est? Et l'accès au golf, Laval-sur-le-Lac... Alors, je voulais vous entendre là-dessus.

M. Demers (Marc) : Si vous permettez, je vais faire une petite parenthèse, M. le ministre, c'est qu'un autre enjeu qui est particulier, c'est qu'à Laval, pour les îles Laval, pour ne pas qu'une partie de la population soit en péril, on a des défis de construire des ponts, et il faut arrimer nos travaux avec la Caisse de dépôt, sinon c'est des années de difficultés pour l'ensemble de notre population. Ne serait-ce que ce point-là, ça impose de travailler ensemble. En ce qui a trait aux deux questions plus techniques, je vais me référer à M. Fafard, succinctement, s'il vous plaît.

Le Président (M. Iracà) : M. Fafard.

M. Fafard (Denis) : Pour les études sonores, effectivement, on a déposé une proposition méthodologique à la Caisse de dépôt. On est en discussion sur cette approche méthodologique là. Une des préoccupations, le pourquoi qu'on veut avoir cette étude de caractérisation du climat sonore, c'est que, dans le fond, c'est un projet qui a évolué au fil des mois, et les études qui avaient été faites dans le cadre de l'étude d'impact qui date du mois d'août 2016... ce n'est plus le projet qui va se concrétiser qui était dans les études d'impact. Donc, pour nous, c'est important effectivement de convenir d'une méthodologie. On est en train de travailler là-dessus. C'est une question de climat sonore diurne, des climats nocturnes, la semaine, les fins de semaine. Bon, je ne veux pas tomber dans les aspects hypertechniques, mais on est en discussion là-dessus.

Pour l'accès au club de golf, ça demeure un enjeu qui n'est pas encore résolu, sur lequel il y a trois options. Et c'est un enjeu pour lequel il y a un joueur qui est externe à la ville et à la Caisse de dépôt, qui est le club de golf comme tel, donc on est dans une situation où on ne veut pas intervenir entre le promoteur et le club de golf. Par contre, dans les options qui sont sur la table à dessin à l'heure actuelle, il y a des enjeux pour les citoyens entre les trois options. Donc, nous, on fait valoir les enjeux face aux impacts des citoyens, mais il reste qu'il y a une négociation qui doit se faire entre la Caisse de dépôt et le club de golf pour trouver la solution. Et, comme on dit, nous, de notre côté, de la ville à la Caisse de dépôt, ce qu'on recherche, c'est la solution de moindre impact pour les citoyens de Laval. Mais on est en discussion avec eux.

Mais il y a des sujets de discussion, vous avez raison... tantôt, quand vous disiez qu'il restait trois, quatre points à résoudre... Sauf qu'il s'en est ajouté un récemment, qui est l'impact des inondations sur le projet. Comme le soulignait M. le maire, le chemin du Bord-de-l'Eau, à cause de sa configuration, est déjà une des artères qui, dès qu'il y a des inondations, est fermée. On a quatre points de contact qui permettent de relier l'ouest... bien, on a trois points de contact qui permettent de relier l'ouest de l'île Jésus au reste de l'île. On vient d'en perdre un. La solution sur un deuxième lien était basée sur une cote de crue de 100 ans. On remet en question la pertinence de cette cote de crue là. Et le troisième lien, on est en train de l'évaluer, mais ça se peut qu'il serait aussi vulnérable à des inondations. Donc, on veut éviter de se ramasser avec toute la partie extrême ouest de l'île qui est coupée du reste de l'île en période d'urgence. Et la problématique est la même pour l'île Bigras. Donc, c'est une préoccupation. La Caisse de dépôt est aussi inquiète que nous de ça. Ça fait que, là, il y a un nouveau chantier qui va se mettre en discussion entre la ville et la Caisse de dépôt sur les enjeux des inondations.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Fafard. En complémentaire, j'ai M. le ministre qui veut ajouter un point.
• (11 h 50) •

M. Lessard : Oui. Juste un petit point avant de repasser la parole à ma collègue. Évidemment, on a noté, là, la préoccupation pour les résidents du secteur, puisque ma collègue m'avait fait rencontrer les deux associations qui étaient préoccupées. Ils étaient favorables, surtout préoccupés par le fait d'être — on va dire l'expression — un peu pognés par l'ensemble des travaux si on manquait de planification. Pas que la ville en manquait, mais, si, en même temps qu'on construit un pont sur l'île Bigras, qu'on... On... rassurer les gens sur le fait qu'il y aura une coordination. De toute évidence, quand on sait ce qu'on va faire, on évite d'avoir des contraintes semblables.

Et évidemment, donc, l'autre aspect important, et c'est vrai que c'est un élément nouveau, la cote de crue de 100 ans, il faut s'en préoccuper aujourd'hui, vu que l'installation va demeurer pour longtemps. Ce qui était vrai il y a peut-être quelques années est moins vrai aujourd'hui. Alors donc, je pense qu'il faut pousser la documentation, là, sur cet élément-là. Ça fait que je vais repasser la parole, M. le Président, à ma collègue.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Fabre, il vous reste trois minutes.

Mme Sauvé : Merci, M. le Président. Tantôt, vous avez mentionné qu'il y avait aussi, M. le maire... à juste titre, vous avez nommé qu'il y avait la préoccupation de la simultanéité des travaux pour la construction des ponts vers l'île. Je n'en ai pas parlé parce que, pour moi, c'est un dossier qui avance bien puis qui est presque réglé, alors c'est pour ça que... mais vous avez bien fait de le nommer parce que ça avait été effectivement nommé par les citoyens de l'île Bigras, qui étaient préoccupés de se voir complètement isolés, là, par un calendrier de travaux des deux côtés. Alors donc, je pense que ça ne fait plus partie des éléments, là, qui sont problématiques.

Moi, je voulais vous revenir, toujours dans l'aspect de l'acceptation sociale, puis, quand le plan d'aménagement va être final, pour la qualité de vie des citoyens : Est-ce qu'il y a des scénarios sur la table au niveau de l'aménagement? Ça peut être aussi simple qu'une rangée d'arbres, et tout ça, là, si jamais il y avait un mur antibruit ou quoi que ce soit. Est-ce qu'il y a des scénarios qui sont sur la table pour l'aménagement?

M. Demers (Marc) : Je veux juste peut-être faire une petite parenthèse, avec votre permission, sur l'acceptation sociale. Ça fait partie de notre ADN depuis trois ans à la ville de Laval, il y a eu énormément de... mais ça va au-delà de ça. Et je vous donne des exemples très concis. Évidemment, les premières propositions étaient peut-être de faire des viaducs. On s'est dit : Non, non, regardez, on va avoir des problèmes avec l'eau. Alors, cette proposition-là est venue non pas par méchanceté mais par méconnaissance des infrastructures. Et, oui, les cotes 100 ans sont importantes, mais nos infrastructures, si elles datent de 60 ans dans le secteur, ont aussi une importance à jouer. Alors, il faut connaître le secteur. Et c'est de là que le travail de collégialité devient essentiel. Et c'est un des messages importants qu'on passe dans notre mémoire. Alors, en ce qui a trait à la question de la ministre, si vous voulez...

M. Fafard (Denis) : Pour le visuel, oui, on est en discussion avec la Caisse de dépôt, et ça s'insère dans la démarche qu'on propose avec les étapes du 30 %, 70 %, 100 %. Il faut savoir que la Caisse de dépôt va avoir un comité d'experts pour assurer une intégration urbaine du projet dans le milieu. Nous, on souhaite qu'il y ait des consultations citoyennes aussi aux étapes de 30 %, 70 %. Puis on est en train de trouver des solutions avec la Caisse de dépôt parce que, pour la Caisse de dépôt... ce comité-là, ils veulent le protéger de toute influence, donc ne pas l'amener sur la place publique pour faire des débats. Donc, on est en train de trouver des mécanismes avec la Caisse de dépôt pour faire les débats avec les citoyens aux étapes prévues de conception des projets pour intégrer l'aspect architectural et paysager du projet pour en améliorer toujours la qualité d'insertion dans le milieu. Donc, ces obligations de continuer à se parler, c'est là, là, puis la réussite de ce projet-là passe par ça.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. Fafard. Ceci met fin à la période d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter un deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle, et je cède la parole au député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Je dois d'abord vous saluer, d'entrée de jeu, saluer les collègues de la commission, saluer aussi nos invités, M. Demers, M. Fafard et M. Picard.

Écoutez, j'ai lu votre mémoire, je l'ai trouvé très intéressant, puis j'insisterais sur un aspect, puis ensuite j'aurais peut-être d'autres questions. Mais je trouve ça important, cet aspect-là.

Puis je vais vous lire, si on veut, là... Le BAPE avait justement parlé de la gouvernance de l'autorité. Il a fait la comparaison avec ce qui se passait à Vancouver, parce que la Caisse de dépôt oeuvre à Vancouver... puis voir les ressemblances ou les distinctions qu'on peut faire entre ce qui se passe à Vancouver au niveau de la gouvernance puis ce qui se passerait ici avec l'ARTM. Puis je ne ferai pas tout le laïus qui a été enclenché entre la commissaire Gendron et M. Arbaud d'Infra Caisse de dépôt. Juste vous lire quelques bribes, vous allez comprendre où est-ce que je veux en venir, là.

La commissaire Gendron mentionne... et demande la comparaison entre ce qui se passe à Vancouver et ce qui se passera ici. Et donc elle dit : «...dans cet aspect-là — elle pose la question à M. Arbaud — c'est similaire à ce qui est proposé ici comme gouvernance avec l'autorité qui est responsable de la coordination du transport collectif.» Et là la discussion commence. Et ça se termine, et c'est là où ce que je veux en venir, M. Arbaud dit, à la fin, que, et je vais vous lire le dernier extrait, là, «la décision contractuelle est un peu plus forte, comme par exemple, la volonté d'augmenter le service, ça appartient à l'autorité». Si le REM, on décide de rajouter des trains ou modifier le service, donc, ça appartient à l'autorité. «S'ils demandaient d'augmenter le service, en disant : "Rajoutez 20 trains", c'est eux qui prendraient la décision [à Vancouver].» Et là il dit la différence avec ici. Est-ce que vous me suivez toujours? Il me semble... Oui? Il dit : «La différence dans [un] modèle qu'on propose, ce serait notre décision [et] notre volonté.» Ça veut dire qu'ils ont un contrôle sur les services qu'ils vont offrir. Ça veut dire que l'autorité n'a pas la pleine autorité sur le REM, comme elle aurait sur STL ou d'autres qui sont chapeautés par l'ARTM.

Est-ce qu'Infra Caisse de dépôt a l'expertise pour changer et faire varier les services de cette façon-là? Et est-ce qu'Infra Caisse de dépôt et de placement peut avoir une vision assez globale pour considérer que les décisions qu'elle prend sont toujours bénéfiques pour l'ensemble des Montréalais et de la région montréalaise?

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

M. Demers (Marc) : Alors, le point qui est touché là, c'est un défi du transport en commun depuis, je vous dirais, des décennies : essayer de se donner une planification globale sur l'ensemble du territoire, uniformiser la tarification, avoir des services qui sont complémentaires les uns, les autres. C'est ce que la population nous demande, c'est ce qui fait l'objet de discussions et de réflexions depuis des décennies. Et la restructuration administrative que subit le transport en commun présentement était basée sur cette réflexion-là.

Évidemment, ce qui se passe, là, avec la Caisse de dépôt... ils n'auront pas une vision globale, selon ma compréhension, à moins que j'aie la mauvaise compréhension, et évidemment il va y avoir une gestion assez indépendante du reste du transport en commun lourd. Alors, on n'atteint pas le défi ou l'objectif que nous nous étions fixé, depuis un certain nombre d'années, d'essayer d'arrimer, d'uniformiser notre façon de faire.

Maintenant, ceci étant dit, M. Picard connaît plus le système à Vancouver que moi et il a une expérience dans le transport en commun qui date de beaucoup plus longtemps que moi. Je lui demanderais de compléter.

Le Président (M. Iracà) : M. Picard.

• (12 heures) •

M. Picard (Guy) : Merci. Je fais un peu d'histoire. Avant la création de l'ARTM, on avait des responsabilités de planification qui étaient partagées, il y en avait à l'AMT, il y en avait à la CMM. Et on a décidé, à un moment donné, que... et l'objectif du projet de loi n° 76, en créant l'ARTM, c'était de confier à un seul organisme, à l'autorité, le mandat de faire la planification sur l'ensemble de son territoire. Et pour ça, bien, on prévoyait des contrats avec les exploitants qui précisaient la nature de l'offre, la rémunération, des indicateurs de performance.

Avec l'arrivée de la caisse et du REM, on n'atteint plus maintenant cet objectif-là puisque, comme vous l'avez dit, la caisse va être responsable de déterminer le niveau de son offre. Et on prévoit, dans le projet de loi n° 137, un certain nombre de mesures pour que la caisse et l'ARTM se fassent des ententes. Mais je vous réfère, par exemple, à l'article 36, on dit que la caisse doit transmettre une copie de l'entente qu'elle a conclue avec le gouvernement. À l'article 38, on dit que l'exploitant et l'AMT «peuvent» conclure une entente. Ensuite, on dit, à l'article 41, que le cadre tarifaire établi par l'AMT «peut» intégrer les services du REM. Donc, on a beaucoup de «peut». Et ce qu'on aimerait avoir, et c'est la proposition qu'on fait dans notre mémoire, c'est qu'on remplace tous ces «peut»-là par des «doit». Parce que, pourquoi, dans le fond... tout le réseau de train de banlieue, tout le réseau de métro, ce n'est pas rien, tout le réseau d'autobus, bien, il doit y avoir des ententes où l'ARTM détermine le niveau de service, hein, des normes de service, mais, quand on arrive avec un réseau qui est quand même important, ce qu'est le REM, à ce moment-là, on ne «doit» pas, mais on «peut».

Donc, on voit là une certaine incohérence, et, comme vous dites, ce n'est pas certain qu'ils vont toujours s'entendre sur les mêmes objectifs, là. Donc, ils ne sont pas de mauvaise foi, ces gens-là, là, ils risquent de s'entendre, mais la loi, expressément, ne les oblige pas à avoir des ententes. Donc, on trouve que ça manque un peu de cohérence par rapport à ce qui avait été prévu lors de la création de l'ARTM.

M. Therrien : Écoutez, on parle d'objectifs. Je ne suis pas spécialiste comme vous, mais l'ARTM, son objectif, c'est de faire en sorte qu'il y ait le meilleur offre de services sur le territoire et qu'il y ait à quelque part, là, un arrimage entre tout ce qui existe, entre les différents offreurs de services pour maximiser le rendement puis faire en sorte que les gens se déplacent plus facilement autour de Montréal et à Montréal. Mais l'objectif de la Caisse de dépôt, ce n'est pas ça, là. L'objectif d'Infra Caisse de dépôt, c'est de faire du profit. C'est ça qui est fondamental, là.

Écoutez, ça, c'est ma vision des choses, là. Je veux entendre la vôtre. Tu sais, tu dis : Pourquoi on donne le champ libre à Infra Caisse de dépôt, qu'on ne donne pas à la STL ou qu'on ne donne pas à d'autres? Moi, je veux vous entendre là-dessus. Moi, j'imagine que c'est parce que c'est une entreprise privée puis elle doit ramasser 8 % de rendement par année, donc elle va jouer avec son offre de services, entre autres, pour finalement arriver avec un rendement. Elle va se donner des marges de manoeuvre pour arriver à un rendement, même si ça ne correspond pas à une amélioration du service dans l'ensemble de la communauté métropolitaine.

Ça, c'est l'opinion que j'ai, je peux me tromper. Vous, c'est quoi, votre opinion là-dessus? Vous êtes un spécialiste dans le domaine, là, je vous connais un peu, là. Pourquoi on dit «peut» et non «doit»?

M. Demers (Marc) : Alors, sur l'aspect financier, le montage financier, évidemment, c'est un choix politique. Je ne connais pas de commission de transport au Québec qui fait des profits, là, mais on peut me les présenter. Mais, nous, dans STL, grosso modo, on a investi 70 millions dans le budget, des taxes des citoyens pour assurer un service de qualité, qui n'est pas encore parfait, mais, à un moment donné, il y a un équilibre à aller chercher. Alors, le montage financier, c'est un choix politique qui appartient au gouvernement. Reste que l'arrimage entre tout ça, au niveau du financement, il y a encore beaucoup de réflexion à être faite. Et, au bout de la ligne, peu importe le véhicule ou le chemin qu'on va prendre, c'est le citoyen payeur de taxes, peu importe la forme de la taxe qui sera payée, qui va payer pour le service.

Nous, le choix qu'on a fait, c'est qu'on a dit : Il faut privilégier le transport en commun, il faut privilégier le transport électrique. Et, comme j'ai dit, sur le territoire de ville de Laval, il n'y a pas réellement une grande plus-value, mais, à titre de membres de la région métropolitaine, on pense que c'est un projet avec lequel on adhère. O.K.? L'aspect financier, bien, il y a encore beaucoup, beaucoup de choses qui nous échappent. On sait qu'il y a eu une première avenue où est-ce qu'on pourrait parler de captation de plus-value foncière. Le gouvernement a finalement décidé de ne pas aller vers ça, et, je pense, la réflexion du gouvernement n'est peut-être pas complétée là-dessus.

M. Therrien : Écoutez, je vous sens très prudent. Sauf qu'il y a quelque chose que vous dites, puis que j'ai dit à maintes reprises, puis le ministre, à quelque part, m'avait dit : Bon, ça prend des preuves de ce que vous avancez... quand je disais que les réseaux de transport en commun n'étaient pas profitables. Vous venez de dire que les ensembles des réseaux n'est pas profitable, ce qui est correct. Puis là le ministre, je l'ai entendu, il a comme acquiescé à ce que vous aviez dit.

Ça fait que je vais poser ma question autrement. O.K.? Est-ce que vous considérez que cette porte ouverte là, dans la décision d'offrir des services, d'une certaine façon, qui ne va pas nécessairement correspondre à la volonté de l'ARTM, va, dans les faits, cannibaliser les usagers du transport en commun, règle générale, pour aller vers le REM pour qu'ils puissent rentabiliser ce qui n'est, au départ, pas rentable? Première question.

