



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 30 mai 2017 — Vol. 44 N° 122

Consultations particulières sur le projet de loi n° 137 — Loi
concernant le Réseau électrique métropolitain (1)

**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 30 mai 2017 — Vol. 44 N° 122

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Laurent Lessard	1
M. Alain Therrien	2
M. Benoit Charette	3
Auditions	3
Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)	3
Transport 2000 Québec	14
Ville de Deux-Montagnes	23

Autres intervenants

M. Alexandre Iracà, président

M. Ghislain Bolduc

M. Guy Bourgeois

- * M. Michel Leblanc, CCMM
- * M. François Pepin, Transport 2000 Québec
- * M. Samuel Pagé-Plouffe, idem
- * M. Denis Martin, ville de Deux-Montagnes
- * M. Benoit Ferland, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 30 mai 2017 — Vol. 44 N° 122

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 137 — Loi
concernant le Réseau électrique métropolitain (1)**

(Quinze heures vingt-cinq minutes)

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

Alors, ça me fait plaisir de débiter une nouvelle commission. Je souhaite la bienvenue à tous mes collègues de la partie gouvernementale et de l'opposition. La commission est réunie afin de procéder à des auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 137, Loi concernant le Réseau électrique métropolitain.

Alors, Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements aujourd'hui?

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

Remarques préliminaires

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Voici l'ordre du jour de cet après-midi. Nous allons débiter par les remarques préliminaires. Par la suite, nous entendrons les groupes suivants : la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et Transport 2000.

Alors, sans plus tarder, je débute cette commission en cédant la parole à M. le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour ses remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez de six minutes.

M. Laurent Lessard

M. Lessard : Six minutes. Merci beaucoup. Donc, aux membres de la commission, bonjour, tout le monde, de l'opposition officielle, mes collègues, donc, du gouvernement. Donc, merci, M. le Président, de l'opportunité d'ouvrir quand même sur des remarques préliminaires concernant un projet de loi très important, pour lequel on ouvre sur des consultations particulières, étant la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain, que j'ai soumis à l'Assemblée, là, le 11 mai dernier.

En fait, quand on regarde le projet de loi, c'est une série. Ça ressemble à une petite loi omnibus qui vient modifier différentes dispositions législatives pour atteindre l'objectif, là, de réalisation d'un projet. Il avait déjà été précédé par le fait que la Caisse de dépôt Infra avait déposé un projet de loi, donc, et obtenu, donc, de l'Assemblée nationale, le fait de se constituer pour pouvoir investir, développer et opérer, donc, le réseau métropolitain. Donc, c'est pour ça que, quand on voit la pièce législative, on a l'impression que c'est une séquence d'éléments. Elle s'inscrit plus largement, donc, dans le projet de 6 milliards de dollars qui a été développé, donc, pour donner des services à la population et s'intégrer, donc, avec le plus grand réseau électrique souterrain qu'on n'a pas, donc, étant le métro de Montréal, et donnant des dessertes en prenant, donc, la desserte, déjà, de Deux-Montagnes, qui est électrifiée, en allant du côté de la Rive-Sud, du côté de Brossard, vers l'aéroport et vers l'ouest, donc qui fait un réseau presque équivalent au réseau souterrain actuel et créant une interface de services extraordinaire en intégrant plus avec l'Autorité régionale de transport métropolitain, une interface de tous les transports collectifs pour laquelle, éventuellement, il y aura une entente entre le REM et l'Autorité régionale de transport métropolitain.

Je tiens à rappeler que les différentes facettes de ce projet de loi font en sorte que, comme la Caisse de dépôt a monté un projet, donc, de transport collectif, il s'inscrit aussi d'un rendement des actifs à ses épargnants, donc, et un rendement aussi aux investisseurs, qui est le gouvernement du Québec, gouvernement fédéral, ce qui fait en sorte qu'elle ait aussi un plan financier, M. le Président, à présenter et autant à ses épargnants qu'à la population qui reçoit la desserte. C'est pour ça qu'à l'intérieur, donc, du projet de loi on verra des changements de modalités principalement à la Loi sur l'expropriation puisque, le long du parcours, évidemment, la caisse aura essayé de limiter au maximum les impacts sur la propriété, soit des terrains vacants, des terrains commerciaux, industriels et/ou résidentiels. Donc, on voit qu'il y a des modalités qui sont apportées sans changer le fondement de la compensation versus la propriété, donc, et tout ça est dans le but de livrer le plus rapidement possible, là, les biens pour le déploiement du réseau. Et donc on pourra revoir les modalités, donc, lorsque c'est une propriété résidentielle, commerciale ou industrielle.

Donc, une autre préoccupation était... Bon, évidemment, on va croiser le réseau municipal, évidemment, parce qu'il y a déjà des routes qui font l'interconnexion le long du parcours de 67 kilomètres. Nécessairement, la caisse aurait à s'approprier une partie de ces tronçons-là pour faire en sorte qu'il y ait, donc, des ouvrages de construits au-dessus du REM, puisqu'il passerait en circuit accéléré ou parfois il ira même en plongée pour certaines parties. Donc, quelle est la proposition? C'est d'acquiescer les biens, de les mettre en valeur et les rétrocéder, là, à la municipalité et/ou en demeurer propriétaire pour différents ouvrages, dépendamment de la destination.

• (15 h 30) •

Pour ce qui est du REM, un des volets, du côté de Brossard, nécessairement, aussi, on voit, sur l'utilisation des terres agricoles, ils ont tenté de diminuer au maximum l'impact sur l'agriculture, étant donné que c'est un projet, donc, qu'on pourrait dire vert puisqu'il utilise de l'énergie électrique du Québec. Donc, en collaboration avec l'Union des producteurs agricoles, ils ont essayé de choisir, un, le meilleur site possible pour diminuer les impacts, puis, deuxièmement, faire en sorte que la protection du territoire agricole soit faite par son développement aux terres du pourtour. Donc, la fiducie créée avec l'UPA est une excellente décision, donc, qui va de l'avant. Et aussi, dans le dernier budget, on s'est assuré que le montant, le nombre de terres ou d'hectares qui est couvert par ce site-là puisse être compensé sur d'autres terres pour garder un aspect, donc, vert de la dimension.

Concernant l'Autorité régionale de transport métropolitain, bien, elle a fait déjà l'objet d'une loi, qui entrera en vigueur, donc... l'autorité régionale, excusez, entrera en vigueur le 1er juin. Son conseil d'administration sera nommé incessamment. Donc, étant donné que la Communauté métropolitaine de Montréal a déjà nommé ses huit représentants, le gouvernement laissera savoir très, très, très prochainement la composition des autres membres.

Donc, on aura l'occasion, tous ensemble, avec les différents groupes qui ont voulu se faire entendre... Principalement, je vois qu'on commence avec la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, auquel on a participé récemment, donc, un des plus grands rassemblements mondiaux. Je tiens à féliciter, donc, le président-directeur général, qui est avec nous aujourd'hui, pour la présentation, la vision. Et il travaille sur d'autres facettes que seulement déployer, mais organiser des cédules de travail pour ceux qui sont des grands donneurs d'ouvrage, comme quoi toutes les facettes du transport intéressent la communauté métropolitaine dans une modernité. C'est un des plus grands projets de train électrique, donc, à l'échelle nord-américaine, et donc l'adoption de ce projet de loi, après les différentes étapes, viendra donc y contribuer. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre, vous êtes exactement dans les temps. Alors, j'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle à faire ses remarques préliminaires pour une durée maximale de 3 min 30 s. M. le député de Sanguinet, la parole est à vous.

M. Alain Therrien

M. Therrien : Merci, M. le Président. D'abord, je tiens à vous saluer dès le départ. D'entrée de jeu, je suis toujours content de travailler avec vous. Vous êtes un bon président. Considérez-vous comme un bon président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup.

M. Therrien : M. le ministre, je vous salue aussi, je salue votre équipe. On n'a pas souvent... Je pense qu'on n'a pas beaucoup travaillé ensemble dans les... Vous allez voir, ça va bien aller, M. le ministre. Je suis un gars sympathique, oui. Non, pour vrai. Non, il y aura des échanges intéressants, vous allez voir. Je salue son équipe et puis je salue les députés de la partie gouvernementale. Je salue mon collègue de Deux-Montagnes, de la seconde opposition. Évidemment, je suis toujours à côté de mon amie et chercheuse, Mélanie.

Écoutez, si on regarde, là, de façon globale, le REM, c'est une histoire un peu particulière. C'est 6 milliards d'investissements au grand total avec la Caisse de dépôt, le gouvernement fédéral et provincial, et supposément que le gouvernement fédéral devrait annoncer évidemment son intérêt pour le projet. La Caisse de dépôt avait mentionné au départ qu'ils voulaient investir dans ce projet-là seulement s'il y avait rentabilité. Et on avait une certaine obscurité sur la rentabilité exigée par la Caisse de dépôt à l'époque. Je parle de 2015, là. Ils parlaient entre 7 % et 9 % puis ils disaient que, dans ce portefeuille d'investissement, c'est ce qu'on retrouvait. Finalement, le dernier budget nous a dit que c'était 8 % de rendement.

Ça, c'est le premier écueil du projet comme tel, c'est la rentabilité. On sait que la Caisse de dépôt et placement est là seulement dans un but de profitabilité. Ce n'est pas des monstres. C'est correct, c'est la vie, c'est comme ça. Sauf que cette rentabilité-là, elle vient de quelque part, et, malheureusement, pour la plupart des projets, dans le transport commun de cette envergure, la rentabilité, généralement, n'est pas au rendez-vous. Alors, le gouvernement va être obligé de mettre de l'argent sur la table, et beaucoup d'argent sur la table. On dit 1,2 milliard en équité. Et là, si on parle d'équité, on s'attend à des rendements sur investissement. Mais, moi, quand j'ai posé des questions aux deux ministres impliqués dans le rapport, dans le dossier, j'ai bien vu qu'il n'y avait pas de rentabilité à court, à moyen ou à long terme. Et donc on ne peut pas vraiment parler d'investissements, mais plutôt de dépenses. Le 512 millions de plus-value foncière qui sera offert par le gouvernement, 295 millions par Hydro-Québec et 133 millions récurrents, année après année, que le gouvernement devra casquer pour que la Caisse de dépôt trouve son intérêt dans ce dossier-là, c'est beaucoup.

Deuxième aspect, la rapidité du processus. On n'a pas de commission parlementaire, alors qu'on aurait dû en avoir une. Moi, je pense qu'un investissement de 6 milliards, on aurait dû avoir une commission parlementaire. Et j'ai posé à maintes reprises des questions aux ministres impliqués, soit le ministre des Transports et le ministre des Finances, sur le seuil de rentabilité pour l'investissement du gouvernement. Jamais qu'ils n'ont pu répondre à mes questions. On n'était même pas proches. Puis ils disaient toujours : Bien, ça va dépendre de la Caisse de dépôt, posez la question à la Caisse de dépôt. Alors, le gouvernement va mettre autant d'argent sur la table sans savoir exactement ce qu'ils vont ressortir comme argent de cette expérience-là, sans aucune idée. Ils ont laissé un chèque en blanc à la Caisse de dépôt et placement. Ils ont mis ça sur le «fast track». On a pris le BAPE, on a sacré ça aux vidanges.

Et là on arrive avec un projet de loi, encore une fois, oui, un projet de loi qui va simplement bulldozer les règlements, les lois qui sont liées à tout ce processus de création de ce projet-là. Et, quand on se pose la question à savoir

pourquoi se lancer tête première... J'aurais aimé ça, un jour, qu'un des ministres ose nous dire pourquoi ils ont fait ce projet de cette façon-là. Mais, au niveau de la rapidité, moi, je peux vous le dire, pourquoi ils font aussi rapidement. La réponse, c'est le 1er octobre 2018, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Sanguinet. J'invite maintenant le porte-parole du deuxième groupe d'opposition à faire ses remarques préliminaires pour une durée maximale de 2 min 30 s. Alors, M. le député de Deux-Montagnes, la parole est à vous.

M. Benoît Charette

M. Charette : Merci, M. le Président. À mon tour de saluer le ministre, les collègues députés de la partie gouvernementale, mon collègue de Sanguinet également, de l'opposition officielle, le chercheur et ami qui m'accompagne sur le dossier, Romain Vignol.

Donc, je vais répéter essentiellement ce que j'ai eu l'occasion de dire à quelques reprises quant à ce projet de REM. Au niveau de la coalition, dès le départ, on y a vu une superbe vitrine pour Montréal, pour le Québec, bref, un projet qui, a priori, nous semble emballant à plusieurs égards. Cependant, il y a encore, à ce moment-ci, plusieurs questions qui restent sans réponse, et on va souhaiter, de notre côté, que l'étude du présent projet de loi nous permette de trouver réponse à ces questions.

On a eu l'occasion de parler de nos inquiétudes au niveau de la protection que le projet assure au gouvernement du Québec et à tous les contribuables. Est-il suffisamment protégé à travers tous les pouvoirs qui sont consentis à la Caisse de dépôt? On a des questions toujours au niveau du pouvoir de taxation supplémentaire. Mon collègue de Sanguinet parlait de la captation foncière, mais on se rend compte que le projet de loi déborde largement, à ce niveau, le simple projet de REM. Il l'étend potentiellement à tous les projets de transport collectif. Donc, ce sont des questions que nous avons, que nous souhaitons voir répondues. Parce qu'ultimement ce sont des éléments qui pourraient même retarder l'application du projet de loi et inquiéter bon nombre d'investisseurs privés, autant au niveau de jeunes familles que d'investisseurs corporatifs plus importants. Bref, on va souhaiter que la présente commission parlementaire nous offre ces réponses et qu'ultimement nous permette de poursuivre le débat sur la question de la captation foncière.

Mais, encore une fois, un très, très beau potentiel, une belle vitrine pour le Québec et pour la région de Montréal. Reste à nous assurer que nous prenons les bonnes décisions au bon moment pour ne pas regretter certains aspects par la suite.

Auditions

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Vous êtes dans les temps. Merci.

