

REM : des mesures exceptionnelles pour un projet d'exception

.....

Recommandations de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain dans le cadre des audiences publiques sur le projet de loi 137 concernant le Réseau électrique métropolitain, présentées à la Commission des transports et de l'environnement

30 mai 2017

Préambule

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain (la Chambre) compte plus de 7 000 membres. Sa mission est d'être la voix du milieu des affaires montréalais et d'agir pour la prospérité des entreprises et de la métropole. La Chambre s'engage dans des secteurs clés du développement économique en prônant une philosophie d'action axée sur l'engagement, la crédibilité, la proactivité, la collaboration et l'avant-gardisme. La Chambre est le plus important organisme privé au Québec voué au développement économique.

Contexte

Le projet de loi 137 s'inscrit dans le contexte plus large de la réalisation du Réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Le milieu des affaires a donné son appui explicite à ce projet structurant pour le dynamisme économique de la métropole. La réponse à un besoin évident, le montage financier du projet, la perspective de rendements stables et à long terme et le leadership de CDPQ Infra sont autant de conditions gagnantes nous permettant d'être optimistes quant à la concrétisation rapide et à la réussite du projet. L'adoption du projet de loi 137 constitue une étape essentielle à la réalisation de cette infrastructure de transport en commun que nous jugeons majeure et structurante pour la métropole.

Dans le cadre des consultations publiques menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), la Chambre a eu l'occasion d'exprimer son appui au REM. Nous avons alors fait état des avantages économiques et environnementaux liés à la réalisation du REM. Huit mois plus tard, ces arguments demeurent valides et la Chambre insiste sur l'importance de veiller à la mise en œuvre du projet dans les délais rapides proposés par CDPQ Infra.

Par ailleurs, la Chambre a pris acte du rapport du BAPE. Nous avons souligné que ce rapport n'indiquait pas d'impacts environnementaux négatifs majeurs qui auraient justifié un report des échéanciers¹. Aujourd'hui, nous nous réjouissons de constater que le projet de loi 137 prend le parti d'accélérer l'exécution de ce projet qui profitera à la métropole sur de nombreux plans.

Introduction

Depuis l'annonce du projet, le milieu des affaires a donné son appui sans réserve au REM. Cette initiative structurante aura des retombées positives sur l'économie de la métropole, et ce, à bien des égards.

Des retombées économiques qui justifient des mesures exceptionnelles

L'un des aspects les plus remarquables du REM est la volonté de la Caisse d'investir dans un projet de transport collectif certes nécessaire, mais difficilement finançable par l'État québécois, déjà très endetté. En proposant un projet de train électrique rentable pour CDPQ Infra, la Caisse fait non seulement profiter les Québécois de son expertise acquise dans des projets du même type menés ailleurs dans le monde, mais fait aussi fructifier le « bas de laine » des Québécois. Dans le cadre du REM, la Caisse adoptera un modèle de réalisation et de gestion s'inspirant de ce qu'elle a vu ailleurs.

De manière plus large, le REM sera également rentable pour l'ensemble des Québécois, puisqu'investir dans le transport collectif engendre des avantages économiques importants. En premier lieu, la mise en service du REM diminuera les coûts liés à la congestion, évalués à environ 1,8 milliard de dollars par

¹ CCMM, *REM : la communauté d'affaires réitère son appui et demande au gouvernement de maintenir le cap*, communiqué de presse, 20 janvier 2017, [disponible en ligne], http://www.ccm.ca/fr/nouvelles/com_rem_-_la_communaute_d_affaires_reitere_son_appui_et_demande_au_gouvernement_de_maintenir_le_cap/

année, et améliorera de ce fait notre productivité. L'utilisation du transport collectif favorise également l'épargne des ménages, et stimule ainsi l'activité dans d'autres secteurs. La construction d'infrastructures majeures de transport collectif débouche habituellement sur un développement immobilier qui entraîne une hausse de la valeur foncière des terrains avoisinants. Enfin, puisque le Québec peut compter sur un grand nombre d'entreprises ayant une expertise pertinente en lien avec ce genre de projet, on peut légitimement estimer qu'investir dans le transport collectif sera également bénéfique pour notre base industrielle et contribuera à diminuer notre déficit commercial en matière d'énergie fossile liée aux transports².