Et deuxième question : Si le plan financier n'est pas encore clair, là, est-ce que c'est possible que c'est parce qu'étant donné que ce n'est jamais profitable, le transport en commun, puis qu'on soit obligés de verser 8 % à la Caisse de dépôt, on ne sait pas encore où est-ce qu'on va aller le chercher?

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

M. Demers (Marc) : Écoutez, on ne spéculera pas, là, sur votre deuxième question, là, parce que ça peut nous amener à bien des endroits, et je pense que ce n'est pas le but de l'exercice.

Pour ce qui est de l'aspect de cannibaliser, la possibilité est toujours là. Mais ce qui est plus important pour moi, ce qui est plus important, c'est la qualité du service qui sera offert à la population, et on doit, dans l'ensemble des structures, assurer le meilleur service et s'arrimer. Alors, il est important qu'à quelque part il y ait un certain leadership pour arrimer tout ça. Et, à l'heure actuelle, ce que nous, on comprend au niveau du REM, c'est qu'ils vont pouvoir prendre des décisions concernant leurs services comme s'ils étaient seuls et non pas être obligés de s'arrimer. Et ça, c'est un peu contraire à l'esprit de la loi et la direction de la réflexion qui avait été entamée depuis de nombreuses années d'essayer de travailler ensemble, d'arrimer.

Alors, notre compréhension de la loi, c'est que le REM pourra faire cavalier seul, et on pense que ça, c'est malsain et ce n'est peut-être pas la bonne façon de le faire. C'est pour ça qu'on suggère des modifications à la loi.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le maire. M. le député de Sanguinet, une minute.

M. Therrien : Je comprends, je comprends très bien votre position. Moi, je le dis depuis le début, puis tout confirme ce que j'avais depuis le début. Il n'y a rien qui me permet d'hésiter dans ma réflexion. Quand tu parles d'un montage financier qui est à peu près inconnu, puis qu'on sait que quelqu'un là-dedans va s'en mettre 8 % dans les poches par année, c'est clair que ça crée une position difficile, surtout que ce n'est pas rentable.

Puis qu'on se lance là-dedans à pieds joints puis qu'on donne une possibilité au REM, que les autres n'ont pas, de choisir la façon qu'ils auront à produire leur offre de services, ça cause des problèmes. Vous ne le dites peut-être pas, moi, je vous le dis. Je le dis, c'est ça que je pense. C'est cousu de fil blanc, c'est une histoire d'horreur de 6 milliards, qui va être gérée par un privé qui va aller chercher de l'argent dans les poches des contribuables de différentes façons pour justifier leur 8 %.

Dernière question, puis c'est une situation plus douce, mettons, avant de quitter avec vous. Vous avez dit quelque chose tantôt, à la fin, puis j'aurais aimé ça en savoir plus. Quand vous dites : La partie ouest est enclavée... Vous avez terminé comme ça. Je veux juste que vous m'expliquiez qu'est-ce que vous voulez dire par là. Je ne comprends pas trop ce que vous... dans le fond, là...

Le Président (M. Iracà) : Vous avez 10 secondes pour répondre.

M. Therrien : Ah! ce n'est pas vrai.

Le Président (M. Iracà) : 10 secondes.

M. Demers (Marc) : Vite fait, c'est que, puisque c'est un système sans conducteur, il y aura des clôtures pour protéger... on élimine les passages à niveau, alors toutes les voies qui vont traverser devront être soit sur viaduc, quelque chose. Et, nous, il y a une partie de la population, je veux dire, Laval-sur-le-Lac, une partie de Sainte-Dorothée, les îles de Laval, qui auront trois accès ou deux accès. Alors, si on est inondés à une place, mes véhicules de pompiers, d'ambulance, de police ou même...

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Merci beaucoup, M. le maire. Malheureusement, ceci met fin au bloc d'échange. Nous allons débiter le dernier bloc avec le député de Deux-Montagnes. La parole est à vous.

• (12 h 10) •

M. Charette : Merci, M. le Président. M. Demers, M. le maire, MM. Picard et Fafard, merci d'avoir fait le déplacement. Très, très intéressant. Vous êtes la deuxième ville, en quelque sorte, à se présenter devant nous pour l'étude du projet de loi n° 137. Et vous avez dit, ma foi, quelque chose qui peut ressembler un petit peu à la position de la Coalition avenir Québec, c'est-à-dire vous êtes favorables au projet, ce qui est notre cas, mais vous avez tout de même un certain nombre de préoccupations, ce qui est très, très, très légitime compte tenu de l'ampleur du projet.

Il y a un élément sur lequel vous avez insisté et sur lequel j'aimerais revenir, c'est l'indépendance, ultimement, de ce projet-là du REM versus l'ARTM. On a le souvenir du projet de loi n° 76, qui a été adopté il y a à peine plus d'un an. On se souvient des discussions préalables, c'est-à-dire une volonté d'intégrer un réseau qui se voulait plus vaste pour une meilleure coordination, là, du service offert. Et là, aujourd'hui, un nouveau projet, somme toute intéressant, mais qui aura la possibilité d'évoluer relativement de façon indépendante.

On a une deuxième chose en commun. Vous êtes maire de Laval, je suis député de Deux-Montagnes, donc on bénéficie actuellement d'une ligne qui est existante, une ligne qui sera préservée par le projet, mais, tout comme vous, il n'y a pas de plus-value. Non pas que le projet n'est pas intéressant, mais on va profiter d'une ligne qui est déjà existante. Et à quel point cette préoccupation que vous avez d'un manque d'arrimage risque d'affecter peut-être vos citoyens, les miens et ultimement le projet dans son ensemble?

M. Demers (Marc) : Écoutez, le manque d'arrimage est un défi et une préoccupation depuis, je vous dirais, des décennies au niveau du transport en commun de la région métropolitaine, et on veut l'adresser. Et nous avons, avec l'ARTM, une réflexion pour l'adresser, et là arrive le projet du REM, qui est, selon le projet de loi et notre interprétation

du projet de loi, tout à fait indépendant. Alors, on se dit : Bien, écoutez, on change un petit peu de direction au niveau de la réflexion et on suggère au gouvernement plutôt de poursuivre dans la même direction, d'obliger les parties à s'arrimer, travailler ensemble. Et c'est une façon d'augmenter la qualité du service aux citoyens, l'efficacité du transport en commun, qui est probablement la moins dispendieuse, de s'arrimer et de travailler ensemble, de nous obliger. Alors, c'est dans ce sens-là que va notre recommandation.

M. Charette : M. le Président, si vous me permettez...

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

M. Charette : C'est gentil, merci. Je comprends tout à fait. Et, tout en étant en faveur, dans l'ensemble, du projet, on a exprimé, à plusieurs reprises, au cours des dernières semaines, des derniers mois, notre volonté d'avoir une commission parlementaire pour étudier le projet. Actuellement, on tient, oui, une commission parlementaire, mais sur un projet de loi qui se veut essentiellement technique, qui est sans doute nécessaire, mais ça ne nous permet pas de recevoir et de poser des questions sur le projet dans son ensemble. Donc, on déplore l'absence de commission parlementaire parce que c'est sans doute à travers cette expérience-là qu'on aurait pu s'assurer d'un meilleur arrimage entre les deux réseaux. Ceci dit, on apprécie votre éclairage, mais c'est tout de même quelque chose qui aurait été pertinent, selon nous, pour la bonne compréhension et l'amélioration du projet.

Vous avez abordé des points techniques. J'en ai un aussi, bien simple pour vous, étant donné qu'on partage justement la même ligne. C'est une ligne, donc une emprise qui est existante dans le cas de Laval et de Deux-Montagnes. Est-ce que la Caisse de dépôt a su vous rassurer sur l'interruption de services? Étant donné qu'on fera des travaux sur une ligne qui est déjà en opération, à un certain moment donné, on devra procéder à une interruption de services pour permettre la transition. Est-ce qu'on vous a rassuré sur les mesures alternatives? Est-ce qu'on vous a confirmé des échéanciers ou c'est un élément qui reste à préciser à ce moment-ci?

M. Demers (Marc) : Ce qui serait rassurant pour nous, c'est une obligation de travailler ensemble, mais un processus d'arbitrage si éventuellement on n'est pas capables de s'entendre. Maintenant, sur ce point précis là, je vais demander à M. Fafard.

M. Fafard (Denis) : On a eu des discussions sur l'interruption de niveau de services parce que, selon les scénarios... Puis, tantôt, on parlait de l'accès au club de golf, il y avait trois scénarios. Il y a un des scénarios qui faisait en sorte que ça pouvait occasionner, durant une période assez importante, une interruption de service. Donc, ça fait partie des analyses.

Tantôt, quand on disait : Il faut choisir le projet de moindre impact pour les citoyens... L'interruption de service durant la période des travaux est toujours un élément majeur, et d'autant plus un élément majeur pour Laval parce que l'interruption de service, puis remplacer ça par un autobus... dans le cas de Laval, il y a un détour, il y a un parcours assez long pour se rendre à un endroit, à un point de rabattement. M. Picard pourrait le préciser, mais, pour nous, offrir un service équivalent par un autobus en remplacement du train actuel, on ne croit pas qu'il y ait un niveau de service équivalent. Donc, l'interruption de service devient un enjeu majeur pour les citoyens.

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

M. Charette : Je partage la même inquiétude. On vous a parlé d'une interruption assez longue, mais on ne l'a pas chiffrée en termes de jours, de semaines, de mois? On n'a pas d'indication à ce moment-ci? Quelle serait la durée de l'interruption?

M. Fafard (Denis) : Parce que la Caisse de dépôt, dans le fond, son commentaire à ce point-là, c'est : Considérant que les soumissionnaires font chacun leurs plans de réalisation, c'est eux qui vont être capables d'identifier combien de temps que le niveau de service va être défini. Donc, c'est lorsque les soumissions vont sortir qu'on va savoir les impacts sur le niveau de service, d'où l'importance d'avoir un dialogue en continu parce que ça va être une variable qui va être significative dans le choix des solutions ou dans la manière de les mettre en oeuvre, là.

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

M. Charette : Je comprends tout à fait. Dans la même perspective, oui, c'est une ligne existante, mais c'est aussi la ligne la plus fréquentée du réseau de l'AMT. Et, un petit peu comme Laval, le côté de Deux-Montagnes, bon, oui, l'autobus impliquerait un détour qui serait équivalent au vôtre, c'est-à-dire aller rejoindre ultimement l'autoroute 13. Donc, emprise existante qui a ses mérites, mais avec une contrepartie qui se mérite d'être à évaluer aussi.

Hier, des groupes... un en particulier a aussi mentionné comme inquiétude que le projet de loi n° 137 a une portée plus large que le projet du REM comme tel au niveau de ce qu'on peut appeler, là, la captation foncière future, c'est-à-dire de prochains projets de transport collectif pourraient être affectés par la portée de ce projet de loi ci.

Est-ce qu'il y a une inquiétude particulière de votre côté?

Le Président (M. Iracà) : M. Demers.

M. Demers (Marc) : Oui, et je l'ai déjà partagée avec les autorités, dans le sens suivant, c'est qu'au fil des ans il y a eu plusieurs projets qui ont été présentés, si je pense... la ligne orange du métro, qui aurait un effet très, très, très important sur tout le territoire métropolitain... Évidemment, le REM est arrivé et passe devant, et c'est une inquiétude.

Je voudrais revenir 10 secondes sur votre exemple d'interruption de service. C'est un exemple formidable pour démontrer qu'on doit travailler ensemble. Si on ne se préoccupe pas de l'interruption de service, imaginez-vous la situation des citoyens. Alors, les sociétés de transport vont devoir pallier à ça, et, peut-être, la Caisse de dépôt aura un certain avantage à prendre un certain temps, et nous, on aurait un avantage à ce qu'ils prennent moins de temps. Alors, ce qu'on dit : Pour le succès du projet, nous sommes condamnés à travailler ensemble.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le maire. M. le député, 40 secondes.

M. Charette : Un temps malheureusement très, très limité. Je comprends et je vais me permettre de résumer cette préoccupation parce que c'est la nôtre aussi. Cet arrimage-là, il est nécessaire et, actuellement, c'est des garanties que nous n'avons pas, et on travaille dans le même sens que vous, tout en souhaitant une réalisation la plus rapide possible de ce projet-là, mais s'assurer qu'ultimement... parce que, on le disait, c'est une infrastructure qui sera à la disposition du public pour les prochaines décennies, donc tâchons de prendre les bons moyens, les bonnes décisions à ce moment-ci pour effectivement pouvoir en bénéficier à sa juste valeur, là, par la suite.

Merci beaucoup de votre présence, c'est très apprécié.

Le Président (M. Iracà) : Je vous remercie pour votre contribution aux travaux de la commission, messieurs. Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 19)

(Reprise à 15 h 3)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Veuillez, s'il vous plaît, éteindre la sonnerie de vos téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 137, Loi concernant le Réseau électrique métropolitain.

Cet après-midi, nous entendrons deux groupes : L'Union des producteurs agricoles et la Coalition Transparence. Alors, je souhaite évidemment la bienvenue au premier groupe. Je vous demande de bien vouloir vous présenter, ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

L'Union des producteurs agricoles (UPA)

M. Groleau (Marcel) : Merci, M. le Président. MM. et Mmes les députés, M. le ministre, nous sommes donc L'Union des producteurs agricoles, Marcel Groleau à titre de président. Je suis accompagné de Simon Marmen, qui s'occupe des dossiers protection du territoire agricole, environnement, aménagement du territoire.

Alors, rapidement, l'union vous remercie donc, la Commission des transports et de l'environnement, de l'opportunité de présenter le point de vue des producteurs et des productrices agricoles quant au projet de loi n° 137. Nous laisserons d'emblée le soin aux experts de juger les attributs de nature technique du projet REM, des limites, des allègements et des modifications législatives nécessaires facilitant sa mise en oeuvre. La préoccupation de l'union est plutôt de limiter l'étalement urbain, comme nous l'avions souligné lors des consultations du BAPE tenues à l'automne 2016. Nous nous étions alors opposés à l'implantation de l'antenne Rive-Sud en zone agricole. Pour les producteurs, la présence d'une telle station serait le début de l'implantation diffuse de nouveaux usages non agricoles au sud de l'autoroute 30. Nos commentaires concernant le projet de loi sont donc en lien avec certains articles, 76, 77 et 53 du projet de loi, qui pourraient avoir des impacts sur le territoire agricole.

Avec le projet de loi n° 137, le gouvernement indique clairement son intention de localiser l'antenne Rive-Sud du REM en territoire agricole. Pour l'union, le régime de protection du territoire agricole est fondamental également pour la société, qui souhaite de plus en plus la protection des terres agricoles, et nous souhaitons qu'il soit au coeur de la préoccupation du gouvernement. Il faut souligner néanmoins les valeurs indéniables d'un pareil projet à l'échelle métropolitaine. Le projet s'inscrit dans une perspective de développement durable et de lutte aux changements climatiques. Il s'arrimera aux réseaux de transport en commun existants et il doit favoriser la densification du territoire habité et la mobilité durable en zone urbaine, et non pas l'étalement urbain en zone agricole.

Donc, notre demande. L'union demande que le retrait des pouvoirs d'intervention de la CPTAQ et l'usage d'un décret par le gouvernement pour modifier la vocation des terres agricoles ne soient envisagés qu'en dernier recours et uniquement lors de circonstances extraordinaires. Je rappellerais aussi qu'on a soulevé les mêmes inquiétudes lors de la commission parlementaire sur le projet de loi n° 122 sur la gouvernance de proximité, via l'article 185, où le gouvernement s'attribuait le pouvoir, aussi par décret, de modifier l'usage du territoire agricole sans autorisation de la commission.

Alors, la mise en place de mesures de compensation, l'article 76. L'union a suivi avec attention l'évolution du projet et a discuté de ce dernier avec plusieurs partenaires, dont CDPQ Infra. Ces discussions touchaient principalement

les lots identifiés au décret 456 de 2017, lié à l'article 76. Malgré notre position initiale, ces discussions ont permis d'échanger sur des mesures permettant de minimiser l'impact sur le territoire et les activités agricoles.

La création d'une fiducie foncière a fait l'objet de discussions avec CDPQ Infra, et une entente de principe a été conclue conditionnellement à ce que le territoire retenu soit celui du quadrant sud. Les objets de la fiducie sont les suivants : assurer la vitalité et l'occupation dynamique de la zone agricole par les activités agricoles à proximité du REM; optimiser la mise en valeur des bois et des corridors forestiers et métropolitains; freiner l'étalement urbain et la spéculation foncière; favoriser l'établissement de la relève agricole; contribuer à la sécurité alimentaire par le maintien en production des terres agricoles et la mise en culture des superficies non exploitées du territoire.

Or, avec les décrets associés au projet de loi, il est essentiel que nous puissions vous exprimer les raisons pour lesquelles nous avons convenu de cette mesure de mitigation avec CDPQ Infra. Le projet du REM est exceptionnel par les investissements publics consentis, son envergure et sa mise en oeuvre par une organisation liée au gouvernement du Québec. Nous avons l'objectif de ne pas dépasser les limites territoriales convenues au projet par la mise en place d'une fiducie. La Communauté métropolitaine de Montréal, qui a également signé l'entente et qui s'est engagée à créer un parc agricole métropolitain sur le territoire ciblé, est au coeur de la réussite de ce projet.

Concernant l'article 77, à la lecture du projet de loi, nous avons été surpris par cet article, lequel prévoit l'inclusion, en zone agricole, de lots dans la municipalité de Saint-Stanislas-de-Kostka, alors, agréablement surpris, on devrait dire. Nous comprenons que, par cette initiative, le gouvernement souhaite accorder une compensation pour la perte de terres agricoles engendrée par l'implantation de l'antenne Rive-Sud en territoire agricole. Les terres touchées par cette mesure représentent un peu plus de 44 hectares. L'union accueille donc favorablement la mesure de compensation proposée dans le cadre du projet de loi.