Alors, je souhaite la bienvenue aux représentants de la Chambre de commerce de Montréal métropolitain. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent, s'il y en a. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, et, par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Alors, sans plus tarder, la parole est à vous.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)

M. Leblanc (Michel) : Alors, merci beaucoup. À mon tour de vous saluer. Je salue M. le ministre, les députés du gouvernement, de l'opposition, de l'autre opposition. M. le Président, j'ai noté d'entrée de jeu que vous semblez tous vous aimer. En tout cas, vous vous êtes tous lancés des fleurs avec un excellent président. Je suis président de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, je me nomme Michel Leblanc.

Rapidement, évidemment, la chambre est assez connue, mais c'est une organisation de près de 200 ans qui représente 7 000 membres directement, mais qui se veut la voix du milieu des affaires du Montréal métropolitain, et qui est très active sur le dossier du transport en commun, du transport, dans sa généralité, sur l'ensemble du territoire, et qui s'est prononcée à plusieurs reprises publiquement, devant le BAPE et à d'autres occasions, sur le projet du Réseau électrique métropolitain.

D'entrée de jeu, moi, je m'en venais, mais je me disais : Par quels mots je vais commencer? Puis je vais commencer par un mot, qui est : Félicitations! Ce n'est pas souvent qu'on arrive avec un mot comme celui-là, mais félicitations au gouvernement de mettre en oeuvre un projet... et moi, je vais faire l'argument que la rapidité, dans ce cas-ci, est vraiment, vraiment un avantage, est vraiment une vertu... donc, de mettre de l'avant un projet qui va avoir un effet structurant extrêmement important sur Montréal, sur la région métropolitaine, puis je vais revenir sur la nature de ces effets-là.

• (15 h 40) •

Je vais simplement dire que vous avez devant vous quelqu'un qui est en poste depuis le 1er... en fait, le 12 janvier 2009. J'ai travaillé d'arrache-pied pour essayer d'établir un lien ferroviaire entre le centre-ville et Dorval-Trudeau, passant par l'axe de la 20, avec des partenaires de Tourisme Montréal, de l'aéroport de Montréal, de la ville de Montréal. On a été sollicités à plusieurs reprises sur les façons dont on pourrait avoir un lien ferroviaire, quel qu'il soit, léger sur rail, ou autre, vers la Rive-Sud. Et je vous dis : Toute personne, ici, qui pense que la venue de la Caisse de dépôt est accessoire à la résolution de ce dossier-là se trompe. Ce dossier-là n'aurait pas progressé, ne progresserait pas — et je le dis candidement — si c'était laissé entre les mains du gouvernement. Point à la ligne. Ça n'avancait pas. Et donc, dans ce point de vue là, d'avoir donné la possibilité à la caisse de jouer de rôle-là, d'avoir accompagné la caisse et aujourd'hui,

par ce projet de loi, de permettre à la caisse d'aller de l'avant, c'est fondamental. Et s'opposer à ça, c'est s'opposer littéralement au projet. Il ne peut pas y avoir de : On est pour le projet mais contre la caisse. Ce projet-là, il est là parce que la caisse s'est impliquée, parce que la caisse a fait le travail et parce qu'aujourd'hui il y a un consensus puissant dans la région de Montréal.

Les retombées sont nombreuses. On peut parler des retombées d'emploi durant la construction. Je ne dirais pas que ce n'est pas important. C'est très important. Mais fondamentalement ce n'est pas l'élément le plus important du projet. On peut parler de la rentabilité du point de vue de la caisse. Mais, dans les faits, la caisse détient des sommes qu'elle peut investir partout sur la planète. Puis, s'il y a des projets comme ceux-là ailleurs, bien, la caisse irait chercher son rendement ailleurs. Mais pourquoi est-ce que la caisse ne pourrait pas mettre son expertise ici et aller chercher une rentabilité normale ici? Pour nous, c'est un avantage pour la caisse, c'est un avantage pour le Québec. Bref, si on a un partenaire, la caisse est un bon partenaire.

Un premier avantage fondamental, c'est évidemment l'impact sur la congestion. Et tous ceux qui pensent ou qui disent que ça aura un impact minime sur la congestion ne sont pas de Montréal. Ils ne sont pas de l'ouest de Montréal, ils ne vivent pas dans ces axes-là. Quand on vit dans ces axes-là, on le sait très bien, il y a une demande. La demande, elle est là depuis longtemps. Et cet axe, ces axes vont générer énormément de transport en commun, d'usagers de transport en commun.

Sur l'axe de la Rive-Sud, c'est une évidence. Sur l'axe vers l'ouest, c'est aussi une évidence. On pourrait se questionner jusqu'à la pointe ouest de l'île parce que la densité n'est pas là. Je laisserais à des gens questionner jusqu'à la pointe ouest. Mais, quand on s'en va jusqu'à Dorval-Trudeau, quand on s'en va vers l'axe de la Rive-Sud, c'est clair que ça a un impact majeur sur à la fois la congestion et donc sur la pollution. On pourra, un jour, passer sur des transports électriques. Peut-être que l'impact sur la pollution serait temporaire parce qu'un jour on basculerait tous dans l'électricité. On n'y est pas encore présentement. Ça aurait un impact majeur.

L'autre élément qui n'est pas nécessairement toujours bien compris, surtout quand on n'habite pas Montréal, c'est l'importance de l'axe économique vers l'ouest. La 40 n'est pas bien desservie, n'a jamais été bien desservie en transport en commun lourd. Et la 40, qui est l'axe de l'autoroute, était jadis un des piliers fondamentaux de l'économie de Montréal et était en fragilisation progressive parce que les entreprises et les employés requièrent maintenant de se localiser plus proche d'un système de transport en commun lourd. Donc, c'est toute une zone économique de Montréal qui s'affaiblissait qui va se voir de nouveau renforcée par cet axe-là. Et puis il y a le Technoparc Saint-Laurent qui va en bénéficier, et ça va être fondamental. Donc, le projet de REM, pour toute personne qui en doute encore, là, c'est un projet absolument essentiel, structurant, fondamental. S'il y a besoin d'y revenir, j'y reviendrai.

Le projet de loi n° 137, j'ai demandé aux gens de changer le nom, mais ils ont dit : Michel, c'est comme ça qu'il est appelé à Montréal, ça s'appelle le projet antiprocrastination. Puis je me disais : C'est fatigant, ce mot-là, parce que ça veut dire qu'habituellement on procrastine. Bien, la réalité, c'est que ça a l'air que c'est vrai. Tout le monde, à Montréal, a l'impression qu'enfin, pour une fois, on a un projet de loi dont le seul et unique objectif, c'est de faire en sorte qu'on ne puisse pas procrastiner, qu'on soit forcés, obligés d'aller de l'avant parce que c'est un projet qui obtient l'appui de la ville, l'appui de la communauté d'affaires, l'appui des milieux. Et, de ce point de vue là, c'est un projet qui doit, à notre avis, être approuvé.

Maintenant, je vais à la fois souligner ce qu'il y a de bien, mais je vais souligner des choses qui pourraient être améliorées puis je vais rejoindre probablement votre collègue de Deux-Montagnes.

Il y a, dans le projet de loi, des mesures exceptionnelles pour un projet exceptionnel, qu'on veut se voir réalisées vite, et on pense que c'est bien. Il y a, dans le projet de loi, des éléments qui pourraient s'appliquer à des projets éventuels touchant le transport en commun. Et là on peut se questionner. Est-ce que, parce qu'on veut aller vite sur le projet du REM, qui est un projet d'exception, avec un projet de loi exceptionnel, on devrait automatiquement passer aussi rapidement sur la réflexion de la captation de la plus-value foncière et des redevances de développement, qui vont être, à notre avis, fondamentaux, deux éléments fondamentaux du financement futur des projets? On pense qu'on fait peut-être, là... on va un peu vite en voulant traiter, dans un projet de loi d'exception, quelque chose qui ne sera pas exceptionnel dans l'avenir, mais qu'on devrait bien calibrer. Donc, je vais y revenir un peu.

Le lien qui est fait avec l'Autorité régionale de transport est fondamental, et c'est un plus. On avait produit un rapport, qui s'appelait rapport Côté-Séguin, en 2010. Ça commence à dater. Mais, dès cette époque-là, évidemment, on parlait du défi d'intégration, de la coordination, de la planification, et, dans ce sens, le lien qui est fait est absolument essentiel. Ça aurait été faire fausse route de ne pas imposer cette nécessité de coordination avec l'ARTM. Et donc c'est dans le projet de loi, ça doit être maintenu.

Le financement du Réseau électrique métropolitain. Le système de redevances, et j'y reviendrai, est intéressant. Dans notre esprit, le système de redevances, on devrait l'appeler, selon nous, un système de redevances de TOD. Et j'y reviendrai, parce que ça va être sur le financement du transport en commun, mais... Le fait que ce soit dans le projet de loi, c'est bien. On devrait réfléchir aux détails. Si je comprends bien, le système de redevances est sur, carrément, le pied carré, peu importe que ce soit un stationnement ou une tour de 12 étages. Il y aura lieu de se poser la question : La redevance de développement, là, est-ce qu'elle ne devrait pas s'appliquer selon des critères différents?

Pour ce qui est de la plus-value foncière, nous estimons que c'est une voie prometteuse pour avoir une fiscalité moderne pour financer... ou des outils modernes pour financer du transport en commun moderne dans une ville moderne. On comprend que, parce qu'il fallait aller vite, traverser les municipalités pour expliquer aux municipalités ce que ça voulait dire, la captation de la plus-value foncière, ça aurait retardé. Ça fait qu'on comprend que le gouvernement ait dit : On va donner à la caisse le 512 millions puis on fait l'économie d'un débat difficile à traverser. Le défi, c'est que ce débat-là, il va falloir qu'on l'ait, d'après nous. Puis le défi, c'est qu'à travers le monde, bien, il y a des endroits où on a vu que ça

fonctionne, puis ça fonctionne bien, et ça sert à financer le déploiement du transport en commun et de ses équipements lourds. Comment est-ce qu'on met en place le système de captation de la plus-value foncière? Comment est-ce qu'on s'assure que les sommes qui sont générées servent au financement du transport en commun lourd? Ça demeure à bien calibrer.

Le Président (M. Iracà) : 40 secondes, M. Leblanc.

M. Leblanc (Michel) : 40 secondes? J'y arrive. Une fois qu'on dit oui à la redevance de développement ou TOD, oui à la captation de la plus-value foncière, dans le cadre, probablement, d'une analyse qui ne devrait pas être faite si rapidement, je vous dirais : Il reste un grand défi, qui est celui de la relation entre l'ARTM, à long terme, le REM, à long terme, et les pressions qui vont venir de la population. Et là, dans le projet de loi, on n'a pas tous les éléments de réponse. Et ce que je vous soulève, c'est : si ce n'est pas dans ce projet de loi là, ça devra être touché à un autre moment donné. Il va y avoir des pressions sur les tarifs, il va y avoir des pressions sur le déploiement des autres systèmes de transport lourd dans la région et il faudra voir comment l'ARTM, le REM et le gouvernement du Québec se penchent sur le déploiement du réseau dans l'avenir.

Le Président (M. Iracà) : Je vous remercie pour votre exposé. Nous allons maintenant commencer la période d'échange avec la partie gouvernementale, et je cède la parole à M. le ministre.

M. Lessard : Oui, merci, donc, M. Leblanc. Donc, premièrement, juste remercier la chambre de commerce, qui a été, évidemment, il faut le dire, là, souvent en avant de la scène pour revendiquer, là, une communauté métropolitaine moderne, ambitieuse. Parce que vous avez utilisé tantôt un mot de... procrastination, arrêter de virer en rond là-dedans, qui prend les décisions. Je suis quand même conscient que, dans le projet de loi, il y a, à travers les différentes lois, là, sur les affaires municipales, autres... il y a beaucoup d'innovations aussi. Donc, pour d'aucunes, comme la Loi sur l'expropriation, ce n'est pas de l'innovation, c'est les délais qui sont raccourcis, donc des pouvoirs qui sont attribués au ministre plutôt qu'à différentes instances.

Puis est-ce que vous trouvez justifié le fait... Parce que, là, tantôt, j'ai entendu le critique de l'opposition officielle dire que, bon, ça va trop vite, et c'est un chèque en blanc, c'est un coup de bulldozer, c'est motivé par les rendements et pas par le service, puis c'est basé... c'est plus pour un échéancier électoral que pour l'ambition de la métropole. Je ne vous demanderai pas de partager ça. J'ai une propre idée là-dessus, mais je pense qu'à la communauté on a assez attendu. Mais, dans le cadre de l'échéancier, quand même, on dit : Oui, il est serré. On a entendu les motivations aussi du rendement de la caisse, de réaliser un projet, aussi, rentable pour ses épargnants. Est-ce que vous avez pu assister ou participer aux débats ou y contribuer à travers les différentes étapes, comme le BAPE, ou autres?

• (15 h 50) •

M. Leblanc (Michel) : Oui, en fait, on a été sondés, et par la caisse elle-même, à l'époque où elle sondait sur le projet. On a été devant le BAPE.

Donc, deux, trois trucs. Le premier, c'est que c'est très clair dans notre esprit que l'échéancier rapide, il n'est absolument pas hors norme d'un point de vue international. On n'est pas en train de briser des records ici. Puis je ne parle pas de la Chine puis je ne parle pas des endroits où on ne se préoccupe pas de l'environnement. Je parle, dans le monde développé où on fait des projets d'envergure de cette nature-là, on n'est pas en train de battre des records. On est juste en train de se rapprocher de ce qu'on fait dans une société où on prend une décision, on a des gens compétents, on a des lois, on a de l'encadrement puis on agit. Alors, de ce point de vue là, la rapidité, là... C'est peut-être qu'on n'est pas habitués, mais on ne fracasse pas de records.