La réalisation du REM créera également des emplois de qualité. CDPQ Infra évalue à 7 500 le nombre d'emplois qui seront créés pendant la phase de construction. Si des entreprises québécoises telles que Bombardier, SNC-Lavalin ou WSP Global obtenaient des contrats de fabrication de matériel roulant ou de rails, les retombées en termes d'emplois seraient encore plus importantes. Enfin, à la suite de la mise en service du REM, près de 1 000 personnes travailleront à l'opération de ce train électrique à grande fréquence³.

Le REM stimulera aussi l'activité économique de la métropole en créant de meilleures connexions avec d'autres réseaux de transport. En premier lieu, il sera relié au réseau du métro de Montréal à différentes stations. En faisant un arrêt à la station Bonaventure sur la ligne orange, il sera relié à la gare Centrale et aux trains qui y passent. Il sera également relié à la ligne bleue via la station Édouard-Montpetit et à la ligne verte via la station McGill. Il desservira en outre l'aéroport Trudeau depuis et vers le centre-ville – liaison attendue depuis des années. Enfin, il est important de considérer les retombées économiques à long terme qui découleront de la desserte de zones économiques pour l'instant mal desservies par les infrastructures de transport en commun lourd. Le Campus Saint-Laurent de Technoparc Montréal, et plus largement les secteurs situés le long de l'autoroute 40, ont souffert de cette faible desserte. On peut s'attendre à ce que ces zones retrouvent un nouvel élan économique et deviennent des TOD encore plus performants.

Des retombées importantes sur le plan environnemental

La réalisation du REM entraînera également d'importants avantages environnementaux, lesquels nous avons rappelés dans le cadre des audiences du BAPE⁴. En premier lieu, le déploiement d'un tel réseau de transport diminuera considérablement les émissions de gaz à effet de serre, puisqu'il aura pour effet de réduire l'utilisation de l'auto solo. L'incidence sur les émissions de GES sera d'autant plus grande qu'il s'agit d'un train entièrement électrique. C'est ainsi que selon CDPQ Infra, la mise en service du REM pourrait engendrer une diminution des émissions de GES de l'ordre de 35 000 tonnes chaque année⁵.

Les TOD, un concept clé

La Chambre est en faveur d'un développement immobilier plus dense, articulé autour des gares et stations de transport collectif. Cette philosophie de développement de type « Transit-Oriented Development » (TOD) est au cœur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) que s'est donné la CMM, et la Chambre a toujours souligné son appui à cette vision par le passé⁶.

² CCMM, *Le transport en commun au cœur du développement économique de la métropole*, novembre 2010 [disponible en ligne], http://www.cmm.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf

³ CDPQ Infra. *Réseau électrique métropolitain, Un nouveau mode de transport, un nouveau mode de vie*, [Disponible en ligne], https://www.cdpqinfra.com/fr/Reseau_electrique_metropolitain

⁴ CCMM. *REM : un projet qui révolutionne la mobilité urbaine dans la métropole*, mémoire présenté au Bureau des audiences publiques, 29 septembre 2016, [disponible en ligne] <http://www.cmm.ca/~media/Files/News/Memoires/2016/Memoire-BAPE-REM-CCMM.pdf>

⁵ Hatch, *CDPQ Infra. Réseau électrique métropolitain. Étude sur les gaz à effet de serre*, 30 novembre 2016, [disponible en ligne], https://www.cdpqinfra.com/sites/default/files/document/23_-_etude_sur_les_ges_-_novembre_2016.pdf