L'union demande que, pour toute perte de superficie agricole, des mesures de compensation soient dorénavant élaborées et mises en oeuvre. L'union demande également que la compensation pour perte de terres agricoles, lors de l'implantation d'usages non agricoles, devrait inclure des superficies non exploitées de même qualité et dans le même territoire. Les terres à Saint-Stanislas ne sont pas dans la CMM et elles sont déjà cultivées.

• (15 h 10) •

Nous profitons de l'occasion pour signifier au gouvernement une situation qui perdure indûment et démontrer que le projet de loi comporte en lui-même un élément de solution. En effet, les dispositions du Règlement sur les exploitations agricoles interdisent l'accroissement, voire le maintien des superficies en culture pour les entreprises agricoles. Et évidemment, comme on ne peut pas développer de nouvelles superficies agricoles, il y a des terrains qui sont non exploités aujourd'hui qu'on ne peut pas reconvertir à l'agriculture à cause des dispositions dans le REA. C'est ça qui devrait être changé. L'union demande que le gouvernement élargisse la notion de compensation pour perte de terres agricoles au profit de l'urbanisation ou de l'accaparement pour d'autres usages que l'agriculture à tout le territoire québécois et non pas uniquement au territoire de la CMM. Et on demande qu'il y ait des modifications au Règlement sur les exploitations agricoles pour permettre la mise en culture de nouvelles terres.

Au niveau des redevances, alors, on demande, rapidement, que l'identification des zones du territoire propice à l'urbanisation par l'Autorité régionale de transport métropolitain et l'imposition d'une redevance se limitent aux immeubles situés en zone blanche seulement. On ne voudrait pas que ces redevances-là, qui peuvent être chargées, pourraient éventuellement s'étendre aussi à la zone agricole qui pourrait être en pourtour des TOD par exemple.

Alors, en conclusion, le projet de loi proposé par CDPQ améliorera l'offre de transport collectif dans la région métropolitaine. L'étalement urbain favorisé par la construction d'une station terminale au sud de l'autoroute 30 entraînerait des bouleversements majeurs que l'on doit chercher à éviter. Or, des solutions ont été envisagées avec CDPQ Infra. La mise en oeuvre d'une fiducie foncière agricole et d'un parc agricole métropolitain devrait confirmer la vocation agricole autour de l'emprise convoitée, minimisant les impacts de cette incursion en territoire agricole. De façon complémentaire, la compensation envisagée par le gouvernement est un gage d'approche responsable envers les Québécois. Nous ajoutons que le gouvernement doit maintenant revoir le Règlement sur les exploitations agricoles. Voilà. Merci beaucoup.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. Groleau. Nous allons débiter un bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Et je vais céder la parole à M. le ministre.

M. Lessard : Oui, merci. Donc, merci à votre présence aujourd'hui. Je pense qu'elle est très importante. C'est un joueur majeur, étant donné qu'une des antennes inévitablement a dû se retrouver dans une zone agricole. Puis peut-être tantôt vous aurez peut-être l'occasion, M. Groleau, de commenter si vous avez participé ou pas au BAPE, si les efforts avec la caisse de recherche une solution qui permettait d'éviter cette zone-là... Et, devant le fait que, semble-t-il, ils ne pouvaient l'éviter pour toutes sortes de raisons, nécessairement, comme on annonçait que, bon, le REM, c'est un mode qui prend l'énergie du Québec, un mode vert qui est moins... bon, en tout cas, réduction des gaz à effet de serre, etc., technologie moderne, augmentation du transport collectif, on se disait, il faut diminuer l'impact aussi de l'empreinte sur un des volets importants de la communauté métropolitaine, c'est l'agriculture de production qui sert à nourrir du monde tout près, donc qui correspond aux valeurs, je pense, véhiculées par l'UPA dans le fait que, dans la communauté métropolitaine, il y a des plans de développement de la zone agricole. Et c'est une agriculture de proximité. Donc, peu de déplacement, des pratiques agroenvironnementales les meilleures.

Donc, quand est arrivé le temps de voir sur l'impact, là, vous me parlerez de l'aspect de la négociation de la fiducie aussi, c'est important, donc, vous avez négocié un élément pour éviter que l'étalement au-delà de cette station-là sur Brossard puisse aller au-delà. Donc, la meilleure façon de protéger la terre agricole, c'est de la développer par l'agriculture pour l'agroalimentaire. Mais, comme c'était un projet qu'on disait vert, on voyait mal comment on ne devait pas compenser.

C'est pour ça que, dans l'article 77, comme vous le notez, on est allés au-delà de l'intention. C'est qu'on a zoné une zone à peu près équivalente. Je pense que c'est... Vous dites 44 hectares? Puis c'est 37 à peu près, je pense, qui est pris pour le secteur. Évidemment, il était déjà en exploitation. Donc, on n'a pas échangé des roches contre des terres en exploitation de qualité contre des terres qui, bon, n'étaient pas exploitées, mais de qualité, alors donc, pour rejoindre la préoccupation puis l'équilibre sur la communauté.

Donc, peut-être m'élaborer l'aspect de la négociation, la fiducie, ses bénéficiaires et ses fiduciaires, et l'aspect du parc. Parce qu'à l'échelle métropolitaine, je n'ai pas vu la notion du parc agricole métropolitain. Alors, peut-être si vous voulez peut-être m'aider à développer et sur l'impact du REM sur la zone agricole. Bon, la compensation, je pense qu'on reviendra tout à l'heure. Mais la négociation.

M. Groleau (Marcel) : Oui. En fait, l'idée de créer une fiducie agricole avait été suggérée par l'organisme Vivre en ville lors des audiences du BAPE. Et on a donc repris un peu cette idée-là puis on a développé le projet avec CDPQ Infra. On doit dire qu'on a eu une très bonne collaboration de leur part aussi, là, parce qu'eux aussi souhaitaient vraiment trouver des solutions acceptables pour tous dans ce projet-là. Le montant qui a été obtenu pour la fiducie reste relativement... Bon, ce n'est pas un si gros montant que ça. On parle de 3 millions de dollars. Et on va tenter, donc, avec ces 3 millions là, d'empêcher que d'autres terres glissent entre les mains de promoteurs. Mais, surtout, pour y arriver, c'est que la Communauté métropolitaine de Montréal s'est engagée à créer un parc agricole sur les terres qu'on souhaite protéger. Alors, en convertissant ces terres-là ou en donnant à ces terres-là cette notation-là de parc agricole, bien, on vient confirmer qu'elles vont demeurer uniquement à des usages agricoles.

Sur ce territoire-là, une note que je me permets de vous signaler, il y a plusieurs de ces lots qui appartiennent à Hydro-Québec déjà. Ils sont cultivés, mais c'est des lots qu'Hydro-Québec pourrait, c'est-à-dire, pas les donner, mais, en fait, en donner la gestion à la fiducie. Nous, on n'a pas l'intention d'empêcher les producteurs qui louent déjà ces terres-là de continuer à les louer. Mais, si jamais ils décidaient de changer, ces producteurs-là abandonnaient, bien là on pourrait s'assurer qu'on les reprenne. Puis l'idée, c'est peut-être d'établir des producteurs maraîchers là où les terres le permettront et d'avoir un projet d'alimenter certains kiosques de fruits et de légumes qui pourraient se trouver sur le parcours du REM. Donc, avoir un projet intégré qui faciliterait la vie des usagers également qui pourraient s'approvisionner de produits locaux à même les stations du REM.

Alors, c'est quand même un projet assez audacieux. Et, si on pouvait le faire à partir de ces terres-là naturellement et du parc agricole de la Communauté métropolitaine de Montréal sous la gestion de la fiducie, je trouve qu'on a un beau projet societal, là, autour d'un projet vert qui est le REM également, là. Donc, si vous pouviez avoir un oeil sur Hydro-Québec lorsqu'on discutera avec eux, ça serait apprécié.

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

M. Lessard : Oui. Je pense qu'on avait un oeil dessus. Je pense que les terres qu'on a rezonées en faisaient partie, donc...

M. Groleau (Marcel) : Ce n'est pas le même territoire, là.

M. Lessard : Non, ce n'est pas dans le même territoire, mais ils ont été mis à contribution.

M. Groleau (Marcel) : C'est ça.

M. Lessard : Je pense que ces terres-là avaient été gardées pour d'autres sortes de vocations, mais, au fil des années, on voit bien que la pression exercée sur la Communauté métropolitaine, le plan métropolitain d'aménagement du territoire venait circonscrire, protéger les boisés d'intérêt, limiter, identifier les terres en production. Évidemment, on ne peut pas s'arrêter juste à les identifier, il faut aider à les développer. C'est pour ça que les plans de développement de la zone agricole devraient être adoptés aussi pour la mise en oeuvre.

Mais le parc agricole, je pense qu'on va lui porter une attention comme le secteur de Lévis. À un moment donné, vous avez fait un projet pilote avec... pas Lévis, mais la ville de Longueuil, sur des zones qui étaient incluses malgré le moratoire du règlement sur l'exploitation agricole. J'ai bien entendu la valeur de compensation. Quand on regarde la dimension, les terres qui servent et les terres qui pourraient servir de compensation à l'exploitation, je pense que mon collègue de l'Environnement doit produire un rapport aux cinq ans, donc, dans la loi sur les règlements des exploitations agricoles, cette notion-là, de mettre en valeur les terres, pas les plus productives, mais des productions appropriées aux unités thermiques...

Et j'imagine bien qu'autant du côté de Brossard, d'accéder à un transport collectif et de voir quand même une production verdoyante aux côtés dans laquelle on peut cohabiter et pour laquelle aussi il y a un effet bénéfique, là, sur nécessairement la captation des gaz à effet de serre, etc., donc, les plantes, ça a aussi, ça a un effet sur le poumon. Et peut-être même voir des éleveurs parce que, quand on se promène dans ce coin-là, on voit pas mal de phragmites dans les champs. Puis ça laisse penser aux gens que c'est des terres agricoles, mais, en fait, les potentiels sont là. L'exploitation peut-être un peu moins. Je ne sais pas s'il y a une possibilité tout de même de procéder à de l'élevage comme tel. C'est peut-être moins approprié.

• (15 h 20) •

M. Groleau (Marcel) : Peut-être chèvres ou... Parce qu'il n'y a pas de bâtiment actuellement, là. Donc, c'est sûr que ça demande des investissements plus importants. Puis ce n'est pas impossible de l'imaginer. Je dirais aussi qu'un des

éléments qui était intéressant en consacrant ces terres-là dans un parc agricole, c'est sûr que, là, on va pouvoir investir à plus long terme sur le nivelage, le drainage. Parce qu'actuellement ces terres-là sont louées, et sur des courtes périodes, parce que les promoteurs espèrent toujours pouvoir en tirer plus en les convertissant à d'autres fins qu'à celles de l'agriculture. Alors là, si elles sont consacrées comme territoire agricole, on va pouvoir développer et investir pour améliorer la productivité de ces terres-là.

M. Lessard : O.K. J'ai bien noté aussi que la charge de la redevance de développement ne devrait pas s'appliquer à des bâtiments agricoles s'ils devaient se retrouver à 1,5 kilomètre. Je le note bien. Je n'ai pas l'intention, comme ministre de l'Agriculture et des Transports, d'aller piger dans le compte de remboursement des taxes pour une charge de redéveloppement. Donc, on va prendre une note. Lorsqu'on étudiera le projet de loi, on prendra une note pour s'y soustraire. On dit : On a recompensé, pour l'instant, des lots. Vous avez noté que les lots... Ce qu'on me note, c'est que les lots de Saint-Stanislas-de-Kostka ne sont pas dans la CMM, là, qu'on a fait un effort additionnel en dehors. Bon, bien, tant mieux. Ça va être bon pour le secteur. Je ne sais pas si mes collègues avaient une question. Oui, peut-être mon collègue de Mégantic.

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Mégantic, la parole est à vous.

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. J'espère que tout va bien pour vous. Moi, j'avais une question en regard de... Parce qu'on parlait des terres de Saint-Stanislas tout à l'heure. Si j'ai bien compris, même si elles sont en zone blanche, c'est des zones qui sont en culture actuellement?

M. Groleau (Marcel) : Oui, c'étaient des terres qui appartenaient à Hydro-Québec et qui étaient en zone blanche. Puis là on les retourne en zone verte. C'est ce que je comprends du projet de loi. Donc, c'est une bonne nouvelle pour le territoire agricole, pour nous. Oui.

M. Bolduc (Mégantic) : Maintenant, quand vous parlez de la fiducie pour une valeur de 3 millions de dollars, est-ce que ça représente l'équivalent de la superficie qui est nécessaire pour le REM?

M. Groleau (Marcel) : Non, au quadrant de l'autoroute 30 et de l'autoroute 10, le quadrant qui est au nord. En fait, au nord, au nord...

M. Bolduc (Mégantic) : C'est difficile un peu.

M. Groleau (Marcel) : Oui, c'est ça, c'est l'autoroute 10, là. C'est du côté nord de l'autoroute 10. Donc, c'est là que vont se situer les terres visées par le parc agricole de la Communauté métropolitaine de Montréal. Et la fiducie va devenir un gestionnaire de ce territoire-là. Donc, s'il y a des investissements à faire sur les terres, la fiducie pourra les faire à partir du 3 millions qui lui a été consenti. S'il y a des acquisitions à faire, parce qu'il y en a qui voudraient se départir de certains lots, la fiducie pourra les acquérir pour les rendre à la disposition de nouveaux producteurs. S'il y a des interventions à faire sur le boisé pour faire des sentiers qui permettraient aux gens de circuler, on verra si on investit dans ça également. Donc, il y aura une collaboration CDPQ, Communauté métropolitaine de Montréal, UPA dans la gestion de la fiducie pour aménager ce territoire-là.

M. Bolduc (Mégantic) : Est-ce que vous avez une idée de la superficie dont on parle?

M. Groleau (Marcel) : Oui. C'est 160...

Une voix : 140.

M. Groleau (Marcel) : 140 hectares. C'est quand même une bonne superficie, oui.

M. Bolduc (Mégantic) : O.K. Là, on parle quand même d'au-dessus de 300 acres, O.K. Mais vous parliez tout à l'heure, si j'ai compris, qu'il y aurait la possibilité que vous pourriez aménager ces terres-là pour plus longtemps parce qu'elles seraient sous contrôle de la fiducie. Je comprends mal, là, avec la ville de Montréal puis la Caisse de dépôt, comment la partie résiduelle va être assignée à de l'agriculture long terme.

M. Groleau (Marcel) : O.K. Bien, en fait, c'est pour ça que, dans l'exposé que j'ai fait, j'ai parlé de la participation essentielle de la Communauté métropolitaine de Montréal, parce que la communauté va décider de l'usage futur de ces terres-là et de leur vocation à long terme en les consacrant dans un parc agricole, ce qui est nouveau, là. C'est la première fois qu'on va entendre, au Québec, parler d'un parc agricole en zone métropolitaine. Puis, ça, moi, je trouve que c'est vraiment intéressant. Et ça fait partie du projet qu'il y avait dans le PMAD de Montréal, d'augmenter de 6 % le territoire agricole. Donc, si on veut l'augmenter, il faut commencer par protéger celui qui est déjà là. Alors, on vient de consacrer que, pour ces 140 hectares là, ça va demeurer agricole, puis on va travailler avec l'UPA à améliorer la productivité de ces terres-là dans le projet REM, qui est un projet ambitieux. Et c'est ça.

M. Bolduc (Mégantic) : Maintenant, est-ce qu'on parle... Parce que la fiducie va être propriétaire. Est-ce qu'il vous...

M. Groleau (Marcel) : Non, on ne sera pas propriétaires. On ne devient pas propriétaires. Les terres vont continuer d'appartenir aux gens qui sont là, à moins qu'ils veuillent s'en départir. Mais nous, on ne va pas exproprier, et la CMM n'exproprie pas les gens non plus. Elle dit simplement que ces terres-là vont demeurer agricoles.

M. Bolduc (Mégantic) : O.K. Donc, quels qu'en soient les propriétaires actuels, ils restent les propriétaires, et l'usage va être défini pas la fiducie? C'est ça que je comprends.

M. Groleau (Marcel) : C'est ça, c'est ça. La fiducie va avoir un rôle à jouer dans l'usage, mais, encore une fois, dans l'optimisation de la vocation agricole de ces terres-là.

M. Bolduc (Mégantic) : Maintenant, quand vous nous parlez d'une de vos recommandations ici, «l'union demande que le retrait des pouvoirs d'interventions de la CPTAQ et l'usage d'un décret par le gouvernement pour modifier la vocation des terres agricoles ne soient envisagés qu'en dernier recours ou lors de circonstances extraordinaires», par exemple, celui du REM, est-ce que la fiducie, ici, vous apporte, selon l'UPA, une compensation adéquate?

M. Groleau (Marcel) : Bien là, on parle de deux choses. De procéder par décret pour changer la vocation des terres agricoles, on dit : Ça doit être fait de façon extraordinaire. Ça ne doit pas devenir la règle. Après ça, la fiducie est un outil que CDPQ nous permet de créer, parce qu'elle verse 3 millions dans la fiducie. Puis cette fiducie-là, avec la Communauté métropolitaine de Montréal, va pouvoir jouer un rôle dans le parc agricole qu'on va créer. Donc, c'est une mesure, en fait, qui permet de protéger de l'étalement urbain ce territoire-là. Et, nous, la limitation de l'étalement urbain était une de nos préoccupations.

M. Bolduc (Mégantic) : O.K. Donc, c'est un effet indirect.

M. Groleau (Marcel) : Alors, c'est dans ce sens-là que la fiducie joue un rôle, c'est contre l'étalement urbain potentiel qui aurait pu résulter de l'implantation de la gare en zone agricole.

M. Bolduc (Mégantic) : O.K. Maintenant, un des enjeux fondamentaux que nous avons, justement, c'est que, la vallée du Saint-Laurent, la qualité de ces terres-là est très élevée, hein, si je comprends bien, pour, en fait, la production agricole. Est-ce que vous croyez que ces sections de terres là devraient être protégées de façon différente? Vous connaissez bien le territoire, puis, dans ma région, on appelle ça des terres de roche, là. L'UPA regarde tout ça d'une façon uniforme. Est-ce que ça, ce n'est pas une méthode un peu déséquilibrée?