Deuxièmement, du point de vue de la rentabilité, de l'objectif de rentabilité, encore une fois, nous, on a regardé à travers le monde. La caisse a fait son travail. Évidemment, la caisse a voulu démontrer qu'elle avait sa propre compétence, mais qu'il y avait de la demande à travers le monde pour des projets d'infrastructure avec des niveaux de rendement. Et les usagers, dans ces villes-là, bien, ils utilisent le transport en commun. Le transport en commun, dans ces villes-là, est vraiment, vraiment au coeur de la stratégie de mobilité urbaine, et ça fonctionne bien.

Donc, on n'est pas, encore là, en train d'innover ici, créer le bouton à quatre trous sur l'utilisation d'un partenaire privé qui recherche un rendement pour desservir une population qui a des besoins de mobilité. On est dans un univers qui a été testé ailleurs, qui fonctionne bien ailleurs puis qui livre la marchandise. Il n'y a aucune raison pour que nous nous privions de la caisse avec un rendement de 8 % qui va peut-être avoir une incidence de quelques sous sur le prix du billet ou de quelque 0,10 \$ sur le prix du billet, puis, si c'est 1,50 \$, ce sera un 1,50 \$, on verra. Mais, à travers le monde qui utilise le transport en commun, ça existe, ça fonctionne. Alors, moi, je vous le dis, ce ne sont pas des éléments d'inquiétude, dès lors qu'on n'est même pas à l'avant-garde de l'innovation. On est juste dans mettre en oeuvre chez nous des éléments qui fonctionnent ailleurs.

Dernier point. Peut-être que, là, on innove, c'est que le projet de la caisse semble être à l'avant-garde d'une certaine technologie de train léger sur rail électrique et autonome, et ça, c'est excitant. Et, si, à travers le monde, on vient voir comment, à Montréal, s'opère un train léger sur rail autonome et électrique, et qu'on a une carte de visite sur notre expertise, alors qu'on veut avoir une grappe du véhicule électrique et intelligent, tant mieux.

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

M. Lessard : Oui, merci. Donc, je vous ai entendu aussi questionner l'aspect d'entre la redevance et la captation. Vous avez vu que le gouvernement, au commencement, travaillait sur un modèle, avec la caisse, sur l'aspect de la captation.

C'est-à-dire que, s'il y avait de la croissance alentour des stations, et autres, le long du parcours, elle profitait plutôt à la caisse plutôt que de profiter aux municipalités. Ça amenait un petit peu de tension, nécessairement, en disant : Oui, mais, si c'est bon, ça devrait être bon pour nous autres aussi. Étant donné qu'on a assumé des services municipaux, il remettra de la pression sur chacun des secteurs. Le gouvernement a décidé plutôt d'aller vers une redevance. C'est-à-dire, pour ceux qui nous écoutent, quelqu'un va aller chercher son permis. S'il développe aux alentours dans un certain rayon de chacune des 27 stations, on aura un coût du permis qui sera remis à l'autorité, donc pour le remettre au REM, puisque la richesse foncière, on va dire ça de même, va profiter aux municipalités. Mais le permis, lui, le coût du permis va profiter à la rentabilité ou à la stabilité à long terme du fonds.

Je comprends, c'est la difficulté de l'encadrer, que la finalité entre la perception puis le service obtenu, là, il y a tout un débat juridique là-dessus. Mais donc c'est une innovation, je pense, qu'on n'a pas faite souvent, je pense, qui a été faite un peu dans l'Outaouais. Ça a été critiqué parce que c'était porté au fonds général. Il y a une petite ingénierie, quand même, financière là-dessus, que vous avez pu noter. Vous dites : Ça aurait pu être amélioré ou ça pourrait être différent parce que, dans le fond, on n'est pas si modernes que ça, on fait rien que se rendre à ce qui se fait un peu partout en général.

M. Leblanc (Michel) : Bien, je vous dirais d'abord mon appui, puis c'est être en avant de la parade un peu. Le secteur privé n'aime pas des nouvelles taxes, n'aime pas des taxes additionnelles, puis une redevance, ça s'apparente à une taxe.

La réalité, c'est que la fiscalité moderne qui permet de développer les systèmes de transport en commun crée cette taxe ou cette redevance. Puis les promoteurs sont les premiers à le révéler, que c'est intéressant. À peu près tous les promoteurs immobiliers de Griffintown, à un moment donné, mettaient une image de tramway qui passait en avant parce que ça donnait de la valeur à leurs édifices. Puis là maintenant ils vont être heureux de pouvoir dire que leurs édifices sont à proximité du REM. Donc, de ce point de vue là, il y a une reconnaissance de la valeur.

Il faut être prudent. Quand je regarde comment c'est écrit, ça me semble être que ça va être au pied carré. Je disais... le pied carré, le permis de pied... le permis de construction, il peut avoir une valeur différente. Ce n'est pas clair que c'est au pied carré. Deuxièmement, c'est qu'on semble dire : à un mille de distance ou à un kilomètre et demi. Peut-être que c'est à une distance de marche, et non pas une distance purement mathématique. Il peut y avoir des ruisseaux, il peut y avoir des boulevards, il peut avoir un paquet de choses. Donc, la logique de l'espace qui bénéficie du TOD devait être revue.

Le dernier point, évidemment, c'est l'utilisation. Si ça va au fonds consolidé, si le transport en commun n'est pas le principal bénéficiaire de ce financement-là, il y a une erreur. Et, dans le cas où c'est la caisse, avec le projet de REM, qui le déploie, bien, que ce soit la caisse qui en profite, pourquoi pas?

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

M. Lessard : Oui, c'est un projet de développement, c'est un projet de la Caisse de dépôt. En le réalisant bien, aussi, ça lance internationalement la capacité de la Caisse de dépôt du Québec d'être aussi un promoteur à l'étranger. Et donc il y a un test sur la caisse aussi à cette étape-là, puisque c'est la première fois qu'elle pourra aussi et le financer et l'opérer.

Vous avez parlé de l'axe de la 40. J'aimerais ça revenir un peu là-dessus. Donc, je sais que, bon, du côté de l'aéroport, évidemment, un aéroport dans lequel il n'y a pas d'accès directement au transport collectif direct, ça, c'est un élément. Mais rappelez-moi donc les éléments par rapport au technoparc. Le potentiel de développement, comment vous le voyez?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Leblanc.

M. Leblanc (Michel) : Alors, juste rapidement. J'ai distribué aux députés de la région de Montréal, il y a à peu près cinq ans, une carte où on regardait la croissance et la décroissance de l'emploi dans la région de Montréal. Et, on le voyait très clairement, sur l'île, il y avait une décroissance de l'emploi le long de la 40. Il y avait une certaine stagnation de l'emploi au niveau du Technoparc Saint-Laurent. Et j'attirais l'attention, là, sur le fait que c'étaient des anomalies. Historiquement, la 40, là, c'est les grandes pharmaceutiques. Il y a beaucoup d'emplois de qualité, le long de la 40, qui se créaient. C'étaient des emplois très bien rémunérés. Et, dans le Technoparc Saint-Laurent, c'était la même chose. Rappelons-nous que Nortel est installée là.

Et, quand on a voulu comprendre ce qu'il y avait derrière ce graphique et qu'on a posé des questions, ce qui est apparu très clairement, c'était que les nouveaux investissements n'allaient pas se réaliser dans ces endroits-là, à moins que ce soit mieux desservi en transport en commun et, idéalement, par un transport en commun de type lourd, donc de type train léger sur rail, ou métro, ou tramway. C'est clair qu'à partir du moment où est arrivée l'idée de relier Dorval-Trudeau non pas en passant par la 20, qui est plus au sud, pour ceux qui ne connaissent pas, et qui est déjà bien desservie par le train de banlieue... ça amenait soudainement un effet qu'on n'avait pas anticipé sur le lien Montréal-Dorval-Trudeau, centre-ville—Dorval—Trudeau, qui est ce lien ferroviaire dans cette zone-là, qui est une zone économique à très fort potentiel.

Et donc on a applaudi, nous. Je vais dire, pour mémoire, la personne qui est derrière cette idée-là, c'est Alan DeSousa, qui a fait son petit train pour présenter son projet. Puis, à la caisse, on a saisi avec brio que c'était faisable, que c'était intéressant. Et ça a un impact économique que le train léger sur rail par la 20 n'aurait pas eu, et c'est très bon pour l'économie de Montréal.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. Leblanc. Alors, j'ai le député de Mégantic qui souhaite vous interpeler. Alors, la parole est à vous.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Je voudrais tout d'abord saluer le ministre, mes collègues de l'Assemblée nationale, les oppositions. Monsieur, ça me fait plaisir de vous rencontrer aujourd'hui. Et vous nous parlez, dans votre mémoire, des effets, finalement, des gaz à effet de serre et des gains de productivité qui vont avoir lieu dus aux pertes d'attente dans le métro. Ma perception de ça, c'est que les grands gagnants, ça va être les entreprises, les employeurs de Montréal... et va permettre à la ville de Montréal d'améliorer sa compétitivité et sa productivité. Je voudrais vous entendre là-dessus, puis m'assurer qu'on comprend bien ces enjeux-là, puis ce que ça veut dire pour la chambre de commerce.

• (16 heures) •

M. Leblanc (Michel) : Bien, il y a plusieurs années, la chambre de commerce a contribué à des études qui tendaient à évaluer le coût de la congestion pour la métropole, et le coût de la congestion était à plus de 1,4 milliard de dollars. Et ça, là, c'est au début des années 2000, avant l'émergence des cônes orange. Je pense qu'on ne savait pas quelle était la couleur des cônes orange à cette époque-là. Depuis, ça a explosé.

C'est très clair que toutes les villes présentement qui sont performantes sont des villes qui déploient du transport en commun de qualité et qui sont attentives à la fluidité des déplacements. Ça ne veut pas dire que toutes les villes le réussissent, mais ça veut dire que toutes les villes sont très attentives à ça.

Du point de vue des entreprises avec lesquelles on travaille, la situation présentement à Montréal fait que tout ce qui est la livraison juste à temps, que ça soit dans ce que j'ai besoin pour produire ou ce que ça soit dans ce que je peux sortir après ma production; tous les déplacements de mes employés, que ce soit lorsqu'ils viennent le matin, lorsqu'ils repartent le soir; tous les rendez-vous d'affaires au centre-ville, notamment par des gens qui viennent de l'extérieur, qui viennent en avion pour la journée, donc le capital de risque qui vient de Boston, l'investisseur qui vient de New York, l'acheteur qui vient d'Europe, toutes ces rencontres-là sont toujours soumises à des aléas liés à la congestion.

Un projet comme celui-là, qui s'inscrit dans un dispositif de transport en commun, rend Montréal plus productif, rend Montréal plus compétitif, rend les entreprises plus productives. Ça fait en sorte que les entreprises sont plus susceptibles d'investir. Ça fait en sorte que les entreprises sont plus susceptibles d'embaucher. Et, d'un point de vue d'attraction de talent, d'un point de vue de rétention de talent sur Montréal, plus une ville va être bien dotée et plus Montréal va être bien dotée en transport en commun, plus on va avoir des gens qui vont vouloir y vivre puis y travailler.

Donc, si la démonstration doit être faite et qu'un projet comme celui-là, comme les autres grands projets de transport en commun, rend Montréal plus compétitif, plus productif, c'est une évidence.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Vous nous avez parlé aussi de la connexion avec Pierre-Elliott-Trudeau, qui a peut-être des effets directs, là aussi, en termes de productivité. Mais il y a d'autres impacts dans ce cas-là, donc l'accessibilité au centre-ville de Montréal, la réduction du temps de transfert entre Montréal, l'aéroport et le centre-ville de Montréal. Et, pour une ville comme Montréal... puis vous avez sûrement regardé ça, comparé à d'autres villes d'Amérique du Nord ou d'Europe, est-ce que nous allons, finalement, devenir compétitifs, ou meilleurs, ou dans la moyenne? Comment vous percevez cette dimension de l'accessibilité d'un aéroport et un centre-ville?

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

M. Leblanc (Michel) : Les premières fois qu'on a été sollicités pour, en fait, travailler sur un lien Montréal centre-ville—Dorval-Trudeau, on travaillait sur un modèle du 20-20-20 : un train léger sur rail aux 20 minutes qui coûte 20 \$ sur un trajet qui prend 20 minutes entre le centre-ville et Dorval-Trudeau. Et, à ce moment-là, du point de vue du milieu des affaires lui-même, c'était perçu comme étant la combinaison optimale.

Ce qui est présenté maintenant, c'est un train qui va prendre un peu moins de 20 minutes ou, en tout cas... donc, on respecte le temps. C'est un train qui va être plus fréquent qu'aux 20 minutes. Puis c'est un train qui, pour l'instant, semble... je n'ai pas vu les tarifs finaux, mais qui va coûter moins que 20 \$ pour se rendre du centre-ville à Dorval-Trudeau. Donc, on est à l'intérieur de ce que nous, on estimait qui allait être une bonne situation compétitive. Donc, ce projet-là, du point de vue des attentes sur le lien centre-ville—Dorval-Trudeau, est bien meilleur que les attentes qu'on avait.

Donc, c'est pour ça que je redis : non seulement le projet, il est livré plus rapidement... Ou, en fait, finalement, il risque d'être livré rapidement et puis il risque d'être livré comme étant un projet à la fine pointe, avec une technologie à la fine pointe.

M. Bolduc : Donc, est-ce que vous pourriez aussi nous parler, finalement, du développement technologique qui est engendré par le REM, puis les véhicules autonomes indépendants, et, finalement, de grappes de technologies qu'on met en place, qui vont aussi aider l'image de Montréal?

M. Leblanc (Michel) : J'aimerais ça pouvoir vous dire que la Caisse de dépôt va accorder des contrats à des entreprises québécoises. Et, en même temps, je suis conscient que je veux que mes entreprises québécoises obtiennent des contrats à l'étranger et que, par conséquent, la réalité, c'est qu'on verra qui gagne les contrats. Mais la réalité, c'est que, peu importe que ce soient des entreprises d'ici ou pas, un des premiers trains légers sur rail autonome et électrique au

monde, opérationnel en milieu urbain, va être à Montréal. Et donc, à la fin du jour, les gens qui vont vouloir voir comment ça se passe, un train comme celui-là, vont venir à Montréal.