⁶ CCMM, *Le PMAD : après 10 ans, un compromis acceptable se dessine enfin*, 29 septembre 2011, [communiqué de presse, disponible en ligne], <http://www.cmm.ca/fr/nouvelles/the-pmad-after-10-years-an-acceptable-compromise-is-finally-taking-shape/>

La construction du REM favorisera le développement de type TOD et contribuera ainsi à ralentir l'étalement urbain. En concentrant une plus grande proportion d'activités de travail, de loisir et d'habitation autour de points d'accès névralgiques, le REM devrait ainsi augmenter de façon importante le nombre de déplacements qui se feront par la voie du transport collectif.

Notre réaction au plan de financement proposé par le projet de loi 137 s'oriente donc en fonction de notre appui au développement TOD. Nous croyons qu'il est bénéfique pour la métropole, tant au niveau économique qu'environnemental, de développer autour d'un projet de transport collectif structurant comme le REM.

Le projet de loi 137 : un outil nécessaire pour le déploiement du REM mais qui doit demeurer circonscrit

En raison des nombreux avantages que le REM procurerait à la métropole, la Chambre insiste sur l'importance de réaliser ce dernier dans les délais prévus. Depuis l'annonce initiale du projet, la Chambre a encouragé les divers gouvernements à tout mettre en œuvre pour accompagner la réalisation de ce projet structurant et nécessaire pour Montréal et son économie. Le projet de loi 137 prévoit des mesures exceptionnelles pour financer le REM et assurer son déploiement selon l'échéancier proposé par CDPQ Infra. En ce sens, la Chambre salue son dépôt à l'Assemblée nationale, puisqu'il constitue une étape importante menant à la réalisation du REM. Toutefois, il propose également des dispositions qui concernent le financement de toutes les infrastructures lourdes de transport en commun. Bien qu'intéressantes, celles-ci mériteraient d'être examinées de façon plus large, possiblement dans le cadre d'un projet de loi distinct. La Chambre tient à ce que les mesures mises en place dans le cadre du projet du REM ne ferment pas les discussions plus vastes sur le modèle de financement du transport en commun qui devra être privilégié dans les années à venir, notamment la possibilité de recourir à la captation de la plus-value foncière.

I. Mesures exceptionnelles

La Chambre salue le projet de loi 137 qui prend le parti de réduire les entraves à la réalisation du REM et d'accélérer ainsi la mise en œuvre de ce dernier. Dans la mesure où les avantages économiques et environnementaux du REM sont nombreux, une mise en service rapide soulagera les zones desservies et environnantes et se traduira par des gains concrets pour la région métropolitaine. En ce sens, nous saluons la volonté de changer les façons de faire et d'accélérer la réalisation du projet, à l'exemple de ce qui se fait ailleurs dans le monde. Nous reconnaissons que cette volonté est bien présente dans l'ensemble des mesures contenues dans le projet de loi.

Plusieurs des mesures contenues dans le projet de loi 137 sont d'ailleurs de nature exceptionnelle. C'est notamment le cas des pouvoirs d'expropriation accordés à CDPQ Infra, de l'occupation temporaire du territoire permise pour que le chantier puisse fonctionner rondement, ou encore des servitudes consenties pour réduire les négociations d'usage de l'espace pendant toute la durée du chantier. Ces mesures sont nécessaires pour s'assurer qu'un chantier de l'ampleur du REM puisse se concrétiser selon les délais et les budgets établis.

Recommandation n° 1 : Maintenir dans le projet de loi les allègements réglementaires ainsi que les pouvoirs exceptionnels accordés à CDPQ Infra afin d'assurer la réalisation rapide du projet de REM.