M. Groleau (Marcel) : Je dirais que la loi prévoit que les commissaires à la Commission de protection du territoire agricole se servent de leur jugement selon les cas qui leur sont proposés et selon les situations uniques à chaque cas. C'est sûr que la prémisses de la loi, c'est de protéger les terres agricoles, peu importe l'endroit, mais ne pas s'opposer à un développement qui ne pourrait pas se faire autrement qu'en empiétant sur le territoire agricole.

Puis, là-dessus, j'ai tendance à vous donner raison, sur le fait que la protection des territoires agricoles dans la vallée du Saint-Laurent, là où les terres sont les plus précieuses, on ne devrait avoir aucun relâchement à ce niveau-là. Mais, dans les territoires comme on a chez nous, dans Chaudière-Appalaches ou ailleurs, où la densification de la population n'est pas la même et la pression sur le territoire agricole n'est pas la même, peut-être qu'il y aurait lieu d'avoir une approche qui serait différente. Donc, voilà, je l'ai dit.

M. Bolduc (Mégantic) : Merci. La notion de compensation, parce qu'ici on a une forme de compensation, est-ce que vous croyez qu'il y aurait moyen ou il y aurait de l'espace à travers les lois actuelles pour justement intégrer ça? Puis on voit que, dans les dernières années, il y a une collaboration de plus en plus rapprochée entre, disons, la gestion forestière et l'UPA. Et est-ce que vous croyez qu'il y aurait des gains à faire sur la question de la compensation du territoire agricole en regard du territoire forestier, là?

• (15 h 30) •

M. Groleau (Marcel) : Bien, moi, je pense que la notion de compensation, c'est que, depuis 2004, on a un moratoire sur les superficies en culture dans plus de 600 municipalités au Québec. Et, dès 2004, on aurait dû, au moins, s'entendre sur le fait que ce moratoire-là devrait permettre de maintenir les superficies actuelles. Et ça n'a pas été le cas puisqu'on a empêché tout développement de nouvelles superficies agricoles, mais on n'a pas empêché l'usage non agricole sur les terres agricoles pour d'autres fins.

Alors, nous, la compensation, on la voit hectare pour un hectare. Si vous développez... Si on perd un hectare pour un parc industriel, bien, on devrait au moins être capables, dans la même MRC, de défricher au moins un hectare pour maintenir les superficies en culture. Minimalement, ça devrait être ça. Donc, lorsqu'on parle de compensation... Et là la compensation pourrait se mesurer selon la qualité des sols aussi. Je perds un hectare où je faisais du maïs, est-ce que je peux avoir deux hectares si, là où je défriche, la production de maïs n'est pas possible? Parce que, dans une MRC, ça peut être plus grand, là. Mais je pourrais produire, peut-être, du fourrage pour alimenter des troupeaux, par exemple. Et là la charge phosphore, quand je produis du fourrage, est beaucoup moindre que la charge phosphore que si je produis du maïs.

Alors, il y a toute une notion de compensation qui n'est pas monétaire, mais qui est superficie pour superficie. Et ça je pense que ça devrait faire partie d'un projet de loi... une modification du règlement sur les entreprises agricoles, et ça serait extrêmement apprécié autant du monde municipal que du milieu agricole.

M. Bolduc (Mégantic) : Je pense que c'est un point de vue qui avait déjà été considéré par la CAPERN dans le passé. Pour moi, c'est un élément que vous mettez sur la table qui est très, très important. J'imagine qu'il ne faut pas perdre de vue, ici, comment j'appellerais ça, donc, des valeurs de production équivalentes. Les terres du Saint-Laurent devraient être compensées par des terres du Saint-Laurent ou, comme vous le dites, avec des superficies agricoles qui amènent les mêmes capacités de production, n'est-ce pas?

M. Groleau (Marcel) : C'est ça. C'est pour ça qu'il faudrait que ça soit par MRC, à l'intérieur d'une MRC ou d'une agglomération. Parce que, si on commence à compenser l'étalement urbain dans la plaine du Saint-Laurent en défrichant dans des régions comme chez nous, on n'a rien gagné au niveau de la protection des terres agricoles.

M. Bolduc (Mégantic) : O.K. Est-ce que vous croyez que, par exemple... Puis on le voit même dans la région de Montréal, là, où on a des terres de friche, on en a, je dirais, des quantités relativement larges. Ce serait, selon ma perception, probablement le coût le moins élevé de terres à remettre en culture parce qu'elles sont presque, comment je dirais ça, prêtes à utiliser ou avec des améliorations mineures. Comment, comme UPA, vous voyez cette option-là?

M. Groleau (Marcel) : Les terres qui ont été achetées par des promoteurs pour éventuellement que ça devienne des... qu'elles soient transférées à la zone blanche et utilisées à d'autres fins, ces terres-là devraient être...

Dans certains pays, on surtaxe ou on a une taxe supplémentaire qui s'applique... on a une surtaxe qui s'applique sur des terres dont le propriétaire ne les cultive pas pour assurer que, si tu achètes une terre agricole, tu vas la protéger en continuant de la cultiver. Et ça, ça serait une façon de protéger les terres de l'accapement par des promoteurs immobiliers. Mais ça, les municipalités actuellement n'ont pas le pouvoir, je crois, d'avoir un taux distinct ou une taxe supplémentaire sur des terres qui ne sont pas cultivées. Je m'avance peut-être trop, là, je ne le sais pas, mais, en tout cas, ils hésitent à le faire. Si c'est une question de pouvoir... Ce n'est peut-être pas une question de pouvoir, mais je pense qu'ils devraient être obligés de le faire.

M. Bolduc (Mégantic) : Il y a un pouvoir que les municipalités peuvent faire par des taxes de secteur, qu'on appelle. Je ne sais pas si vous êtes familier avec cette variable-là. Les municipalités ont toujours été très hésitantes de s'embarquer dans ce genre d'enjeu là parce que vous avez des usages multiples dans une municipalité et, si vous allez par, je dirais, une taxe de secteur ou un taux différent, vous créez une exception, si vous voulez. Puis après, bien, il y a toujours quelqu'un d'autre qui a...

M. Groleau (Marcel) : Mais ce n'est pas relatif uniquement à la protection ou non d'une terre agricole.

M. Bolduc (Mégantic) : Absolument pas. C'est une règle générale.

M. Groleau (Marcel) : C'est ça. C'est ça.

Le Président (M. Iracà) : Écoutez, je vais juste faire une parenthèse, M. le ministre désire ajouter quelques mots.

M. Lessard : Oui. Bien, c'est parce que mon collègue de Mégantic a levé un point important sur... dans la CMM, dans le dernier budget. On a fait introduire une notion de taxe à l'échelle de la CMM pour les territoires qui seraient agricoles non développés, comme une surtaxe pour forcer les gens à faire de l'exploitation, etc. Donc, il restera à réaliser le projet de loi découlant du budget. Pour l'instant, elle n'est qu'à l'échelle de la CMM.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Sur ces derniers mots... Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter un nouveau bloc avec l'opposition officielle. M. le député de Sanguinet, la parole est à vous.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Alors, je vous souhaite la bienvenue. Merci d'être parmi nous. Très content. Je veux revenir sur l'entente que vous avez faite, là, autour du Quartier Dix30, là. Les terrains qu'il y a eu une certaine garantie comme quoi ça resterait agricole, ce l'était, au départ, agricole? C'est ça, O.K. Donc, c'est une garantie. Et ils ont créé une fiducie qui va vous permettre, à ce que j'ai compris, là, de favoriser l'établissement de la relève agricole, j'imagine, avec ce montant-là, entre autres, là. Il y a comme une liste, là. O.K.

Dans vos demandes, la première demande, là, je ne vous la lirai peut-être pas... Voulez-vous que je la lise ou c'est correct? Vous l'avez?

M. Groleau (Marcel) : Ça va, je l'ai ici, là.

M. Therrien : O.K. Vous dites : «Modifier la vocation des terres agricoles ne sera pas envisagé qu'en dernier recours ou lors de circonstances extraordinaires.» C'est quoi, pour vous, une circonstance... Quand vous avez écrit ça, là, vous imaginiez quoi, comme circonstances extraordinaires?

M. Groleau (Marcel) : Bien, on considère que, dans le cas du REM, là, un projet de 6 milliards... Puis on a aussi évalué... avec les gens de CDPQ, on a pris les cartes puis on a regardé les terrains adjacents qui auraient pu peut-être

permettre l'installation de cette gare-là. Et aussi le fait que cette gare-là est un peu le terminal là où les rames vont être logées la nuit, et tout, et l'entretien, on a constaté avec eux, là, que c'était assez difficile à relocaliser, là. On en est venus à la conclusion, nous aussi, là, que ce serait probablement impossible à relocaliser sur les terrains qui existaient déjà. Donc, on a dit : Peut-être que, dans ce cas-là, on peut parler d'une circonstance extraordinaire, mais on ne voudrait pas que ça devienne une pratique que le gouvernement utilise, là, trop souvent.

M. Therrien : O.K. Donc, quand vous dites «circonstances extraordinaires», il faut que ça le demeure, le REM. Moi, j'en conviens avec vous, écoutez, un projet, comme vous dites, 6 milliards, là où ce que les rames de métro s'installent... bien, les rames de train, là...

M. Groleau (Marcel) : Parce que l'autre élément, c'est que, si ça n'avait pas été sur la gare sud, bien, il aurait fallu le faire peut-être à d'autres extrémités du projet. Là, on aurait empiété probablement sur la zone agricole, de toute façon. Alors que, sur la gare sud, ce terrain-là est entre l'autoroute et un poste d'Hydro-Québec, un poste de... donc, c'est sûr que le potentiel agricole, ou même résidentiel, ou commercial est limité aussi, de ce territoire-là, là, à cause du poste d'Hydro-Québec qui est déjà là, l'autoroute 30, l'autoroute 10. Donc, lorsque tu regardes tout ça, logiquement, tu dis : Bon, il y a une certaine logique, puis on...

M. Therrien : Bien, vous savez, j'avais peut-être une petite arrière-pensée dans ma question, là, je vais vous dire. Mais, en tout cas, vous clarifiez beaucoup, beaucoup, là, les raisons pourquoi vous avez collaboré. TransCanada Énergie Est, c'est-à-dire une circonstance exceptionnelle pour vous ou...

M. Groleau (Marcel) : Non.

M. Therrien : Ça me fait plaisir d'entendre ça, oui.

M. Groleau (Marcel) : Non, parce que ça, là-dessus, là, le fait que la... puis je vais le préciser tout de suite, là, le tracé, si jamais il est autorisé, ce projet-là, doit être analysé par la Commission de protection du territoire agricole pour qu'on en mesure réellement les impacts. C'est très important. Puis, nous, pour l'instant, on s'est opposés à ce projet-là.

M. Therrien : Par rapport à la captation fiscale ou captation de la plus-value foncière, là, j'ai lu à quelque part que vous étiez contre l'idée d'augmenter les taxes pour les producteurs agricoles qui étaient autour des stations. C'est ce que j'ai compris. Est-ce que la réceptivité du ou des ministres, ou de la Caisse de dépôt, ou de l'éventuelle ARTM... sentez-vous que vous allez être respectés là-dedans, dans cette...

M. Groleau (Marcel) : J'ai soulevé le point ici, là, pour une première fois avec M. le ministre.

M. Therrien : O.K., c'était la première fois.

M. Groleau (Marcel) : Alors, j'ai senti une réceptivité assez intéressante.

• (15 h 40) •

M. Therrien : Bien, c'est parce que, honnêtement, je ne sais pas comment le ministre va se positionner, mais je trouve ça intéressant parce que, tu sais, je veux dire, le fait que vous ayez... Tu sais, une terre agricole à côté de quelque chose qui promène du monde, je ne vois pas en quoi la terre agricole augmente de productivité, ou de choses comme ça, là. Ça fait que, donc, vous allez avoir mon appui là-dedans, M. le ministre, si c'est dans ce sens-là que vous voulez aller, là. O.K.

J'ai une question. Ça touche plus ou moins le REM, mais c'est parce que, moi, dans mon comté, ça m'arrive des fois, puis je veux en profiter, si vous permettez, de poser la question. Bien, ça a un lien indirect avec le REM, là. Quand on dit, par exemple, qu'on dézone une portion de territoire à un endroit puis on dit : On veut se faire rembourser une compensation ailleurs, là — c'est ce que vous mentionnez, là — il n'y a pas des problèmes qui sont liés au fait que, dans... Mettons, si vous arrivez dans une ville ou un quartier et vous dites : Bien, on va laisser la construction s'établir là, puis, dans une autre ville, dans un autre quartier — bien, en plus, vous êtes ministre de l'Agriculture, là — dans un autre quartier ou dans une autre ville, on va dire : Bien, on va zoner ça agricole, il n'y a pas comme une chicane de clocher qui s'installe, puis que ça rend la chose difficile, voire probablement impossible?

M. Groleau (Marcel) : Bien, c'est que, dans des régions comme le... Si on prend à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal, il y a quand même plusieurs terrains actuellement vacants qui étaient d'usage agricole auparavant puis qui sont juste en attente d'être développés, là. Mais ils sont en zone blanche, là. Ça fait qu'il aurait pu... Par ce décret-là, le gouvernement aurait pu dire : On va prendre des terrains dans la CMM qu'on va retourner à la zone verte. Là, on l'a fait dans la municipalité de Saint-Stanislas-de-Kostka, là, mais, idéalement, il faudrait que ça soit dans la même agglomération ou... Pas MRC parce que c'est sûr que... sinon, ça ne tient pas, là. On ne va pas retourner des terrains à la zone verte sur la Côte-Nord pour des territoires qu'on dézone à Montréal, là.

M. Therrien : Je vous pose la question parce que, dans mon comté, bien, on parle, là, du développement du corridor de la 30, là, vous êtes au courant, là, puis on a un peu cette difficulté-là. C'est que, des fois, il y a des compensations qui se font plus ou moins bien parce que ça touche à des municipalités qui disent : Bien, pas chez nous, pas dans ma cour.

Par rapport à l'étalement urbain, quand vous avez vu le tracé, là, du REM — et je vous pose la question simplement comme je l'ai en tête, là — est-ce que vous vous êtes questionné sur l'étalement urbain? Et est-ce que vous avez les outils entre vos mains qui vous permettent d'apprécier les conséquences du REM sur l'étalement urbain? Avez-vous des spécialistes ou mettez-vous des ressources financières pour ça?

M. Groleau (Marcel) : Je n'ai pas les chiffres avec moi, là, mais, quand on... Puis ce n'est pas nous qui avons fait ces études-là. Vivre en ville en a beaucoup, d'informations là-dessus. Quand on regarde les prolongements des autoroutes, par exemple, ou la construction de... c'est sûr qu'à chaque fois qu'on fait ça on favorise... les gens sont intéressés d'aller s'installer à l'extérieur de la ville parce que là on a un corridor routier ou ferroviaire qui permet la circulation plus facile vers le centre-ville.

Et ça, si vous vous souvenez, Marcel Côté, feu Marcel Côté, qui s'était présenté à la mairie, avait même remis en question le train léger sur le pont Champlain par rapport à cette notion-là, que ça peut favoriser l'étalement urbain au lieu de favoriser la densification de l'île de Montréal, qui est l'objectif qu'on vise. Alors, c'est sûr qu'à chaque fois qu'on facilite le transport des gens, nécessairement, on facilite l'étalement urbain.

Et ce n'est pas juste à proximité de la gare, là. Par exemple, les gens qui vivent à Saint-Jean-Richelieu vont avoir accès plus facilement et plus rapidement au REM actuellement que les gens qui vivent à Longueuil, là. Alors, vers où les gens vont aller s'installer?

Ça fait que c'est sûr que, dans ces municipalités-là, nous, on voit venir des demandes, là, pour créer de nouveaux quartiers, développer le résidentiel parce qu'ils vont avoir une offre à faire à leurs résidents supplémentaire par la venue du REM.

M. Therrien : Là, je vais poser une question puis je vais espérer que le ministre m'écoute poser la question, parce qu'il a deux chapeaux. Alors, je vais attendre, vous allez avoir toute l'attention du ministre. Je vais poser une question puis... En même temps, je vous parle de quelque chose sûrement que vous avez déjà entendu, là. Mais le fait que tu aies, au Quartier Dix30, là, une gare qui va être quand même assez imposante, là, le fait aussi que la 10 puis la 30 soient déjà beaucoup congestionnées... Vous parlez d'étalement urbain, mais, s'il n'y a pas une amélioration au niveau des autoroutes touchées... Parce que, je vous l'annonce, ça va être le chaos, là. La 10 puis la 30, ça va être chaotique, là, puis je pense que vous le savez, là. Ça veut dire que l'étalement urbain, même si on met en place ces installations-là du REM, l'étalement urbain ne sera pas nécessairement augmenté parce qu'il va tellement y avoir de congestion que finalement les gens vont être réfractaires à...

Qu'est-ce que vous pensez de mon analyse, connaissant le carrefour routier de ce coin-là?

M. Groleau (Marcel) : C'est possible, là. Je n'ai pas les chiffres que... Je n'ai pas analysé. Je n'ai pas faite cette analyse-là. Nous, on ne l'a pas faite, à l'UPA, là. Mais ce que vous dites là a un certain sens, là, c'est certain parce que, déjà, quand on prend la 30 ou la 10 le matin, c'est compliqué, là.

M. Therrien : Moi, j'ai même l'intention d'amener le ministre. Il va lâcher sa limousine, je vais l'amener dans mon char, puis on va se promener sur la 30. Puis là il va sacrer pendant une demi-heure. Puis là, à ce moment-là, je vais lui faire une demande.

M. Lessard : Je passe toujours par là, moi.

M. Therrien : Bon, bien, vous...

M. Lessard : Je ne viens pas de Montréal, ça fait que je suis obligé de passer par la 30 pour entrer dans les installations. Donc, je connais très bien le réseau de fréquentation.

