



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 8 novembre 2016 — Vol. 44 N° 85

Interpellation : Le réseau électrique métropolitain (REM) et son impact global sur le développement et le financement des transports collectifs au Québec

**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 mardi 8 novembre 2016 — Vol. 44 N° 85

Table des matières

Exposé du sujet Mme Manon Massé	1
Réponse du ministre M. Laurent Lessard	2
Argumentation	4
Conclusions	15
M. Laurent Lessard	15
Mme Manon Massé	17

Autres intervenants

M. Alexandre Iracà, président

M. Ghislain Bolduc
M. Alain Therrien
M. Claude Surprenant

Le mardi 8 novembre 2016 — Vol. 44 N° 85

Interpellation : Le réseau électrique métropolitain (REM) et son impact global sur le développement et le financement des transports collectifs au Québec

(Huit heures trente-quatre minutes)

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

La commission est réunie afin de procéder à l'interpellation de la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports sur le sujet suivant : Le réseau électrique métropolitain et son impact global sur le développement et le financement des transports collectifs au Québec.

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

La Secrétaire : Non, M. le Président, il n'y a aucun remplacement.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Je vous rappelle brièvement le déroulement de l'interpellation. Dans un premier temps, l'interpellateur, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, aura un temps de parole de 10 minutes, suivie de M. le ministre pour également 10 minutes. Par la suite, des périodes de cinq minutes seront allouées selon la séquence suivante : d'abord, un député de l'opposition, ensuite le ministre, puis un député de groupe formant le gouvernement, et ainsi de suite, pour la suite, jusqu'à l'heure convenue. Il a été convenu que l'opposition officielle interviendra lors des deuxième et sixième séries d'interventions et que le groupe d'opposition interviendra lors de la quatrième série d'interventions.

Alors, 20 minutes avant 10 h 33, j'accorderai 10 minutes de conclusion à M. le ministre et un temps de réplique égal à Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Enfin, je vous rappelle que le débat ne peut, à moins de consentement, dépasser 10 h 30. Alors, c'est pour ça que je vais vous demander tout de suite votre consentement. Puisque la séance a débuté à 8 h 33, y a-t-il consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de 10 h 30, c'est-à-dire 10 h 33? Consentement.

Sur ce, immédiatement, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, vous avez la parole pour une période de 10 minutes.

Exposé du sujet

Mme Manon Massé

Mme Massé : Merci, M. le Président. Alors, bonjour, M. le ministre, chers collègues. Très heureuse d'être là ce matin pour un premier exercice de ma part, c'est-à-dire la première fois où je vais faire une interpellation comme députée. Et je suis très heureuse d'avoir...

Le Président (M. Iracà) : ...je vous le dis, habituellement, les interprétations, c'est à vous, là, mais on fait ça assis. Mais c'est comme vous voulez. C'est juste pour que vous soyez plus à l'aise. C'est comme vous voulez.

Mme Massé : Bien, écoutez, je pense que, non, je suis capable de vivre assise. Puis, si j'ai besoin, je me relèverai.

Une voix : ...

Mme Massé : C'est parfait. Alors, bien, voilà, c'est la preuve que c'est ma première, hein?

Donc, ceci étant dit, je suis contente de pouvoir interpellier le ministre sur la question du réseau électrique métropolitain, de façon plus globale, en fait, sur la question du développement et du financement du transport collectif au Québec. C'est sûr que ce n'est pas les sujets d'interpellation qui manquaient avec tous les scandales qui secouent le Québec présentement, les conséquences, les impacts de l'austérité, etc., mais ce pourquoi j'ai choisi le transport collectif, c'est que, d'une part, on le sait, les transports représentent plus de 40 % des émissions de gaz à effet de serre au Québec, et 75 % de la consommation du pétrole du Québec se brûle dans le transport. Alors, pour nous, pour moi, il était important à cette étape-ci, puisque le projet du réseau électrique métropolitain est un projet qui va vite, un projet qu'on veut voir se réaliser rapidement... alors, c'est important pour moi d'interpellier le ministre sur cette question-là.

Depuis mon élection, je le répète à plusieurs reprises, l'urgence de relancer le transport collectif au Québec, pourquoi? Bien, parce que c'est le cœur de la transition qui nous occupe pour les prochaines années. Ça devrait être le cœur de la transition qui nous occupe. Le REM a... puis, pour les gens qui nous écoutent, là, quelques éléments pour qu'on se rappelle quel est ce grand projet. D'une part, le REM est certainement le plus grand projet d'infrastructure que le Québec a connu, initié par la Caisse de dépôt et de placement, un projet de 5,5 milliards pour le moment, minimum, parce qu'il y a... on ne sait pas les contributions des villes, et etc. Ça va être plus que 5,5 milliards. Mais ce qu'il faut retenir, c'est un projet dont 2,5 milliards vont être demandés à notre portefeuille collectif, donc vont être demandés aux différents paliers de gouvernement, provincial et fédéral.

On parle d'un projet de 67 kilomètres avec 24 stations, 13 stationnements incitatifs et neuf terminus d'autobus. Ça permet, pour se rappeler, de relier la Rive-Nord, Laval, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Sud, l'aéroport Elliott-Trudeau, Deux-Montagnes. Bref, on souhaite, par ce projet-là, répondre à deux besoins qui avaient été clairement identifiés, le premier, c'est-à-dire de faire un lien sur le pont Champlain entre la Rive-Sud et l'île de Montréal, et, deux, de rendre accessible par transport collectif l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.

C'est sûr que, dans l'état de délabrement des infrastructures actuellement, je comprends la réaction première qui a été de saluer l'arrivée du projet comme le REM, et nous en étions, avec quand même beaucoup de questions à ce moment-là. Et c'est donc lors de l'étude du BAPE qui vient de se terminer, une étude qui a permis aux citoyens et aux gens préoccupés par la question du transport collectif de faire émerger les zones d'ombre à l'intérieur de ce projet-là et... Bien, on s'est rendu compte que des zones d'ombre, il y en a quand même plusieurs.

• (8 h 40) •

Permettez-moi rapidement, dans cette introduction, pour permettre au ministre aussi de saisir, là, sur quoi je vais centrer mon interpellation aujourd'hui... Il y a quelques craintes qui sont au coeur de nos préoccupations, j'en nomme trois principales.

Dans un premier temps, le projet du REM, on doit se le rappeler, c'est un projet de PPP nouveau genre. C'est-à-dire, c'est un partenariat avec une entreprise privée, qui s'appelle la Caisse de dépôt et de placement du Québec. On doit démêler les choses. La Caisse de dépôt et de placement du Québec n'est pas publique, comme l'est d'autres entreprises de transport collectif ou quoi que ce soit. Elle a son propre conseil d'administration, elle fait ses propres choix. Et c'est donc un PPP nouveau genre puisque la Caisse de dépôt et de placement, en même temps, c'est notre bas de laine collectif. Donc, oui, elle appartient, à quelque part, aux citoyens et aux citoyennes, mais elle a une gouvernance qui lui appartient, qui est assez opaque. Elle répond à des règles de faire du rendement, pas du profit, bien sûr, mais du rendement. Puisque c'est pour notre bas de laine collectif, on est bien d'accord avec ça, sauf qu'il faut bien voir que, dans le projet qui est là, du réseau électrique Montréal, on se retrouve face à une nouvelle forme de PPP. Et ça, ça nous préoccupe. J'aurai la chance d'élaborer plus longuement tantôt.

Notre deuxième grande crainte, c'est que ça ne répond pas aux besoins de transport de la grande région de Montréal. Alors là, on se retrouve devant une situation qu'on va investir plusieurs milliards de dollars dans un projet qui ne répond pas à ce qui est identifié depuis plusieurs années comme étant les besoins urgents de déplacements, de transport collectif au sein de la région de Montréal. Et en plus ça vient contrecarrer... le projet du REM vient contrecarrer des lignes déjà existantes. Donc, j'aurai absolument l'occasion d'en parler un petit peu tard.

La troisième grande crainte, c'est que, même si ce projet est électrique, même si c'est un projet de transport collectif, il ne répond pas du tout à ce qu'on pourrait qualifier un projet vert au Québec, puisque, d'une part, il ne nous permet pas de lutter contre les gaz à effet de serre, il ne nous permet pas de protéger le territoire agricole et il ne fait rien pour contrer l'étalement urbain. Au contraire, il y contribue. Et ça aussi, j'aurai la chance d'en parler un petit peu plus tard et d'approfondir.

Vous comprendrez qu'avec ces craintes-là et une multitude d'autres craintes qui ont été identifiées dans le cadre du BAPE, dans le cadre de l'étude qui a été faite au BAPE, on se sentait une responsabilité de venir questionner le ministre sur sa vision de développement du transport collectif au Québec. C'est sûr que le REM est un des éléments. C'est sûr que le REM n'appartient pas au public, il appartient à la Caisse de dépôt et de placement. Donc, ce n'est pas un projet public. Mais, ceci étant dit, puisque le gouvernement y investira... les deux paliers de gouvernement, provincial et fédéral, investiront 2,5 milliards, c'est-à-dire, on pourrait penser à quelque chose comme 1,5 milliard pour le gouvernement du Québec, c'est sûr qu'on se dit : Bien, les chances d'avoir des investissements aussi importants dans les prochaines années ne nous apparaissent peut-être pas impossibles, mais, à tout le moins, on a là un investissement important et on ne voudrait pas manquer notre coup, puisque le défi du XXI^e siècle est un défi de réduction de gaz à effet de serre, est un défi de diminution de l'utilisation du pétrole de façon à le brûler dans des voitures et non pas de l'utiliser principalement dans des formes qui peuvent être beaucoup plus socialement utiles et acceptables.

Donc, il est essentiel, je pense, de pouvoir se questionner sur le projet tel qu'il est présenté par la Caisse de dépôt parce qu'on sait en plus qu'il nous manque des éléments importants dans la présentation qui a été faite par la Caisse de dépôt au public, des éléments telles les grilles tarifaires, tels comment on va faire en sorte pour... Même la comptabilisation des gaz à effet de serre n'est pas quelque chose que la Caisse de dépôt considère comme étant important ou de son mandat. Alors, on pourra l'approfondir, mais je souhaite que le ministre sente bien que, même s'il s'agit d'un projet très spécifique dans la région de Montréal, c'est un projet qui, malheureusement, jouera un rôle important dans l'ensemble du plan de développement du transport collectif dans la grande région de Montréal, mais sur l'ensemble du Québec. Et c'est pourquoi je considérais fondamental d'aborder cette question-là avec vous, M. le ministre, aujourd'hui.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Je vais céder immédiatement la parole à M. le ministre pour une période de 10 minutes.

Réponse du ministre

M. Laurent Lessard

M. Lessard : Merci, M. le Président. Donc, je veux saluer ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques, qui nous donne l'opportunité aujourd'hui de parler, donc, de transport collectif à échelle métropolitaine. Je veux saluer mon collègue de Sanguinet aussi, qui est le nouveau critique en matière de transports, et mon collègue de Groulx. Ça me fait plaisir

d'avoir cet échange-là aujourd'hui parce qu'on n'a pas souvent l'opportunité de parler de grands projets. Mon collègue et adjoint parlementaire, donc, de Mégantic, que je salue aussi, qui va m'assister aujourd'hui pour la période d'échange.

J'écoutais les commentaires faits par ma collègue, donc qui parlait quand même que le REM, parce qu'il s'appelle comme ça, réseau électrique de Montréal... Je pense qu'il faudrait lui donner un nom éventuellement un peu plus distinctif. Quand on pense qu'à Vancouver, là, ils parlent du SkyTrain, on peut identifier très bien la modalité de transport. Mais peut-être que ça deviendra le train du REM ou... comme était le TGV en Europe.

Mais, avant moi, donc, ils avaient aussi pensé à long terme au nom du gouvernement. Je tiens à mentionner ce que mon collègue de Marguerite-Bourgeoys avait déposé, là, *Propulser le Québec par l'électricité*, un peu plus large. Je vais embrasser un peu plus large parce que c'est l'électrification des transports. Il avait déposé le document sur un horizon 2015-2020. Il faut dire que le gouvernement, quand même, a donné sa couleur verte depuis longtemps quant à l'atteinte des cibles de réduction de gaz à effet de serre. Puis je pense qu'à la dernière COP21 à Paris on a démontré qu'on était, au Canada, à tout le moins, au nom du gouvernement, puis je dirais tous partis confondus... de réduire les gaz, ou l'empreinte, ou notre dépendance aux produits pétroliers.

Dans sa stratégie puis dans les objectifs stratégiques, il y avait quand même des objectifs qui étaient visés pour l'horizon 2020 avec un plan d'action qu'ils s'étaient donné plus largement sur l'électrification, qui disait : Roulez électrique, travailler branché. Il y avait des cibles aussi d'atteindre un nombre de véhicules électriques jusqu'à 100 000, donc il y en a déjà plus d'une dizaine de mille au Québec, réduire de 150 000 tonnes les émissions annuelles de gaz à effet de serre produites par les transports. Puis on a vu tantôt que, pour le Québec, évidemment, comme on a l'hydroélectricité, évidemment, on voit bien que les efforts seront sur la réduction dans le domaine des transports, qui représente environ 43 % des émissions de gaz à effet de serre. Puis on avait l'objectif plus large de réduire de 66 millions le nombre de litres de carburant consommé annuellement au Québec et de créer des emplois, évidemment. Augmenter, participer puis réduire, donc, nos contributions de notre empreinte écologique, c'étaient les conditions de réussite. Puis là ça nous permettait... ou d'inciter, d'accroître puis de mettre en oeuvre les environnements favorables.

Les grandes orientations contenues dans ce document-là favorisent... Donc, le premier axe, c'est favoriser les transports électriques, comme ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques l'a mentionné. Évidemment, le train électrique, le REM sera électrique. Un, il empruntera des installations déjà existantes, mais il y aura une transformation de type de véhicule... le réseau de Deux-Montagnes, qui mène à la gare Centrale. Nécessairement, on va augmenter l'offre aussi, puisqu'on va étendre ce réseau-là au-delà du pont Champlain, qui est en construction, pour atteindre la Rive-Sud, donc, de l'autre côté, et augmenter la desserte vers l'aéroport et l'ouest de Montréal.