II. Intégration métropolitaine

Dès 2010, la Chambre s'était positionnée en faveur d'une réforme de la gouvernance et du financement du transport collectif dans la région métropolitaine. Dans notre rapport intitulé *Une métropole à la hauteur de nos attentes* (mieux connu sous le nom de « rapport Côté-Séguin »), nous prônions notamment une réduction du nombre d'organismes chargés de planifier et de desservir les transports collectifs dans la

région métropolitaine. Nous souhaitons alors qu'elles se regroupent autour d'une seule autorité de planification qui relèverait de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

La réforme adoptée l'an dernier, qui a fait naître l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), allait donc dans le sens de ce que nous souhaitons, et nous sommes heureux de constater que la région métropolitaine aura à l'avenir un seul plan de transport collectif, ce qui assurera une plus grande cohérence dans les choix de projets prioritaires. Une telle fusion des organismes de transport collectif permettra également une meilleure intégration des titres et des tarifs sur le territoire de la région métropolitaine, ce qui, au bout du compte, profitera aux usagers et assurera une meilleure fluidité des déplacements.

Le projet de loi 137 pousse cette logique d'intégration régionale encore plus loin, en incluant le REM dans le cadre des activités de coordination de l'ARTM. En outre, l'ARTM aura le pouvoir d'édicter les normes qui s'appliqueront au REM en matière de titres et de tarifs, ce qui permettra aux usagers de bénéficier d'un passage plus fluide entre les différents modes de transport de la région métropolitaine. Cette intégration bonifiera vraisemblablement l'achalandage du REM et maximisera ainsi son incidence positive sur le dispositif de transport de la métropole.

Recommandation n° 2 : Maintenir dans le projet de loi l'intégration du REM à l'ARTM ainsi que le pouvoir accordé à cette dernière pour établir les normes applicables au REM afin d'assurer une harmonisation pour l'ensemble du réseau de transport.

III. Financement du REM

Le projet de loi 137 prévoit une nouvelle source de financement, soit un système de redevances, et réitère l'octroi de la somme de 512 millions de dollars à CDPQ Infra pour la compensation de la captation foncière. La Chambre appuie ces deux dispositions dans la mesure où celles-ci favorisent la réalisation du projet de REM selon l'échéancier proposé par CDPQ Infra. Le caractère exceptionnel du REM nécessite des leviers de financement tout aussi exceptionnels. Toutefois, il importe que ceux-ci soient correctement paramétrés afin de ne pas créer de précédent et d'assurer leur application automatique à l'ensemble des projets de transport collectif.

La Chambre tient à réitérer son appui au système de la captation de la plus-value foncière et estime que le projet de REM offre l'occasion parfaite d'implanter un tel système. Cette méthode, déjà employée ailleurs dans le monde pour financer des projets de grande envergure, a fait ses preuves et aurait tout avantage à être adoptée au Québec pour financer nos infrastructures de transport en commun. Le versement de 512 millions de dollars par le gouvernement du Québec en compensation de la captation de la plus-value foncière sur le projet du REM ne doit être qu'une exception et ne doit pas fermer la porte aux négociations avec les villes pour tout autre projet de transport collectif dans la grande région montréalaise.

De plus, le système de redevances proposé ici, auquel les promoteurs immobiliers devraient souscrire pour obtenir un permis de construction dans le cadre des travaux effectués à proximité des zones desservies par les transports collectifs de l'ARTM, s'inscrit dans la logique de TOD. En ce sens, il représente un pas dans la bonne direction. Toutefois, de nombreux paramètres restent à définir pour être en mesure de mettre en place un système cohérent, performant et prévisible. D'ailleurs, comme l'indique le projet de loi, le système de redevances s'apparente à un permis de construction.

La redevance fait ainsi entièrement porter le risque au promoteur privé, ce qui l'incitera nécessairement à une plus grande prudence avant de lancer un nouveau chantier.

Recommandation n° 3 : Maintenir la proposition du gouvernement de financer le projet de REM à l'aide d'un système de redevances et par l'injection de 512 millions de dollars, montant représentant l'enveloppe de captation de la plus-value foncière évaluée par CDPQ Infra dans son montage financier.