M. Therrien : Mais vous voyez que c'est chaotique déjà, la 30, là. Je parle, entre la 10 puis la 20, là, c'est quelque chose, là. O.K. Donc, il est déjà au courant, alors ça va être plus facile pour moi de travailler pour mes électeurs.

Dernier point. Par rapport à l'étalement urbain, moi, je vous arrive avec le projet du REM, là, voici les stations proposées, puis tout ça. Est-ce que vous avez senti, de la part des... Puis je ne sais pas si c'est votre rôle, O.K.? Je vous pose la question encore une fois, là. Moi, je suis la Caisse de dépôt puis je dis : Voici notre tracé. Est-ce que vous, à partir de ça, vous dites : Bien, je pense qu'il va y avoir de l'étalement urbain à cause que... ce que vous m'avez dit tantôt? Bien, là, si moi, ou vous, ou quelqu'un qui est associé au projet dit à la Caisse de dépôt : Je pense que tu devrais peut-être envoyer des trains davantage vers l'est sur l'île... Et là tu n'as pas d'étalement urbain. Tout ce que tu vas faire, c'est d'améliorer l'efficacité du déplacement des gens sur l'île de Montréal. Ça ne fera pas d'étalement urbain, au contraire, ça peut concentrer les gens en ville et faire augmenter la hauteur des différents édifices en conséquence, et les gens seront mieux habilités à se déplacer parce que, dans l'est de la ville, on sait qu'il y a un problème, d'où l'idée d'avoir un prolongement du métro là. Est-ce que vous avez déjà pensé à... Parce que vous avez dit : L'étalement urbain, pour nous, c'est un problème. Est-ce que vous avez déjà pensé à parler de ça à la Caisse de dépôt? Et, sinon, pensez-vous qu'elle aurait été réceptive à ce genre de commentaire pour freiner l'étalement urbain?

M. Groleau (Marcel) : Bien là, vous entrez dans un volet, comme vous l'avez dit dès le départ, là, que ce n'est pas notre centre d'expertise, là, le déplacement des gens puis là où on devrait favoriser le transport en commun sur l'île de Montréal plutôt qu'à l'extérieur de l'île. On l'a dit, on n'est pas des experts à ce niveau-là.

M. Therrien : O.K. Sauf que je vous posais la question tout simplement parce que vous êtes préoccupés par l'étalement urbain. Si on avait eu ce genre de développement là vers l'est — puis là moi, je n'ai pas les chiffres avec moi, là — sur l'île de Montréal, mais vers où est-ce qu'il y a le plus de monde, là, vers l'est, parce que ça a été critiqué beaucoup, là, le tracé, vous, est-ce que vous auriez vu ça d'un meilleur oeil? Parce que vous dites : Bien, à quelque part, on promène le monde sur l'île de Montréal. Il n'y a pas d'étalement urbain. Ça va juste, peut-être même à la limite, concentrer les gens davantage sur l'île parce qu'ils auront un service plus efficace.

M. Groleau (Marcel) : Donc, il n'y aurait pas eu de train sur le pont Champlain à ce moment-là?

M. Therrien : Bien, ce n'est pas nécessairement ce que je dis. Non, non, non.

M. Groleau (Marcel) : Non? O.K.

M. Therrien : Non, ce n'est pas nécessairement ce que je dis. Je ne dis pas qu'il ne faut pas de train sur le... ce n'est pas ça que je dis. Mais ça aurait rendu plus sexy la possibilité, pour les gens, d'aller demeurer sur l'île de Montréal, à l'est.

M. Groleau (Marcel) : Dans l'est, c'est ça.

M. Therrien : Oui, c'est ça.

M. Groleau (Marcel) : O.K. On n'a pas étudié ce volet-là. On ne l'a pas étudié.

M. Therrien : O.K. Combien il me reste de temps?

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste une minute, M. le député.

M. Therrien : Bon, écoutez, moi, ça a pas mal fait le tour, je vais vous dire franchement. Je vous remercie. Parce que, là, je vous poserais une question que vous n'aurez pas le temps de répondre. Alors, je vous salue bien bas. Merci d'être présent.

M. Groleau (Marcel) : Merci beaucoup.

M. Therrien : C'est très intéressant de discuter avec vous. Voilà.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange. Nous allons débiter le dernier bloc d'échange avec le député de Deux-Montagnes. La parole est à vous.

M. Charette : Merci, M. le Président. Messieurs de l'UPA, un plaisir. En fait, c'est toujours un plaisir de vous recevoir parce que votre éclairage est toujours pertinent dans un domaine d'expertise qui est le vôtre. Vous nous avez parlé d'une collaboration somme toute intéressante avec les gens de la Caisse de dépôt tout au long du projet. Ça s'est déroulé sous forme de plusieurs rencontres. Quel type de contact aviez-vous avec...

• (15 h 50) •

M. Groleau (Marcel) : Bien, en fait, ce sont M. Montebault, qui est la personne avec qui on a échangé le plus, et son équipe. Alors, comme j'expliquais, on cherchait des solutions. La Caisse de dépôt cherchait vraiment une façon de minimiser l'impact sur le territoire agricole. On a observé... est-ce que c'est possible de placer cette gare-là en zone blanche? La conclusion : ce serait difficile. Alors, à partir du moment où on a dit : Bon, bien, si ce n'est pas en zone blanche, si elle est là, en zone verte, comment on fait maintenant pour minimiser les impacts?, l'idée de la fiducie, qui avait été soulevée par Vivre en ville, nous est apparue comme une solution intéressante. Donc, c'étaient des relations très constructives.

M. Charette : Parfait. Donc, des préoccupations que vous avez eu librement la possibilité d'exprimer aux gens de la Caisse de dépôt. Est-ce que, pour ce même projet-là, vous avez eu un accès aussi privilégié avec le gouvernement? Est-ce que vous avez eu l'occasion de partager vos inquiétudes?

M. Groleau (Marcel) : En fait, on a fait vraiment cette discussion-là avec la Caisse de dépôt et la ville de Montréal, parce que le territoire... pardon, la Communauté métropolitaine de Montréal. Parce que le territoire visé est dans la CMM, le plan d'aménagement métropolitain a été convenu par les... je crois, c'est 33 municipalités membres de la CMM... de protéger le territoire agricole dans la CMM fait partie des priorités. Alors, c'est là où toutes les choses se sont attachées.

À partir des engagements précédents de la CMM vis-à-vis le territoire agricole, la volonté de CDPQ Infra de minimiser les impacts sur le territoire agricole et l'étalement urbain, la possibilité de la création d'une fiducie, tout ça s'est arimé en cours de discussion et a donné le résultat qu'on connaît, finalement.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député, sept minutes.

M. Charette : Je comprends. J'apprécie la précision, mais, en même temps, pour plusieurs des revendications qui sont les vôtres, même dans le cadre de ce projet-là en particulier, le décideur ultime n'est pas la Caisse de dépôt, mais bien le gouvernement. Donc, vous n'avez pas eu l'occasion d'échanger avec un répondant en particulier pour exprimer ces craintes-là ou ces doléances-là?

M. Groleau (Marcel) : En fait, le gouvernement va procéder par décret d'expropriation pour le tracé qui a été convenu. Le seul volet qui concerne le territoire agricole et la gare sud, là, qui a été mentionné dans le projet de loi, tout ce qui concerne l'entente avec CDPQ Infra sur le 140 hectares ne concerne pas directement le projet du REM, c'est une démarche parallèle des trois intervenants, UPA, Communauté métropolitaine et CDPQ, pour limiter l'étalement urbain. Alors, c'est pour ça que le gouvernement n'a pas été impliqué directement dans cette discussion-là. Mais, comme je disais, par contre, dans la suite des choses, pour avoir une meilleure collaboration d'Hydro-Québec, peut-être qu'il y aura des investissements à faire sur le territoire aussi. Il n'est pas impossible qu'on revienne voir le gouvernement, c'est certain.

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

M. Charette : Avec vos propos, j'ai plusieurs petites questions en tête; malheureusement, c'est le temps qui va me rappeler à l'ordre, éventuellement. Vous parlez d'étalement urbain, je comprends que c'est une préoccupation spécialement au niveau de l'UPA, mais ça en est une aussi pour toute administration responsable. À travers un projet de cette nature-là, c'est certain qu'il ne va pas très loin en région, on demeure dans la grande région de Montréal, mais on se rapproche tout de même de villes et de municipalités qui sont moins vitalisées, qui sont moins populeuses. Est-ce que ça peut être, au contraire, une façon de revitaliser certains milieux, c'est-à-dire d'avoir la proximité de cette infrastructure-là qui permettrait à des gens de s'y installer, quitte à aller à Montréal par la suite uniquement pour le travail ou pour affaires, à certaines occasions, sans que ce soit au quotidien?

M. Groleau (Marcel) : Ça donne une valeur ajoutée, nécessairement, aux municipalités qui sont à proximité de la gare. Que ce soit au sud, ou au nord, ou à l'ouest, c'est sûr que d'avoir accès à un service comme ça, ça donne une valeur ajoutée aux résidences des villages ou des plus petites villes qui sont à proximité, c'est certain. Et ça devient un attrait aussi pour les développeurs immobiliers ou même les conseils municipaux de tenter de développer leurs villes pour profiter de cette plus-value-là. Et c'est là le danger de l'étalement urbain. Mais effectivement ça peut aussi être une opportunité de dynamiser certains villages.

Mais, encore une fois, je dirais que la plupart des villages qui vont profiter — je dis villages ou villes, là — sont déjà à proximité d'une autoroute ou sont déjà à proximité d'accès vers la ville. Les agglomérations ou les municipalités plus loin ne vont pas vraiment en bénéficier, là, tu sais.

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

M. Charette : Je posais la question parce que le député de Deux-Montagnes, donc à l'extrémité du réseau, même proposé par la Caisse de dépôt, du REM... et ce qu'on essaie de faire valoir comme région, c'est dire : C'est bien beau aller vers Montréal, mais nous, on encourage les gens aussi à venir vers nous, en quelque sorte. Et je l'évoquais à quelques reprises, il y a une préoccupation, de notre côté, au niveau de la tarification, parce qu'actuellement une personne qui est... à travers le réseau de l'AMT, parce que la grille tarifaire à venir, on ne la connaît pas, mais actuellement, à travers le réseau de l'AMT, à partir de Laval pour venir à Deux-Montagnes, c'est pénalisant. Parce qu'on considère que Deux-Montagnes, c'est la zone la plus éloignée, donc c'est la plus dispendieuse.

Donc, nous, on souhaite, et c'est pour ça que je vous posais la question, je ne m'en cache pas, faire en sorte que les extrémités de parcours deviennent aussi des destinations et non pas uniquement des lieux de départ, en quelque sorte. Donc, pour nous, il y a un intérêt pour vitaliser nos propres milieux en termes de développement économique, et ultimement c'est peut-être même une façon de contrer... C'est-à-dire, l'étalement urbain, on le conçoit toujours en prévision ou dans la perspective du grand centre, mais les extrémités peuvent aussi devenir des milieux de vie, peuvent aussi être le lieu où la personne habite, travaille, ou va à l'école, ou peu importe, là. Donc, c'est dans cette perspective-là.

Et je vous écoutais aussi, tout à l'heure, parler de la relation avec la Caisse de dépôt. On l'a évoqué. Vous avez parlé de ce projet pilote ou, à tout le moins, de fiducie qui se met en place. Est-ce que, pour vous, un exemple qui se vit en France, notamment à travers la SNCF, pourrait être un modèle intéressant? Et je le résume : la SNCF, qui pourrait être le pendant ici de la Caisse de dépôt, ou de l'ARTM, peu importe, devient un partenaire dans certains projets de revitalisation du milieu agricole en cédant des terrains qui peuvent servir autant au niveau du pâturage, ou de l'élevage de certaines espèces, ou des cultures particulières. Ce n'est pas un modèle qui est encore utilisé ou qui est mis à profit au Québec, mais est-ce que ce sont des partenariats qui pourraient devenir envisageables et même souhaitables, de votre point de vue?

M. Groleau (Marcel) : Bien, certainement. On est ouverts, nous, à tout partenariat, là, qui pourrait favoriser le développement de l'agriculture au Québec. Je dirais aussi, sur votre premier point... Je donnerais l'exemple de Mirabel, qui souhaitait une gare : on n'était pas opposés à la gare à Mirabel, on était opposés à ce que cette gare-là soit en zone agricole à l'extérieur de la municipalité, en fait, où même les gens de Mirabel auraient dû prendre leur auto pour aller à la gare. Et là c'est sûr qu'on n'était pas dans un projet de densification, mais vraiment dans un projet d'étalement urbain.

Alors, je pense que, pour Deux-Montagnes, c'est la même chose. Si ces agglomérations-là construisent sur le territoire actuel en hauteur ou améliorent la densification, pour nous, c'est tout à fait correct, là. Mais il faut prévenir

l'étalement urbain parce que ça coûte cher, l'étalement urbain, après ça, en services. Et tout le reste vient avec, là : construction de rues, services publics, et tout. Donc, c'est là, je crois, que ce n'est pas avantageux ni pour le secteur agricole ni pour le secteur municipal, l'étalement urbain.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Ceci met fin malheureusement au bloc d'échange. Alors, merci beaucoup pour votre contribution aux travaux de la commission.

Je vais suspendre quelques instants pour permettre au prochain groupe de prendre place. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 15 h 59)

(Reprise à 16 h 1)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Et je souhaite la bienvenue au prochain groupe, qui est la Coalition Trainsparence. Je ne sais pas si je le prononce comme il faut. Alors, je vous demande de bien vouloir vous présenter, ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à des périodes d'échange avec les membres de la commission. Alors, mesdames messieurs, la parole est à vous.

Coalition Trainsparence

Mme Mintz (Lisa) : O.K. Je m'appelle Lisa Mintz. Je suis le fondateur de Trainsparence. Voici, nous avons Denis Bolduc, président du SCFP Québec. Voici John Symon, comme cofondateur de Trainsparence. Ici, Anton Dubrau, expert en transport, et Jean-François Lefebvre, professeur, chargé de cours en études d'urbanisme à l'UQAM. Et je démarre.

Depuis le lancement du projet du Réseau électrique métropolitain, les promoteurs du projet justifient un grand nombre de procédures exceptionnelles sur les prétentions suivantes : construire le REM dans l'intérêt public; il y a urgence de réduire la congestion dans l'Ouest-de-l'Île; il y a urgence d'améliorer le transport collectif, notamment sur le pont Champlain.

Nous voulons vous démontrer que ces prétentions sont sans fondement. Le REM ne réduira pas l'usage de l'automobile ou la congestion. Il va réduire l'achalandage du transport public en faisant augmenter les tarifs de tous les usagers de la région. Sur le plan économique, le projet est impossible à justifier. Les risques de dépassement de budget sont très grands. Bref, comme le projet du REM est contraire à l'intérêt public, il n'y a aucune raison pour des mesures d'urgence. Il n'y a donc aucune justification pour le projet de loi n° 137.

Le Réseau électrique métropolitain et le projet de loi n° 137 représentent une philosophie de gouvernance. Il reprend les courants stratégiques développés vers l'an 2000 dans le cadre du financement de la campagne électorale 2003 et, par la suite, pour la mise en place du financement et l'exécution des mégaprojets des hôpitaux du CHUM et du CUSM. Ces mégaprojets sont bien connus du premier ministre Couillard et de son entourage, cette approche visant à maximiser des investissements au profit du petit groupe de financiers.

Selon nous, l'objectif premier du projet de REM est de prendre les fonds publics pour favoriser des constructions immobilières privées avant toute considération d'utilité publique ou de services aux citoyens.

Le Président (M. Iracà) : Allez-y.

M. Bolduc (Denis) : Alors, pour nous, pour nous, au SCFP Québec, membres de Trainsparence, il est clair que le projet de loi n° 137 met en évidence une des deux options suivantes : un, soit que ce gouvernement improvise complètement et ne sait aucunement où il s'en va en matière de transport en commun; ou, deux, bien, ce gouvernement est mené par la Caisse de dépôt et placement.

Il n'y a pas si longtemps, on a rencontré le comité de transition de l'Autorité régionale de transport métropolitain pour leur poser des questions sur leur gouvernance et l'intégration avec le REM. Ils n'avaient pas de réponse à nous fournir.

Le projet de loi n° 76 a été adopté l'année dernière avec comme objectif, et je cite : «La loi confie à l'autorité la planification des services de transport collectif sur l'ensemble de son territoire qui est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal...» Fin de la citation. Mais on a confirmé, dans le projet de loi n° 38 et maintenant dans celui-ci, avec le projet de loi n° 137, que ce ne sera pas le cas. Le REM va jouer selon ses propres règles. Selon l'article 43 du projet de loi actuel, le projet de loi n° 137, on laisse même entendre que ce sera aux autres de s'adapter. C'est un autre exemple du public qui va subventionner les profits de la caisse. Je cite l'article 43 : «Un organisme public de transport en commun au sens de la l'article 5 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain doit, sur demande de l'autorité, proposer un nouveau plan de desserte pour son territoire afin de favoriser l'intégration de ses services avec ceux du REM.»

Bref, le projet de loi n° 137 génère beaucoup plus de questions que de réponses. Par exemple, l'ARTM, qui devait s'élancer demain, le 1er juin — je souligne en passant qu'il y a sept administrateurs qui n'ont pas encore été nommés à l'ARTM — va devoir commencer avec une dette de 512 millions de dollars. On rappellera qu'en 2015 l'AMT avait un budget de 497 millions et des dépenses de 496 millions, donc un budget équilibré. D'où va venir l'argent à verser à... Et est-ce que ça va venir des tarifs ou des municipalités? Et la grande question qu'on se pose : Pourquoi sommes-nous si pressés? Pourquoi sommes-nous si pressés d'adopter cette loi quand on ne connaît pas l'impact sur les tarifs des réseaux existants?