Donc, on disait : Favoriser les transports électriques. Je pense que le gouvernement donne sa couleur là-dedans, donc, en favorisant ses nombreux transports, autant dans les véhicules, le nombre de bornes, le développement de réseau, d'axes, de corridors, autant d'est en ouest que vers le sud, vers les États-Unis, ne serait-ce qu'avec le Maine, le New Hampshire et éventuellement l'État de New York, développer aussi sa filière, c'est générateur d'emplois, puis créer un environnement favorable. C'est peut-être à ça que j'en arrive le plus, dans l'environnement favorable.

• (8 h 50) •

Évidemment, dans le projet de vision qui était déposé par le gouvernement, on peut voir, à la page 27, quand même, il y avait des projets d'identifiés, à savoir le SLR sur le pont Champlain et la desserte vers l'ouest. Alors là, le gouvernement a conclu une entente avec la Caisse de dépôt, donc, je dirais... ma collègue l'a qualifié de PPP nouveau genre. Je ne sais pas si c'est un PPC, un projet public-communauté, parce qu'évidemment ça interpelle un partenaire majeur que je ne vois pas tellement comme étant une entreprise privée, le bas de laine des Québécois, la Caisse de dépôt et de placements. C'est certainement un nouveau genre, à savoir que, nécessairement, ils favorisent le rendement à long terme et les épargnes des contribuables. On y voyait un gain et une innovation d'ingénierie financière, nécessairement, en confiant à la Caisse de dépôt, donc par projet de loi, qui a créé la Caisse de dépôt Infra, donc un département... Étant donné qu'ils sont déjà des investisseurs dans les infrastructures publiques, ils cherchent un rendement plus à long terme, plus stable, basé sur le fait qu'il y aura de la consommation. Pour le gouvernement, nécessairement, c'est une livraison rapide puis efficace. On a vu, quand même, il y a un agenda assez court : en 2016 pour être livré en 2020.

Évidemment, vous avez compris, M. le Président, qu'il y a quand même 80 % du réseau qui est déjà un réseau existant, plus l'extension du réseau sur le prolongement des lignes dédiées. C'est des retombées socioéconomiques importantes aussi pour tout le Québec, puis c'est un maintien du contrôle public sur les infrastructures, d'une certaine façon, puis ça a un impact limité sur les finances publiques. Évidemment, on a pu voir récemment que ça a même influencé, je pense, une façon de travailler du gouvernement fédéral en créant la banque de développement des infrastructures, alors donc, inspirée par cette nouvelle ingénierie financière là, auquel, je pense, le président Sabia a participé à l'élaboration.

Pour la caisse, évidemment, bien, c'est investir dans des actifs qui correspondent à des objectifs de déposants, c'est des revenus stables puis prévisibles, des faibles risques de perte de capital et des actifs tangibles, puis de longue durée, puis bien protégés de l'inflation. Puis ça permet d'avoir une possibilité de mettre aussi l'expertise mondiale au service des Québécois. C'est bien, on les vante tout le temps d'avoir investi à l'étranger dans les infrastructures, mais on oublie que, parfois, ils pourraient faire quelque chose pour le Québec aussi, donc en investissant au Québec. Puis c'est un modèle qui peut être répliqué dans le monde. On a vu, quand même, ils ont récemment bâti, là, pour environ 2 milliards, des infrastructures semblables en Colombie-Britannique. Donc, un partenaire de choix.

J'ai retenu aussi que, oui, ça soulève quelques préoccupations. Évidemment, il y a un tracé préliminaire qui a été déposé, mais ça se traîne quand même dans la procédure de grand projet. Ce que j'aime là-dedans, puis on a souvent critiqué le Québec de ne pas avoir une structure de direction, de gouvernance, et un encadrement à l'échelle des grands projets, 5,5 milliards lorsque le tracé sera bien élaboré, les interconnexions avec autant la ligne de métro électrique que d'autres interfaces concernant les trains de banlieue... On aura donc un projet plus précis du cadre financier. On a entendu

tantôt la répartition, là, d'environ 3 milliards qui se fait du côté de la Caisse de dépôt à environ 60 %, là, en financement puis à 40 % en équité. Et le reste sera financé par les infrastructures... par le fédéral et par le provincial. Donc, le projet a un cadre et une gouvernance de grand projet qui donnent une meilleure prévisibilité et une accélération du processus dans matière semblable sans escamoter la partie consultation.

Sincèrement, je tiens à féliciter, moi, la caisse pour... un, ils étaient soumis, de toute façon... Il y avait une étude d'impact, ils devaient être soumis au bureau du BAPE. Ça fait qu'il y a eu des consultations, puis ils se sont donné aussi une stratégie d'avoir des consultations à portes ouvertes, qu'on appelle. Donc, ceux qui étaient concernés par le trajet immédiatement ont pu travailler avec la caisse. Puis ceux dont l'impact de raccordement, éventuellement, sur les différentes stations qui seront faites... font l'objet de consultation, donc, particulière, se rendent dans les municipalités, seront à Laval prochainement pour expliquer, donc, s'il y a une desserte puis une connexion, donc d'expliquer la teneur, ou l'emplacement, ou le type d'équipement qui sera installé. Alors, ce qui fait qu'après un certain temps je pense qu'ils ont quand même épuisé un peu la question sur la préoccupation de ces milieux humides, les terres agricoles.

Bon, on peut toujours parler d'étalement aussi. De toute façon, quand on est sur la communauté métropolitaine, on a pu, au fil des années, voir que l'étalement se produisait. C'est pour ça qu'avec le plan... j'étais aux Affaires municipales lorsque la Communauté métropolitaine de Montréal, ainsi que Québec, a adopté le Plan métropolitain d'aménagement durable, qui oblige donc la communauté métropolitaine d'avoir des coefficients de densification des lieux de concentration pour les investissements.

Juste pour ceux qui nous écoutent, avoir à l'idée ce qui s'est passé lorsque la station de métro, à Laval, s'est bâtie. Donc, il y a eu une densification, une augmentation en élévation, en hauteur, pour qu'on puisse participer le plus possible aux transports collectifs qui s'y installent et d'augmenter le nombre de services à proximité, que les gens utilisent ces réseaux-là.

Donc, durant nos deux heures, on va avoir la chance d'aborder ces questions-là. Mais je tiens à mentionner, je ne sais pas combien qu'il me reste de temps, mais peut-être...

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste 20 secondes.

M. Lessard : 23 secondes. Mais c'est un projet ambitieux, c'est un projet audacieux, mais c'est un projet... lequel le gouvernement est satisfait dans sa signature internationale. Alors donc, on donne le ton, à l'international, d'un système moderne, avec une faible empreinte environnementale.

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

Argumentation

Nous allons débiter maintenant la période d'échange. Alors, je vais céder la parole à la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques pour un maximum de cinq minutes.

Mme Massé : Oui. Alors, on aura la chance aussi de revenir sur plusieurs éléments, dont notamment l'empreinte écologique de ce projet-là. Mais j'aimerais commencer par le PPP nouveau genre. Je pense qu'il faut être conscient que la proposition qui est là, sur la table, est une forme de PPP nouveau genre qui nous mène tranquillement à une forme de privatisation du service public qu'est le transport collectif. En fait, pour nous, c'est vraiment une fausse bonne idée parce que, dans les faits, le transport collectif, le transport public, dans toute sa pratique, partout sur la planète, est toujours déficitaire. Il est toujours déficitaire, et c'est pour ça qu'il est collectif, parce qu'on le soutient collectivement pour permettre des déplacements de milliers et millions de personnes et pour s'assurer que tout le monde a un service de déplacements près de chez lui, si je peux dire.

Et ça s'appuie aussi, cette vision de PPP nouveau genre, ça s'appuie sur un mythe qui est celui que le Québec n'a pas les moyens de s'occuper du transport collectif. Et là, encore là, pour nous, c'est sûr que, lorsqu'on regarde, par exemple... La dernière mise à jour économique était flagrante à ce sujet-là : 4,2 milliards de surplus. Dans les prochaines années, on s'en va vers un 3 milliards de surplus annuels qu'on va investir dans le Fonds des générations. Ce n'est pas vrai que l'État n'a plus d'argent pour investir dans le transport collectif, c'est juste qu'il fait le choix de l'investir différemment, et notamment, dans ce cas-là, de prendre 3 milliards annuels pour le mettre dans le Fonds des générations au lieu de l'investir, peut-être pas en totalité, mais au moins à la hauteur de 1 milliard, par exemple, dans les infrastructures collectives.

En passant par la caisse, c'est de redire que... Il faut se rappeler, la Caisse de dépôt et de placement du Québec n'est pas un organisme à but non lucratif. Son objectif, c'est de faire du rendement. Et d'ailleurs, l'an dernier, c'était 9 % de rendement. Alors là, il y a comme quelque chose qu'il faut qu'on reconnaisse, qui est : si son mandat, c'est de faire du rendement et que le transport collectif n'est pas rentable, bien, il y a quelque part que ça ne fonctionne pas, cette logique-là. Elle n'est pas solide, sinon que ça va passer par les tarifs, ça va passer par l'interfinancement, c'est-à-dire qu'on va faire payer tout le monde le prix de ce transport-là, de ce moyen de transport là, qui est plus coûteux.

Alors, c'est très préoccupant pour des gens qui reconnaissent que le transport collectif, c'est une façon d'atteindre nos cibles GES, c'est une façon de déplacer des gens massivement, c'est une façon de diminuer notre dépendance au pétrole. Alors, ce projet-là, qui est l'unique, d'ailleurs, que la caisse nous a proposé, là, c'est comme une espèce de : Vous le prenez ou vous le laissez dans lequel on va rétrocéder plusieurs des biens collectifs qu'on a, hein, que ce soit le... comme je dirais, le symbole, c'est le tunnel au niveau du mont Royal. De laisser ces éléments-là qui sont à nous, collectivement publics actuellement, bien sûr que la caisse va l'acheter au coût marchand, mais, un coup qu'elle va l'avoir acheté, il ne nous appartiendra plus. Et si, un jour, la caisse considère que ce n'est pas assez rentable, parce que c'est ça, sa job, c'est d'être

rentable, bien, elle pourra vendre ces actifs-là. Bon, au Québec, oui, le Québec, le gouvernement du Québec sera le premier acheteur, mais à quel prix on va racheter des affaires que nous-mêmes, on possédait antérieurement? Il y a quelque chose qui ne fonctionne pas là-dedans.

Et je vous avoue qu'actuellement quand on regarde les scandales à la Société immobilière du Québec, ça devrait sonner quelques cloches quand on laisse aller nos biens collectifs comme ça. Notre bien commun, quand on le laisse aller, c'est souvent signe... ça rime souvent avec corruption, collusion, opacité des choses. Alors, nous, on est très préoccupés de voir que le transport collectif, qui est une responsabilité collective de nos gouvernements, passe à un organisme qui n'est pas un organisme à but non lucratif, dont le mandat est de faire du rendement annuel, et qu'on va léguer, ou qu'on va donner, ou qu'on va vendre nos actifs à cette société qui pourra les vendre éventuellement. On trouve ça inquiétant, M. le Président.

• (9 heures) •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Je vais céder immédiatement la parole à M. le ministre pour une période également de cinq minutes.

M. Lessard : Oui, merci. On rentre dans le cœur du sujet. Je vois que ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques n'a pas beaucoup d'affinités avec la Caisse de dépôt. Elle les qualifie quasiment d'étrangers. C'est le bas de laine des Québécois, quand même, pour ceux qui nous écoutent. Alors, on lui confie nos épargnes à long terme.

Évidemment, on comprend bien, dans une structure de financement de plusieurs milliards détenue par la Caisse de dépôt, le niveau de risque puis le niveau de répartition des risques n'est pas le même. Pour donner un rendement supérieur à 6 %, 7 %, évidemment, ça prend quand même aussi du capital patient. Alors, elle qualifie de capital patient ces quelques milliards là. Donc, dans sa contribution, c'est 3 milliards pour l'instant. Alors, donc le 3 milliards sur les 250 milliards de la Caisse de dépôt, il faut quand même mettre dans cet investissement-là, qui est détenu avec une détention immobilière, donc une valeur...

La Caisse de dépôt, vous avez parlé beaucoup que le financement ou que les opérations de transport collectif doivent toujours être déficitaires. Bien, ce n'est pas le défi que s'est donné la Caisse de dépôt, c'est de la rentabiliser, un, oui, par la contribution des usagers, c'est normal qu'on y contribue, mais, nécessairement, c'est par le biais aussi des contributions de l'État, donc, pour réduire le coût. Donc, on a noté au début que le gouvernement fédéral s'est avancé dans sa nouvelle génération sur l'entente qu'ils nous ont signée pour financer le transport collectif. Je pense qu'ils vont amener leur contribution là-dedans autant que le gouvernement provincial. Puis je tiens à mentionner que c'est par le régime de la captation pour une partie d'environ 2 % des investissements. Donc, le long d'un tracé, il y a une possibilité d'augmenter la valeur foncière en élévation pour profiter des installations publiques à proximité. Donc, ça sera une répartition. Et moi, je le prends comme un capital patient dans le portefeuille, là, l'immense portefeuille de 250 milliards de dollars qu'a la Caisse de dépôt. Elle ne choisit pas de mettre à risque, donc, une infrastructure qu'elle décide de faire sachant que, quand même, la clientèle, elle n'est pas captive, mais, sur le réseau métropolitain de Montréal, nécessairement, on voudra favoriser l'utilisation de ce moyen-là.

Alors donc, je suis quand même, moi, rassuré parce que la Caisse de dépôt, c'est quand même... qui a été créée par le gouvernement du Québec, dans le temps, pour sécuriser et choisir aussi que ça soit un mode de rendement à long terme et non pas nécessairement quelque chose où l'on fait des spéculations à outrance. Il y a un cadre d'environnement, il y a un comité de gouvernance, il y a un comité exécutif, il y a une direction des programmes. Je pense que l'assurance que le gouvernement y participe par ses grandes installations, donc, moi, ce côté-là me rassure. Ça me permet... Moi, je ne suis pas craintif par rapport à ça, donc par rapport à Montréal. Ça, Montréal, c'est bien une place qui est toute désignée pour avoir un projet d'envergure semblable. C'est l'augmentation de l'offre par un régime électrique.