Le projet de loi précise les modalités du système de redevances qui serait mis en place pour financer l'ARTM. Il reste toutefois vague en ce qui concerne la gestion et l'utilisation des sommes ainsi récoltées. Celles-ci pourraient ainsi servir à financer des projets autres que celui du REM. En ce sens, la Chambre estime que le système de redevances mis de l'avant pour financer le REM constitue une mesure exceptionnelle qui devrait se limiter à ce projet. Ainsi, les redevances perçues devraient financer en exclusivité la construction du REM et le maintien de ses actifs.

Recommandation n° 4 : Prévoir que les redevances perçues par l'ARTM auprès des promoteurs financent en exclusivité la construction du REM et le maintien de ses actifs.

IV. Financement du transport collectif

Le projet de loi 137 concerne principalement le projet de Réseau électrique métropolitain, mais il propose également de modifier plusieurs autres législations en vigueur. Il ouvre ainsi la porte à une réflexion générale sur le financement du transport collectif au Québec, qui va bien au-delà du projet de REM. Si la Chambre appuie les mesures de financement du REM proposées dans le projet de loi 137, elle estime toutefois que celles-ci devraient avoir un caractère exceptionnel et se limiter à ce projet en particulier. Pour financer les autres infrastructures de transport en commun, elle est d'avis que la captation de la plus-value foncière représente une avenue beaucoup plus prometteuse.

Captation de la plus-value foncière et notion de partenariat d'affaires

En octobre 2014, la Banque Nationale a publié un rapport intitulé *La captation de la plus-value foncière comme moyen de financement du transport collectif pour le grand Montréal*⁷. Son objectif à ce moment était de provoquer une discussion sur les façons dont le secteur privé pourrait contribuer au financement du transport collectif dans la région métropolitaine.

Cette discussion partait d'un constat simple : il serait bénéfique et rentable pour les secteurs public et privé de réaliser un certain nombre de projets majeurs de transport collectif dans la région métropolitaine, mais ces projets tardaient à être mis en œuvre, puisqu'à courte échéance, les autorités publiques ne disposaient pas des fonds nécessaires. Le rapport de la Banque tentait alors de répondre à deux questions.

- 1- Quelles formules de financement innovantes sont les plus répandues dans d'autres territoires pour financer les infrastructures de transport collectif?
- 2- Existe-t-il des mécanismes de financement qui mettent à contribution le secteur privé sous une forme de partenariat d'affaires afin de financer des infrastructures de transport collectif?

La réponse du rapport à ces deux questions était claire : la captation de la plus-value foncière était le moyen le plus approprié pour financer les infrastructures de transport collectif dans la région métropolitaine. La Banque ne s'était pas non plus contentée d'en faire un exercice théorique : les auteurs du rapport avaient rencontré un certain nombre d'intervenants du secteur privé à Montréal – des développeurs immobiliers pour la plupart – afin de mesurer leur intérêt pour ce modèle d'affaires. La réponse était concluante : bon nombre d'entreprises privées étaient prêtes à contribuer à la réalisation de projets majeurs de transport collectif par la voie de la plus-value foncière.

⁷ Banque nationale du Canada, *La captation de la plus-value foncière comme source de financement du transport collectif pour le grand Montréal*, octobre 2014 [disponible en ligne], https://www.bnc.ca/content/dam/bnc/fr/a-propos-de-nous/nouvelles/salle-de-presse/communiqués-de-presse/etude_infrastructures_Banque_Nationale.pdf

L'attrait principal du mécanisme de captation de la plus-value foncière pour une entreprise réside dans sa capacité à réduire et à partager les risques financiers. Pour des développeurs immobiliers qui doivent engager des centaines de millions de dollars avant de lancer un chantier, l'évaluation du risque constitue un facteur fondamental dans leur prise de décision. Or, nous le constatons à différents endroits dans le monde, cette notion de partage du risque séduit également les pouvoirs publics, qui ne veulent plus prendre entièrement à leur charge la réalisation de projets coûteux.