J'attirerais l'attention sur le fait que quiconque va à Shanghai habituellement va voir le Maglev de Shanghai, qui est un des rares trains comme ceux-là sur la planète. Ça a été fait par Siemens, mais c'est à Shanghai, et, quand on va à Shanghai, on va voir cette technologie-là à Shanghai.

Alors donc, est-ce que la caisse donnera ses contrats à des entreprises québécoises, qui permettront de s'assurer que c'est d'ici que viendra la technologie? On verra. Mais c'est sûr qu'on va voir ce train-là à Montréal quand il sera en place.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Leblanc. Toujours M. le député de Maskinongé... M. le député de Mégantic, excusez-moi.

M. Bolduc : Est-ce que je vous ai fait quelque chose, M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : La nuit a été courte, effectivement. M. le député de Mégantic, la parole est toujours à vous.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Vous nous avez parlé aussi de la densification puis de l'effet de la capture immobilière de la valeur. Pour la chambre de commerce puis pour l'industrie... Je comprends bien pour les locataires, les condos, etc., il y a quand même un gain net, et d'accès, et de productivité, mais, pour la chambre de commerce, qu'est-ce que ça représente pour vous autres, cette capture foncière là?

Le Président (M. Iracà) : M. Leblanc.

M. Leblanc (Michel) : Le grand défi, c'est un défi de financement du déploiement des infrastructures de transport en commun. Si c'était simple, si on avait une dette qui était faible, si le gouvernement avait des sous, bien, ça irait de l'avant. Si les municipalités elles-mêmes qui veulent financer des infrastructures avaient plein de sources de revenus, ça se ferait tout seul.

La réalité, c'est qu'on a besoin présentement de dire : Comment est-ce qu'on contribue financièrement au déploiement du transport en commun? Il y a eu des discussions, et on appuyait ces discussions, d'utiliser la taxe sur l'essence, d'étendre à l'ensemble du territoire métropolitain la surcharge sur le permis. On a parlé de taxe kilométrique. La captation de la plus-value foncière est une façon de le faire. La redevance, ce que moi, j'appellerais la redevance de TOD, est, à mon avis, une excellente façon de le faire, et ça nous permettra progressivement de déployer du transport en commun financé en utilisant en partie cet outil-là. Vous êtes peut-être au courant qu'à Hong Kong, le métro de Hong Kong se développe entièrement par une captation de plus-value foncière auprès de tous les promoteurs là où le métro va aller. Ça ne coûte rien, c'est les promoteurs qui le paient parce qu'ils veulent être sur la ligne de métro. Ça fait qu'on a l'exemple extrême, là, ça fonctionne parfaitement, dont on peut s'inspirer pour, en partie, réaliser ça au Québec.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Leblanc. Alors, je cède maintenant la parole à M. le ministre, qui désire à nouveau vous interpeler.

M. Lessard : J'ai beaucoup aimé ça, tantôt, quand vous avez dit : Quand on est à Montréal, la congestion, on sait c'est quoi. Et c'est vu de la lorgnette de l'autre bout de l'autoroute 20.

Est-ce que votre impression, c'est qu'à Montréal le REM, c'est commencé? Dans l'opinion publique, dans l'opinion populaire de ceux que vous côtoyez, c'est quelque chose qui est en marche, qu'on peut sentir? Est-ce que les développeurs, un, ont beaucoup de préoccupations, ils viennent vous voir, ils sont préoccupés ou ils sont enthousiasmés du fait de voir comment vont se déployer les premiers travaux?

M. Leblanc (Michel) : Le milieu que je côtoie prend pour acquis que la décision a été prise, que la caisse est sérieuse, que le gouvernement est sérieux puis que ça va aller de l'avant. Si ça devait dérailler, je vous dis, la réaction du milieu envers le gouvernement serait désastreuse. Si, pour une quelconque raison, ce projet-là devait dérailler, le cynisme qu'on a pu connaître dans le dossier du CHUM à une époque, dans le dossier de l'échangeur Turcot, ça n'a aucune commune mesure avec... Parce que, là, on le sait, on a l'outil, on a le projet, on a la vision. Ça n'aurait aucun sens. Alors, il n'y a personne qui pense que ça peut arriver. Si ça devait arriver, ce serait assez catastrophique.

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

M. Lessard : Oui. Donc, l'autre aspect sur... On a dû, donc, innover, quand même. Peut-être qu'ailleurs on développe, à Hong Kong, les métros entièrement avec la captation ou la redevance. La redevance, plus généralement, peut servir, donc, à financer, donc, vous dites, le REM ou d'autres projets d'infrastructure.

Donc, je veux rien que voir où est-ce que vous en êtes par rapport à cette perception-là, comment cet outil-là de levée... financier, donner le service à la population, comment vous la voyez, ça?

M. Leblanc (Michel) : Bien, à ce moment-ci, je me limiterais sur le déploiement du transport en commun. Il faut être attentif; je remarquais, en même temps, dans les petites clauses que vous avez, c'est à un endroit que ça dit qu'il

peut y avoir deux redevances dans des endroits où il y aurait deux systèmes de transport en commun. Il y a un non-sens derrière ça. On paie une redevance parce qu'on est branché prioritairement au réseau. Qu'on soit proche d'une connexion, qu'on soit proche de deux lignes, ça ne donne rien d'être branché via deux stations à deux lignes. Donc, encore là, il faut vraiment savoir qu'est-ce qu'on fait avec la redevance.

La redevance, c'est de dire : Vous bénéficiez, au niveau des projets fonciers, de la proximité d'un point de contact avec le réseau de transport en commun. C'est un avantage net. Si vous êtes un couple ou une famille, vous n'aurez pas besoin d'une deuxième voiture, peut-être même pas besoin d'une première voiture. Vous allez avoir d'énormes économies par cette proximité-là. Si vous êtes un commerçant, vous allez avoir accès à plein de gens qui vont transiter par là. Bref, il y a toutes sortes de réalités qui font que c'est une plus-value pour les gens qui y habitent. Et, par la redevance ou par la captation de plus-value foncière, c'est tout à fait légitime d'aller capter ça.

Donc, ce mécanisme-là, il est bienvenu. Est-ce qu'on pourrait l'utiliser pour d'autres services? On les examinera à ce moment-là. Mais, dans ce cas-ci, c'est justifié.

• (16 h 10) •

M. Lessard : Si je vous pose la question, c'est parce que j'ai vu, dans un reportage... quelqu'un taxait le fait qu'à Montréal, sur l'île principalement, il y a des taxes qui sont prélevées sur les carburants, sur les immatriculations. Puis il dit : Oui, mais l'état des routes ne s'améliore pas, etc., alors que c'était pour financer du transport collectif pour d'autres parts. Il y a comme une petite confusion à savoir à quoi servent les taxes, donc, quand elles sont prélevées... à quelle destination. Puis on a, ensemble, je pense, à donner de l'éclairage sur cet aspect-là. Mais c'est pour ça qu'on a donné un pouvoir comme plus général sur l'aspect de la taxation, particulièrement sur le transport collectif et d'autres outils, éventuellement, de développement, si ce n'est... que ça ait été fait à Hong Kong ou autres, là.

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

M. Lessard : Je n'ai pas d'autre question.

Le Président (M. Iracà) : Alors, il reste seulement une minute. On peut, de toute façon... M. le député de Mégantic, est-ce que vous aviez une dernière question?

M. Bolduc : J'ai eu une, courte question...

Le Président (M. Iracà) : Allez-y. Allez-y.

M. Bolduc : ...qui devrait tirer une conclusion, rapidement. Votre recommandation n° 7, qui nous parle de développer une agilité au sein du ministère des Transports du Québec afin de transmettre ça au gouvernement fédéral, je voudrais juste... nous mettre ça bien clair, là, c'est quoi, votre point?

M. Leblanc (Michel) : Le point c'est que...

Le Président (M. Iracà) : En une minute.

M. Leblanc (Michel) : En une minute? En une minute. On a été critiques du non-engagement du gouvernement fédéral envers le financement du Réseau électrique métropolitain et envers le projet de la ligne bleue dans le dernier budget fédéral. C'était une priorité. C'était une priorité de la région métropolitaine, de la chambre de commerce, du gouvernement du Québec. En même temps, on est sensibles au fait qu'au gouvernement fédéral on nous a dit : Est-ce que les chiffres concernant le prolongement de la ligne bleue sont véritablement disponibles? Alors, le message qu'on vous lance, c'est : Ça nous aidera à faire notre travail si on est capables d'avoir des estimations plus rapidement pour faire avancer les dossiers.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, ceci met fin à la période d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter un bloc d'échange avec l'opposition officielle. M. le député de Sanguinet, la parole est à vous pour un temps approximatif de 14 minutes.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Je vous salue, M. Leblanc. Toujours un plaisir de vous rencontrer, de vous voir.

Quand vous avez transmis vos félicitations au gouvernement, j'ai trouvé ça intéressant. J'aimerais en faire autant, mais c'est parce que je ne comprends pas le projet, alors il y a trop de questions qui sont sans réponse. Et mon désir le plus ardent, c'est, sur un projet de 6 milliards, moi aussi, de transmettre des félicitations au gouvernement. Alors, je vais espérer avoir des réponses pour qu'à la fin je puisse dire au gouvernement : Félicitations!

Voilà un mois à peu près, le SRB a été rejeté par le maire de Lévis. Dans ses raisons justificatives, il disait : Bien, c'est parce qu'on dépense 600 millions, puis ça va juste augmenter l'utilisation de 2 %. Il disait que c'était insuffisant. Le REM, selon ce qu'on a lu dans le BAPE, entre autres, il disait que, pour 6 milliards de dépenses, on aurait une augmentation de 12 %. Alors, si ce n'est pas bon pour Lévis, 2 % pour 600 millions... Je ne suis pas fort en maths, là, mais ça veut dire que ça, ça voudrait dire 20 % pour 6 milliards. Pourquoi on arrive à 12 %, puis que là c'est : Félicitations?

Le Président (M. Iracà) : M. Leblanc.

M. Leblanc (Michel) : Je vais essayer d'être respectueux puis gentil, mais les problèmes de Lévis en congestion puis les réalités de Lévis en transport en commun, je les ignore complètement. Je ne sais pas la réalité de Lévis. Je ne sais pas si c'est un besoin puis je n'irai jamais dire à Lévis s'ils en ont besoin. Mais ce que je peux vous dire, comme Montréalais, c'est qu'on en a besoin. Ce que je peux vous dire, comme personne qui voyage dans le monde, c'est que les métropoles à l'avant-garde du monde — pas les Lévis de ce monde — ils ont des systèmes de transport légers sur rails modernes. Ils se sont donné les moyens de les réaliser. Dans bien des cas, ils ont utilisé des caisses, des fonds, et ils les ont réalisés.

Alors, vous m'entendez clairement, j'ai beaucoup de respect pour ce qui se passe à Lévis, mais je n'ai aucune idée si ce qu'on propose à Montréal peut être comparé à des décisions qui sont prises à Lévis.

M. Therrien : J'aurais une deuxième question, à ce moment-là.

Le Président (M. Iracà) : Allez-y.

M. Therrien : Laval. Il parle d'un investissement pour le métro entre 800 millions et 1 milliard. Il y a une augmentation de l'achalandage de 10 %. La question demeure. À 6 milliards, on a 12 % d'augmentation. Et là je comprends très bien ce que vous me dites, je suis un gars... je reste sur la Rive-Sud de Montréal, j'ai passé ma jeunesse à prendre les ponts et je comprends très, très bien. Là où est-ce que je veux en venir, c'est qu'il y a-tu moyen avec 6 milliards d'être plus efficaces et de faire en sorte qu'on ne cannibalise pas les autres services?

Mais, moi, quand vous me dites : Je trouve ça intéressant, 12 % d'augmentation de l'achalandage pour 6 milliards... Moi, je vous pose la question, parce que vous avez ça à coeur : Est-ce que vous avez regardé d'autres possibilités de transport en commun, de réseau qui se brancherait à ce qu'on a actuellement, qui coûterait 6 milliards et qui pourrait probablement augmenter l'achalandage de plus que 12 %? Est-ce que vous vous êtes assis avec des experts? Parce qu'il y en a beaucoup, au niveau de la ville de Montréal, qui vous diraient : À 6 milliards, là, on pourrait faire des miracles. Je vous dis ça parce que moi, j'en ai rencontré, des gens, puis ils me montraient des choses à 6 milliards. C'était extraordinaire, ce qu'ils faisaient. Alors, pourquoi ce projet-là, pour vous, est : Félicitations?

Le Président (M. Iracà) : M. Leblanc.

M. Leblanc (Michel) : Parce que ça relie l'aéroport Dorval-Trudeau au centre-ville. Parce que ça relie, via le nouveau pont Champlain, la Rive-Sud au centre-ville, et ça trouve une façon de le faire dans un système qui est continu. Parce que ça relie une région — j'en ai parlé tout à l'heure — de l'île de Montréal qui a besoin d'un système de transport lourd pour continuer à accroître économiquement. Puis parce que c'est ça que ça prend pour déployer des grandes villes, pour déployer des métropoles.

Maintenant, le dernier point. Il y a un vieux dicton, là, et, dans ce cas-ci, je pense qu'il s'applique : le mieux est l'ennemi du bien. Je suis convaincu qu'on peut tous aller prendre une bière puis se coucher tard puis on peut identifier comment, avec 6 milliards de dollars, on construit des voies réservées pour autobus électrique qui vont être efficaces. Et ce que je pense, c'est que ça ne se réaliserait pas.