La réduction des gaz à effet de serre, moi, je tiens à le mentionner. Quand même, c'est un réseau électrique. Honnêtement, c'est l'empreinte la plus faible lorsqu'on a identifié un des moyens. L'augmentation de l'offre et la diminution de la congestion, la diminution de l'utilisation du nombre de pétroles. Oui, il y aura... évidemment, lorsqu'on regarde l'ampleur du projet, il y aura des infrastructures à planifier autrement puisqu'il a un impact. Sur la Communauté métropolitaine de Montréal, il n'y a pas eu de plan de planification du réseau de transport. Et, à cette étape-là quand arrive l'implantation du réseau électrique de Montréal, ça change l'ordre établi, nécessaire, dans la planification. Donc, on est obligés de travailler maintenant pour voir si on avait prévu des boulevards urbains, ou des ramifications, ou certaines voies de sortie, donc de s'ajuster. On est plutôt en mode d'ajustement. Et moi, j'ai bonne confiance et je ne crains pas.

Mais il faut quand même bien documenter les impacts que pourrait avoir, donc, ce tracé-là. Il n'est pas connu définitivement sans l'analyser. On travaille beaucoup sur les interfaces, quand même, il faut quand même le dire. Il y a une nouvelle gouvernance sur la communauté métropolitaine suite à une loi que le gouvernement a proposée, où est-ce que l'AMT, donc, va être incarnée dans l'autorité du réseau de transport métropolitain. Il y a les sociétés de transport de Montréal, de Longueuil et de Laval, qui demeurent sur le côté opérationnel.

Alors donc, à cet ordre-là, c'est le projet le plus ambitieux de transport collectif que l'État québécois ne s'est jamais doté, et ce sera dirigé par des Québécois. Alors donc, moi, je pense que les Montréalais en auront plus pour leur agent, et ça donne... on parlait de la ligne bleue, de la ligne orange, de la ligne jaune tout à l'heure, certainement, qui sont des installations qui sont financées par le gouvernement du Québec aussi.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, je vais céder la parole immédiatement — je sais que ça passe vite, cinq minutes — au député de la partie ministérielle, M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Je vous salue ce matin, M. le ministre, chers collègues. Il me fait plaisir d'être ici ce matin avec vous autres, pour justement discuter du réseau électrique métropolitain.

Il est clair à mes yeux que ce modèle, comme le ministre l'a très bien illustré, constitue une nouvelle façon de bâtir un réseau électrique, une nouvelle façon de travailler dans les infrastructures. L'allié avec lequel le gouvernement du Québec travaille actuellement n'en est pas à ses premiers balbutiements. Puis je crois que c'est un élément qu'il faut bien mettre sur la table. Dans la modernisation de l'État québécois, la nouvelle loi de l'AMT... et va permettre justement de faire... de permettre à la Caisse de dépôt, qui, elle, a été obligée d'aller investir en Australie, à Vancouver, à Londres pour pouvoir s'investir dans des infrastructures... et je vais y revenir, pourquoi c'est important en lien avec la discussion de la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Donc, la Caisse de dépôt constitue, selon moi, un excellent partenaire, qui a une vision large, qui a aussi une expérience que nous n'avons pas comme État parce qu'on est confiné à l'intérieur de nos propres régions géographiques. Et la Caisse de dépôt n'a pas cette contrainte-là et a pu, grâce à son capital financier... puis il faut le rappeler, dont tout le monde est très d'accord, c'est le bas de laine des Québécois, que la caisse a très bien géré. Donc, cet outil-là, qui a été chercher des compétences internationales, a l'opportunité de nous ramener ici, au Québec, de nouvelles façons de regarder cet investissement-là.

J'ai bien entendu la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, qui nous dit : Oui, mais la Caisse de dépôt et placement a eu un retour d'investissement de 9 %. Puis ça, bien, ça va créer des problèmes sous-jacents en termes financiers. Le premier point, c'est que le 9 %, c'est une moyenne de rendement. Donc, il y a des plus élevés et il y a des moins élevés. Et les investissements dans les infrastructures, telle que la Caisse de dépôt, servent souvent principalement à des apports d'argent liquide parce que ces investissements-là se font avec des grosses dépréciations et ils amènent un faible retour sur l'investissement, mais une grande liquidité que la Caisse de dépôt a besoin de payer pour les utiliser pour les gens qui sont à la retraite.

Donc, quand on regarde le rendement moyen de la Caisse de dépôt, on dit seulement qu'une petite partie de l'ensemble de l'image, puis il faut bien le comprendre, ça. Donc, pour nous, la Caisse de dépôt représente un très bon partenaire, et en plus ça répond à des besoins qu'ils ont. Et la preuve, elle est bien faite parce que la Caisse de dépôt a déjà investi dans les infrastructures à l'extérieur du Québec parce qu'elle voulait se doter de ses outils à long terme qui lui permettent d'obtenir des liquidités et de servir ses membres. Et c'est les gens qui lui ont confié un financement. Donc, l'image du 9 %, ce n'est pas tout à fait une image que je qualifierais de juste. Elle fait partie d'une image globale qui ne représente pas la réalité.

L'autre point sur lequel je voudrais élaborer, parce qu'il ne me reste pas beaucoup de temps, c'est le fait de rétrocéder les biens collectifs; on parle du tunnel, et tout. Et ici on voit bien le cynisme des oppositions quand elles... la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques amène la SIQ, les insinuations d'opacité, de corruption, etc. Donc, on attache ici des cordes qui ne sont même pas ensemble, elles ne sont en fait même pas sur la même planète. Ça fait qu'on crée ça, puis le plus grand mal que l'on fait, c'est aux politiciens, à la politique elle-même parce qu'on aime ça, on dirait, se noircir, se graisser, se rouler dans du matériel pas toujours très propre. Puis, je ne sais pas, il doit y avoir quelque chose dans notre nature qui fait qu'on apprécie ça. Malheureusement, moi, je ne l'apprécie pas, peut-être parce que je ne suis pas un politicien de carrière, mais je peux me passer de ça sans difficulté. Merci, M. le Président.

• (9 h 10) •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Mégantic. Je vais céder la parole au député de l'opposition officielle, le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Je vous salue. Je salue le ministre et son équipe. Je salue la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, le député de Groulx.

Alors, écoutez, je vais essayer de faire ça en cinq. Ce n'est pas facile. Gouvernement de transparence. Le premier ministre nous a dit au départ, d'entrée de jeu, qu'il voulait être un gouvernement de transparence. Et, quand j'étais jeune, je disais toujours, quand ce n'était pas clair, que c'était clair comme de la bouette. Et moi, je pense qu'on a un gouvernement qui manque totalement de transparence, qui nous a habitués justement aux faux-fuyants pour obtenir et atteindre leurs objectifs. Et, dans ce cas-ci, là, ça en est un exemple criant.

Durant la campagne électorale, on parlait du Train de l'Ouest. C'était une promesse libérale. Imaginez, M. le Président, ils ont sous-contracté leur promesse électorale. Étant donné que, dans le PQI, ils n'avaient pas les moyens ou, en tout cas, ils n'avaient pas le courage d'arriver avec un Train de l'Ouest pour dire : Regardez combien ça coûte, ce n'est pas nécessairement rentable, x, y, z raisons, ce qu'ils ont fait, c'est qu'ils ont dit : On va tout simplement demander à quelqu'un d'autre de faire et de combler cette promesse électorale là. Alors, ils ont fait le projet de loi n° 38, qui est de créer Infra Caisse de dépôt et de placement.

Quand on a parlé de ça, là, on était en commission, on parlait de l'indépendance de la Caisse de dépôt et de placement. On disait : Il faut que ce soit une indépendance évidente de la Caisse de dépôt et de placement. On parlait du fait que la Caisse de dépôt n'avait jamais fait ça. Quand je dit jamais fait ça, là, ils vont me dire : Bien oui, ils ont déjà fait dans le passé. Non. Ils n'ont jamais été opérateurs. Jamais ils n'ont été opérateurs et propriétaires d'une ligne de train. Ce n'est jamais arrivé.

Ils veulent 7 % de profits, la Caisse de dépôt et de placement. C'est un peu normal. C'est ça, eux autres, ils vont seulement gérer le bas de laine des Québécois. Ça, ça veut dire que c'est 210 millions par année qui sera payé par Québec, par Ottawa, par les usagers. Là on parle généralement d'un outil ou d'un projet qui n'est pas rentable, mais, en plus d'avoir un projet qui est censé... pas rentable, on va prendre 210 millions par année des usagers, des gouvernements, pour mettre ça dans les poches, le bas de laine des Québécois.

Je comprends que la Caisse de dépôt, c'est l'ensemble des Québécois, mais il y a d'autres possibilités pour eux. Et ce n'est pas à nous de dire : Bien, regardez, venez, on va vous donner 210 millions par rapport à ce projet-là pour que vous puissiez rentabiliser vos investissements. Ce n'est pas le rôle du gouvernement du Québec. Ce n'est pas le rôle des

usagers. Le rôle de ce projet-là, c'est de faire en sorte de baisser les gaz à effet de serre, d'améliorer les transports collectifs. C'est ça, le rôle, fondamentalement.

Et là on parle encore... captation fiscale. C'est ça, l'avenir. Mais la captation fiscale, il faut que ça passe par un bras gouvernemental qui puisse justement arriver à gérer cette captation. Mais là ce qu'on fait, c'est qu'on dit à la Caisse de dépôt : Regarde, la captation fiscale puis la plus-value de la valeur des terrains, vous allez gérer ça avec les villes. Vous allez vous installer avec les villes puis vous allez commencer à négocier ça. C'est ça qu'on demande à la Caisse de dépôt. Et là je pourrais... la liste est longue. Mais, quand on est arrivés avec ce projet-là, nous, on avait beaucoup d'inquiétudes.

Puis, quand on parle d'indépendance de la caisse, là, bien, le 17 octobre 2016, le premier ministre nous a dit, M. le Président : Le projet doit se réaliser. Il doit se réaliser. Elle est où, l'indépendance de la Caisse de dépôt et de placement quand le premier ministre du Québec dit à la caisse : Ce projet-là doit se réaliser? Ils ont une commande parce que le premier ministre veut être sur les photos, en 2018 en arrière du train, pour montrer qu'ils ont rempli leur promesse électorale, M. le Président. Ils veulent des votes. Et donc on va prendre la Caisse de dépôt et de placement justement pour essayer de faire des gains électoraux.

Écoutez, quand on regarde ça, on se dit : Comment qu'ils peuvent rentabiliser quelque chose qui, généralement, n'est pas rentable? Bien là, on est arrivés au projet de loi n° 106. Imaginez, M. le Président, où est-ce que la transparence est totalement absente de ce gouvernement-là. Le projet de loi n° 106, là, l'article 20 du projet de loi n° 106, du chapitre III, dit qu'Hydro-Québec va offrir et peut offrir une aide financière. On ne dit pas combien de millions. Il a fallu que je me batte avec le ministre — tu sais, façon de parler, là — pour qu'il sorte un 200 millions, à peu près. Il dit : Ça va être à peu près 200 millions qu'on va demander à Hydro-Québec. Puis il dit : Ils vont faire leur part. Hydro-Québec va faire sa part. Là, tu dis : O.K. Comment ils vont faire en sorte d'aider financièrement? Comment ils vont rentabiliser ça? Il dit : Par les ventes d'électricité. O.K.

L'article après, M. le Président, il dit... l'article nous dit : Hydro-Québec pourra monter les tarifs pour financer l'aide financière. Ça veut dire qu'on est rendu tellement opaque que ce projet-là, qui est dans le but de remplir une promesse électorale libérale, va se faire sur le dos des Québécois, qui vont payer des tarifs d'hydroélectricité plus élevés. Tu sais, là, quand tu dis, là, qu'on est dans l'obscurité totale, ça, ça nous a été... ça a été le pain quotidien du Parti libéral depuis qu'ils sont élus, là, mais ça, c'est le paroxysme. Alors, voyez-vous qu'en partant ce projet-là, il est politique?

Le Président (M. Iracà) : Merci. Merci beaucoup, M. le député de Sanguinet. Sur ce, je cède la parole au ministre pour une période également de cinq minutes.

M. Lessard : Oui, merci. Donc, je reconnais là le tempérament de mon collègue de Sanguinet. Donc, il nomme des choses. C'est parce que, quand ça sort sur l'obscurité totale quand on parlait des déficits gouvernementaux, lorsqu'il formait le gouvernement, honnêtement, ça a pris pas mal de temps avant qu'on sache... Je vais juste faire ça un petit bout, là, le gouvernement du Parti québécois, qui s'était engagé à faire l'équilibre budgétaire. Bon, je ne sais pas combien de milliards on était dans le trou, là, mais moi, j'ai vu ici Mme Pauline Marois se lever à peu près 50 fois puis dire : Rassurez-vous, là — parler aux Québécois les yeux dans les yeux — on atteint l'équilibre budgétaire. On atteint l'équilibre budgétaire. L'équilibre budgétaire n'est pas remis en question. Son ministre des Finances, qui est encore ici, à l'Assemblée nationale, le député de Rousseau, promettait bec et ongles, hein, en disant : Rassurez-vous, les comptes publics sont en ordre, c'est l'équilibre budgétaire, en regardant les Québécois dans les yeux. Ça fait que, sur l'obscurantisme du Parti québécois pendant toute la période de 18 mois pour laquelle on a eu cette gouvernance-là, sincèrement, on repassera sur cet aspect.