C'est cette richesse créée en faveur des deux parties qui permet de financer la réalisation de l'infrastructure de transport. Les recettes fiscales supplémentaires tirées de l'infrastructure de transport sont alors versées dans un fonds dédié qui appartient à l'Autorité ayant financé l'infrastructure. Cette dernière emprunte d'abord les fonds pour payer la construction de l'infrastructure. Elle rembourse par la suite son prêt à même les recettes fiscales. Le promoteur immobilier, de son côté, accepte de payer des taxes plus élevées, car il détient maintenant un immeuble de bien plus grande valeur que si l'infrastructure de transport collectif n'avait jamais été construite.

La captation de la plus-value foncière représente donc un partenariat d'affaires classique dans le cadre duquel les deux parties partagent les risques ainsi que les avantages. Il s'agit d'une formule gagnant-gagnant.

Deux éléments fondamentaux distinguent le système de redevances tel qu'il est proposé dans le projet de loi et la captation de la plus-value foncière telle qu'elle est proposée par la Chambre. D'une part, étant donné qu'il faut payer en fonction d'un espace construit plutôt que d'une valeur acquise, le montant exigible doit être versé dès le début du projet plutôt que de pouvoir être étalé dans le temps. Le fait de devoir payer d'avance implique de devoir assumer des coûts avant même d'avoir soutiré un revenu ou une appréciation de valeur de l'immeuble construit, ce qui n'est pas le cas pour la captation de la plus-value foncière. D'autre part, le montant à payer en redevance demeure le même indépendamment de la réussite d'un projet. La captation de la plus-value foncière sera quant à elle plus ou moins grande selon la valeur ajoutée par le projet de transport collectif.

Dans le cadre des plus récentes consultations prébudgétaires du Gouvernement du Québec, la Chambre recommandait d'adopter une vision à long terme et itérative du développement du transport en commun. Un financement par la captation de la plus-value foncière faciliterait les démarches en ce sens et permettrait de développer de façon plus rapide et efficace les infrastructures de transport collectif. Ce financement devrait être réservé exclusivement au développement de projets d'infrastructure de transport collectif et au maintien de leurs actifs. L'exploitation des infrastructures devrait toutefois demeurer la responsabilité de l'exploitant.

Recommandation n° 5 : Mettre en place un mode de financement orienté sur la captation de la plus-value foncière pour les projets futurs de développement d'infrastructures de transport collectif afin d'assurer un meilleur partage du risque entre les acteurs publics et privés.

Recommandation n° 6 : Prévoir que les sommes perçues auprès de promoteurs pour la densification des zones situées à proximité des services de transport collectif financent en exclusivité la construction d'infrastructures lourdes de transport collectif ainsi que le maintien des actifs.

Au niveau fédéral, la Chambre a déjà salué la volonté du gouvernement d'investir dans les infrastructures pour stimuler l'économie. Il est d'ailleurs clairement indiqué que le transport en commun est un secteur qui bénéficiera de cette stratégie. Cependant, comme en témoigne le projet de prolongement de la ligne bleue du métro, le Gouvernement du Québec semble tarder à exposer ses grands chantiers au fédéral en vue d'obtenir son appui. Il importe que le gouvernement développe une plus grande agilité dans ses demandes au gouvernement fédéral afin d'aller chercher le maximum de financement pour ses infrastructures. Ce manque d'agilité peut retarder le développement de nos projets prioritaires.

Recommandation n° 7 : Développer une agilité au sein du ministère des Transports du Québec afin que les demandes de projets d'infrastructures stratégiques soient transmises rapidement au gouvernement fédéral.