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

M. Therrien : Pour moi, le problème est simple. Vous avez dit : On pourrait veiller tard. Bien, ça, je comprends très bien ça. Mais le problème est simple, c'est que... Moi, je suis ici pour défendre l'argent des contribuables. Puis les contribuables, au niveau provincial, ils mettent 1,2 milliard en équité, et le fédéral va peut-être mettre la même chose. On va revenir là-dessus. Il y a 512 millions qui est en plus-value foncière. On espère que ça va se rembourser d'une autre façon. Hydro-Québec, 295 millions puis un montant récurrent de 133 millions. Moi, là, en tant que député à l'Assemblée nationale, j'aime ça, savoir ce qu'on fait avec notre argent puis s'il n'y a pas moyen de faire mieux avec cet argent-là. Et, moi, quand vous me dites : Félicitations, je suis content... Parce que le ministre des Transports puis le ministre des Finances n'ont pas été capables de répondre à ça. J'ai posé plein de questions sur la rentabilité financière du projet. Je n'ai jamais eu de réponse.

Je vais vous en poser une autre. Là, vous me parlez du lien avec le pont Champlain puis avec l'aéroport. J'en suis, mais la question est de savoir : Il y a-tu moyen de faire ça à moindre coût? Puis ça, c'est la première chose. Puis ça, vous ne m'avez pas convaincu. Deuxième chose : vous me dites que la Caisse de dépôt doit être dans le projet, que c'est important. Je n'ai pas de problème. La Caisse de dépôt est là parce qu'il y a rentabilité. Excellent, je souhaite ça. La Caisse de dépôt, elle n'est pas là pour jouer aux cartes, elle est là pour faire de l'argent, puis c'est bien correct.

Mais moi, je suis premier ministre du Québec, ou ministre des Finances, ou peu importe, ministre des Transports, ou député, peu importe, du gouvernement, puis je me dis : J'ai deux possibilités, soit que je prenne en équité 2,6 milliards sur le marché financier à la façon habituelle, à 3,75 %, ce qui vient à 100 millions par année d'intérêt, ou je donne le mandat à la Caisse de dépôt de mettre 2,6 milliards, et ils exigent un rendement de 8 %. Ça veut dire qu'on va payer à chaque année pour ce projet-là 213 millions au lieu de 100 millions. Ça veut dire qu'à chaque année, pour avoir un privé, le contribuable québécois, arrangeons ça comme on veut, il paie 113 millions de plus par année. Pourquoi on met la Caisse de dépôt dans ce projet-là à ce moment-là?

M. Leblanc (Michel) : Moi, je ne pense pas qu'on met la Caisse de dépôt dans le projet. Pas de caisse, il n'y a pas de projet. Il n'y en avait pas, de projet, avant la caisse. On n'a pas mis la caisse dans le projet, la caisse a proposé

un projet. La caisse nous propose un projet qui répond à des besoins que nous avons. Moi, je vois un projet qui répond à des besoins réels. Puis, quand je sonde autour de moi à Montréal, j'ai un appui quasi unanime envers ce projet-là.

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

M. Therrien : Moi, je suis ministre des Finances puis je dis à la Caisse de dépôt : Je trouve ça le fun que tu veuilles entrer là-dedans, mais moi, je n'ai pas les moyens que les contribuables québécois paient 113 millions de plus par année parce que vous voulez entrer là-dedans. Et la seule façon que vous allez atteindre votre rentabilité, ça va être par les usagers ou par les payeurs de taxes, que ce soit le gouvernement du Québec, que ce soient les villes. Moi, en tant que gouvernement, je vous dis : Holà! Je ne veux pas vous voir là. Ça, c'est la... Non, non, attention, moi, c'est...

Non, non, c'est une question que je vous pose. Parce que, là, vous me dites : Bien, c'est parce qu'ils se sont imposés. Ils ont dit : Bien, sans nous, il n'y a pas de REM. Attends un peu, là, moi, on peut les sortir demain matin, là. On peut faire le REM sans eux. Là, vous me dites : Il faut que la Caisse de dépôt soit là. Moi, je dis : Pourquoi je paierais 113 millions pour que la Caisse de dépôt soit là?

Il y a des réponses, et je suis sûr que vous allez me répondre. Mais dites-moi pas que, sans la Caisse de dépôt, il n'y a pas de projet, ce n'est pas vrai. Ce n'est pas vrai, ça. Et on peut faire le projet sans la Caisse de dépôt. Mais pourquoi vous voulez voir la Caisse de dépôt là? Je vous pose la question à 113 millions de dollars.

Le Président (M. Iracà) : M. Leblanc.

• (16 h 20) •

M. Leblanc (Michel) : Parce que, depuis le jour un, nous voulons un projet. Parce que, pendant sept ans, il n'y a rien qui émergeait qui fonctionnait. Parce qu'un jour on a dit à la caisse : Peux-tu y réfléchir, peux-tu regarder, peux-tu arriver avec un projet? La caisse est arrivée avec un projet. Là, la caisse dit : Voici, ce projet-là, ça permettrait de répondre aux besoins. Voici combien ça coûterait, puis voici combien on s'attend que le gouvernement puisse payer, puis voici à peu près combien on va charger aux usagers. Puis ça, ça nous donne un rendement de 8 %.

Moi, ce que je dis, c'est : Bravo! Bravo! Bravo d'avoir trouvé une solution à un projet où personne, pendant huit ans, dont une période où votre gouvernement était au pouvoir, je ne sais pas si vous étiez ministre à ce moment-là, ministre des Finances...

M. Therrien : ...bons joueurs dans mon équipe, je n'étais pas ministre.

M. Leblanc (Michel) : Mais la réalité, c'est que ça n'arrivait pas sans la caisse. Ça n'arrivait juste pas. Puis là, aujourd'hui, en regardant par en arrière, on dit : Ah! on pourrait le faire sans la caisse. Sans la caisse, il n'y avait pas de proposition sur la table. Ça ne fonctionnait pas, tous gouvernements confondus.

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

M. Therrien : J'ai bien compris. Donc, c'est une perception que vous avez, j'ai une perception différente. Puis c'est correct, vous avez le droit. Moi, je n'ai pas votre expérience. Vous me dites ça, mais c'est parce que moi, je ne vois pas que c'est un incontournable, là, là-dedans, la caisse, là. Bien, tu sais, je vous dis : Moi, j'ai tout fait l'analyse, là, de la rentabilité du projet, là, pour savoir combien qu'on devrait faire de profit annuellement dans le projet pour que la caisse ait son 8 %, tu sais. Puis, quand vous me dites : Oui, bien là, ils ont fixé des prix à l'utilisateur, puis ainsi de suite... Bien, c'est parce que ce qui arrive, c'est qu'étant donné que la demande, elle a une élasticité, puis, quand tu changes ton prix, la quantité demandée varie, là, c'est difficile d'évaluer exactement c'est quoi, le montant d'argent que tu vas exiger, soit par les redevances, soit par l'argent que les gens vont mettre pour utiliser le transport en commun. C'est difficile, tout ça, pour garantir à la caisse un 8 %. Puis la caisse a dit : Là-dedans, moi, je veux 8 %. Puis c'est correct. Sauf qu'en bout de ligne c'est le gouvernement qui va payer. C'est le monde qui va payer, puis du monde qui ne l'utiliseront pas. Ça fait que ça, moi, ça me dérange un peu.

Je vais juste vous poser une question par rapport à votre document. Vous dites, au bas de la page 7... je vais le lire, là, O.K.? «[...]le gouvernement du Québec semble tarder à exposer ses grands chantiers au fédéral en vue d'obtenir son appui. Il importe que le gouvernement développe une plus grande agilité dans ses demandes au gouvernement fédéral afin de chercher le maximum de financement pour ses infrastructures. Ce manque d'agilité peut retarder le développement de nos projets prioritaires.»

Qu'est-ce que vous pouvez dire au gouvernement qui va nous lancer vers une piste plus rapide? Parce que vous avez raison là-dessus, là. Vous avez raison à bien des propos, là. Je vous challenge. Tu sais, vous arrivez ici, je ne suis pas pour commencer à dire : Vous êtes beau, vous êtes fin. Vous le savez déjà. Ça fait qu'il faut que je vous fasse des questions «touchy» un peu. Mais ça, je vous appuie là-dedans, là. Mais expliquez-moi qu'est-ce que le gouvernement devrait faire pour, justement, accélérer le processus pour que le gouvernement fédéral aille au bat plus vite.

Le Président (M. Iracà) : M. Leblanc.

M. Therrien : Écoutez, M. le ministre, vous devriez écouter ça, là, c'est important ce qu'il va vous dire.

Le Président (M. Iracà) : M. Leblanc, la parole est à vous.

M. Leblanc (Michel) : J'adore quand vous dites qu'on a des propos qui sont des bons propos. J'aime ça. Si vous pourriez commencer par ça la prochaine fois...

M. Therrien : ...la même chose de mes propos aussi.

M. Leblanc (Michel) : Ce qu'on dit, c'est que nous faisons des pressions perpétuellement sur le gouvernement fédéral, et ça fait longtemps, pour que le gouvernement fédéral procède à certains investissements au Québec. Je dis aussi qu'on a un gouvernement actuel à Ottawa qui a une bonne écoute, qui, à certains moments, prend des bonnes décisions. On est sortis récemment sur des dossiers où on aurait aimé qu'il prenne des décisions différentes. Mais, sur ce dossier-là des infrastructures, nous disons : Le gouvernement fédéral aurait dû s'engager. Et ça nous aurait aidés, dans les pressions sur le gouvernement fédéral, notamment sur le dossier de la ligne bleue, pas le dossier du REM, mais sur le dossier de la ligne bleue, d'avoir une meilleure évaluation des coûts de ce projet-là.

Et encore là... puis je reviens, parce que vous, puis c'est normal, vous mettez ça dans une dynamique de parti. Mais vous avez été au pouvoir il y a quelques années, puis la ligne bleue était prioritaire pendant que vous étiez au pouvoir. Puis la ligne bleue est toujours prioritaire, puis c'est tant mieux. J'aimerais ça qu'on ait une évaluation de coûts plus précise pour qu'on puisse faire des pressions plus efficaces sur le fédéral. Ça fait que, tous gouvernements confondus, ce que je vous dis, c'est : Pour nous aider à vous aider, plus on a une évaluation des coûts plus rapide, plus on peut agir.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Leblanc. M. le député de Sanguinet, 1 min 30 s.

M. Therrien : O.K., merci. Bien, je suis d'accord avec vous par rapport à l'exactitude des coûts. Mais là vous pensez que c'est le problème avec le REM actuellement? Pas avec le REM, avec la ligne bleue... mais avec le REM, là, ça tarde un peu...

M. Leblanc (Michel) : Le REM, l'engagement du fédéral a tardé, il n'est pas encore confirmé sur le montant, mais il y a eu des engagements à répétition, dont un engagement du ministre Sohi la dernière fois qu'il est venu à la chambre il y a quelques semaines, présumant que la chambre, c'est le tribunal ultime, où le ministre Sohi s'est engagé à ce que les décisions du gouvernement fédéral s'intègrent dans l'échéancier de la Caisse de dépôt, et que donc les décisions de contribution du gouvernement fédéral vont faire en sorte que l'échéancier de la caisse puisse être respecté. Et ça, pour nous, à cette étape-ci, c'était suffisant.

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

M. Therrien : Il reste combien de temps?

Le Président (M. Iracà) : Moins d'une minute.

M. Therrien : O.K. D'abord, juste vous dire, très rapidement, nous, on en a, une solution beaucoup plus simple que tout ça. Ça ne prendrait pas de temps, mais, bon. Éventuellement, là... poser la question.

La page 8 — vous savez de quoi je parle — Gouvernance et saine gestion, très rapidement, vous dites : Les responsabilités incomberont à l'ARTM et à la CDPQ Infra, notamment en matière d'exploitation. Ça demeure flou. Juste me dire, là, pourquoi vous dites : Ça demeure flou entre l'ARTM et puis la Caisse de dépôt? Vous avez encore une fois raison là-dessus.

Le Président (M. Iracà) : En 30 secondes.

M. Leblanc (Michel) : Parce qu'il s'agit de deux nouvelles entités, et qu'à ce moment-ci il y a du flou. Ça ne veut pas dire qu'on ne doit pas aller de l'avant avec le projet, ça veut dire, puis là on se rejoint, que, devant nous, il y a du travail de clarification sur... et je l'ai dit, il y a la dynamique du REM, il y a la dynamique de l'ARTM et sa coordination, l'exploitation par la caisse, et il y aura éventuellement la réalité du gouvernement du Québec qui va prendre les décisions de financement, d'autres dispositifs. Je pense que, là-dessus, il y aura des clarifications à apporter, mais ça ne devrait pas mettre ça en veilleuse, le projet de loi.

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

M. Charette : M. le Président. M. Leblanc, merci pour votre éclairage. Merci pour votre présence. Vous aviez un temps limité pour faire votre présentation. J'ai aussi un temps limité avec à peine neuf minutes de mon côté.

Je le disais d'entrée de jeu, pour nous, et dès le départ, on a perçu le REM comme une très belle vitrine pour Montréal et pour le Québec. On y voit du positif. En même temps, on veut s'assurer de prendre les bonnes décisions.

Vous avez, et M. le ministre a aussi abordé la question rapidement, mais vous avez évoqué une crainte ou un questionnement par rapport à la possibilité d'étendre la portée de ce projet de loi là à d'autres infrastructures de transport collectif. C'est aussi une crainte que nous avons, que nous avons exposée. Peut-être vous laisser un petit peu plus de temps

que vous en avez eu pour résumer votre crainte et quel pourrait être l'amendement au projet de loi pour vous rassurer à ce sujet-là.

Le Président (M. Iracà) : M. Leblanc.

M. Leblanc (Michel) : En fait, la crainte, elle est qu'on aille trop vite sur des décisions qui vont avoir une portée à long terme sur le financement du transport en commun. Et donc ce qu'on pense, c'est que ce projet de loi là, dans toute sa terminologie, puis je ne rentrerai pas ligne par ligne, devrait s'assurer que c'est bien compris que, quand on parle des redevances de développement, quand on parle de chaque élément lié au financement, on parle d'éléments liés au financement du REM. Et j'invite, par ailleurs, le gouvernement à dire qu'on devrait avoir un chantier, ou un projet de loi, ou, en tout cas, une réflexion stratégique sur le financement du transport en commun, où là on pourrait regarder, peut-être en prenant compte de l'expérience du REM, mais comment on voudrait définir le cadre de financement pour les futurs projets. Parce que — et j'en conviens, puis vous l'avez dit — on nous demande d'agir rapidement avec un projet de loi d'exception pour un projet d'exception. On est d'accord, mais on ne devrait pas aller rapidement sur l'enjeu du financement du transport en commun en utilisant des nouveaux mécanismes. Ça, on devrait prendre un petit peu plus de temps.