Maintenant, sur le courage de faire une promesse électorale, de donner du service à la population, évidemment, on a pris l'engagement de donner un service à la population. Mon collègue de Marguerite-Bourgeois a, au nom du gouvernement, quand il était ministre des Transports, déposé un plan sur l'électrification des transports, le transport collectif. Il a pris un engagement, qui a découlé une entente nouveau genre, j'en conviens, nouveau genre, avec le bas de laine des Québécois sur un aspect plus spécifique pour éviter... et maintenir l'indépendance de la caisse. Je pense qu'il a eu l'occasion d'être sur la commission parlementaire, de faire ses remarques à ce moment-là, d'exprimer ses craintes ou d'améliorer, même, le projet de loi. Je ne me souviens pas s'ils ont voté pour ou s'ils ont voté contre, là. En écoutant mon collègue de Sanguinet, je pense qu'ils ont voté contre.

Toutefois, je pense que cette façon de travailler, d'investir — mon collègue de Mégantic l'a rappelé — sur la proportion du capital des Québécois, sur un actif sécurisé à long terme, sur le fait d'optimiser puis d'actualiser sa valeur en allant chercher la captation foncière pour une partie, ce n'est pas tout, ce n'est pas ce qui finance en grande partie les projets, je pense que c'était 2 %... mais intéressante, nouveau genre. Alors, le ministre des Affaires municipales aura certainement à se prononcer dans les prochains mois.

Je tiens à rappeler quand même l'impact et l'avantage pour les citoyens. Donc, c'est parce qu'à la fin on est toujours jugé sur ce qu'on a pu offrir à la population nouveau genre. Ce qu'on veut, c'est un réseau intégré de 67 kilomètres avec 24 stations, service 20 heures par jour, sept jours par semaine, des intervalles. Donc, c'est quelque chose... c'est le système le plus rapide, le plus léger aussi, donc il favorise des déplacements à plus grande fréquence. C'est un réseau qui est déjà, à 80 %, sur des emprises existantes. Sur l'empreinte, là, il y a quand même 80 % qui existe déjà, 20 % à bâtir. Puis c'est un réseau fiable avec des interconnexions.

L'interface entre l'aéroport, les autobus, l'interface avec les trains de banlieue, avec les stations de métro, les sociétés de transport de Longueuil, de Laval ou de Montréal est très important pour l'efficacité de tous les jours. Il y a beaucoup de travaux à Montréal, il va y en avoir dans les prochaines années. Là, on est en train de bâtir Turcot, un projet de 3,6 milliards de dollars. Le pont Champlain est en construction aussi pendant qu'on a encore le pont Champlain en

opération. Éventuellement, il y aura le pont-tunnel, le pont de l'Île-aux-Tourtes. Donc, il y a des grandes structures qui sont à revisiter.

• (9 h 20) •

Pendant ce temps-là, le transport collectif... je tiens à le mentionner à la population montréalaise et à ceux qui iront : utilisez le transport collectif. Prenez le temps de regarder là où sont les stations de métro, même si vous arrivez du côté de la Rive-Sud pour prendre les stations de métro qui se trouvent actuellement du côté de Longueuil. Laissez votre voiture là, ça vaut la peine. Prenez le train, même, de banlieue ailleurs pour être capable de rentrer directement à Montréal parce qu'une fois que vous allez rentrer à Montréal, actuellement, avec l'ensemble des travaux puis les entraves, ça devient extrêmement difficile et de stationner et de circuler. Donc, il y a un gain d'efficacité à faire actuellement, de prendre le transport collectif.

On a vu, au fil des années, il y a eu une augmentation importante du transport collectif, puis la tendance devrait se maintenir pour le bien-être de la population puis, en même temps, de notre environnement. Et je parlais avec le président de la Chambre de commerce de Montréal, qui disait : Les entreprises de Montréal sont favorables à la réalisation le plus rapidement possible de ce réseau électrique de Montréal.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Je vais céder maintenant la parole au député de la partie ministérielle, député de Mégantic, toujours pour une période de cinq minutes.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Je trouve toujours intéressant... mon collègue de Sanguinet croit que l'intensité du son qu'il prononce a un lien direct avec l'importance de ses commentaires. Ce n'est pas tout à fait comme ça qu'on le perçoit, nous, là, mais il nous dit des choses que je trouve très intéressantes puis qu'on parle des deux côtés... il parle des deux côtés de la bouche en même temps, puis je pense que ce n'est pas intentionnel, c'est quelque chose qui arrive comme ça. Il parle de l'indépendance de la Caisse de dépôt, puis le premier ministre dit qu'il faut que le projet se réalise. Il n'y a rien dans ça qui défavorise l'indépendance de la Caisse de dépôt. La Caisse de dépôt a choisi, elle, d'investir dans les infrastructures du Québec par choix. Il n'y a personne qui l'a prise par le... qui lui a tordu le bras puis qui lui a dit : Tu dois faire ça.

Ce que le gouvernement du Québec dit, c'est que le projet du SLR doit se réaliser. Si la Caisse de dépôt décidait de se retirer, ça ne voudrait pas dire qu'on abandonne le projet. Le premier ministre dit que le projet doit se réaliser, ça n'élimine pas l'indépendance de la caisse. Si elle se retirait, quelqu'un d'autre... ou il y a une autre forme qui pourrait exister. Je ne comprends pas ce que le député de Sanguinet ne voit pas là-dedans. C'est un peu comme quelqu'un qui est en train de développer une relation, puis ça ne veut pas dire qu'ils sont mariés encore, là, O.K.? Il y a une différence entre les deux, là. Donc, il faut prendre le temps de réfléchir, prendre une bonne respiration puis d'être capable de voir ce qu'il se passe dans le milieu, voyons!

Donc, cette espèce de réalité là, quand le député parle des deux côtés de la bouche en même temps puis qu'il attache des cordes, encore là, qui ne sont pas attachées... Puis la preuve de ça, c'est qu'il vient nous parler d'Hydro-Québec. Hydro-Québec, le PQ, la pire sorte... En 2013, 4,3 % d'augmentation d'électricité, puis ils viennent nous parler, là, tout à l'heure, des tarifs électriques.

Le gouvernement actuel du Parti libéral, M. le Président, comparé à l'opacité du PQ, là, on est transparents comme de l'eau de source. Ce n'est pas parfait. On a encore des choses à faire, on a même un ministre qui s'occupe de la transparence, puis des données, puis d'éclaircir, et de favoriser le processus par rapport à la population. Il y a une volonté et non seulement une volonté, mais des actions, un processus qui est mis en marche, et il y a des actions qui se produisent à tous les jours.

Donc, quand on parle de situations, d'évolution puis que le Parti québécois a une vision des choses, c'est les seuls que moi, j'ai jamais vu qui peuvent se voir le derrière de la tête. Ils se regardent puis ils disent : On est tellement bons, là, que ça ne se peut pas qu'on arrive à côté de la track. Mais là ils n'ont pas manqué la track, ils ont manqué la planète au complet. Ça fait que c'est un peu comme ça que ça se produit dans leur vie. Mais, qu'est-ce que vous voulez, on ne peut pas changer la nature des choses, c'est la vie.

Donc, je trouve ça vraiment fascinant et intéressant quand on regarde ici un projet, un projet de réseau électrique nouveau genre, une nouvelle façon de développer nos infrastructures. Le ministre a bien expliqué qu'on utilise, on optimise les infrastructures existantes. On organise une nouvelle façon de gérer un projet d'infrastructure. On le fait dans un cadre très bien structuré, avec des échéanciers, avec des BAPE, avec des façons de voir qui vont nous permettre de réaliser de la meilleure façon possible un projet d'infrastructure pour une ville qui est en forte croissance.

L'objectif, c'est d'éliminer des gaz à effet de serre, d'éliminer le trafic de véhicules dans la ville de Montréal au lieu d'y contribuer des grosses infrastructures qui vont nous coûter encore plus cher et qui vont avoir des effets secondaires beaucoup plus négatifs. Je crois que le réseau électrique métropolitain est un réseau qui a vraiment les qualités d'un État moderne, les qualités d'une nouvelle façon de faire et un modèle d'affaires qui représente un optimum d'opportunité autant pour la Caisse de dépôt que pour le gouvernement du Québec. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Mégantic. Alors, je suis content de voir ce matin qu'il y a des échanges — vous êtes en forme, tous et chacun, ce matin — des échanges émotifs. La seule chose, je vais vous demander de respecter les temps de parole. Quand c'est à votre tour de parler, vous pouvez parler. Alors, ça se passe bien jusqu'à maintenant. On peut avoir des échanges émotifs, mais soyez quand même disciplinés.

Alors, sur ce, je vais céder la parole à la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques pour une période toujours de cinq minutes.

Mme Massé : Oui, merci, M. le Président. Le député de Mégantic, tantôt, semblait dire que j'attachais des fausses ficelles, que je ne faisais pas confiance à la Caisse de dépôt et de placement. J'ai l'impression qu'il a oublié tout un épisode assez dramatique où notre bas de laine a perdu 40 % parce qu'il y a eu des choix de faits. Alors, c'est sûr que je ne regarde pas la caisse en disant que je ne leur fais pas confiance, mais je pose la question : Qu'est-ce qui va permettre à la caisse d'atteindre ses objectifs de rentabilité? Puis il y a trois éléments, essentiellement. Il y a le tracé. On va en parler tantôt. Il y a la question de la plus-value, le ministre en a parlé, et la question des tarifs.

Bien, c'est sûr que, si on regarde le tracé, la question qu'on pose à prime abord, c'est : À qui ça profite, ce tracé-là parce que, dans le fond, le projet qui est là, sur la table, ne répond pas aux besoins identifiés par les gens de la grande région de Montréal. Sinon, c'est à l'est, c'est vers l'est qu'on aurait fait du transport collectif, pas vers des zones qui ne sont pas actuellement densifiées, qui n'ont pas actuellement besoin d'une technologie comme celle qui est proposée, à haute fréquence, parce qu'il n'y a pas de monde, ce n'est pas densifié. Bien sûr, on va me répondre : C'est ce qu'on veut faire. Mais c'est exactement ça, le problème. L'étalement urbain, c'est ça que ça veut dire. C'est aller densifier des zones, et, notamment, dans le cas de la Rive-Sud, c'est clair comme de l'eau de roche, c'est des zones agricoles.

Alors donc, l'idée de ne pas faire confiance à la caisse, je n'en suis pas du tout. Au contraire, moi, j'ai confiance que la caisse va le faire. Mais je suis très consciente aussi que, si elle veut tirer ses profits de la plus-value, bien, ce que ça va vouloir dire, c'est qu'il y a des citoyens et citoyennes, au yeux-tu en v'là! Ce qu'on va se dire, c'est que, dans le fond, les transports collectifs... vont voir... vont acheter des terrains. À qui ça va profiter? Et d'où l'intérêt de se poser des questions sur la SIQ, les scandales aussi du Train de l'Est, etc. À qui va profiter la vente de ces terrains-là? Bien, les questions demeurent. Je n'ai pas de révélation à vous faire aujourd'hui, mais, définitivement, la question est fort légitime.

• (9 h 30) •

L'autre élément qu'on vient d'entendre, c'est que cette infrastructure-là... on ne veut pas de grosse infrastructure. Je ne sais pas si le député sait que le choix technologique qui est fait actuellement est un choix d'énorme infrastructure, infrastructure qui doit être complètement hermétique. La technologie automatisée que propose le REM est une technologie qui exige d'être complètement hermétique, et donc du béton, en veux-tu en v'là! Ce qu'on va se dire, c'est que, dans le fond, dans la technologie qui est privilégiée, c'est comme si on privilégie de choisir une Cadillac dans une section de la ville de Montréal où, dans le fond, une Volkswagen nous suffirait parce que, dans les faits, ce n'est pas densifié, ce n'est pas là que s'expriment les plus grands besoins de déplacements, et, quand on va sur la Rive-Sud, allez parler avec les gens de Longueuil, de voir qu'est-ce que ça va faire d'avoir le REM qui va débarquer dans le coin de Brossard. Bien, ça ne répondra pas non plus aux objectifs de cette section de la Montérégie, qui est densifiée.

Et, moi, ce qui me fascine, c'est qu'on arrive avec un seul projet. C'est ce projet-là, c'est le meilleur, c'est la bonne technologie, il est électrique. Oui, oui, il est électrique, mais le béton que ça va prendre pour pouvoir répondre aux exigences de cette technologie-là ne vient pas compenser les gaz à effet de serre qu'on va avoir dans l'électrification de ce moyen-là. Et ça, on n'en parle pas.

Mais ils nous mettent devant un choix accompli. On n'a pas d'autre projet. Durant le BAPE, on a vu des gens venir nous présenter des projets, par exemple, qui élargissaient énormément, pas juste à l'ouest, mais à l'est, au nord de l'île de Montréal, au sud de l'île de Montréal, des projets de tramways, des projets de prolongation, un petit bout d'une bouche de métro, avec du train ou du tramway électrique dans une autre portion. Mais là on est devant un... Et ce qu'on fait actuellement, c'est qu'on essaie de nous convaincre, et c'est ce que j'entends de la partie gouvernementale, que c'est ça, le bon projet, alors que ce que j'ai vu, ce que j'ai entendu au BAPE, ce qu'on a suivi, c'est que ce projet-là va prendre nos infrastructures collectives, il va s'accaparer des éléments de transport collectif qu'on a déjà et il ne répond pas aux besoins actuels. Il va en créer des nouveaux, mais il ne répond pas aux besoins actuels de la population qui se situe beaucoup plus à l'est de la ville ou au sud de l'île de Montréal.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Nous en sommes à mi-chemin, 9 h 33. Donc, il nous reste une heure à l'interpellation. Sur ce, je vais céder la parole au ministre, toujours pour une période de cinq minutes.

M. Lessard : Merci, M. le Président. Donc, je suis toujours un peu quand même surpris d'entendre la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, qui dit que ce qu'on veut faire avec le REM à Montréal ne répond pas aux besoins des clientèles existantes. La ligne de Deux-Montagnes, actuellement, elle est sursaturée. Tous les jours, il y a des gens qui évitent de la prendre parce que les wagons sont pleins, ils sont debout, il n'y a pas d'espace, la fréquence n'est pas là. Elle est surutilisée, actuellement, à pleine capacité.