V. Gouvernance et saine gestion

Il importe que les pouvoirs prévus par le projet de loi permettent une gestion saine et efficiente des fonds publics, et ce, même dans un contexte de mesures dites exceptionnelles. Les responsabilités qui incomberont à l'ARTM et à CDPQ Infra, notamment en matière d'exploitation du REM, demeurent cependant floues à ce jour.

Pour assurer une saine gestion du REM, les règles de gouvernance devront ainsi être clarifiées et des mesures de reddition de compte devront être mises en place.

Recommandation n° 8 : Préciser les responsabilités de l'ARTM et de CDPQ Infra dans le cadre de la gestion future du REM et définir les modalités de reddition de compte.

Conclusion

Depuis l'annonce de l'entente entre le gouvernement et la Caisse en janvier 2015, la Chambre a soutenu le projet du REM sans réserve. Il s'agit d'un projet d'infrastructure de transport collectif majeur et structurant qui contribuera de façon importante au développement économique de la métropole et du Québec. Nous réitérons ici notre appui au projet et souhaitons voir la mise en service du REM le plus rapidement possible.

Bon nombre des mesures contenues dans le projet de loi 137 sont de bon augure pour le développement futur du REM. Les droits d'expropriation, servitudes et autres mesures « anti-procrastination » constituent notamment de bonnes dispositions grâce auxquelles le REM pourra être construit dans les meilleurs délais. L'intégration métropolitaine du REM aux autres organismes de transport collectif, sous l'autorité de l'ARTM, s'avère également une excellente mesure qui assurera une meilleure desserte de l'ensemble du territoire de la région métropolitaine.

La Chambre souhaite toutefois que les mesures de financement du REM, prévues afin de ne pas retarder la construction de ce dernier, ne s'appliquent pas automatiquement à l'ensemble des futurs projets d'infrastructures de transport en commun. En ce sens, elle préconise la mise en place d'un système basé sur la captation de la plus-value foncière. Cette approche, qui a fait ses preuves sur la scène internationale, favorisera la réalisation des projets immobiliers aux pourtours du tracé desservi par le REM ainsi qu'un développement basé sur une approche TOD. Tous en sortiraient gagnants.

Synthèse des recommandations

Recommandation n° 1 : Maintenir dans le projet de loi les allègements réglementaires ainsi que les pouvoirs exceptionnels accordés à CDPQ Infra afin d'assurer la réalisation rapide du projet de REM.

Recommandation n° 2 : Maintenir dans le projet de loi l'intégration du REM à l'ARTM ainsi que le pouvoir accordé à cette dernière pour établir les normes applicables au REM afin d'assurer une harmonisation pour l'ensemble du réseau de transport.

Recommandation n° 3 : Maintenir la proposition du gouvernement de financer le projet de REM à l'aide d'un système de redevances et par l'injection de 512 millions de dollars, montant représentant l'enveloppe de captation de la plus-value foncière évaluée par CDPQ Infra dans son montage financier.

Recommandation n° 4 : Prévoir que les redevances perçues par l'ARTM auprès des promoteurs financent en exclusivité la construction du REM et le maintien de ses actifs.

Recommandation n° 5 : Mettre en place un mode de financement orienté sur la captation de la plus-value foncière pour les projets futurs de développement d'infrastructures de transport collectif afin d'assurer un meilleur partage du risque entre les acteurs publics et privés.

Recommandation n° 6 : Prévoir que les sommes perçues auprès de promoteurs pour la densification des zones situées à proximité des services de transport collectif financent en exclusivité la construction d'infrastructures lourdes de transport collectif ainsi que le maintien des actifs.

Recommandation n° 7 : Développer une agilité au sein du ministère des Transports du Québec afin que les demandes de projets d'infrastructures stratégiques soient transmises rapidement au gouvernement fédéral.

Recommandation n° 8 : Préciser les responsabilités de l'ARTM et de CDPQ Infra dans le cadre de la gestion future du REM et définir les modalités de reddition de compte.