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

M. Dubrau (Anton) : Je vais exprimer en anglais. Continuing the concerns about privatization and planning, I have concerns about the process of this project. In general, for a large project like the REM, which will have large impacts in the Montréal area, people have a right to be consulted. There's a process of consultation in place which is essentially designed to find problems with the project. It's called the BAPE. For the REM, the BAPE has identified several major problems. There are issues with the impacts of the project and there are issues also with transparency. It seems that the promoter did not take the process very seriously and did not submit enough documentation. These problems need to be addressed and fixed. Now, instead of fixing these problems, law 137, among other things, proposes to override this process of consultation. It appears the Government is deciding that the BAPE is merely some sort of red tape that is in the way of the project. But in reality the BAPE actually did exactly what it was designed to do, it identified problems that need to be addressed and that need to be fixed.

Le Président (M. Iracà) : Thank you. Next?

M. Lefebvre (Jean-François) : O.K. Et, bon, pour terminer, donc, un des objectifs de la nouvelle ARTM était justement de comparer les différentes options de transport pour faire les meilleurs choix. Et le projet du REM vient by-passer tout ce processus-là, alors qu'on a des études indépendantes qui montrent qu'on pourrait desservir de cinq à 10 fois plus de citoyens pour les mêmes fonds investis. Donc, choisir une technologie sans égard pour la capacité de celle-ci à répondre aux besoins de la population, c'est tout simplement inacceptable. On doit d'abord choisir les options qui répondent le mieux aux besoins en appliquant le principe du bon mode au bon endroit, puis après viser à ce qu'on maximise les bénéfices pour l'économie locale.

Et, si on regarde dans la loi n° 137, celle-ci ne porte pas sur le transport collectif. Il n'y a pas de disposition relative pour services aux citoyens. Il n'y a pas de contrôle de la tarification. On ne parle pas des objectifs de réduction d'achalandage. On ne se préoccupe pas de la disparition de lignes d'autobus, le fait que deux lignes de train sont condamnées à disparaître, donc, dans les trains de banlieue avec le projet tel que proposé par la caisse. Pas d'objectif de réduction de gaz à effet de serre. Donc, pas de dispositions par rapport aux coûts ni d'objectifs en termes de réduction de la congestion.

• (16 h 10) •

Donc, si on regarde le chapitre II, on parle d'acquisition de propriétés immobilières, qui va à l'encontre même de règles de droit.

Chapitre III, comment est-ce qu'on réduit des consultations publiques et on enlève le droit de parole aux municipalités. Donc, on consacre des droits importants à la caisse d'imposer sa volonté à sa discrétion, même si ça va à l'encontre des gouvernements municipaux, sans nécessairement avoir des compensations ni aux contribuables ni aux municipalités.

On porte atteinte à plusieurs droits, que ce soit au niveau des particuliers, et sans nécessairement avoir les recours aux tribunaux de droit commun. Et on permet au ministre de pouvoir, sans obligation de divulgation, avoir des transactions secrètes à l'abri de vérifications et de débats publics.

Chapitre IV, il y a la question des servitudes. Il n'y a plus besoin de respecter les règles de publicité des droits qui servent à protéger les droits des tiers et des payeurs de taxes.

Chapitre V, intégration métropolitaine. Donc, en fait, littéralement, on oblige l'ARTM à intégrer le manque à gagner dans les tarifs payés par les autres usagers, ce qui revient à dire créer une taxe sur les utilisateurs de transport collectif, donc, et d'une ARTM qui ne sera plus une autorité en soi avec cette loi.

Et, chapitre VI, les exemptions. Donc, la CPTQ est exemptée de toute taxe, des exemptions qui vont s'appliquer à tout acheteur étranger. Par exemple, un acheteur chinois éventuel pourrait être financé par les payeurs de taxes québécois. On ouvre la porte à un flip, on pourrait y revenir plus tard.

Donc, chapitre VII, des dispositions modificatives. Donc, à ce moment-là, on voit à créer, à mettre tout le contexte. On parlait de hausses de tarifs. Mon collègue parlait que ça peut soit venir des tarifs, soit des hausses des taxes foncières. C'est comme évident que les coûts vont être tellement importants que ça va être les deux. Et ce qui a été sorti jusqu'à présent, on parlait de 400 \$ par ménage en moyenne, ce qui n'est pas rien, et ça, on parlait juste au niveau des taxes municipales, sans compter les hausses de tarifs.

La station Édouard-Montpetit, sur le flanc du Mont-Royal, on permet à la caisse de...

Le Président (M. Iracà) : 10 secondes. Désolé, il ne vous reste presque plus de temps.

M. Lefebvre (Jean-François) : ...donc, de raser... Donc, juste au niveau du Mont-Royal, il y a vraiment des enjeux extrêmement importants. Puis, sur le tunnel, je pense qu'on pourra y revenir. Et tout ça pour dire qu'en conclusion on arrive avec un projet qui va, d'après des estimés indépendants, réduire le nombre d'utilisateurs du transport en commun, augmenter les émissions de gaz à effet de serre, donc aller à l'encontre des objectifs du gouvernement, parce que c'est un projet non pas de transport en commun, mais un projet strictement financier, donc, pour que quelqu'un à la caisse puisse se vanter d'avoir réussi à construire un projet avec 8 %, 9 % de rendement, mais sur le dos des Québécois. Merci.

M. Therrien : ...je vous laisserais un petit cinq minutes de mon temps pour que vous poursuiviez. Étant donné que vous avez fait des demandes et puis que ça a été rejeté dans la plupart des cas, vous avez manqué de temps, je vais vous laisser cinq minutes de mon temps pour que vous continuiez votre exposé si vous en avez besoin.

Le Président (M. Iracà) : Sur le temps de l'opposition, si j'ai le consentement, vous pouvez continuer.

Des voix : Consentement.

M. Therrien : Si vous voulez.

Le Président (M. Iracà) : Alors, vous consentez? Tout le monde consent? Si vous avez encore des choses à dire, on pourrait ajouter un cinq...

M. Lefebvre (Jean-François) : Bien, j'étais pas mal à la conclusion. Écoutez, c'est correct, je pense que c'est important aussi d'avoir toutes vos questions.

Cela étant dit, si j'avais 10 secondes, c'est pour dire qu'on ne peut pas dire : On prend une coalition qui, théoriquement, représenterait toute l'opposition, alors qu'un dossier si complexe, c'est impossible de démontrer toutes les lacunes de ce dossier-là, tellement il est bâclé. Je parle le dossier du REM. Donc, c'est logique qu'il y ait au moins plus que quelques intervenants qui puissent venir montrer différents aspects.

Le Président (M. Iracà) : Parfait.

M. Lefebvre (Jean-François) : Donc, les demandes des autres intervenants devraient être écoutées.

Le Président (M. Iracà) : Parfait. Alors, écoutez, merci. Merci pour votre exposé. Nous allons débiter un bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Et je vais céder la parole à M. le ministre.

M. Lessard : Oui, merci. J'avais hâte de vous rencontrer — merci d'être venus en consultation parlementaire — puis entendre d'autres versions, puisqu'en démocratie on a l'occasion de se faire entendre, même à l'Assemblée nationale, qui est un privilège et, en fait, un droit. Et c'est bien. La maison du peuple reçoit toutes les versions, incluant celles qui peuvent critiquer et même remettre en question des projets de société. Et je vous remercie de le faire. Vous semblez assez documenté. Vous avez des positions très arrêtées qui ne vont pas dans le même sens que celles du gouvernement, mais je suis toujours intéressé d'entendre ces propos-là.

Juste pour ma gouverne, est-ce que vous avez pris connaissance du document qui a été publié lors du dépôt du budget? Juste pour savoir, est-ce que... Il y avait un fascicule complet sur le transport collectif, qui décrivait à peu près tous les tenants et aboutissants du projet du REM, son financement, la réduction des gaz à effet de serre, l'augmentation de l'achalandage, etc., incluant le financement même des opérations et la contribution à l'ARTM pour réduire... Est-ce que vous en avez pris connaissance? Juste pour ma gouverne.

M. Lefebvre (Jean-François) : Nous contestons beaucoup, beaucoup les données qui sont données là.

M. Lessard : Donc, un, vous l'avez lu. Ma vraie question : L'avez-vous lu?

M. Lefebvre (Jean-François) : Non.

M. Lessard : Non. C'est parfait. Non, ça confirme que...

M. Lefebvre (Jean-François) : C'est-à-dire, j'en ai vu plusieurs, là, à certains moments. Il faudrait revoir, là.

M. Lessard : Non. C'est correct. Ce n'est pas une punition, là. Ce n'est pas deux minutes au banc de punitions parce que vous ne l'avez pas lu.

M. Lefebvre (Jean-François) : Non. Je ne dis pas que je ne l'ai pas lu. C'est que je ne sais plus lequel vous parlez.

M. Lessard : Bien, il n'y en avait rien qu'un.

M. Lefebvre (Jean-François) : La loi n° 137 nous est tombée dessus il y a quelques jours. Et j'avoue qu'il y a quelques jours...

M. Lessard : Non, ce n'est pas un piège.

M. Lefebvre (Jean-François) : ...je corrigeais les examens de mes étudiants. Donc... O.K.

M. Lessard : Non. Je n'essaie pas de vous piéger. J'essaie juste de comprendre et puis de vous poser des questions. Comme, tout à l'heure, vous avez fait des énoncés pour lesquels vous vous aventurez sur des études, etc. J'essaie juste de faire le contrepoint d'un examen. L'avez-vous lu? Ça faisait partie du discours du budget avant le projet de loi. Donc, vous me dites, peut-être pas parcouru, ou etc.

M. Lefebvre (Jean-François) : Rapidement, mais il faudrait revenir sur lesquels éléments, là.

M. Lessard : Parfait. Mais il expose tout le projet, incluant le financement. Parce que vous êtes Trainsparence. Ça a l'air à transparence. Puis, dans le projet de Trainsparence, quand même, on dit : La Caisse de dépôt a-t-elle exposé quel est le projet, comment il est financé, quels sont les rendements exigés, quel est le service, qui va le donner, c'est quoi, la fréquence? Peut-être, sur le parcours, c'est moins évident. On a rencontré des municipalités comme Deux-Montagnes, puis la ville de Laval ce matin, sur, excusez l'expression, le «fine-tuning» du tracé définitif qui aura un impact, mais sur la fourchette, exemple, la fourchette de prix, parce que c'est un nouveau service. Donc, ce que j'entends, vous avez dit : C'est contre l'intérêt public de donner un nouveau service de transport collectif parce que, pour...

Une voix : ...

M. Lessard : Bien, je pense, c'est en ouverture. Vous avez dit : C'est contre l'intérêt public. Ce n'est pas un projet de transport collectif. Vous avez dit que c'est un projet de gouvernance ou autre. Mais, je ne le sais pas, je trouvais ça gros un peu, du fait qu'il y a quand même un transport collectif, 40 millions éventuellement de transport. Je ne le sais pas. J'aime entendre dans quel cadre vous vous situez vraiment par rapport au projet comme tel. Puis je vais vous laisser la chance de vous exprimer, là.

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Oui.

M. Lefebvre (Jean-François) : Bien, en fait, juste pour être clair, on est loin d'être contre des investissements massifs en transport en commun. Ce n'est pas ça. Ce n'est pas ça, l'histoire. Ici, on a un projet qui est piloté par CDPQ Infra, donc une créature de la Caisse de dépôt et placement du Québec qui cherche à faire des rendements de 8 % à 10 % par année. Alors, on a un projet qu'on a annoncé au départ de 5,5 milliards, puis on va monter à 6, à 7 peut-être. Peut-être qu'un jour on va être rendus à 8 milliards, on saura le dire dans quelques années, et un projet pour lequel le gouvernement pourrait investir avec des taux d'intérêt de 3 % ou 4 % s'il le faisait, si c'était dirigé par le gouvernement, piloté par le gouvernement avec des emprunts du gouvernement à 3 % ou 4 %. 4 %, je suis généreux.

Mais là on préfère donner ce mandat-là à CDPQ Infra avec un objectif de rendement de 8 %, 10 % par année. Déjà, pour nous, il y a un problème, là. Il y a un problème de coût. On parle souvent des coûts. Forcément, on voit mal comment ça pourrait coûter moins cher aux citoyens québécois. Forcément, le citoyen québécois va devoir payer davantage pour un projet pour lequel le gouvernement pourrait emprunter à 3 % ou 4 % par année.

Et puis là, bien, on privatise finalement le transport en commun. Là, le bien collectif du transport en commun dans la région de Montréal, sur l'île de Montréal, on le privatise. On le donne à une entité privée, parce que CDPQ Infra, c'est une entité privée, et qui a des objectifs de rendement. Alors que, si c'était le gouvernement, on n'aurait pas d'objectif de rendement. Donc, forcément, les tarifs, avec des objectifs de rendement tels qu'ils sont annoncés actuellement, forcément, les tarifs vont augmenter.

Puis l'autre point qu'on a souligné tout à l'heure, c'est qu'on a créé, avec le projet de loi n° 76... j'étais ici, en commission parlementaire, devant le ministre Poëti, et on nous disait : Bien, ça va prendre une meilleure planification. Ça nous prend une entité qui va planifier le transport en commun. Là, on arrive avec le REM puis on dit : C'est le REM qui va tout diriger. Puis l'autorité va devoir s'adapter aux besoins du REM. Il y a quelque chose qui cloche.

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

• (16 h 20) •

M. Lessard : Oui. Bien, peut-être parce que mes collègues aussi auront des questions pour vous. Donc, dans le projet de financement, parce que vous adressez la question de financement, est-ce que le gouvernement va obtenir un rendement de son 1,2 milliard de dollars qu'il injecte là-dedans? Puis la réponse, c'est oui. C'est 3,7 %. C'est le coût des fonds. Donc, il doit le faire aussi. Donc, je pense que, ça, personne ne peut contester ça. Ça fait en sorte aussi que le gouvernement ne va pas emprunter 6 milliards. Donc, on peut comprendre cet autre aspect sur les finances publiques.

Concernant l'ARTM, je vais vous dire que les membres ont été nommés aujourd'hui. Donc, la responsabilité de l'ARTM, c'est à l'échelle métropolitaine. Parce que vous êtes certainement pour moins de paperasse, plus simple pour l'usager, plus fluide, plus prévisible. Donc, l'ARTM, c'est justement ce qu'elle a comme travail à faire sur le fait que la tarification soit simplifiée et que les... Ils continuent de contracter avec le Réseau de transport métropolitain et les anciens offices, ils contractent avec la Société de transport de Lévis, de Longueuil, avec la Société de transport de Laval, la Société de transport de Montréal, etc. Là, ils vont contracter avec le REM qui est un nouveau service qui s'ajoute à l'échelle d'une planification. Puis, s'il s'ajoutait un autre service éventuellement, l'ARTM va contracter encore sa grille de tarification pour l'intégrer. C'est un mode contractuel parce qu'ils contractent déjà les services avec les autres membres, STM, STL et Laval, Longueuil. Donc, il faut que ça soit flexible, et c'est toujours la même autorité qui a la responsabilité de cette intégration des tarifications, peu importe quel nouveau service il pourra s'offrir sur le territoire. Vous ne trouvez pas que ça fait du sens?

M. Bolduc (Denis) : De la façon dont on le comprend, c'est qu'on va s'ajuster aux besoins du REM. Je comprends que c'est l'autorité qui va donner les directives aux sociétés de transport de Laval, de Longueuil, de Montréal. Ça, je comprends ça. Mais on va analyser c'est quoi, les besoins du REM. Le REM va dire : J'ai besoin de telle chose parce qu'on a prévu le projet comme ça. Bien, à vous l'autorité de faire en sorte de s'ajuster au projet REM. C'est de même qu'il est écrit dans l'article que j'ai lu tout à l'heure, c'est de même que je le comprends. Donc, il faut s'ajuster au REM.

M. Lefebvre (Jean-François) : Je me permettrais de rajouter... mon collègue, donc, aussi un mot pour compléter.

M. Lessard : Oui. Je ne veux rien que poser une question additionnelle, puis vous pourrez compléter dans l'ensemble.

M. Lefebvre (Jean-François) : O.K.

M. Lessard : Parce qu'on dit, dans le document qui est joint, aussi qu'il faudra donc... «Elle doit contenir des objectifs de performance, de qualité de service auxquels devra satisfaire le REM au même titre que tout autre organisme de transport en commun de la région métropolitaine.» Donc, quand on lit en détail sur l'aspect contractuel, il est basé quand même sur le service à la population, l'intégration, la performance et la qualité des services. Vous ne trouvez pas que c'est comme ça que ça a été bâti?

M. Lefebvre (Jean-François) : O.K. En théorie, c'est une chose. Si on revient à notre mémoire proprement dit, ce qu'on soulevait, le fait, c'est le choix de la technologie qui a amené le choix d'un mauvais... Le mauvais choix technologique a amené le mauvais choix d'un mauvais tracé. Et ça a été considéré. D'ailleurs, on a eu un professeur de Colombie-Britannique, là, spécialiste en transport, qui nous l'avait soulevé. Puis nos propres estimés arrivent au fait qu'avec les mêmes sommes investies, au lieu d'aller prendre la technologie du skytrain, c'est-à-dire un métro automatique léger qui fait qu'on est obligés d'être en sous-terrain ou en aérien, donc d'avoir des structures qui sont horribles et qu'on colle sur le bord de l'autoroute parce que personne ne veut avoir devant sa maison un tel service, à ce moment-là, ça devient le contraire de ce qui devrait être les modes de transport urbain d'aujourd'hui.

Et, quand on parle du skytrain de Vancouver, on oublie qu'à Vancouver c'est leur métro, donc ce qui n'est pas la même chose, et que, pour les extensions de service, ils viennent d'abandonner le skytrain pour aller vers le tramway. Toronto va dépenser 110 millions de dollars pour démanteler sa ligne de skytrain. Donc, c'est une technologie qui peut servir dans certains cas, mais qui est inapplicable pour aller chercher des secteurs de moyenne densité ou dans des secteurs où on est capables de desservir pour un bien meilleur coût. On parle de cinq à 10 fois plus de desserte tout simplement en mettant un conducteur dans le train, ce qui fait un... Par exemple, pour la rive sud, vous avez le même service pour traverser le pont Champlain, mais, après, au lieu d'avoir un immense stationnement incitatif dans une zone agricole, votre train-tram va pouvoir bifurquer sur Taschereau, comme Mme la mairesse justement avait comme projet. Les deux projets peuvent se rejoindre et se rendre jusqu'au métro Longueuil. Bon. D'autres exemples, mon collègue pourrait parler aussi, là, des désavantages sur la ligne Deux-Montagnes. Je vous laisse compléter.