Honnêtement, ce qu'on propose, c'est d'augmenter, un, son pourcentage de... je pense que c'est 20 % à 25 % juste pour cette ligne-là, qui est déjà existante. On ne rebâtit pas rien, on ne fait pas d'infrastructures. On va changer le service d'alimentation. C'est un véhicule plus léger. Les fréquences sont augmentées, alors donc dans le but de desservir plus de population qui vient de ce bassin-là. On ne va pas nier que c'est un effet immédiat pour la même clientèle actuellement aussi.

Donc, il n'y a pas de possibilité... Là, vous parlez de bâtir puis de faire des transports, les transports, quand même, il faut se souvenir, vers l'aéroport. Qui est contre, actuellement dans des villes, des métropoles d'envergure comme Montréal, d'avoir un accès direct à son centre-ville? Vous voulez... J'ai cru entendre que vous voulez favoriser le tramway de l'aéroport au centre-ville, alors qu'on va proposer un réseau électrique qui va s'y rendre en minimisant les impacts sur le tracé, de prendre la clientèle de l'aéroport et d'arriver directement au centre-ville, comme il se passe ailleurs, avec l'empreinte carbone la plus légère. Vous dites que ça va coûter des tonnes de dollars en infrastructures de béton, alors qu'on utilise le pont Champlain, qui est en reconstruction par le fédéral, la Société des ponts, et on demande, lors de cette reconstruction-là, d'utiliser une des lignes pour passer, donc, le REM sur ce pont. Donc, on vient de diminuer l'empreinte

puis l'effet sur la structure d'un pont, qui doit être nécessairement en béton, pour les fins de transport régulier, autant pour la clientèle qui se déplace en voiture que pour le transport lourd, puisque c'est sur ce pont-là que les transports de matières dangereuses s'effectuent quand on rentre à Montréal, donc vers des destinations connues, nécessairement vers les parcs technologiques ou vers, nécessairement, l'aéroport.

Alors, je suis toujours un peu surpris de voir que ça ne va pas desservir du monde actuellement, en plus que ça va donner des options, des alternatives et de l'interconnexion avec, bon, il faut le dire, le métro de Montréal. Il y a quand même des stations qui sont identifiées pour qu'on puisse faire de l'intermodalité et donner des options. Sinon, là, il faut que tu prennes Bonaventure pour te rendre à la gare Centrale, puis là, après ça, voir comment, avec les différents trains, on peut se promener d'est... mettons vers l'est, vers le nord, alors que, là, on va donner des alternatives d'aller directement à l'aéroport et éventuellement vers l'ouest complètement. Ça n'empêche pas le gouvernement à donner quand même sa couleur sur le fait de prolonger la ligne bleue. Philippe Schnobb le disait récemment, oui, le gouvernement a favorisé la ligne bleue, qui reste à parfaire dans le nouveau programme d'investissement fédéral-provincial.

Bon, la question se pose, puisque la ligne passe... à savoir est-ce que la ligne orange sera prolongée pour faire une interconnexion sur le nouveau tracé du REM. Est-ce que les stations actuellement de McGill... Donc, il y a quelques stations. Il y a trois stations d'identifiées actuellement pour donner à des pôles institutionnels en éducation à l'Université de Montréal, ou aux installations de santé, ou d'éventuelles stations de développement dans le secteur de Griffintown. Donc, il y a des questions qui se posent, et puis il y a des études qui se font pour voir la faisabilité, identifier quelque chose. Est-ce qu'on peut installer ou faire une installation qui permettra d'avoir multiples usages lorsqu'on utilisera le REM, les stations de métro ou les trains?

Alors, je pense que la Caisse de dépôt a été assez transparente là-dessus, puis sans penser... puis peut-être qu'on abordera la question sur les trains à haute fréquence que Via Rail veut développer sur un axe, là, Québec-Montréal, Montréal-Ottawa, donc sur cette possibilité d'interface là, comme on peut l'avoir à Lyon, en France, ou on peut l'avoir à Montparnasse, on peut l'avoir, donc, à la Gare du Nord. Donc, il y a différents modèles mondiaux qui nous ont permis de voir qu'ils n'arrivent pas tous directement au centre-ville, mais par différentes modalités de transport puis d'atteindre le même objectif.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, je vais céder la parole au député de la partie ministérielle, député de Mégantic, toujours pour une période de cinq minutes.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Je pense qu'il y a toutes sortes de questions qu'il faut poser. Je vais essayer d'être un peu plus systématique. La députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques nous a parlé de toutes sortes de points, des éléments, là, mais la première chose, je pense, qui est très, très importante, puis le ministre l'a dit à plusieurs reprises, c'est que 80 % des infrastructures qu'on va utiliser sont des infrastructures existantes. On ne peut pas dire qu'on fait du gaspillage, ici, là. On réutilise au maximum les possibilités d'équipement et d'infrastructure. Donc, ça, c'est le premier point qui minimise les impacts, les conséquences, les effets et l'indirect de tout le monde qui est chambardé. On utilise une voie où il y a déjà des rails. Donc, je pense que moins d'impacts que ça, M. le Président, ça va être difficile à battre. Ça, c'est pour le premier point.

On parle de choix d'infrastructures. Je ne sais pas, la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques doit avoir un problème avec le béton en quelque part, là, je ne le sais pas trop où. On l'a regardé pour le faire en bois, le pont Champlain. Il y avait un petit problème ou deux avec ça. On manquait de deux-par-quatre au Québec. Il aurait fallu le faire autrement. Je pense qu'entre autres, puis je prends celui-là spécifiquement parce que c'est très intéressant... On parle de béton. Bien oui, il en faut, du béton, parce que, dans la terre, de l'acier, ça rouille. Le bois aussi. Il y a un problème, là. Ça nous prend du béton, puis c'est pour ça qu'on fait nos solages en béton. Donc, on ne peut pas toujours éviter ça.

• (9 h 40) •

Mais je reviens au pont, à l'infrastructure du pont Champlain. Pour ceux qui ont regardé le concept du pont Champlain, à part les infrastructures sous-marines, qui sont dans l'eau, qui sont, elles, en béton parce qu'encore là on n'a pas d'alternative, je pense que vous pouvez observer très facilement que l'ensemble de la structure est essentiellement en métal, en acier. Et, encore là, c'est un choix, un choix de concept, un choix que le gouvernement, avec le design qu'il y a là, a très bien fait. Et il y a des grands ponts, dans le monde, qui ont été bâtis depuis les dernières décennies, et allez les voir. Et le concept que l'on retrouve ici, à Montréal, fait partie des nouveaux concepts. Et je veux m'expliquer à ce point-là parce que je pense que notre population a besoin de comprendre. Entre autres, dans ces nouvelles structures là, on va avoir des voies de passage à l'intérieur pour inspecter la qualité des infrastructures, s'assurer que l'entretien du pont va être optimisé et que le cycle de vie du produit va être maximisé. Donc on ne parle pas d'une infrastructure en béton puis des affaires qui ne seront pas, comment je dirais, donc, modernes. On parle de nouvelles façons de regarder ça. Puis il faut vraiment aller voir l'aspect technique de ce type de travail là pour comprendre les conséquences et les effets bénéfiques que ces nouveaux concepts là nous donnent.

Donc, quand la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques nous parle de choix d'infrastructures, moi, là, je dois dire sans équivoque que les choix qui ont été faits là sont des choix très, très matures et très, très sérieux parce que, un, on minimise les interactions ou les effets sur la population en utilisant des infrastructures existantes et, deux, on se soucie de bâtir des infrastructures qui vont avoir une durabilité et une capacité d'entretien optimales. Je pense que ce n'est pas difficile à imaginer. Si vous regardez le pont de Québec, on en a très peu parlé en 2016, la nature de la construction du temps a fait que l'entretien de ça aujourd'hui, c'est un cauchemar, pas parce qu'il a été mal fait, parce qu'à ce moment-là l'entretien des équipements n'était une variable significative.

Aujourd'hui le gouvernement du Québec fait des choix qui sont à la mesure des décisions d'aujourd'hui en utilisant au maximum les infrastructures existantes et en se basant sur des technologies qui vont être modernes, durables et qui, à long terme, vont avoir l'impact minimal de coût pour les Québécois avec un maximum de services.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Mégantic. Je vais céder la parole au député du deuxième groupe d'opposition, le député de Groulx, toujours pour une période de cinq minutes.

M. Surprenant : Je vous remercie, M. le Président. D'abord, on trouve, au niveau de mon parti, que c'est enfin un projet emballant pour la grande région de Montréal. Alors, l'agglomération doit se moderniser puis disposer d'un système de cette envergure-là au niveau du transport collectif. Alors, nous sommes largement en faveur de l'électrification des transports. Et le projet qui nous est soumis, bien qu'il mérite, là, d'être discuté, puis c'est ce que d'ailleurs fait la CDPQ Infra, elle se présente à des séances d'échange, donc le projet mérite d'être mis de l'avant, mais doit être à l'écoute, là, des citoyens, des municipalités pour adapter certaines choses.

Alors, c'est un projet d'envergure. Au niveau du nombre d'usagers prévu, on parle d'actuellement un peu moins de 19 millions de gens qui fréquentent l'AMT et on parle, pour 2022, du double, près de 37 millions, et de 45 millions en 2031, et de 49 millions en 2041. Donc, c'est un projet, là, de grande envergure et de grandes anticipations.

Alors, d'ailleurs, le projet, il est appuyé par des organismes, là, de grande réputation, qu'on parle de l'Ordre des urbanistes du Québec. Alors, ils mentionnaient d'ailleurs qu'«au-delà des retombées en transport et des impacts économiques attendus par [la] CDPQ Infra, un projet de cette ampleur, par ses effets structurants, constitue un geste majeur de planification urbaine. [Alors] ce projet de transport collectif aura aussi, ne serait-ce que par son envergure exceptionnelle, des impacts de divers ordres sur le développement du territoire et l'urbanisme de la région.»

Alors, il y a plein de points dont ils font mention. Le premier, c'est une forte réduction attendue de la circulation quotidienne d'autobus entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, une création de liens entre le réseau prévu et des stations existantes de métro et de train, ce qui reste à être amélioré grandement. Le projet, tel qu'il est présenté, nous propose peu d'interconnexions avec le réseau actuel de métro de Montréal. Alors, c'est important qu'il y ait une coordination plus importante au niveau des services actuels et de l'arrivée du REM.

Par ailleurs, donc, on a bien entendu la Chambre de commerce, qui est très, très en faveur avec l'arrivée de ce projet-là, et l'Ordre des architectes qui est en faveur également, en très grande faveur. Par contre, étant donné les sommes engagées dans le projet, disent-ils, l'argent, est-ce qu'il aurait pu être mieux utilisé? Alors, ils nous amènent, entre autres, sur la ligne de Vaudreuil-Hudson, qui est une ligne qui n'est pas très loin, qui existe déjà, et on veut en créer une deuxième qui pourrait peut-être cannibaliser la première. Alors, je pense qu'il y a une réflexion importante à y avoir. Il y a donc déjà un train qui dessert en bonne partie l'ouest de Montréal, mais, à notre avis, il y a un besoin pressant de desservir les... couronne nord et couronne sud. Alors, vous savez, la croissance démographique, c'est là qu'elle est la plus élevée, dans les couronnes, couronne nord en particulier, couronne sud très fortement aussi, et le tracé qui est proposé pourrait être amélioré.

Quand on parle, donc, de la ligne de Vaudreuil-Hudson, on parle de 1,4 milliard que ça pourrait coûter, et il y aurait également des terrains à exproprier. Je sais qu'on parle, dans l'ensemble, entre 300 et 400 millions de coûts pour exproprier les terrains. Puis, d'après ce qu'on peut lire, c'est essentiellement pour cette portion-là de ligne qu'ils veulent construire. Puis, vous savez, M. le Président, sur la couronne nord en particulier, pour se rendre à Mirabel, bien, les terrains sont déjà expropriés. En fait, ils appartiennent au ministère des Transports. Alors, on croit donc que, pour réduire les coûts, peut-être, et donc de bonifier l'offre, de le rendre plus intéressant, il y aurait peut-être lieu effectivement de réfléchir à la pertinence de construire cette ligne-là vers l'ouest et plutôt d'améliorer le projet au niveau de la couronne nord et de la couronne sud.

Alors donc, pour revenir, encore une fois, au niveau de la couronne nord, bien, ça pourrait inclure finalement le site portuaire, qui pourrait donc être très important comme retombées. Pour la couronne sud, alors on parle de peut-être... il y a des questionnements pour élargir la 30. Il y a de la congestion routière qui est importante. Et peut-être que, si on pouvait planifier tout de suite une gare un peu plus au sud pour éviter peut-être d'élargir la 30, et puis après ça de faire une gare plus loin, sur la couronne sud, tout près de l'autoroute 35, puis comme ça, bien, de tout de suite la faire, cette gare-là, de la mettre, sinon, en planification, mais la faire tout de suite, même, je dirais, pour permettre une planification à long terme. Et, au lieu de faire quelque chose qui soit fait de façon ponctuelle mais temporaire, qui a un impact à court terme, de tout de suite prévoir à moyen terme ce que ça pourrait donner, donc aller plus loin au niveau de la couronne nord et de la couronne sud, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Groulx. Alors, je vais céder immédiatement, pour poursuivre la période d'échange, la parole au... au ministre pour une période de cinq minutes.

M. Lessard : Oui, le ministre. Alors, merci beaucoup, M. le Président. Donc, j'apprécie les commentaires. Je vois quand même qu'au niveau de la CAQ ils sont favorables au projet. Puis je ne minimise pas, je ne pense pas que ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques dit qu'elle est contre. Je pense qu'elle dit qu'elle a des préoccupations, au nom de sa formation politique, qui ont été exprimées par sa population, par la population du Québec. Il y a un volet très important sur l'acceptabilité sociale.

En fait, je pense que le projet du REM à Montréal a atteint le niveau d'acceptabilité sociale. Ça ne veut pas dire que tous les commentaires ont été retenus à la satisfaction de l'ensemble de la clientèle, mais, au moins, tous les clients ont eu la chance d'expliquer et de s'exprimer sur la question, qui est bien documentée.