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

M. Charette : Est-ce qu'ultimement cette éventualité-là d'étendre la portée du projet de loi à d'autres infrastructures de transport collectif pourrait refroidir certains projets de développement ou, à tout le moins, susciter des craintes chez des investisseurs, autant à plus petite envergure pour des familles en banlieue, ou des projets nettement plus importants au centre-ville de Montréal, ou sur l'île de Montréal en particulier?

Le Président (M. Iracà) : M. Leblanc.

M. Leblanc (Michel) : Je suis plus préoccupé par le fait qu'on n'arriverait avec pas nécessairement les bonnes décisions parce qu'on n'aurait pas nécessairement examiné toutes les implications. J'ai parlé tantôt des redevances de développement, redevances de TOD, là, où on semble parler de kilométrage, où on semble dire que, s'il y a deux infrastructures de transport en commun, il peut y avoir deux redevances. C'est des choses qui ne devraient pas, à notre avis, être dans le système de redevance.

Alors, si on le fait juste pour le REM, bien, à notre avis, on ne devrait pas le faire comme ça, mais ce que ça nous a ouvert comme illustration, c'est que ça pourrait être des mécanismes qui, s'ils sont mal calibrés, mal définis, pourraient avoir des implications avec des effets pervers plus tard.

Est-ce que ça voudrait dire qu'il y a moins d'investissement, qu'il y a des projets qui ne se réalisent pas? On verra. Il est trop tôt pour le dire. Mais, tant qu'à mettre en place ces outils-là, assurons-nous qu'on le fait correctement. Pour le REM, on doit procéder rapidement, soit, mais, pour le reste, prenons le temps d'examiner comment ça devrait se passer.

• (16 h 30) •

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

M. Charette : Vous disiez d'entrée de jeu que le milieu des affaires n'aime pas les taxes. La Coalition avenir Québec n'a pas une sympathie particulière non plus pour la taxation à outrance. Et, à travers cette ouverture que crée le projet de loi, on ne se demande pas si ce n'est justement pas un projet... pas un projet, mais c'est-à-dire un pouvoir de taxation supplémentaire qui n'est pas défini, mais qui peut engendrer justement un lot de mauvaises surprises éventuellement, bien qu'on ne soit pas en mesure de les quantifier à ce moment-ci. Donc, c'est une crainte qui justifierait un amendement au projet de loi, selon vous?

M. Leblanc (Michel) : Ça s'appelle du leadership difficile. Un leadership difficile, c'est d'admettre qu'on peut être contre, en général, les taxes, les impôts, trouver que le fardeau fiscal est trop lourd et admettre que des taxes dédiées, des redevances de développement dédiées sont justifiées pour financer le transport en commun. On peut faire l'argument qu'on fait, qu'on devrait baisser l'impôt sur les particuliers, qu'on devrait baisser l'impôt sur les corporations, qu'on a un fardeau fiscal trop lourd et qu'en même temps, pour soutenir le déploiement du transport en commun, il est justifié d'avoir une redevance de développement ou une captation de plus-value foncière qui s'apparente à une taxe dédiée. Et c'est ce qu'on fait. On dit : C'est justifié de le faire, mais c'est du leadership, parce que le milieu des affaires trouve qu'on est déjà très taxés et qu'on devrait être moins taxés. Mais ça fait du sens de le faire pour cet objectif-là en autant que ce soit dédié. Et ça, c'est important, les fruits de cette taxation-là doivent être dédiés à l'objet, qui est le transport en commun.

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

M. Charette : On a aussi une préoccupation pour le développement économique, et il y a un projet qui, depuis des années, est dans l'air, bien qu'il ne soit pas confirmé, c'est-à-dire ultimement de relier les villes de Québec, Montréal, Ottawa et même Toronto par train rapide, sans parler de TGV, mais de train rapide à tout le moins. Et le projet, tel qu'il est conçu actuellement, à mon sens, je ne sais pas si c'est une évaluation que vous avez faite, vient compromettre un petit peu parce que le tunnel sera dédié exclusivement à l'utilisation du REM alors que, sans le passage possible du tunnel, le train serait forcément moins rapide parce qu'il y aurait un détour important pour regagner Montréal par la suite. Est-ce que c'est une crainte aussi vécue ou exprimée dans le milieu des affaires?

Le Président (M. Iracà) : M. Leblanc.

M. Leblanc (Michel) : On a été saisi directement de ce dossier-là dans tous ses éléments. On a parlé avec Via Rail, on a parlé avec la Caisse de dépôt au plus haut niveau, on a examiné toutes les solutions qui ont été examinées par la Caisse de dépôt, et on en arrive, nous, à la conclusion, d'abord, que le projet de REM demeure le premier projet prioritaire — un tiens vaut mieux que deux tu l'auras — deuxièmement, que, selon notre compréhension, les solutions qui permettraient aux deux types de véhicules de train de passer dans le tunnel ne sont pas viables, et donc qu'on doit trouver une troisième solution ou une autre solution, et qu'il y a la Caisse de dépôt qui a proposé d'avoir une station intermodale au nord du tunnel qui permettrait de relier le centre-ville avec des trains du REM parfaitement coordonnés avec les arrivées, permettrait une solution qui tient la route et qu'on retrouve dans plusieurs villes du monde où ces gares-là ne sont pas au centre-ville. Ce n'est pas la seule ville qui aurait une gare de trains, à haute fréquence dans ce cas-ci, éventuellement peut-être de TGV, qui ne serait pas au centre-ville parfaitement, mais qui serait reliée avec un lien léger sur rail parfaitement coordonné. Et, à notre avis, présentement, c'est la meilleure solution sur la table. Donc, on appuie le projet du REM, sachant que ça a cette implication-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député de Deux-Montagnes, 1 min 30 s.

M. Charette : Très, très rapidement. J'exprimais, d'entrée de jeu, tout à l'heure, qu'il y avait des questionnements, je dis craintes, mais peut-être davantage questionnements sur la protection qu'offre le projet à l'égard du gouvernement du Québec, sinon des contribuables, où c'est un investissement qui est important. On ne le remet pas en question. Mais est-ce qu'on se protège suffisamment en cédant justement au projet des actifs qui actuellement ont une certaine valeur et même un certain potentiel de développement? On a évoqué le tunnel il y a quelques instants, mais il y a d'autres actifs, notamment les emprises des voies elles-mêmes. Et je faisais un petit parallèle avec ce qui se vit actuellement sur le côté de Québec, avec le pont de Québec. On a un gros, gros enjeu, parce que le gouvernement ou le Québec n'est pas propriétaire et n'a pas le contrôle du pont pour arriver à une solution convenable. Donc, question bien, bien ouverte : Est-ce qu'on se protège suffisamment en cédant tous les actifs que requiert le projet de REM?

Le Président (M. Iracà) : Je vais refermer un peu la question ouverte parce qu'il vous reste 30 secondes pour répondre.

M. Leblanc (Michel) : La réponse, c'est la Caisse de dépôt. Puis on peut se mettre à se méfier de la Caisse de dépôt en se disant : C'est l'ennemi. Ou on peut penser que la Caisse de dépôt, c'est un bon citoyen corporatif, basé ici, qui développe ce projet-là pour des bonnes raisons dans son milieu. Deuxièmement, le gouvernement ne va pas être complètement sans levier, sans capacité d'intervention si jamais ce citoyen corporatif devenait moins bon citoyen corporatif. Et donc, à notre avis, compte tenu de la nécessité de ce projet-là, compte tenu du sérieux et de la compétence de la caisse, compte tenu de son attitude de bon citoyen corporatif, nous, on est rassurés.

Le Président (M. Iracà) : Je vous remercie, M. Leblanc, de votre contribution aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux quelques instants afin de permettre au prochain groupe de s'installer. Merci beaucoup de votre présence.

(Suspension de la séance à 16 h 36)

(Reprise à 16 h 37)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons débiter à nouveau nos travaux. Je souhaite la bienvenue aux représentants du groupe Transport 2000. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Alors, sans plus tarder, la parole est à vous.

Transport 2000 Québec

M. Pepin (François) : Bonjour, M. le Président. Alors, je suis François Pepin, président du conseil d'administration de Transport 2000 Québec, et je suis accompagné de M. Samuel Pagé-Plouffe, un membre très actif de notre organisation.

Alors, merci aux membres de la commission d'avoir invité Transport 2000 Québec à ces consultations sur le projet de loi n° 137. Transport 2000 est une association sans but lucratif dont la mission est de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux usagers en s'assurant bien entendu que leur point de vue est pris en compte.

Nous allons concentrer nos commentaires sur les volets du projet de loi n° 137 qui ont des impacts sur les utilisateurs actuels et potentiels des services de transport collectif. Transport 2000 se préoccupe notamment d'intégration fonctionnelle et tarifaire des services proposés par le REM. Le présent mémoire s'inscrit en continuité avec nos mémoires déposés lors des consultations sur le projet de loi n° 76 en novembre 2015 et lors des audiences du BAPE sur le projet du REM en septembre 2016.

Dans notre mémoire sur le projet de loi n° 76, nous recommandions que la part relative des utilisateurs dans les sources actuelles de financement des transports collectifs n'augmente pas dans la nouvelle tarification que l'autorité mettrait en place éventuellement et que le gouvernement lance des études et consultations sur la tarification sociale des transports collectifs. D'autre part, dans notre mémoire déposé au BAPE sur le projet du REM, nous formulions des recommandations visant à minimiser sinon éliminer les impacts négatifs du REM sur les usagers du transport collectif, ce qui, à nos yeux, devenait des conditions de succès du projet. Nous recommandions notamment que CDPQ Infra, l'ARTM et le gouvernement du Québec facilitent l'intermodalité entre le métro, les trains de banlieue et les réseaux de bus en améliorant les points de correspondance entre le réseau structurant et les dessertes de rabattement par bus. On sait que, depuis ce temps-là, il y a effectivement eu certaines améliorations au projet du REM, entre autres avec le métro.

• (16 h 40) •

Nous aborderons donc le cadre tarifaire, l'intégration fonctionnelle des réseaux et la redevance de transport.

Le rôle exclusif de l'autorité en matière de tarification. L'article 38 stipule que «l'exploitant du réseau et l'autorité peuvent conclure une entente prévoyant la rémunération pour les services de transport collectif qu'il fournit sur le territoire de celle-ci». Selon nous, l'alinéa 3° de cet article semble mettre en péril la compétence exclusive de l'autorité pour établir le cadre tarifaire du transport collectif dans la région de Montréal. En effet, cet alinéa stipule que les modalités relatives au cadre tarifaire pour les usagers du réseau peuvent être prévues à l'entente entre le réseau et l'autorité prévoyant la rémunération pour les services fournis par le REM.

L'article 41 semble confirmer cette brèche dans la compétence exclusive de l'autorité en stipulant que «le cadre tarifaire établi par l'autorité en vertu de [sa loi constituante] peut intégrer les services de transport collectif du réseau seulement si une entente conclue en vertu [...] de la Loi sur les transports ou en vertu de l'article 38 le permet». Le cadre tarifaire de l'autorité doit intégrer les services du REM, tout le monde en est convaincu, mais même sans entente entre l'autorité et le réseau, car, selon l'article 25 de sa loi, la loi n° 76, l'autorité a compétence exclusive pour établir le cadre tarifaire du transport collectif sur son territoire. Afin d'assurer l'équité entre les usagers du territoire de l'autorité et la simplicité d'une tarification intégrée qui était recherchée dans le projet de loi n° 76, seule l'autorité peut définir les titres et les niveaux de tarifs sur son territoire. Subordonner sa compétence de quelque façon que ce soit à la conclusion d'une entente avec le réseau semble conférer à cette dernière un pouvoir sur ce dernier, en fait au réseau, un pouvoir sur une compétence exclusive de l'autorité.

Illustrons notre propos par un exemple concret, la tarification sociale. Si l'autorité décidait de répondre positivement à une demande formulée le 15 mai dernier par 17 organismes de la région de Montréal sur la tarification sociale, elle doit être le seul arbitre pour mettre en place les modifications demandées sur l'ensemble du réseau de transport collectif de la région métropolitaine incluant le REM.

Quant à la rémunération du réseau par l'autorité, c'est-à-dire pour les services du REM, l'article 38 précise de manière fort juste que les deux parties peuvent conclure une entente prévoyant la rémunération pour les services «déterminée notamment en fonction d'usagers transportés et de la distance parcourue par chacun d'eux ou, autrement, le partage de recettes tarifaires».

Mais les modalités du cadre tarifaire pour les usagers du réseau, c'est autre chose. Ça doit être comparable et intégré à celles des autres usagers de l'ensemble du réseau de transport en commun de la région montréalaise et être exclu de la rémunération pour les services du REM. Si c'est l'interprétation qu'il faut plutôt donner à l'alinéa 3°, c'est-à-dire que le cadre tarifaire de l'autorité s'applique automatiquement au REM, le projet de loi devrait le préciser explicitement pour que ça soit clair pour l'ensemble de la population. Donc, Transport 2000 recommande donc que les modalités du cadre tarifaire de l'autorité doivent intégrer les services du REM, car l'autorité a compétence exclusive pour établir le cadre tarifaire du transport collectif sur son territoire.