M. Dubrau (Anton) : Oh. Yes. So, one concern is really that we're converting the Deux-Montagnes line, the Mount-Royal tunnel, which is a high capacity heavy rail line, into this medium capacity light metro. It's true that, right now, the Mount-Royal tunnel is not very well utilized, but it has the capacity, the capability to have a very high capacity. But, after converting it to this light metro technology, then, basically, it will only have the capacity to serve the West Island and the Deux-Montagnes line. And, already, when we started adding the station Édouard-Montpetit, we're starting to have difficulties with the capacity. That's why, for example, the Édouard-Montpetit station has relatively little capacity to transfer people from the blue line onto the future REM line. So, it will actually not have as much a positive effect as people claim it will have.

But the real issue is that there are two lines, the Saint-Jérôme and the Mascouche line, that serve areas of population that are... There's more population living along the Mascouche line within two kilometers in Montréal than the whole West Island. And these lines will be cut off because we're converting the Mount-Royal tunnel, so we can't have these lines go directly downtown. So, this technology choice basically will better serve the West Island, a less dense, more rich area, and will cut off poor or more dense areas by changing the technology.

Le Président (M. Iracà) : Alors, thank you. Je vais céder la parole à Mme la députée de Verdun, qui désire vous interpeler. Mme la députée.

Mme Melançon : Merci, M. le Président. Je veux vous saluer et je veux vous remercier d'être parmi nous aujourd'hui parce que, moi, on m'a toujours appris que, pour prendre une décision, ça prenait une colonne d'avantages puis la colonne d'inconvénients. Moi, je veux bien ouvrir mes oreilles.

Je suis une nouvelle élue, comme vous le savez peut-être, depuis le 5 décembre. J'ai été élue dernièrement à Verdun. Et Verdun, ça inclut aussi l'Île-des-Soeurs. Et j'ai fait huit semaines de campagne électorale. Et, durant les huit semaines, les gens m'ont parlé qu'ils voulaient avoir le REM. Je vous le dis comme ça, puis vraiment je le dis en toute transparence, j'ai le maire de l'arrondissement de Verdun qui m'a dit : C'est un des plus beaux projets qu'on a depuis le métro. Vous avez lu sûrement le maire de Montréal. Vous avez vu la chambre de commerce du Grand Montréal, vous avez vu la Fédération des chambres de commerce. J'ai Bernard Blanchet, qui est aussi du Sud-Ouest. Il y a beaucoup de gens qui, dans mon coin de pays, je vais dire ça comme ça, appuient le REM.

Et, moi, où j'ai un certain questionnement, puis je l'ai lu très attentivement, je veux vous le dire, puis je suis allée chercher... J'ai regardé vos informations. Mais, moi, quand je lis vos conclusions où il n'y a que le mal, moi, je veux savoir, il doit y avoir des côtés qui sont des avantages. Je voudrais aussi vous entendre : Est-ce que vous avez vu un soupçon de quelque chose qui est bien, là-dedans, ou tout est le diable, quoi?

M. Symon (John) : Si je peux faire un commentaire, d'abord, c'est que le promoteur du projet, le CDPQ Infra, ne fait aucune mention des maux du projet. Aucune. Alors, il faut que quelqu'un dise quelles sont les choses qui ne vont pas bien avec le projet. Ce travail tombe à nous autres.

M. Lefebvre (Jean-François) : Oui. Mais je rajouterais quelque chose quand même. Le but, normalement, de la démarche, on avait dit, de l'autorité régionale qui était développée, c'est de comparer les alternatives. Et là ce qu'il faut nuancer, c'est qu'actuellement il y a un mouvement, partout dans les pays occidentaux, en faveur des transports collectifs, des transports collectifs électrifiés sur rail. Donc, il y a une tendance de fond qui est là. Et, dans ce sens-là, les gens en veulent, du transport collectif électrifié. La question, c'est que la caisse est venue by-passer tout le processus en proposant un projet. Mais, si on regarde les chiffres, et les chiffres sont importants, la caisse amène, avec son projet, 18 stations nouvelles, mais...

Mme Melançon : Je m'excuse, M. le Président. Je ne veux pas vous interrompre. Moi, je veux savoir : Est-ce qu'il y a quelque chose de bien là-dedans? J'ai tout entendu ce que vous avez dit.

M. Lefebvre (Jean-François) : Bien, ce qui est bien, c'est qu'on a le constat que, maintenant, on est prêts à investir dans le transport collectif. Mais, si on fait ce choix-là de façon prématurée, on va dilapider les fonds publics dans le mauvais projet et on va perdre les ressources pour les 10 prochaines années pour les bons projets.

Mme Melançon : Je vous entends bien.

• (16 h 30) •

Le Président (M. Iracà) : ...Mme la députée.

Mme Melançon : J'ai aussi lu avec beaucoup d'attention ce que vous nous avez remis tout à l'heure. J'ai pris le temps de lire pendant que vous échangez. Votre dernier paragraphe, il est assez grave, je vais dire ça ainsi. «La caisse et quelques élus tentent d'imposer, à coups d'intimidation, un projet catastrophique pour la société québécoise.» Quand on parle d'intimidation...

M. Lefebvre (Jean-François) : Oui, on a été victimes d'intimidation, plusieurs personnes. Je n'ai jamais vu ceci dans ma vie.

Mme Melançon : D'accord. Et j'espère que vous avez appelé les autorités concernées.

M. Lefebvre (Jean-François) : Ce n'est pas évident.

Mme Melançon : O.K.

Le Président (M. Iracà) : Oui, Mme Mintz.

Une voix : ...

M. Lefebvre (Jean-François) : Et, cela étant dit, on n'est pas ici pour cet aspect-là, mais l'aspect... Vous avez parlé de Verdun. On pourrait parler de n'importe quel district, ou arrondissement, ou ville. Si on prend les mêmes budgets autrement avec... tout simplement en mettant un conducteur dans les trains, en réduisant les coûts, parce qu'on n'a plus besoin d'être en souterrain puis en aérien, c'est 130 stations, donc. Et actuellement il faudrait poser la question : Dans quelle mesure est-ce que le gouvernement est prêt à garantir que la ligne de train vers Vaudreuil-Hudson ne sera pas fermée, et celle vers Candiac? Et ça, les gens de la caisse vont, personnellement, en privé, dire que ça allait être fermée, ce n'est pas grave, c'est un vieux train diesel. O.K. Publiquement, ils ne le diront pas comme ça, mais, je veux dire, c'est clairement dans le calcul.

Mme Melançon : Donc, M. le Président, je comprends bien qu'on rejette du revers de la main tout ce qu'il y a, mais... Ça, je le comprends. Moi, je veux juste revenir sur quelque chose puis... Donc, vous êtes en train de dire aussi que M. Coderre, M. Leblanc, M. Blanchet — là, je pourrais nommer plein de gens, là — M. Bogemans, M. Barisselle, M. Forget, tous ces gens-là, qui sont quand même venus aussi appuyer... ont vu du bien là où il n'y a que du mal.

M. Bolduc (Denis) : Si vous me permettez, le BAPE a fait un exercice de consultation, auquel on a participé. Il y a eu des conclusions. La journée même, le maire Coderre, que vous citez, a dit : «Le BAPE, ce n'est pas le pape.» Parce que le rapport du BAPE ne faisait pas son affaire. Et l'attitude du maire Coderre face à ce projet-là, c'est : Si vous ne pensez pas comme moi, bien, vous êtes dans l'erreur. C'est un peu le message que je reçois. Parce que, s'il y a une entité qui n'est pas d'accord avec ce projet-là, alors que tout le monde en veut... C'est sûr que, si on demandait aux citoyens : Êtes-vous prêts à payer davantage pour un beau projet comme le REM? La réponse ne serait peut-être pas la même. Parce que les coûts, hein, les coûts, les impacts sur les tarifs, les tarifs... Quels seront les tarifs réels, là, une fois que ça va être mis en place, là? On ne les connaît pas, on ne les connaît pas.

Le Président (M. Iracà) : Mme la députée, j'essaie d'équilibrer la longueur des questions avec la longueur des réponses. Mme la députée.

Mme Melançon : Moi, je n'en avais pas là-dessus. Puis ce que je suis en train de dire... Moi, je ne veux pas entendre nécessairement que le bien, loin de là, puis j'ai pris vraiment la peine de vous le dire au départ. Comme je vous dis, pour prendre une décision, moi, on m'a toujours dit : Ça prend les avantages, les inconvénients. Je voulais savoir si, de votre côté, il y avait des avantages. Clairement, vous dites non. Moi, je suis quand même là pour représenter aussi des gens, les gens de Verdun. Je porte écoute et je vous écoute attentivement, je tiens à vous le répéter. Je reconnais, bien sûr, les grandes qualifications que vous avez et... Mais, cela étant dit, lorsque je parle du projet, où il y a quand même des gens qui y voient du bon... C'est ce que j'essayais de voir, c'est : Est-ce qu'on y voit du bon à quelque part? Vous nous dites que non. Je prends note et je vous en remercie. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la députée de Verdun. Je vais céder la parole au député de Mégantic.

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. Bonjour, mesdames et messieurs. Vous avez, dans votre petit document ici, un diagramme pour les émissions de GES qui nous dit que votre nouveau modèle de tramway que vous proposez ou suggérez, avec 130 nouvelles stations, six lignes de tramway, aurait des émissions qui sont approximativement, là, 12 fois inférieures à celles du skytrain ou du REM. Pourriez-vous m'expliquer comment vous avez synthétisé ça? Je ne suis pas très technique, là. Je voudrais juste comprendre.

M. Lefebvre (Jean-François) : Oui. En fait, c'est basé notamment sur des travaux faits par le professeur Patrick Condon, de l'University of British Columbia, spécialiste en transport. Et ce qu'on constate...

Premièrement, déjà, la technologie du skytrain, il y a un minimum de 700 000 tonnes juste pour la fabrication, juste dans le béton. Donc, il faut en tenir compte, un.

Deuxièmement, à partir du moment qu'on a des coupures de service, ne serait-ce que le fait de rajouter des correspondances, et la ligne de Vaudreuil-Hudson et celle de Candiac, qui sont considérées comme étant menacées dans le long terme, donc dans l'estimé, à ce moment-là, on se retrouve à avoir une perte d'émissions. Il ne faut pas oublier que, même l'estimé fait par la caisse, on a 90 % des usagers du REM qui prennent déjà le transport collectif, donc. Et, sur ceux qui restent, il y a 80 % qui se rendent en auto, donc dans leur terrain de stationnement. Ce qui fait que ce serait, en fait, l'équivalent de 5 millions de dollars, à peu près, par personne qu'on convainc de ne pas avoir d'auto, avec ce mode de transport là.

Alors que, si on va dans un mode tramway, on est capables, à ce moment-là, de rejoindre beaucoup plus de gens. Le coût est beaucoup plus grand... Les émissions, dans la fabrication, sont plus faibles, mais, en même temps, comme on va dans les quartiers directement, les gens se rendent à pied aux stations, et, comme, au lieu d'avoir 18 nouvelles stations, on en a 130 pour le même prix, on multiplie l'accès à ce moment-là.

Et, si on regarde, l'Ontario est en train de déclasser complètement le Québec. C'est-à-dire qu'avec le REM qui serait implanté l'Ontario va avoir à peu près 13 fois, 15 fois plus de nouvelles stations électrifiées que le Québec. Pourquoi? Parce que l'Ontario choisit le tramway. Je reviens d'une visite à Ottawa, Kitchener, Waterloo, Mississauga et Toronto, et c'est tous des tramways qu'ils implantent.

M. Bolduc (Mégantic) : Vous me dites...

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Mégantic, il vous reste une minute.

M. Bolduc (Mégantic) : Vous me dites — très rapidement — que vous allez installer 130 stations, six lignes de tramway puis que...

M. Lefebvre (Jean-François) : ...moins cher.

M. Bolduc (Mégantic) : ...ça va coûter... ça va prendre moins de ciment, moins de béton. Moins de conséquences que de bâtir un REM qui va avoir une ligne...

Une voix : Il roule à terre.

M. Bolduc (Mégantic) : Oui, oui, il roule à terre. Non, ça prend des stations, ça prend du béton, ça prend des stationnements, ça prend de l'espace.

M. Lefebvre (Jean-François) : Non, pas les tramways. Le tramway, il passe au milieu de votre rue. Vous n'avez pas besoin de le mettre surélevé. Pensez que c'est une autoroute métropolitaine. Vous créez des autoroutes surélevées pour le tram... pas pour le tram, excusez, mais pour le REM. C'est la technologie du skytrain, O.K. Donc, comme c'est automatique, vous ne devez pas avoir de passage à niveau, donc vous êtes obligé d'être en aérien ou en souterrain. Et ça fait sens, dans la mesure où vous êtes dans un secteur central. Montréal, on a décidé d'avoir un métro. Qu'il soit automatique ou non, c'est un choix qu'on a fait, mais il est souterrain, à ce moment-là, et ça... Oui, il y a un coût à être souterrain, mais

ce n'est pas la même chose quand vous avez un réseau complémentaire. C'est des outils. Vous avez besoin de certains outils dans tous les axes.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter un deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Bienvenue à vous cinq. Je sais qu'il y a eu plusieurs demandes qui ont été rejetées qui étaient des gens qui s'opposaient au REM, d'une certaine façon, et qui voulaient nous apporter de l'éclairage. Je le déplore ardemment. Si c'est si bon que ça, le REM, moi, je me demande pourquoi ils n'ont pas fait de commission parlementaire là-dessus. On la demande, une commission, depuis des mois. Je sais que vous demandez la même chose. Si c'est si extraordinaire que ça... Moi, quand j'ai un joyau, là, si tu as un joyau, tu le montres au monde, tu dis : Regardez comment c'est bon. Ce n'est pas ça qu'ils ont fait.

M. Lefebvre, je vais m'adresser à vous parce que vous avez pris la parole plus que les autres. C'est quoi, votre formation?

M. Lefebvre (Jean-François) : J'ai un bac spécialisé en environnement, une maîtrise en économie et un doctorat en études urbaines.

M. Therrien : O.K. Vous avez déjà travaillé dans le transport en commun?

M. Lefebvre (Jean-François) : Oui.

M. Therrien : C'est quoi, votre expérience à ce niveau-là?

M. Lefebvre (Jean-François) : J'ai notamment réalisé, là, des études pour la ville de Dorval, l'arrondissement de Lachine, là, pour pouvoir comparer justement l'option tramway avec l'option skytrain. Et notre conclusion était justement que l'option tramway surclassait largement...

Là-dessus, aussi, un complément à la question de tout à l'heure de Mme la députée, c'est : allez demander au maire de Lachine. M. Claude Dauphin s'est fait inviter deux fois par le maire Denis Coderre, qui lui a demandé explicitement de ne pas aller présenter de mémoire au BAPE. Donc, quand on parle de démocratie et d'intimidation, vous avez déjà un très beau cas là.

• (16 h 40) •

M. Therrien : Moi, je vais vous dire franchement, quand j'enseignais, j'apprenais ça à mes étudiants : pour savoir la crédibilité de l'information, il faut savoir la source, il faut connaître la source. Moi, là, ce que vous me dites, là, je vous accorde une crédibilité dans le domaine où est-ce que vous nous informez. Je ne peux pas dire la même chose de M. Forget, ou de M. Leblanc, ou des gens qui sont intervenus pour le REM. Ils n'ont aucune connaissance de ce que c'est que le transport en commun efficace. Eux, leur objectif est différent, puis c'est correct comme ça. Sauf qu'on ne peut pas opposer, il me semble, l'opinion d'un spécialiste à l'opinion de quelqu'un qui est à une chambre de commerce et qui parle pour une chambre de commerce. Moi, c'est comme ça que je le vois.

Moi, j'ai lu le document, là. La lumière, là, je l'ai vue, la lumière au bout du tunnel, puis ce n'était pas un train. J'ai lu ça. J'ai posé des questions aux deux ministres. Puis ce que j'ai trouvé là-dedans, c'est qu'il y a un 512 millions qui est mis initialement sur le projet. On ne sait pas d'où ça vient. On sait que ça vient du gouvernement, mais finalement j'ai compris que c'étaient des taxes. Il y a 1,2 milliard en équité. J'ai demandé à quel moment on pourrait avoir un rendement sur l'équité. Ça prendrait 15 % de rendement du projet du REM pour qu'on ait un retour sur l'équité qu'on a investie. Donc, ce n'est pas un investissement, c'est une dépense. On n'aura jamais 15 %. Ça, j'ai appris ça.

J'ai appris qu'il n'y avait pas de seuil de rentabilité qui avait été calculé par les deux ministères. J'ai appris qu'on n'avait aucune idée des redevances. J'ai appris que les personnes-kilomètres, les évaluations de personnes-kilomètres, on n'était pas au courant de ça. J'ai appris que ça coûtait 133 millions de montants récurrents de la part du gouvernement pour appuyer le REM en question en plus du montant initial. J'ai appris qu'Hydro-Québec mettait 295 millions dans le projet. J'ai appris que, s'il y avait dépassement de coûts, on ne savait pas ce qu'il arriverait avec ça. Et j'ai encore la question que je vais vous poser, c'est que... C'est ça que j'ai trouvé là-dedans, là. C'est l'information que j'ai trouvée là-dedans. Moi, la question que je vous pose, là : Où est-ce que la Caisse de dépôt va prendre son 8 %, d'après vous? Parce que est-ce que c'est possible que le REM ait un rendement de 8 % par année?

M. Lefebvre (Jean-François) : En fait, en termes... Là, il faut regarder les coûts globaux, et il y a des enjeux à plusieurs niveaux. Donc, il y a le fait de remplacer un emprunt, donc, à 2 %, 3 % d'intérêt par un taux de rendement à 8 %, 10 %. Si un d'entre vous était prêt à remplacer son hypothèque par un prêt à 10 % fait par le privé, appelez-moi, je suis prêt à prendre une deuxième hypothèque et à vous prêter à 10 %. Mais je suis sûr qu'il n'y a personne parmi vous qui serait prêt à le faire. Pourquoi on l'accepterait collectivement? Donc, il y a le taux d'intérêt.