Sur les dessertes, non seulement ça crée de l'ambition, ça génère de l'activité, ça revoit les planifications urbaines, soit dans les schémas d'aménagement, soit sur le schéma de la communauté métropolitaine, qui rejoint certainement, sur la

communauté métropolitaine, des axes qui étaient la densification à l'intérieur d'axes qui ne sont pas encore densifiés à l'échelle d'une communauté métropolitaine. On a vu nécessairement, avec l'extension, lorsque le train s'est prolongé jusqu'à vers Saint-Jérôme, j'ai eu l'opportunité de descendre le long de chacun des axes à Sainte-Catherine, et autres, pour voir comment ce qu'on appelle les TOD, les «transit-oriented development»... comment, dans un carrefour où il y a du transport collectif, on a une densification naturelle. Les résidences pour personnes âgées, récemment, ils ont essayé de combiner aussi le fait que les gares, quand les autobus arrivent, c'est un lieu de convergence pour utiliser une autre modalité, redescendre au sud. Sur la communauté métropolitaine, ça a un impact énorme.

• (9 h 50) •

Ça a aussi l'avantage de donner des options, de donner des opportunités pour le citoyen utilisateur. Pensons au citoyen utilisateur qui, tous les jours, se demande qu'est-ce... ou demande que sa qualité de vie soit augmentée. Honnêtement, il faut le vivre. J'étais encore à Montréal vendredi. On a apprécié que les travaux sur René-Lévesque ou au coin de square Phillips soient terminés, ou Beaver Hall, pour voir que c'est plus fluide, c'est plus facile. Mais il reste encore des contraintes dans la ville de Montréal, alors que, si j'utilise le métro ou que j'utilise les interfaces avec le train pour me déplacer, j'augmente rapidement et mon efficacité de ma journée et ma qualité de vie aussi plutôt que d'être stationné le long des axes routiers pour essayer de sortir de Montréal ou essayer de rentrer dans Montréal. Alors donc, je pense que les gens ont rapidement compris qu'il y a un gain là-dedans.

Maintenant, la question sur : Est-ce qu'on pourrait en faire plus? Certainement. Est-ce que la vision qu'on a à long terme est dans la bonne direction? Certainement. Est-ce que chacun des pôles, tel que mon collègue de Groulx l'a mentionné, obtient pleinement sa valeur dans l'ensemble des axes? Bien, les maires puis ceux qui sont consultés dans les différentes couronnes pensent que... et apportent leurs solutions, apportent leurs préoccupations et apportent aussi leurs lots de contraintes sur leurs propres finances comme municipalités à investir ou à donner de la desserte si le réseau électrique de Montréal devait donner une alternative ou une station chez eux. Alors, je pense qu'ils ont eu la chance de l'exprimer, mais peu de personnes ont dit que ce n'était pas un projet qui était et ambitieux et audacieux, qui allait dans la trame de fond des Québécois, sur leur environnement, sur leur réduction de leur empreinte carbone et sur le bien de vie.

Moi, je viens des années, à 54 ans, où est-ce qu'on travaillait puis on travaillait cinq, 10 heures de plus pour se payer quelque chose. Maintenant, ils veulent travailler correctement, pas plus, pour avoir une meilleure qualité de vie. Puis ils veulent avoir... se lever pas si de bonne heure le matin. Ils ne veulent plus se lever 4 heures, 4 h 30 pour essayer de déjouer le trafic sur la communauté métropolitaine. Ils veulent plutôt avoir du bon temps le matin dans la famille, aller porter les enfants à l'école, s'en aller au travail puis revenir à une heure raisonnable, pas investir deux heures le soir, deux heures le matin, quatre heures par jour qui est diminué dans leur qualité de vie à consacrer à leur famille. Alors, je pense que ça répond aux besoins des familles, ça répond aussi aux besoins de la croissance, l'augmentation de la population montréalaise ou de la communauté métropolitaine, que ce soit, donc, pour la Rive-Nord, la Rive-Sud. Puis je pense que chacun veut y apporter sa contribution, moi, je reçois ça positivement, pour essayer d'améliorer nos vies quotidiennes.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup, encore une fois, M. le ministre. Alors, je vais céder, toujours dans l'ordre, la partie ministérielle, le député de Mégantic, pour une période de cinq minutes.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Je suis très heureux d'entendre que la CAQ et le député de Groulx sont en faveur de ce projet-là. On comprend très bien la mesure des choses dans le sens où il faut être quand même à l'écoute des citoyens. Il y a encore des choses qu'il va falloir considérer, améliorer. Je voudrais juste développer un peu certains éléments sur lesquels il nous a entretenus, le développement du territoire, l'urbanisme, la coordination. Il parlait aussi de la voie ferrée Vaudreuil-Hudson.

C'est un compromis de technologies très difficile, hein, quand on veut faire du train, du transport de passagers puis du transport de marchandises. Les rails sont en conflit d'intérêts. Et un transport de passagers a des caractéristiques vraiment spécifiques qui le différencient définitivement du transport de marchandises. Et il faut aussi considérer que le multimodal aujourd'hui et le dynamisme dans les transports recentrent beaucoup d'opérations dans le monde sur les voies ferrées. Donc, il est très difficile pour les opérateurs, vous savez, de créer des dualités sur leurs réseaux. Puis ça nous amène à ajouter des voies, qui sont des choix qui ne sont pas vraiment fonctionnels autrement. Donc, ça, c'est une particularité que je voudrais bien dire : Oui, on peut le faire sur la même voie ferrée, mais ça créerait des risques et des coûts d'infrastructure qui seraient prohibitifs, là, fondamentalement, pour plusieurs autres raisons.

On parle aussi des besoins dans la région. Je dois dire que, personnellement, j'évite d'aller à Montréal parce que, s'il faut passer le pont ou s'il faut entrer à Montréal, il faut se prendre des heures d'avance. Pour aller à l'aéroport, c'est le même problème parce qu'on risque toujours d'avoir des pépins. Mais, quand il n'y a pas de pépins, on est assis puis on évase tranquillement parce que ça prend beaucoup de temps pour attendre. Donc, ce genre de conflit là, d'intérêts, puis ce genre de choses là, je pense que ce sont... très importantes pour la population qui y vit. Moi, j'ai une façon de contourner le problème, mais il y a beaucoup de gens qui n'ont pas ce choix-là.

Donc, je comprends très bien qu'il y a aussi d'autres besoins dans la couronne nord et sud. Malheureusement, le gouvernement du Québec actuel n'est pas comme *Alice au pays des merveilles*, où l'argent tombe du ciel, vous savez, puis ça arrive de toutes les directions, puis on n'a pas à se préoccuper de ça. Malheureusement, on est obligés de faire un compromis d'économie, un compromis entre la ressource disponible et les priorités d'investissement qui nous permettent, vous savez, de faire ce jugement-là. Ce serait idéal de pouvoir en faire plusieurs en même temps, mais malheureusement on a choisi ce qui était actuellement dans la priorisation.

Je crois, il y a aussi une autre variable qu'il ne faut pas négliger, c'est celle de la modernisation de l'État. J'en ai parlé précédemment, mais les lois qu'on a mises en place vont aider aussi l'intégration de cette infrastructure du

réseau électrique métropolitain. On parlait de 535 tarifs différents dans tout l'ensemble du réseau. Imaginez le cauchemar de transport si vous voulez vous déplacer de la Rive-Sud à la Rive-Nord, où vous utilisez cinq ou six médiums différents, puis vous êtes obligé de faire des tarifs puis des paiements à chaque fois.

Donc, quand on regarde à la modernisation puis le réseau électrique métropolitain, on ne parle pas seulement que dans le contexte d'un projet, mais plutôt d'une infrastructure qui va s'intégrer dans un concept beaucoup plus large, qui va permettre aux Montréalais d'avoir une meilleure qualité de vie, de prendre moins de temps pour se déplacer d'un secteur à l'autre et d'uniformiser l'ensemble des interactions qui vont se produire. Et, à mesure que le développement de projets va se faire et que les tarifs vont s'uniformiser, ça n'empêchera pas du tout de passer, par exemple, du réseau électrique métropolitain au métro, aux autobus et possiblement, dans les secteurs les plus dilués, à des taxis. Donc, vous pouvez voir une fluidité, un concept qui va s'intégrer à l'intérieur du cadre de la densification non seulement par le train électrique, mais pas l'ensemble de la législature qui va habiller le concept. Donc, c'est un peu l'image globale.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Mégantic. Nous en sommes dans la dernière demi-heure. Alors, je vais céder la parole à Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, toujours pour une période de cinq minutes.

Mme Massé : Oui. Bien, écoutez, reprenons la question de la ligne de Deux-Montagnes. Et c'est ça qui est fascinant puis c'est ça qu'on ne semble pas vouloir voir dans... On va vite pour faire ce projet-là. La ligne de Deux-Montagnes, l'AMT avait un projet. Ce n'était pas compliqué, c'était d'acheter des wagons à deux étages pour répondre aux besoins. Mais, non, on s'en va vers un projet qui débarque de nulle part. Je réinsiste : le REM ne fait pas partie d'une planification assumée soit par la RTM, bon, ça n'existait pas à l'époque, on comprend, mais par les instances qui existaient à l'époque ou même des projections des sociétés de transport. Ça vient répondre à une commande précise : le Pont Champlain, l'aéroport. Et, à partir de là, on sort du sac une nouvelle affaire qu'on met au jeu et, qui plus est, ne répond pas aux objectifs de diminution de GES.

La Caisse de dépôt, elle n'a pas ça dans son mandat. Elle le dit elle-même, elle l'a dit au BAPE. Elle a dit : Nous autres, on ne nous a pas demandé de réduire les GES, on nous a demandé de faire un transport sur le pont et pour nous amener à l'aéroport. Alors, ça pose un problème de fond parce qu'un investissement aussi important doit avoir, dans ses objectifs, la diminution de GES. Vous avez fait état des défis de circulation dans les grands centres. C'est clair parce qu'on a abandonné ou, à tout le moins, on n'a pas soutenu de façon adéquate, gouvernement après gouvernement dans les 20 dernières années, le développement du transport collectif. C'est pour ça qu'on se retrouve dans cette situation-là actuellement.

• (10 heures) •

Parlons des GES. Tantôt, on a dit : Le béton... Bon, mon collègue semblait remettre en doute un certain nombre de mes affirmations. Je veux juste vous dire que ce qu'on sait actuellement, environ... parce que la caisse n'a pas fait ce calcul-là, elle ne l'a pas trouvé nécessaire. Mais, quand on calcule le béton nécessaire pour la construction du réseau, c'est environ un million de tonnes de GES qu'on va mettre dans l'air, si je peux dire. L'économie, par année, du chiffre, là, qui nous est donné, celui-là par la Caisse de dépôt, c'est 16 800 tonnes par année. Le REM va nous faire économiser 16 800 tonnes par année. Bien, entre vous et moi, là, ça, ce que ça veut dire, là, c'est qu'on trouve que c'est à peu près... C'est un coût énorme à payer. C'est à peu près 3 000 \$ la tonne de GES pour la réduction. Actuellement sur le marché du carbone, c'est 20 \$ la tonne. C'est complexe. Ce que ça nous dit, c'est que, si l'objectif du projet est un objectif de répondre aux diminutions de gaz à effet de serre, est un objectif de répondre aux impératifs du XXI^e siècle, c'est-à-dire diminuer l'étalement urbain, pas l'augmenter... Tu sais, vous parliez... La Caisse de dépôt, actuellement, ne sert pas les usagers où est-ce qu'ils sont, hein, parce qu'ils sont où? Ils sont dans l'est, ils sont à Longueuil de façon densifiée, ils sont à Lachine de façon importante. J'ai bien plus l'impression que c'est les spéculateurs immobiliers qu'on veut desservir par ce projet-là. Posons-nous la question. On l'a vu, dans le Train de l'Est, qu'est-ce que ça voulait dire quand on se lance dans ces expériences-là.

Alors, le ministre, il n'a pas tort. Nous, on ne dit pas un non radical. C'est sûr, on n'arrête pas de dire que ça prend du transport collectif. Mais, un, ça prend la planification, deux, il faut que ce transport collectif là desserve en priorité les gens qui en ont besoin. En priorité. Là, on s'en va vers un projet qui va créer des nouveaux besoins, qui va créer de la densité. Il y en a, de la densité à Montréal, il y en a, de la densité dans la couronne nord, dans la couronne sud. C'est eux autres qu'il faut soutenir. Et ce qui est fascinant, c'est que, dans le projet actuel, le fait de l'utilisation du béton... c'est parce que le projet est automatisé que ça demande autant de béton puis ça coupe des jobs, d'ailleurs, sur le futur. Un projet de tramway, c'est le dixième du béton qu'on aurait besoin pour le réaliser.

Alors, nous, ce qu'on dit, ce n'est peut-être pas non radical à celui-là, mais répondez aux questions, présentez-nous d'autres projets. Avec le même argent, qu'est-ce qu'on pourrait faire? Et, je réitère, ce n'est pas parce que c'est électrique que c'est bon automatiquement.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Nous allons poursuivre la période d'échange avec le ministre pour une période également de cinq minutes.

M. Lessard : Oui, effectivement. Donc, j'entends les arguments de Québec solidaire, là, tels que présentés par la collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Évidemment, on peut douter de beaucoup d'affaires, mais pas du bénéfice qui sera donné à la population. Sincèrement, la meilleure façon là-dedans... quand tu rends public ton projet, tu regardes, comme l'a fait le député de Groulx, ceux qui ont l'air favorables puis ceux qui expriment, lors des audiences ou toute tribune qui est donnée, pour manifester son mécontentement sur... demande d'un autre choix, demande de report, un nombre de

pétitions, un nombre de différentes façons que l'État accorde à la population pour s'exprimer. On peut même pétitionner contre le gouvernement. Alors donc, je pense, je pense, que ça a obtenu quand même un large appui, hein, de la population.