Des réseaux intégrés au profit de tous. L'article 43 stipule qu'«un organisme public de transport en commun[...], sur demande de l'autorité, [doit] proposer un nouveau plan de desserte pour son territoire afin de favoriser l'intégration de ses services avec ceux du réseau». Transport 2000 est en accord avec cet article. Ça facilitera grandement les déplacements des utilisateurs du transport collectif. Cependant, nous cherchons la réciproque qui obligerait CDPQ Infra à réaliser, à ses frais, les investissements pour les installations requises aux stations afin de permettre la mise en oeuvre du plan de desserte des organismes publics de transport comme la STM ou le RTL. Il n'appartient pas à ces derniers d'assumer les frais reliés à ces investissements requis pour mieux intégrer leurs services à ceux du REM, car, sans le REM, ces investissements ne sont pas requis. La formulation de l'article 43 transfère le fardeau de l'intégration des services sur les seuls OPT. Sans contrepartie pour CDPQ Infra, les bénéfices des plans de desserte proposés par les organismes publics de transport pourraient être altérés ou diminués en imposant un fardeau financier trop important sur leur plan décennal d'investissement. Transport 2000 recommande donc que CDPQ Infra doive défrayer les investissements nécessaires pour les installations requises aux stations du REM afin de permettre la mise en oeuvre du plan de desserte demandé par l'autorité aux organismes publics de transport. Je cède la parole à Samuel.

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : Merci, François. Donc, dans le projet de loi, il est question de la redevance au développement, on en avait déjà parlé. C'est sûr que, d'un point de vue des transports collectifs, c'est très intéressant. Donc, à Transport 2000, nous saluons cette nouvelle source de financement, qui servira évidemment à financer en partie le REM, mais qui pourra également s'appliquer à d'autres projets, on l'a déjà dit, pour mettre en place de nouveaux services structurants de transport collectif et, espérons-le, partout au Québec.

Cette redevance s'assimile, bon, en essence, au principe de la captation de la plus-value foncière, qui est, pour citer Gérard Fillion, une façon de faire participer les bonnes personnes au financement d'un service public qui vient, en quelque sorte, les enrichir. Cette source de financement, pour le REM et pour tout autre projet de transport structurant, doit donc servir à soulager la pression tarifaire sur les utilisateurs des transports collectifs et à augmenter les services aussi.

La redevance doit permettre d'éviter d'augmenter le fardeau financier pour les contribuables municipaux, mais, soyons clairs, il faudra également s'assurer que ces nouveaux revenus ne servent pas à diminuer la participation financière de l'État au développement et à l'exploitation des services de transport collectif. D'ailleurs, le gouvernement du Québec prévoit, dans son budget 2017-2018, un soutien financier accru de 399 millions de dollars pour l'autorité de transport métropolitain, qui fera en sorte que la part des contributions municipales au transport collectif métropolitain pourra demeurer stable à 30 %, soit au niveau observé en 2016. Depuis plus de cinq ans, l'Alliance Transit, là, dont Transport 2000 fait partie, l'Alliance Transit pour le financement des transports collectifs demande une politique de mobilité durable

Le Président (M. Iracà) : 30 secondes, M. Plouffe.

M. Pagé-Plouffe (Samuel) : D'accord. Tel qu'annoncé par le gouvernement, le dévoilement de cette politique d'ici le printemps 2018 devrait améliorer significativement la cohérence de l'État québécois avec ses grands objectifs énergétiques, environnementaux et économiques. Cette politique devra donc porter une vision forte de l'avenir de la mobilité au Québec. Elle devra aussi s'appuyer sur un plan d'action accompagné d'un cadre financier amplement renforcé. Et, en ce sens, la redevance de transport est une pièce maîtresse ou, disons, une pièce importante de ce cadre financier renforcé.

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

M. Lessard : Oui. Merci, M. Pepin et M. Plouffe. Merci de la présentation en duo. Donc, ça a été fort intéressant. Je vois, en relisant les aspects du mémoire, ce qui m'est rappelé, donc, nécessairement, vous avez beaucoup d'éléments qui traitent d'améliorer, faciliter, on comprend, sur les modalités de transport, autobus, métro, train et la nouvelle desserte. J'ai aimé, quand même, la discussion que vous avez eue sur le fait que l'Autorité régionale de transport métropolitain a compétence exclusive. Donc, en 2015, ils créent CDPQ Infra en disant : Regardez, deux modalités de transport, qui n'étaient pas le REM comme on le voit. En 2016, l'autorité est créée avec l'exclusivité. Et avec la particularité... quand on arrive avec le REM, c'est qu'ils devraient conclure une entente. Donc, évidemment, j'ai bien noté, au passage, votre remarque et, je pense, qui est pertinente, à savoir qu'ils doivent conclure une entente.

Puis l'autre petit défi qu'ils ont ensemble aussi, c'est de ne pas mettre en concurrence ou de faire en sorte que, dans la politique tarifaire, on ne vienne pas changer la tarification, qui rendrait moins agréable ou moins économiquement utile le fait, si on est à Brossard, de prendre le REM à 3 \$ ou le service d'autobus plus compétitif. Donc, dans l'intégration des tarifs, nécessairement, ces éléments-là vont revenir, mais je les vois plutôt en complémentarité. Étant donné que c'est deux instances, elles doivent conclure une entente. Mais, au nom de ce qui a été fait au niveau de l'Autorité régionale de transport, on se disait : Bien, il y a trop de réseaux, il y a trop d'administrations puis il y a trop de tarifs. Ce n'est pas pensé pour l'usager, ça a été pensé pour les organisations. Donc, l'usager doit y trouver une fluidité, etc. Le REM arrive par la suite. Donc, le mécanisme qu'on a trouvé, c'est qu'ils doivent conclure une entente, là, dans ce sens-là, mais ça ne remet pas en cause l'exclusivité ou l'autorité qu'ils ont, donc, pour le faire.

L'autre affaire, M. Plouffe parlait de : il faut soutenir aussi. Donc, il ne faut pas faire en sorte que l'État ne s'engage pas dans le REM. Je pense que vous avez noté que, dans le document sur la mobilité présenté par mon collègue le ministre des Finances, qui adressait la question globalement, non seulement, bon, le 6 milliards comprend une partie du gouvernement du Québec dans ces investissements, mais aussi on a, quelques pages plus loin dans le document qui vient... donc, on voit un 133 millions apparaître, là, pour assurer et d'éviter aux deux, en tout cas, pour faire en sorte qu'il y ait un cap pour réduire la contribution des autres partenaires là-dedans. Donc, je pense qu'ils ont répondu présents. Puis on verra à l'évolution puisqu'il y a des simulations qui font en sorte que, si ça va tellement bien, qui feraient en sorte qu'à un moment donné... quasiment plus de contributions de l'usager. Mais je pense que vous aviez noté cet élément-là.

Vu que, bon, vous vous occupez de Transport 2000, ça touche nécessairement toutes les facettes. Vous avez une approche très basée sur la clientèle. Préoccupation des tarifs, évidemment, je pense que c'est à bon escient qu'on le dit tout le temps, on veut que ça soit simple. Avez-vous une préoccupation particulière entre les différentes interfaces? Tantôt, on l'a dit, ça ne sera pas un réseau parfait, là. On prend la ligne de Deux-Montagnes. Elle existe déjà. On change ses modalités et ses équipements. La ligne, bon, de Mascouche qui arrive, c'est un train qui présente d'autres particularités... la difficulté... qui ne pourra rentrer dans le tunnel Mont-Royal, il y aura un arrêt puis une interface de transfert, versus les autres modalités sur la Rive-Sud qui sont à construire. Là, on va travailler dans du neuf. Avez-vous des préoccupations? Je vois que vous en soulevez sur les interfaces, mais y en a-t-il une particulière que vous voyez apparaître à l'horizon?

• (16 h 50) •

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

M. Pepin (François) : Oui. Écoutez, au niveau de la tarification, c'est sûr qu'il y avait des préoccupations déjà qu'on a exprimées et au moment du projet de loi n° 76 et au moment aussi des audiences publiques du BAPE sur le REM. C'est qu'effectivement le REM va amener une nouvelle composante qui va offrir un meilleur service à la population puis plus de fréquence, ce qui est le premier fait qui attire les gens à utiliser le transport en commun, et un meilleur confort. Il reste certaines questions sur les temps de déplacement porte à porte, là, du domicile jusqu'au lieu de travail, mais évidemment un nouveau mode comme les trains de banlieue va amener une différence au niveau de la tarification. On s'attend effectivement à ce que les autobus qui coûtent moins cher que le REM soient peut-être un peu plus dispendieux.

Mais il va y avoir, à ce moment-là, un problème d'équité à avoir, parce que les gens de la Rive-Sud, là, actuellement, qui paient un tarif local pour rentrer au centre-ville, vont se retrouver avec un tarif supérieur. Donc, il y aura plutôt une démarche de communication et de sensibilisation à faire, quitte à mettre en place une période de transition. Je vous dirais, c'est le cas le plus patent, c'est vraiment, effectivement, les gens de la Rive-Sud qui se déplacent vers le centre-ville.

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

M. Lessard : Dans la période de... Je pense que la transition est toujours utile. Même sur l'ARTM, on sait que c'est une année à statu quo après deuxième année, troisième année, où est-ce qu'on va avoir une demi-mesure. La mesure pleine, à partir de 2019. Donc, je pense qu'il faut l'entendre, ce message-là, quand on arrivera en plein exercice. On prévoit déjà des investissements, avant même qu'il soit en opération, là, de la part du gouvernement du Québec dans le but de faire un effet stabilisateur. On l'a mentionné tantôt avec le groupe d'avant, avec la Chambre de commerce de Montréal.

Concernant l'aspect de la redevance, d'aucuns diraient qu'il vaudrait peut-être mieux de prendre la captation foncière, d'autres, la redevance de développement... la redevance pour le REM, la redevance pour le transport collectif ou pour d'autres sources de développement. Tantôt, on entendra certainement d'autres qui diront : Attends un peu, là, ça met beaucoup de pression sur le promoteur immédiatement, alors que tous ses projets ne sont pas réalisés, ses ventes ne sont pas réalisées. D'autres diront : Bien, quand au moins c'est sur la redevance comme telle, bien, pas sur la redevance, sur la captation... Bien, au moins, il y a quelque chose de construit. C'est chacun à l'unité. Qu'est-ce que vous pensez de cet élément-là ou de certains arguments? Je ne vous demande pas d'en favoriser un plus que l'autre, mais sur sa finalité?

Le Président (M. Iracà) : Oui. M. Pepin.

M. Pepin (François) : Oui. Écoutez, la redevance est une bonne nouvelle, parce qu'effectivement c'est une source supplémentaire de financement des infrastructures de transport collectif. Et, oui, on la voit beaucoup plus large. Elle pourra servir autant pour la ligne de métro, le prolongement de la ligne bleue que pour un SRB à Québec, qu'on espère toujours qu'il va se réaliser. Et, à la limite, on pourrait même l'étendre. Ce n'est pas uniquement pour le transport collectif, ça pourrait servir aussi au transport routier. Parce que, quand effectivement un propriétaire, et c'est le principe de la captation foncière, ou un promoteur, en fait, a un projet dont la revente, les prix vont être supérieurs parce qu'il y a un bénéfice à côté qui s'appelle un investissement public, transport collectif ou transport en général, c'est simplement d'aller chercher une partie du profit supplémentaire qu'il fait en revendant ou en vendant tout simplement l'immeuble en question, qu'il soit commercial, industriel ou résidentiel. Donc, de ce côté-là, c'est un apport intéressant.

M. Lessard : On imagine ce que vous voulez dire aussi en disant : Bon, la ligne bleue, ça va être financé par les gouvernements. On a annoncé, en même temps, non seulement le REM, mais la ligne bleue et le SRB. Mais, par exemple, vous dites : Si c'était le développement de la ligne orange pour boucler la boucle, ça pourrait servir à ça.

M. Pepin (François) : Tout à fait, oui, peu importe le projet, ou s'il y avait un projet de... À la limite, là, le projet est déjà enclenché. C'est peut-être différent puis c'est en milieu bâti, mais un nouveau SRB à Montréal pourrait aussi effectivement profiter de la redevance. Pour celui de Pie-IX, on va attendre qu'il se fasse, là. On va voir.

M. Lessard : Oui. En tout cas, ils ont l'air à progresser. C'est vraiment la bonne nouvelle. Je me posais la question sur les interfaces. Quand vous voyez la... Bon, on aura donné une nouvelle destination en allant à l'aéroport Montréal-Trudeau. Quand vous le regardez de l'extérieur, j'étais en fin de semaine à L'Île-Perrot, la question de Vaudreuil, la ligne de chemin de fer, le rabattement, la question. Eux se posaient la question : Pourquoi vous avez arrêté à Sainte-Anne-de-Bellevue et non pas d'avoir prolongé? Bon, il y a une question un peu financière aussi dans tout ça, mais est-ce que la 20 versus la 40... Comment vous le voyez sur les équipements ou comment c'est ressenti par le terrain? Vous êtes très terrain. Comment la population vous interpelle sur ces éléments-là?

M. Pepin (François) : Écoutez, c'est sûr que le scénario par le nord avait déjà été étudié dans le passé par les organismes publics. Et on comprend les arguments de CDPQ Infra que le trafic de train de marchandises dans le corridor de la 20 limite grandement les possibilités de développement. Ce qu'on a déploré dans notre mémoire au BAPE, c'est qu'effectivement les études démontrant ces faits-là n'ont pas nécessairement été diffusées, tout d'ailleurs comme les études d'achalandage plus détaillées qui permettraient aux gens, dans le fond, de mieux comprendre, et, à ce moment-là, qu'il y ait à nouveau une acceptabilité sociale au niveau du projet du REM, qui, pour l'instant — la question était posée tout à l'heure — semble peut-être, dans la population en général, assez fragile, effectivement.