Le deuxième élément, c'est : Même si c'est automatisé, nous, on a estimé qu'il y aurait autour de 120 millions de frais de fonctionnement annuels. Et on a parlé à d'autres spécialistes en transport qui le confirmeraient. Donc, on a des frais à ce niveau-là. Il y en a, des frais, sans tenir compte des enjeux de sécurité, là. Passer en dessous d'une piste d'avion, des trains automatisés sans conducteur, je ne suis pas sûr que ça va passer les tests de sécurité.

M. Dubrau (Anton) : If I may add, I mean, the CPDQ Infra hasn't given us a whole lot of information about their financing, which is one of the problems that the BAPE identified, that they just didn't give us enough information about how this will all work together. And, yes, in the budget, there's a bunch of information about how the dividends will be given out. But one number we have is, we have the number of \$0.70 per passenger-kilometer. That's basically the only number we have relative to cost. And they've claimed that, well, right now, it costs \$0.70 per passenger-kilometer to provide transit. And I have looked at the CUTA, my transportation fact book, and it is actually true that right now it costs \$0.70 per passenger-kilometer to provide transit. That's the total cost. That's the operating cost, that's the capital cost, that's everything. That's the total. So, basically, to operate this line, it will cost as much as the total cost.

But, at the same time, CPDQ Infra has said that, on top of the \$0.70 that it would take right now, there would be capital costs. But, for them, the \$0.70, the capital cost would already be included. But that's not true, because the \$0.70 is just what gets charged to the ARTM. This does not include the investment that the Province of Québec, that the federal Government will make, the half a billion dollars by the ARTM, the \$400 million by Hydro-Québec and, of course, the very important infrastructure, all of the infrastructure assets that will just be kind of given to CPDQ Infra, a private entity. Now, if we add all of these costs, it will be much more.

And another point is, this \$0.70 of all transport, that's not the metro of Montréal. That's everything. That includes very inefficient services like the paratransit, or commuter rail lines that are very inefficient, and bus lines that have very little ridership. So, if you just compare to, for example, the metro lines, there is not much numbers that the STM gives, how much it costs per passenger-kilometer, but it's much cheaper. And, for example, the bus between the Rive-Sud and downtown, right now, costs about \$0.20 to operate, according to the AMT budget.

So, this is where it comes from, those \$0.70, which are extremely expensive. And, in the \$0.70, there is about 20% to 30% that is the operating cost of the line and maybe the depreciation. And the rest, probably half of it, that's going to be the 8% return on investment. So, basically, we're taking these \$3 billion from the Caisse de dépôt and then charging them every year to the ARTM. They would effectively pay for a significant portion of this project. And it's not a debt. It's 8%, it's like charging it to a credit card. That is crazy. Effectively, the province is taking this cost, the capital construction cost, and charging it to the municipalities.

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

M. Lefebvre (Jean-François) : Je voudrais juste terminer sur un défi, en fait, que je donne à toute la commission, incluant au parti au pouvoir, un gros défi. C'est de dire : Est-ce que vous pouvez garantir qu'il n'y aura pas de hausse tarifaire sur l'ensemble des usagers? Parce que notre estimé, ici, quand on vous parle de 140 000 usagers en moins, c'est basé sur l'hypothèse d'un 20 % d'augmentation des tarifs, O.K., et on parle de tarifs augmentés, même, plus dans certains cas. Et 20 %, c'est fort plausible, étant donné le type de contrat financier, là, dans lequel la caisse nous amène. Mais perdre... une chute des utilisateurs comme ça, ça va à l'encontre de tous les objectifs du gouvernement du Québec à ce moment-là. C'est une taxe qu'on crée sur les usagers de transport collectif pour permettre à quelqu'un de la caisse, dans sa tour d'ivoire, de dire : J'ai fait un taux de rendement de 8 % sur un projet.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député, il vous reste quatre minutes.

M. Therrien : Écoutez, quand vous parliez, là, de l'emprunt qu'on fait si ça avait été supporté par le gouvernement, c'est 3,75 % que ça coûte, le coût de l'emprunt pour un gouvernement. Là, on est à 8 %. Donc, c'est à peu près 110 millions par année qui passent juste en surplus d'intérêt qui vont être payés dans les poches de la Caisse de dépôt, et on n'aura pas aucun service en compensation de ça.

Le dépassement de coûts, je veux vous entendre là-dessus. On n'en parle jamais. Déjà, il y a 500 millions qui s'est rajouté, là. Le projet était à 5,5 milliards, c'est rendu à 6 milliards. Ils ont demandé à la Caisse de dépôt : Est-ce qu'il va y avoir des dépassements de coûts? Et M. Sabia a dit : Bien, probablement. Alors, est-ce que vous pensez qu'il va y avoir des dépassements de coûts? Sur quoi vous vous basez pour répondre à cette question-là? Et, s'il y a des dépassements de coûts, c'est qui qui va payer ces dépassements de coûts là, d'après vous?

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Lefebvre (Jean-François) : En fait, je vais plutôt citer, non pas mes propres études, dans ce cas-ci, mais M. Jean Fortier, qui était l'ancien président du conseil exécutif de la ville de Montréal, qui a fait d'ailleurs une maîtrise, par après, en génie sur la gestion des dépassements de coûts dans les grands projets, O.K. Et les commentaires qu'il a faits, lors d'une conférence de presse, sur le dossier du REM, étaient justement de dire... je vais reprendre un peu ses mots, mais il va dire qu'on a tout le contexte d'une tempête parfaite, c'est-à-dire un projet où, actuellement, les informations sont incomplètes, et où on a, on crée artificiellement un échéancier trop serré, et où on pousse trop vite pour l'atteindre. Donc, on a tout le contexte de tempête parfaite pour un dépassement de coûts, alors que, je veux dire, on n'a pas des jeux olympiques, là, l'année prochaine, où on est obligés d'avoir notre stade de prêt.

Et ce qui est présentement sur la table, la loi n° 137, qui est la raison pour laquelle on se parle ici, et non pas l'ensemble du projet, ce qui aurait dû être, c'est parce qu'on veut précipiter les choses. Et, dans ce contexte-là, même les gens du parti au pouvoir, nous ne sommes pas sûrs que vous êtes intéressés à être ceux qui vont être accusés plus tard d'avoir accepté de passer trop vite sur un projet dont vous n'aviez même pas les informations, alors que l'idée actuelle, c'est tout simplement d'aller trop vite. Et je serais le premier heureux si on se trompait sur les hausses tarifaires, par

exemple, puis finalement on réussit à avoir un montage financier qui permettait d'éviter ces hausses-là. Mais, tant qu'on n'a pas cette garantie-là, on n'a aucune garantie qu'on a une amélioration de service. Et, que ce soit à Verdun ou ailleurs, les gens ne seront pas intéressés à avoir des hausses de tarifs pour un service qui va desservir seulement une partie de la population si ça donne des hausses de taxes et de services pour l'ensemble de la population.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député, 1 min 30 s.
• (16 h 50) •

M. Therrien : Bien, écoutez, rapidement, en terminant, là, pour le projet de loi n° 137, si je vous demandais une ou deux choses que vous aimeriez qu'on change dans le projet de loi...

M. Dubrau (Anton) : So, one thing that kind of concerns me is what the Minister spoke about, this idea that the ARTM will pay half a billion dollars to CDPQ Infra. And he said : Well, I mean, ARTM will contract with the STM, they will contract with the STL, why shouldn't they contract with CDPQ Infra? And I think the difference between the STL and the RTL, etc., is that these are public entities that are controlled by the public and whose purpose is to provide transportation.

The purpose of CDPQ Infra is to create money, and so, that's not the same thing. They are effectively a private entity. If this half a billion dollars are for some service that CDPQ Infra would provide, and there is a contract to that effect, there should be a bidding process, a competitive bidding process. The Government should not just decide to give it to some private entity, this large amount of money, and especially since there's all sorts of equity involved that is all finagled to give control of all the assets to CDPQ Infra until eternity. I think we should also make it such, if the ARTM actually pays so much in Hydro-Québec, etc., these entities should receive equity in return, and not give CDPQ Infra the full control even though there are not even paying for the full cost of the project.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup.

M. Lefebvre (Jean-François) : Je voudrais juste terminer en disant qu'il doit... votre projet de loi doit avoir des objectifs non pas pour la portion privatisée, mais... L'ensemble du transport collectif, on doit avoir des objectifs pour s'assurer qu'on a une hausse des services de transport collectif et non pas qu'on ferme une ligne au détriment de l'autre. Donc, une hausse des transports collectifs et une réduction des gaz à effet de serre pour l'ensemble.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons débiter un autre bloc avec le deuxième groupe d'opposition. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Merci, M. le Président. Bonjour. Merci d'avoir fait le déplacement cet après-midi. Toujours intéressant d'avoir différents points de vue.

D'entrée de jeu, je vous dirais que je ne partage pas votre conclusion, qui est de dire : Le projet est bâclé. Je ne pense pas que ce soit le cas. Mais, en même temps, il y a un élément sur lequel je vous rejoins totalement. Il y a plusieurs questions, à ce moment-ci, qui sont sans réponse. Et, pendant quelques occasions, avec mon collègue notamment de Sanguinet et d'autres, on a demandé une commission parlementaire pour qu'on ait la possibilité de poser un certain nombre de questions, non pas dans le but de retarder ou de prolonger la procédure, mais ne serait-ce que d'avoir un certain nombre de réponses supplémentaires. J'aurais aimé, même à travers la présente commission parlementaire, que l'on puisse recevoir, par exemple, les gens de l'ARTM, voir comment tout ceci va s'imbriquer dans le projet du REM. On connaît la raison. Jusqu'à cet après-midi, le conseil d'administration n'était pas constitué. Il l'est maintenant, mais trop tard pour être convoqué à la présente commission parlementaire. Donc, c'est des échanges qu'on aurait aimé avoir pour s'assurer justement que les bonnes décisions soient prises.

Mais, ceci dit, c'est un projet que nous ne jugeons pas aussi sévèrement que vous. Je pense qu'il peut avoir plusieurs, plusieurs mérites. Mais, oui, il faut avoir des éléments pour nous rassurer à certains égards. Moi, personnellement, une des questions que je me pose, et j'ai eu l'occasion de la répéter à quelques reprises, c'est : Est-ce que le gouvernement du Québec se protège suffisamment à travers ce projet-là? J'ai parlé notamment d'une ligne sur la Rive-Sud qui va longer essentiellement ce que le REM propose comme circuit. Vous avez évoqué le tunnel, vous avez évoqué... ou sinon, moi, j'ai évoqué le fait que l'on cède beaucoup, beaucoup d'emprise. Je me demande si le gouvernement du Québec se protège suffisamment.

Et peut-être un exemple en particulier. Lorsqu'on parle de PPP, on n'est pas, a priori, contre, au niveau de la Coalition avenir Québec, des PPP. Cependant, un des principes d'un PPP, c'est qu'à terme l'infrastructure revient au gouvernement du Québec, ce qui n'est pas le cas avec le projet de REM. Moi, le fait de céder le tunnel ou de céder certaines infrastructures, qui ont tout de même été très dispendieuses, ça m'interpelle aussi. Bref, je connais maintenant votre position à l'égard du projet, mais est-ce que vous avez des propositions à faire pour s'assurer que le gouvernement du Québec soit suffisamment protégé dans cette aventure?

M. Dubrau (Anton) : I think one of the important things to protect... I mean, the concern with the REM is really what will happen in 10, 20 years, when we need more lines, for example, to use the Mount Royal Tunnel, the Mascouche and the Saint-Jérôme lines, and also the Via Rail, that we sometimes talk about, between Québec and Montréal.

So, I believe, at the least, one thing to make this project a little bit more palatable to somebody who's interested in transportation is that we should keep the Mount Royal Tunnel public, that it should be shared with the REM, but also with the AMT and Via Rail. And, if we have a shared infrastructure, that will then have a higher capacity, then we don't block

the future expansions from this very important infrastructure into these other areas that are more populated and that also deserve to have improved transit.

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

M. Lefebvre (Jean-François) : Oui, je pourrais compléter?

M. Charette : Oui, oui, volontiers.

M. Lefebvre (Jean-François) : Oui? Bon, vous avez parlé de la question de la propriété à terme. Puis, là-dessus, même si ce n'était pas écrit dans notre document, on est parfaitement d'accord avec vous, là, comme quoi que c'est inacceptable qu'il n'y ait pas une reprise, donc, après. D'habitude, dans les autres... que ce soit Vancouver ou ailleurs, on parle d'en général 35 ans. Ça veut dire qu'en fait, un coup que la construction va être faite, on parle d'une trentaine d'années à peu près, et ça redevient public à ce moment-là.

Et ça me ramène à... Et même, je l'ai dit complètement au début, j'ai parlé du scénario catastrophe, qui serait de faire un «flip». Donc, il ne faut pas négliger que, le fait de passer de 3 % à 8 %, 9 %, on multiplie à peu près par quatre la valeur boursière. Ça veut dire qu'un projet de 8 milliards comme ça pourrait avoir théoriquement une valeur boursière qui pourrait être de 25 milliards de dollars. Et on peut très bien imaginer une vente à des intérêts asiatiques, par exemple, où ce serait un contrat, tout simplement. L'intérêt, c'est d'avoir acheté un projet où il y a un contrat qui oblige les utilisateurs de transport en commun à payer une taxe pour financer le taux de rendement ad vitam aeternam, ce qui est une aberration en termes d'objectifs du transport collectif, d'objectifs environnementaux. Mais, je veux dire, ça va à l'encontre de ce qui est visé, là, je pense, par tout le monde ici. Là, il faut s'assurer qu'on met tous les chiens de garde pour éviter d'avoir quelque chose qui pourrait aller vers ça.

Le Président (M. Iracà) : Oui, M. le député, quatre minutes.

M. Charette : C'est gentil. Vous êtes de la région de Montréal, comme individu, mais vous entendez sans doute parler, à l'occasion, d'un cas bien précis, celui du fameux pont du CN, le pont de Québec, ici, dans la région. Et une des problématiques par rapport à ce pont-là, par rapport à sa solution, c'est qu'on n'a aucune, aucune emprise sur ce pont-là. Donc, on est tributaires, en quelque sorte, de son propriétaire, malgré l'importance névralgique pour la région de Québec.

Donc, un des questionnements qui pourrait être le nôtre, comme Parlement, c'est de dire : Oui, allons de l'avant avec un projet comme le REM parce que c'est un projet qui a une valeur véritable. Ça, j'en suis convaincu. Mais protégeons-nous sur les emprises elles-mêmes pour qu'on ait un droit de regard puis un droit de décision sur leur utilisation. Donc, je ne sais pas si, dans votre conception à vous, ça peut être un compromis envisageable, voire même acceptable pour le projet lui-même.

M. Bolduc (Denis) : Moi, j'habite la région de Québec, j'habite Québec, et, c'est sûr, je suis souvent à Montréal. Mais le cas du pont de Québec, effectivement, c'est un bel exemple, qu'on a cédé au privé pour 1 \$, là, ou, enfin, qu'on a donné au privé, puis que le privé néglige d'entretenir de façon convenable. Et, quand arrive le temps de faire faire des réparations au pont de Québec, bien, c'est compliqué parce que c'est le propriétaire privé qui a tous les droits sur le pont.

Et les PPP, c'est un peu ça, hein? Même s'il y a une reprise après 30, 35 ans, qu'est-ce qui nous garantit que le propriétaire privé, pendant ces 30, 35 ans là, va entretenir adéquatement la structure, l'infrastructure? Parce qu'il sait qu'il va la laisser, après 30 ou 35 ans, au gouvernement. Et dans quel état? C'est pour ça qu'au SCFP-Québec on est totalement contre les modèles PPP. Parce que ce qui arrive souvent, au bout de l'échéance, c'est que l'infrastructure a besoin de réparations majeures parce qu'elle n'a pas été entretenue, parce que le privé savait qu'il donnerait, céderait l'infrastructure publique. C'est prévu dans les contrats.

Alors, qu'est-ce que le gouvernement pourrait faire dans le cas d'un REM? Bien, en tout cas, il pourrait toujours bien... il aurait toujours... Plutôt que jeter aux poubelles le rapport du BAPE... Il y avait énormément de questionnements dans le rapport du BAPE. Plutôt que de dire non à une commission parlementaire... Bien, on a énormément de questions qui sont posées par plein de monde dans cette question-là. Bien, peut-être que ce serait deux éléments, à tout le moins, à respecter, le rapport du BAPE puis les demandes de plusieurs intervenants, obtenir une commission parlementaire pour entendre tous les aboutissants de ce dossier-là.

• (17 heures) •

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

M. Lefebvre (Jean-François) : Juste pour compléter, là...

Le Président (M. Iracà) : Il y a une minute. Une minute.

M. Lefebvre (Jean-François) : ...vous devrez, au minimum, demander à ce que, par exemple, la voie réservée du pont Champlain reste publique, le tunnel du mont Royal reste public, que la caisse puisse être gestionnaire de sa portion, mais que la structure reste publique à ce moment-là.

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

M. Charette : ...de temps, ici, malheureusement. Peut-être vous mentionner, un clin d'oeil, vous me le permettez, il y a des PPP avec un bon contrat qui stipulent les conditions dans lesquelles doit être remise l'infrastructure par la suite. Et, à l'inverse, il y a des infrastructures publiques, comme nos écoles, par exemple, qui appartiennent au public, qui n'ont pas à être cédées à terme et qui sont, elles aussi, mal entretenues, malheureusement. Bref, là-dessus, on pourra toujours poursuivre la discussion à une autre occasion, mais merci pour votre témoignage. Malheureusement, le temps est très, très limité.

Le Président (M. Iracà) : Je vous remercie pour votre contribution à cette commission.
L'ordre du jour étant épuisé, je lève la séance, ajourne les travaux au mardi 6 juin. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 17 h 1)