Deuxièmement, l'innovation n'a pas été critiquée, l'innovation financière, le fait que la Caisse de dépôt Infra, donc, dans sa division qui est limitée dans ses infrastructures... tout le monde savait qu'elle investissait internationalement. Là, peut-être qu'on peut... mon collègue de Sanguinet l'a critiquée pour vouloir l'opérer maintenant. Bon, ça peut être une critique qu'on peut entendre. La Caisse de dépôt a entendu ça. Ils ont fait des infrastructures à Vancouver récemment à l'intérieur de budgets, à l'intérieur, donc, de leurs capacités et des échéanciers. Ils acceptent ça. J'ai rencontré M. Sabia et son équipe, qui m'a présenté le projet de la Caisse de dépôt, la gouvernance. On peut avoir du questionnement sur l'amélioration, l'efficacité, l'efficacités, les interfaces, les objectifs à court, à moyen puis à long terme, mais peu dans le monde, peu dans le monde ont pu critiquer le choix, un, de faire quand même un service léger électrique. Je pense, ça, ça n'a pas reçu de critiques, sincèrement, parce qu'honnêtement, pour la plupart, ils ne détiennent pas assez d'électricité pour avoir un réseau aussi performant avec une faible empreinte carbone. Donc, du point de vue gouvernemental, dans les choix les plus légers, évidemment, on a opté pour ça.

Ça me fait penser à Québec, le service rapide par bus, le service de transport de l'Outaouais, qui a un service rapide par bus, le service rapide par bus sur Pie-IX, éventuellement on parlait de Côte-Vertu, donc les autres modalités de transport collectif que le gouvernement supporte à grands frais puis pour la bonne raison, pour que la population ait un gain d'efficacité, de déplacement, de fluidité, de qualité de vie, de transport actif. J'ai rencontré Piétons Québec récemment, qui disaient : On est contents qu'il y ait des projets de grande envergure de transport collectif, autant avec le renouvellement des grandes infrastructures comme il se passe sur Turcot, mais n'oubliez pas, comme ils ont pu le faire, d'installer du transport actif, qu'on puisse développer des axes, faire de l'interface entre des secteurs qui n'étaient plus connectés ensemble, comme on va voir éventuellement dans la trame près de l'Université de Montréal, là, sur les anciennes installations de train. Donc, il y a eu un démantèlement des voies ferrées, puis là il y aura une interconnexion entre deux secteurs qui étaient cloisonnés par le fait qu'il passait des rails. On est dans un autre ordre de développement, puis de déploiement, puis d'interconnexion de quartiers pour que la vie s'améliore puis la qualité des infrastructures soit respectueuse.

Et effectivement, après le transport, c'est l'aménagement urbain qui produit le plus de gaz à effet de serre, on en convient, soit le développement des routes, des autoroutes. Le choix qui est là, je pense que le gouvernement aussi a pesé l'infrastructure. 80 % de son réseau est déjà un réseau existant. Et, contrairement à ce qu'a pu mentionner, peut-être, ma collègue concernant le Train de l'Est, il n'y a pas eu de captation foncière par l'État. Alors donc, il y a eu beaucoup de critiques sur le fait que des gens puissent s'enrichir, alors que le projet de la Caisse de dépôt prévoit justement la captation foncière au nom de l'intérêt du bas de laine des Québécois pour permettre un financement. Je pense, c'est 2 % de la valeur du projet qui pourrait être captée, mais ça en fait partie. Donc, fort des critiques qu'on a eues dans le passé pour le Train de l'Est, je pense qu'ils ont été capables d'orienter tout ça.

Mais je vais terminer parce que je n'aurai peut-être pas la chance, c'est peut-être ma dernière occasion qui m'est donnée de remercier quand même ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques pour qu'on puisse ici, à l'Assemblée nationale, débattre de ce projet, on pourrait dire, d'une société. Ça a pris 50 ans, avoir un projet d'aussi grande envergure, et les Montréalais et le Québec s'en réjouissent et s'en enorgueillissent. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, juste pour vous rassurer, vous allez avoir un dernier 10 minutes à la fin, ainsi que la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Donc, gardez-vous-en pour la fin. Alors, vous avez l'honneur, M. le député de Mégantic, de faire le dernier 4 min 30 s, là...

M. Bolduc : Ah! mon Dieu! Vous êtes...

Le Président (M. Iracà) : ...d'échange avant les interventions finales du ministre et de la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.
• (10 h 10) •

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Vous êtes d'une générosité incroyable. Je vous remercie beaucoup.

J'aimerais passer les quelques minutes qui me restent à débattre un peu de ce que la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques parlait, qu'on ne répond pas aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre. Alors, la mission de la Caisse de dépôt, ce n'est pas vraiment de faire de l'économie environnementale, malgré que, dans les objectifs, ils vont atteindre certains points.

Je ne sais pas où elle a pris son million de tonnes de GES en béton, là, mais on pourra... je reviendrai indirectement à travers ça. Et on parlait d'une économie de 16 800 tonnes de GES. Ça représente 10 000 autos en périmètre urbain par année, ce n'est pas beaucoup. Je pense que, quand on mesure des effets directs, surtout ici, on fait un... pas un amalgame, mais on mêle les affaires. Elle parle de béton et de gaz à effet de serre, qui est un effet indirect de l'installation et de la construction, puis, de l'autre côté, elle parle de 16 800 tonnes de GES, qui est l'effet direct, mais elle ne parle pas des effets indirects ici parce que, quand on enlève des autos de sur le chemin, bien, ils attendent moins longtemps puis ils ne tourment pas pour rien. Donc, on réduit. Il y a toutes sortes d'effets indirects et des effets multiplicateurs. Vous savez comme moi que, si... une augmentation de 10 % de voitures sur un pont peut passer de 0 % d'attente à une demi-heure. Donc, c'est l'effet inverse dans les GES. S'il n'y a pas d'attente, il y a une optimisation, les autos ne tournent pas, allègent, et ils ne produisent pas de GES. Donc, tous ces effets-là ne sont pas inclus dans ce type d'élaboration là, la fluidité du trafic, comme le ministre en a parlé, etc. Donc, quand on considère le béton sur un bord puis pas les effets indirects sur l'autre bord, on a un petit peu d'iniquité sur l'évaluation de la mesure. Ça, c'est un point qui est très, très important.

Le deuxième point, c'est qu'il faut regarder aussi le réseau électrique métropolitain dans le contexte plus large, j'en ai parlé précédemment, avec la modernisation des lois, avec la loi des véhicules zéro émission, avec la politique environnementale de produire de plus en plus de bornes électriques, le Fonds vert et la Politique énergétique du Québec. On ne peut pas parler de GES dans un cas isolé et sur une situation spécifique.

Le Québec, d'ailleurs, je dois dire ça, il fait office de leader dans le monde entier en termes de gaz à effet de serre où on est sous les neuf tonnes de GES par année, par habitant. On est très, très loin sous la moyenne canadienne. On est très, très, loin des grands pays industriels. Et on se compare avantageusement aux leaders du monde, comme la Norvège, la Suède, etc., qui sont dans un environnement qui est beaucoup plus spécifique, et je m'explique, par l'étendue de leurs territoires et par, je dirais, un peu leur climat, qui est beaucoup plus facile.

Donc, il faut prendre les choses à leur mesure. Et, quand on regarde les objectifs des pays scandinaves ou l'Allemagne, où le taux de conversion aux voitures électriques et les économies... on se dote des mêmes outils, pas à la même vitesse. Mais moi, j'ai été pendant des décennies en Suède, où ils ont fait trois référendums sur la fermeture des centrales nucléaires avant de commencer à passer à l'action. Ça fait que, là, ils peuvent passer des lois sur les véhicules zéro émission, puis manquer leurs cibles, puis recommencer.

Il y a une valeur dans se donner des objectifs sérieux et de les atteindre. Et, ça là, on perd de la crédibilité. Puis, dans les gouvernements, c'est quelque chose de très important, de se fixer des bons objectifs, de bien les mesurer et d'informer sa population le plus adéquatement possible. Le Québec fait office de leader en termes de GES. On a un taux de production très bas, et on continue de l'améliorer à tous les jours, et on va continuer de le faire avec un gouvernement libéral.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Mégantic.

Conclusions

Nous en sommes maintenant aux dernières interventions. Alors, M. le ministre, vous avez un maximum de 10 minutes. Il n'y a pas de minimum, il y a un maximum de 10 minutes. Alors, je vous cède la parole.

M. Laurent Lessard

M. Lessard : Merci, M. le Président. Ici, c'est toujours important d'indiquer les maximums parce qu'on pourrait y passer la journée, hein? Donnez un micro à un politicien, puis je pense qu'on va le retrouver là le lendemain matin si on a oublié de mettre des balises.

Donc, on va essayer de revenir peut-être à l'élément principal. On a été interpellés aujourd'hui sur le REM, donc sur... Je pense qu'elle posait la question, ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques, sur est-ce que c'est le meilleur moyen. Elle est inquiète par rapport au financement, la participation de la Caisse de dépôt.

Le gouvernement du Québec a choisi, avec la Caisse de dépôt, de faire ce projet-là, d'envergure, d'ambition, pour donner du service à la population. Dans les étapes, il y a eu une entente de conclue, il y a eu une loi qui a permis que la Caisse de dépôt garde son indépendance et permet d'assurer une direction à laquelle participe la Société québécoise des infrastructures, le ministère des Finances, le ministère des Transports. Il y a même une direction. Donc, on est avec eux, dans ce volet-là, pour la planification, voir venir les coûts sur les finances et voir venir les coûts aussi, concernant le ministère des Transports, sur les ramifications possibles, sur la planification des infrastructures secondaires qui découlera, là, du grand projet du REM.

Je tiens à le mentionner, il y a eu, donc, à partir de septembre 2015, transmission à la caisse des orientations gouvernementales pour les projets. Il y a eu des annonces publiques, il y a eu le projet de loi. Il y a eu, donc, à partir de l'été 2016, l'évolution du cahier des charges, l'élaboration, parce que la population qui nous écoute se demande où est-ce que c'est rendu. À l'automne 2016, il y a eu la période d'information et de consultation du BAPE.

Les prochaines étapes, c'est donc, pour 2017, l'émission du décret environnemental. Il y aura, au printemps 2017, des dépôts de solutions proposées aussi au gouvernement par la Caisse de dépôt. Il y aura des décisions aussi du Conseil des ministres concernant les solutions proposées par la Caisse de dépôt sur le projet final. Il y aura aussi, donc, les mises en service, ce qui est prévu en 2020. C'est rapide. Ma collègue critiquait cette vitesse-là, mais, en même temps, les travaux pourraient commencer en 2017 et progressivement se réaliser, donc, parce que, juste pour, exemple, la zone de Deux-Montagnes, on va et opérer et remplacer des rails pour remplacer éventuellement les wagons d'opération.

Il y a eu des portes ouvertes puis il y en aura encore, les prochaines étapes. Donc, il y en a eu dans les arrondissements de Saint-Laurent le 1er juin 2016, il y en a eu à Brossard le 2 juin 2016, à l'Île-des-Sœurs le 8 juin. À Pointe-Claire, il y en a eu une, donc, le 9 juin, Deux-Montagnes, le 15 juin, centre-ville de Montréal, le 16 juin. Les dates et les lieux où se tiendront les prochaines portes ouvertes sont les... Donc, il y avait le 22 novembre à Montréal. Donc, ça va se passer à la Salle des pas perdus, donc à la Gare Windsor. Technoparc de Montréal, mercredi le 23 novembre, de 16 heures à 19 heures, à l'Hôtel Novotel. À Laval, lundi le 28 novembre, au Centre communautaire Accès. À Deux-Montagnes, le 29 novembre, à la Salle des Vétérans. À Brossard, donc, au Centre socioculturel de Brossard, et à Kirkland, donc, le 6 décembre, à la salle de l'hôtel de ville de Kirkland.

Tout ça pour mentionner que c'est un processus où est-ce que la population doit s'approprier... et ait l'opportunité de s'exprimer aussi sur le projet d'envergure. On le sait, il est ambitieux. On peut toujours critiquer l'ambition du Québec. On peut toujours critiquer le modernisme du Québec d'avoir... Et ce que je retiens du REM, c'est sa fréquence et un service

de transport par véhicule léger. Tantôt, ma collègue a dit : Pourquoi ils ne prennent pas des gros trains, des plus gros trains pour mettre plus de monde? En fait, aussi, il faut penser à la propulsion de ces trains-là sur la production des gaz à effet de serre...

Ce qu'on veut, c'est une rapidité, une fréquence, une augmentation de la population qui l'utilise, pensant plutôt que, si j'y vais, je vais être debout, si je n'arrive pas assez vite, il va être plein. Alors donc, en créant des bonnes habitudes de fréquence, et de déplacement, et d'assiduité, ça crée l'environnement favorable, comme on a dit, sur le plan du développement des transports collectifs. C'est la sécurité, la fluidité... On sait, quand on est en Europe, on sort de l'aéroport, on le sait, que le TGV ou le train qui va nous amener à destination... On connaît sa fréquence, on connaît la durée du voyage, on connaît qu'en général...

Au Québec, on a un petit effort à faire là-dessus. On l'a vu avec le Train de l'Est. Nécessairement, on voit qu'on utilise les infrastructures du Canadien National, qui, lui, favorise le transport de marchandises. Et, si on a à utiliser le train pour les passagers... mais les marchandises ont la priorité. Donc, on devra attendre dans le train le temps que le train de marchandises passe pour les livraisons.

Alors donc, on a dit tantôt... Mon collègue parlait de conflit d'usages ou conflit d'intérêts, mais d'intérêt pour les passagers puis d'intérêt pour les marchandises. Actuellement au Québec, il y a cette difficulté-là. Si on voit le réaménagement de Turcot actuellement, où est-ce qu'on est en train de déplacer les voies ferrées pour leur faire un axe dédié le long de la falaise plutôt que d'utiliser l'interface entre les deux autoroutes, c'est assez significatif. Puis on a eu une bonne collaboration là-dessus.

Alors donc, c'est sans compter tous les emplois qui seront créés dans l'environnement de ce déploiement-là, de cette ambition-là d'un transport collectif.

• (10 h 20) •

Je tiens à le mentionner aussi parce que c'est la dernière chance, peut-être, qu'on a d'en parler. Là, on est beaucoup sur la Communauté métropolitaine de Montréal, dans laquelle il y a déjà plusieurs interfaces, une nouvelle gouvernance qui va entrer en vigueur dans la prochaine année. Éviter pour les citoyens... Je pense que le plus simple, c'est la carte Opus... permet de passer partout. Une carte, puis je connais déjà comment ma facturation va se faire. J'ai accès à une grille, à la même information. Donc, la fluidité dans le transport puis dans ma capacité de payer mon transport, indépendamment que je change de modalité de transport, je pense que ça va être apprécié de la population.

À Québec, le maire de Québec et le maire de Lévis, donc, ont répondu à l'appel du gouvernement du Québec de se doter d'un service de transport collectif des deux rives en utilisant... Donc, évidemment, il y a déjà le Réseau de transport de la Capitale d'un côté pour Québec, de l'autre côté pour Lévis. Mais là on fera le lien, le lien final entre les deux sur un service rapide par bus qui aura des impacts, autant... jusqu'à Montmagny, que dans Lévis lui-même, que pour les gens qui arriveront de la Beauce ou de l'ouest par l'autoroute 20. Éventuellement, si on connaît les destinations, puis c'est fluide, on permettra de stationner peut-être à l'extérieur des ponts du côté de la rive sud, utiliser le service rapide par bus, se rendre à destination, travailler à l'Université Laval, se rendre à l'hôpital de l'Hôtel-Dieu de Québec ou au Parc technologique de Québec et rapidement prendre le même moyen, retourner au parc incitatif, reprendre ma voiture et m'en aller chez nous, donc à destination, sans avoir à utiliser ma voiture tout le temps, payer des frais de stationnement à destination et même d'utiliser ma voiture le temps qu'on passe sur les ponts, augmenter les gaz à effet de serre, parce que, pour la plupart du temps aussi, il y a du ralentissement lié à la congestion.

Alors donc, je pense que la population comprend très bien l'emprunt et la signature du gouvernement du Québec, dans une perspective de développement durable, en favorisant et en mettant beaucoup d'énergie et d'investissements publics sur l'utilisation des transports collectifs. Je pense que ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques dira certainement, même peut-être en critiquant un peu, comment c'est un plan que, certainement, Québec solidaire regarde, il va certainement dans la même direction, d'utiliser plus de transport collectif, moins de véhicules sur la route, et participer à un meilleur environnement, et protéger la planète, et aussi diminuer notre empreinte écologique à l'échelle internationale, puisqu'on a pris des cibles très ambitieuses, très ambitieuses.

Notre premier ministre a eu la chance de le réitérer lors de la COP21 à Paris. Il va aller à la COP22, au Maroc, bientôt. On est toujours un leader international, même si on n'est pas à l'échelle d'un grand pays. On est une province ambitieuse qui a teinté, il faut le dire, dans la dernière COP21, même le choix du Canada, en tout cas, le choix de la province de l'Ontario, ce qui fait que déjà plus de 60 % de la population canadienne va adhérer à un système de plafonnement des échanges et adhérer au West Climate Group, qui permet actuellement de donner une valeur aux crédits carbone et qui finance à 80 % les 480 millions de dollars qui sont dédiés à l'électrification des transports au ministère des Transports.

Alors, ces crédits carbone là, qui vont chercher une valeur sur le marché, se traduisent à tous les jours par des gains d'efficacité au nom du transport collectif, de l'électrification des transports, les véhicules électriques, les autobus électriques, les taxis électriques. Alors donc, la ressource la plus disponible au Québec actuellement, c'est sa ressource renouvelable en hydroélectricité, et chaque citoyen du Québec doit en avoir une meilleure utilisation.

On va changer le transport, le visage du transport au Québec en ayant plus de bornes le long de l'axe de la 20, comme on a pu le déployer de l'axe de la 40, comme on va le déployer vers la 401 ou la 50, vers nos partenaires et voisins ontariens, comme on a pu déjà indiquer nos axes de transport vers le sud, les États américains.

Alors, merci, M. le Président, et merci, ma collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques, pour cette interpellation. J'en souhaite d'autres. Ça nous permet d'élaborer sur le transport collectif.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, de ce pas, pour la dernière intervention d'une durée de 10 minutes, je cède la parole à la députée Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Manon Massé

Mme Massé : Oui, merci, M. le Président. Vous savez que Québec solidaire a droit à une interpellation par année. Alors, vous comprendrez l'importance qu'on accorde à la question du transport collectif.

Ce que je dirais d'entrée de jeu, c'est sûr que les gens sont contents de voir arriver le REM. Pourquoi? Bien, c'est parce que ça fait des années qu'on n'investit plus de façon massive dans les transports collectifs. On sait qu'on est en sous-financement dans le développement, on sait qu'on est en sous-développement dans l'entretien. Alors, inévitablement, le moins qu'il y a un projet qui se pointe à l'horizon et qui semble réaliste et... et où ça semble réaliste qu'il soit réalisé, bien évident que les gens sont contents.

Mais, ceci étant dit, je pense qu'il y a des questions extrêmement pertinentes qui sont posées et qu'il faut qu'on trouve des réelles réponses, et non pas de dire qu'on essaie d'attacher des ficelles qui ne sont pas attachables en soi. C'est sûr que, si le réseau permet une diminution de plus de 16 800 tonnes de GES par année, c'est... on compte le déplacement seulement, on ne compte pas le béton que ça a pris pour le créer, ce réseau-là, mais il faut le compter. Si on me dit à moi qu'on ne le compte pas, bien là c'est comme un peu magique, là. C'est comme si ce train-là, dans le fond, se promenait sur je ne sais pas quoi qui n'a pas d'incidence comme gaz à effet de serre.

Ce qui m'inquiète beaucoup, c'est que j'ai entendu beaucoup le ministre et la partie gouvernementale réitérer comme quoi il y a eu des nouvelles lois qui ont été adoptées pour venir soutenir le projet de développement du REM. C'est juste. J'y étais. Je le sais bien. Mais il y a une des choses que la population doit savoir, c'est que, notamment, la nouvelle structure régionale, la RTM, n'a pas le mandat d'inclure le REM dans son giron. Alors là, tout ce que vous me dites, c'est beau, mais le problème, c'est que ce n'est pas ça, la réalité. La RTM, elle, elle a toute l'intégration des autres, des centaines de prix différents qu'on a ou de passes qu'on a au niveau du Grand Montréal, au niveau de la région métropolitaine, pardon, mais ça n'inclut pas le REM. Alors donc, ça aussi, ça pose problème. Pour ça aussi, il faut prendre le temps de s'assurer que ces éléments-là ne sont pas échappés.

La planification, ça, je le redis parce que je trouve ça important, M. le ministre, la planification doit relever d'une vue d'ensemble. Et cette vue d'ensemble là ne peut pas être à la Caisse de dépôt, ne peut pas être à n'importe quelle organisation qui a une facette de la réalité. Elle doit appartenir au ministère du Transport, et le ministère du Transport n'a pas de plan de développement du transport collectif. Oui, on dit qu'on veut l'électrifier, mais l'électrifier comme dans le cas du REM peut vouloir dire d'avoir des technologies où on pourrait électrifier de façon fort intéressante beaucoup plus d'endroits à travers Montréal et voire même à travers le Québec avec le même montant du 5 milliards dont il est question, mais si on avait recours à d'autres technologies que celle-là. Alors là, on choisit de desservir par le REM.

Et je ne dis pas qu'on n'en a pas besoin sur le pont Champlain. Au contraire, je suis d'accord avec vous. Mais, sur le pont Champlain actuellement, il y a... je ne me souviens plus du nombre, malheureusement, mais plus de 200 autobus qui faisaient cette navette-là, qui ne la feront plus. Mais ce que ça va faire, ça va faire un transfert de plus. C'est-à-dire, les gens vont partir de chez eux, vont laisser leur voiture à Boucherville, dans un stationnement incitatif, vont aller au REM pour faire un transfert au REM pour se rendre à quelque part à Montréal. Là, je m'arrête ça là. Bien, ça fait un transfert de plus. Et les transferts de plus, on le sait, c'est des résistances, pour les citoyens, d'agir. Alors, ça aussi, il faut qu'on le considère.

Ce n'est pas en soi que l'idée d'avoir un transport collectif sur le pont Champlain n'est pas satisfaisante pour la formation politique. Au contraire, ça fait des années qu'on hurle : Mettez-en, de l'argent dans le transport collectif. C'est ça qu'il faut faire. L'enjeu, c'est quand il n'y a pas de vision de planification globale. Ça fait que la Caisse de dépôt arrive avec un projet, on dit : Wow! C'est un beau projet. Bien, attention! Et vous l'avez nommé vous-même. Qu'en est-il pour le nord de la grande région de Montréal? Qu'en est-il pour le sud de la région de Québec? Qu'en est-il des transports interurbains, point barre, à travers le Québec? Parlez-en, du transport collectif à la Gaspésie. Je vais vous en parler du défi que ça représente.

Alors donc, pour nous, c'est essentiel, M. le ministre, que cette planification revienne entre les mains du ministère des Transports. D'ailleurs, la commission Charbonneau nous l'a dit, il faut arrêter de remettre l'expertise à l'extérieur des ministères. Il faut que nos ministères, avec les mécanismes de surveillance qu'on est à développer et qui sont déjà présents, s'assurent qu'on a l'expertise à l'intérieur.

• (10 h 30) •

Alors, encore une fois, le ministère du Transport dit : O.K., on laisse aller notre expertise, et même pas à la RTM, dans ce cas-là, dans un nouveau joueur qui n'a jamais opéré, à travers le monde, de système de transport comme celui-là. Il faut que les infrastructures clés demeurent au public, c'est un incontournable. Qu'on le veuille ou non, les raccourcis paraissent peut-être courts à mon collègue de Mégantic, mais, quand ça nous pète constamment dans la face, il faut, à un moment donné, prendre acte que ça existe, ces choses-là. Et, notamment, dans le scandale actuel de la Société immobilière du Québec, c'est d'une évidence que c'est des éléments que, lorsqu'on a des biens communs qui s'appellent des immeubles ou qui s'appellent des infrastructures de transport collectif, il faut les protéger, il faut les garder pour nous au nom de l'équité intergénérationnelle.

Et là aussi j'ai une des craintes que je n'ai pas nommée encore jusqu'à maintenant, mais, quand on dit que ce projet-là est un grand projet électrique, moi, j'ai essayé de vous démontrer en peu de temps que, dans les faits, il n'agira pas de façon significative sur les GES si on inclut l'ensemble du processus, bien là, je vois venir le moment où on va dire : Bien oui, mais on va utiliser le Fonds vert pour pouvoir financer le 1,25 milliard que nous avons à investir. On va le prendre par le Fonds vert. Le Fonds vert existe déjà depuis au moins quatre ans. Cet argent-là pourrait... par le gouvernement, pas par une autre gang, à côté, qui ne sont pas imputables devant la population. Le gouvernement du Québec l'est, imputable devant la population. C'est pour ça que le transport collectif doit demeurer dans nos mains et que, si on utilise le Fonds vert

pour financer ce projet-là, bien, on va avoir encore des inquiétudes dans ma formation politique, des inquiétudes parce que, je le rappelle, à tout moment, la Caisse de dépôt... Et on l'a vu dans le cas des papiers commerciaux. Quand la Caisse de dépôt n'est plus rentable, sa responsabilité, c'est de réagir. Alors, si le REM n'est pas rentable, elle va devoir réagir. Et de réagir dans le cas d'une Caisse de dépôt et placement, ça veut dire vendre ses actifs, et vendre ses actifs peut vouloir dire vendre le REM.

Alors, encore, le peuple québécois aura investi de l'argent public, aura donné des infrastructures existantes et, bien, éventuellement, pourrait voir... faire en sorte que nos infrastructures soient vendues. Et là qui sait si, au gouvernement du Québec, ça va vouloir dire qu'il va falloir les racheter — quel drôle de cercle! — et sinon, ça pourrait être vendu au plus offrant parce que n'oublions pas qu'à travers tout ça il y a des accords de libre-échange qui se signent, et ces accords-là mettent des bâtons dans les roues quand on veut garder nos girons ici, au Québec.

Alors, des craintes, il y en a, M. le ministre, et c'est d'ailleurs pourquoi je crois qu'il faut regarder le REM dans une perspective globale. Moi, je pense que l'idée, ce n'est pas que je ne veux pas de transport collectif en 2020. J'en voulais en 2005, j'en voulais en 2010, j'en voulais cette année, puis là, non. Mais je suis capable, par exemple, de dire : Peut-être qu'il faut juste prendre un petit pas de recul, ralentir, pas tout faire les étapes en même temps. Pourquoi, pourquoi est-ce si nécessaire? Pourquoi le premier ministre dit : Ce projet-là va se réaliser parce qu'il doit se réaliser? Pourquoi? Les questions sont légitimes, on doit y trouver des réponses. Et je pense qu'une partie des réponses qu'on a, c'est... Il faut rassurer. Il y a plein de préoccupations que je vous ai nommées, qui sont préoccupantes. Il faut planifier, je pense que je l'ai assez dit, il faut ralentir. Et, vous savez, des solutions, il en existe.

Oui, à notre sens, il y a des bonnes fausses solutions. C'est sûr que, si on parle d'électrification des voitures, c'est génial, mais ça n'empêche pas l'augmentation majeure de l'auto solo. Ce n'est pas ça, la solution. C'est sûr que, quand on parle d'un projet comme le REM, c'est intéressant, mais ce qu'il faut, c'est développer une vision globale pour nous permettre de répondre à l'ensemble des besoins. Et pourquoi ne pas aller aussi vers l'électrification des marchandises, le cabotage, le train intermodal? Il y a plusieurs solutions, et on pense qu'elles appartiennent au gouvernement du Québec, qu'elles appartiennent au ministère des Transports parce que le défi du XXI^e siècle est le transport, et le transport des personnes est au coeur... Et, dans ce sens-là, je vous remercie d'avoir participé à cette interpellation-là. Et on aura la chance de s'en reparler.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Ce fut effectivement une belle séance d'interpellation, avec du contenu extrêmement intéressant.

Alors, sur ce, je lève donc la séance. La commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux au mardi 22 novembre 2016. Merci beaucoup et bonne journée.

(Fin de la séance à 10 h 35)