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

M. Lessard : L'interface entre un train de marchandises et des trains de personnes, donc, puis là on le voit quand on est sur le train de... pas de Deux-Montagnes, mais le Train de l'Est. Évidemment, à un moment donné, on doit arrêter le train. La fluidité, elle compte pour beaucoup. C'est pour ça que la ligne de Deux-Montagnes, non seulement on va changer le module d'opération, mais, donc, on voit que, quand c'est la priorité, si le train de marchandises passe puis que tu es arrêté avec le Train de l'Est, tu te demandes pourquoi. Tu penses que c'est le train qui est en retard, mais c'est parce que, dans les priorités, c'est la marchandise, donc, qui demeure un défi tout le temps sur l'interface et la compréhension

de l'utilisateur en dedans. Donc, moi, je retiens ça. Est-ce que vous avez des pistes d'amélioration? Vous avez vu le projet de loi. Tantôt, on dit : Ça va trop vite. Il y a des enjeux. Est-ce que vous avez noté qu'il y a des affaires qui vont trop vite là-dedans? Il y a un cadre d'établi. Vous auriez souhaité que ça aille plus lentement ou vous dites : C'est le temps qu'on en ait un, là? À chose exceptionnelle, peut-être qu'il y a certains éléments de la loi qui peuvent être plus chatouilleux.

M. Pepin (François) : Au niveau du projet de loi n° 137 comme tel, l'intention, effectivement, est là, d'accélérer le processus le plus possible. En fait, on souhaiterait que ce genre d'approche là soit aussi appliqué à tout autre projet de transport collectif comme la ligne bleue du métro de Montréal. Mais essentiellement c'est un projet nécessaire. Il y en a plusieurs qui l'ont dit. Ce n'est pas nécessairement le projet parfait, mais c'est un projet nécessaire et, effectivement, qui répond très bien au mandat de régler la situation ou d'apporter une solution plus moderne au niveau du pont Champlain puis de l'aéroport de Montréal.

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

M. Lessard : Moi, je n'ai pas d'autre question particulière. Peut-être on pourra revenir s'il nous reste un peu de temps à la fin, après les échanges, là.

Le Président (M. Iracà) : Parfait. Est-ce qu'il y a d'autres membres de la partie gouvernementale qui désirent intervenir? Alors, sinon, je vais céder à ce moment-ci pour un deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle. M. le député de Sanguinet, la parole est à vous.

• (17 heures) •

M. Therrien : Je vais être très bon prince, M. le Président, je vais laisser la chance au ministre de revenir, M. le ministre, si jamais vous avez des questions, vous voulez revenir sur votre temps ultérieurement, là.

Le Président (M. Iracà) : Parfait. Et il va...

M. Therrien : Il ne m'écoute pas. Bien non, c'est... J'ai dit : Si jamais vous voulez revenir sur...

M. Lessard : ...donner du temps...

M. Therrien : Bien, c'est ça. C'est juste si jamais j'ai fini puis vous voulez revenir, il n'y a pas de problème, parce que vous n'avez pas tout utilisé votre temps, là.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Therrien : Je sais que vous voulez peut-être revenir. Mais ça, ici, ce que je viens de dire, c'est pris sur le temps de la partie gouvernementale, par contre.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Therrien : Alors, M. Pepin, M. Pagé-Plouffe, bienvenue. Merci d'être ici avec nous. Écoutez, je vais y aller de quelques questions. Vous avez pas mal... En tout cas, vous avez répondu, d'une certaine façon, mais je vais revenir quand même parce que... peut-être avoir un angle un peu différent. Vous parlez de nouvelles tarifications, vous parlez d'un meilleur arrimage par rapport au réseau existant et l'arrivée du REM. Vous avez dit qu'il y avait une amélioration à ce niveau-là. Je pense qu'il y a des efforts qui ont été faits. Puis vous dites que l'ARTM devrait être le seul qui fixe et qui gère les tarifs. Pourquoi? Quel problème? J'aimerais savoir si... Mettons, le REM y allait de ses tarifs ou, en tout cas, avait une responsabilité par rapport à ça, qu'est-ce que ça causerait comme problème, si problème il y a? Parce que vous dites : Bien, c'est l'ARTM qui devrait tout faire ça. Mais, si ne n'est pas le cas, qu'est-ce que ça peut amener comme problème?

Le Président (M. Iracà) : M. Pepin.

M. Pepin (François) : On l'a déjà vécu dans le passé avec différents organismes de transport. Il faut se rappeler aussi que le CN et le CP ont déjà exploité des trains de banlieue sur le territoire de l'île de Montréal. Pas d'intégration, ça veut dire souvent effectivement plusieurs types de transports différents. Ça veut dire parfois pas de privilège de correspondance. Pour l'utilisateur, c'est beaucoup plus complexe, et ça peut effectivement devenir beaucoup plus dispendieux aussi.

Depuis 1980 maintenant qu'il y a des types de transport intégrés dans la région de Montréal et l'apparition des titres mensuels aussi, donc ce qui fait que ça a facilité grandement la tâche pour les usagers, donc l'attrait du système même pour les occasionnels, et aussi a amené plusieurs formes de réductions tarifaires — entre autres, la passe mensuelle est peut-être l'exemple le plus spectaculaire. Donc, cette intégration tarifaire là doit être faite par un seul organisme.

Déjà, en 1980, d'ailleurs, celle qui avait été faite, c'est l'ancêtre de l'AMT, ça s'appelait le CMTC, le Conseil métropolitain de transport de la communauté urbaine, et c'étaient déjà les premiers efforts qui ont fait que ça a été beaucoup plus simple pour les usagers, les utilisateurs.

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

M. Therrien : Vous savez que l'éléphant dans la pièce, dans ce projet-là, c'est beaucoup le financement qu'on va mettre dans les poches de la Caisse de dépôt. Mais, tu sais, j'ai encore entendu tantôt des gens qui pensent que je démontise la Caisse de dépôt et placement. Je ne la démontise pas pantoute, sauf que la Caisse de dépôt est là pour une raison évidente, puis c'est correct. Puis je n'ai jamais dit que ça n'avait pas de bon sens. Tu sais, j'ai juste dit que, là, la Caisse doit faire ses frais puis doit soutirer un profit, en tout cas, en réalité, de 8 %.

Par rapport à la tarification, admettons que c'est l'ARTM qui gère tout ça, si, par exemple, le REM perd une certaine indépendance via la tarification qu'elle peut imposer à ses utilisateurs, là, là, aidez-moi parce que c'est un aspect que je ne comprends pas beaucoup, là, O.K., dans la tarification puis la redevance versée au REM. Ce que j'ai entendu... Puis vous m'arrêtez. Vous me dites : Aïe, ça, ça n'a pas de bon sens, ce que tu dis, ça. Vous avez le droit, je vous le dis, là. C'est que, si moi, je suis le REM, je peux vous dire : On va y aller avec une tarification unique, mais, les usagers qui n'utilisent pas nécessairement le REM, je pourrais avoir une ristourne parce que je considère que j'ai besoin de ça pour assurer l'autorité et le REM, la CDPQ Infra vont négocier le prix du passager-kilomètre basé sur les coûts de la structure financière du REM, que l'ARTM devra verser une quote-part pour chaque transport, kilomètre d'une personne en dehors du REM et à l'intérieur du REM?

M. Pepin (François) : D'ailleurs, ce qu'on retrouve dans le projet de loi n° 137 et ce qui est l'objet de la future entente à intervenir pour la rémunération du REM par l'autorité, c'est effectivement, entre autres, le passager-kilomètre, donc un certain quantum qui est une rémunération, mais la même qui sera probablement utilisée dans les contrats de performance entre les sociétés de transport et l'autorité. La seule chose qui va changer, selon notre compréhension, c'est qu'effectivement l'autorité et le REM, la CDPQ Infra vont négocier le prix du passager-kilomètre basé sur les coûts d'exploitation que la Caisse va présenter à l'autorité. Donc, oui, il y a une redevance, dans ce sens-là, là.

M. Therrien : C'est parce que, dans le document, là, là-dedans... Puis je vous avoue, M. le ministre, il y a des affaires que je ne comprends pas, bien des affaires que je ne comprends pas dans la vie, là. Puis ça, j'avais un petit peu de misère parce qu'ils disent, là, justement que l'utilisateur va verser tant de cents à l'intérieur de... Mettons, s'il y a tant de millions de passagers-kilomètres, ce ratio est de tant. Puis il y a comme une économie d'échelle qui fait en sorte que ça diminue s'il y a une augmentation de l'utilisation du REM. Ça veut dire qu'il y a de l'argent qui est versé hors REM. Ça veut dire que, moi, si j'utilise le métro de Montréal, éventuellement, je suis prêt à avoir une partie de ce que j'ai versé comme argent qui est transféré au REM. C'est-à-dire ça ou ce n'est pas ça pantoute?

M. Pepin (François) : Écoutez, on n'a pas les chiffres actuellement mode par mode, là, c'est certain, mais, je vous dirais, l'autorité va probablement fonctionner avec un fonds consolidé. Elle va percevoir toutes les recettes de Laval, de la Rive-Sud de Montréal et des couronnes et éventuellement du REM, et c'est avec ce fonds consolidé là qu'elle va redistribuer les sommes au niveau des cinq opérateurs, si on rajoute le REM. Donc, effectivement, l'argent, une fois qu'il est à l'autorité, elle en dispose selon les ententes contractuelles qu'elle a.

M. Therrien : Donc, il n'y aura pas de cannibalisation, là, du REM par rapport à d'autres passagers. Ultimement, il n'y aura pas ça, ce genre de concurrence là entre le non-REM et le REM pour aller chercher plus de passagers. Il n'y aura pas ça parce que, de facto, si ça va dans le fonds consolidé, ils n'ont pas avantage à faire ça, c'est ce que je comprends.

M. Pepin (François) : Non, l'autorité, elle, a avantage à avoir les sommes nécessaires pour payer ses cinq opérateurs.

M. Therrien : J'ai entendu ça entre les branches qu'au départ le REM voulait se financer à partir d'un montant de passager-kilomètre évalué pour les utilisateurs du REM. Mettons, il disait : Mon REM, là, c'est 300 millions de personnes-kilomètres par année. Et moi, je suis à la Caisse de dépôt, j'ai besoin de tant d'argent pour financer mon projet, et donc vous devrez me verser par personne-kilomètre, à partir de cet achalandage-là, tant de cents. Est-ce que j'ai rêvé ça ou ça a déjà été envisagé?

M. Pepin (François) : Écoutez, c'est ce qu'on retrouve au niveau des frais d'exploitation, effectivement. Habituellement, les frais d'investissement et les frais d'exploitation sont financés par des sources différentes, là. Donc, pour les passagers-kilomètres, oui, vous avez raison, mais la base du calcul demeure les frais d'exploitation du REM qu'il va falloir qu'ils démontrent effectivement à la caisse.

D'ailleurs, actuellement, c'est un estimé; les chiffres ne sont pas encore connus. On aimerait ça.

M. Therrien : Si je suis exploitant du REM, là, je dis, mettons... je mets ça là-dedans puis je dis : C'est 200 millions — je dis un chiffre comme ça — 200 millions de personnes-kilomètres que je vais avoir dans l'année. Pour arriver à mes frais, il faut que vous me donniez x nombre de cents par kilomètre-personne. Mais, moi, dans les faits, je sous-estime l'utilisation, je signe une entente avec le gouvernement pour justement arriver, en bout de piste, avec plus de personnes-kilomètres, ce qui fait que le gouvernement va me verser beaucoup plus qu'il était supposé, au départ, dans le plan d'affaires qu'on avait initialement évoqué. Est-ce qu'il y a un danger que ça arrive, ça?

M. Pepin (François) : Je veux dire, c'est l'autorité probablement qui va mesurer l'achalandage sur l'ensemble du réseau. C'est déjà actuellement l'AMT qui fait ça, entre autres, avec l'enquête Origine-Destination qui est faite aux

cinq ans, et il y a d'autres méthodes de calcul sur une base annuelle. Donc, l'autorité fera probablement la même chose parce qu'il y a déjà des méthodologies en place, dans la région de Montréal, pour le partage des recettes entre les transporteurs justement pour les titres mensuels, régionaux, les trames, etc. Donc, à ce niveau-là, l'autorité va aussi se «benchmarker», au niveau des coûts d'exploitation du REM, avec ceux de Vancouver, ceux de son propre métro et ceux aussi de ces trains de banlieue qui sont des modes différents mais comparables.

M. Therrien : J'en profite que vous soyez là parce qu'il y a enfin quelqu'un qui peut répondre à mes questions. Puis je suis content. Je vous remercie. Si on avait eu une commission parlementaire sur le REM, on aurait eu plusieurs personnes qui puissent répondre à nos questions, mais malheureusement ce n'est pas ça qu'on a. Alors, j'abuse de vous, si vous permettez. Mais c'est gentiment, là. Ce n'est pas...

O.K. Si, par exemple, je fixe personne-kilomètre, mettons, puis je dis : Moi, je suis à la Caisse de dépôt, on signe une entente, le RTM va gérer tout ça, va dire : O.K., on va vous donner un montant d'argent à partir de ce que vous allez avoir comme achalandage, une entente comme ça. J'arrive en bout de piste et je m'aperçois que je dois avoir 210 millions, à peu près, de rendement sur mon investissement, en excluant les frais d'exploitation, là, O.K., on exclut les frais d'exploitation, ça veut dire que moi, je veux avoir, dans mes poches, 210 millions, qui représentent 8 %. Oh! je n'ai pas ça, j'ai 117 millions. Qu'est-ce qu'il arrive? Où est-ce que je vais chercher le reste? Parce que moi, je veux mon 8 %. C'est ça, l'entente initiale. C'est que je vais faire le REM à condition d'avoir 8 % de rendement.

Selon les tarifs qu'on a structurés puis qu'on a évalués, moi, j'ai un manque à gagner, exemple, de 100 millions. Où est-ce que je prends cet argent-là? Parce que je veux l'avoir. D'une certaine façon, je suis allé au BAPE parce que je savais que j'aurais 8 %.

• (17 h 10) •

M. Pepin (François) : Je vous dirais que c'est difficile parce qu'on n'a pas toutes les données du modèle financier exactes de CPDQ Infra de ce côté-là. Il y a certains volets qui ont été diffusés lors du budget du gouvernement, qui étaient déjà intéressants, d'au moins d'avoir certaines données et de voir que le gouvernement, lui, avait la volonté de participer de façon très active, d'ailleurs. Donc, ça, c'est... il y a ce volet-là, mais, tant qu'on n'a pas toutes les données...

D'ailleurs, c'est un peu ce qu'on avait dit, ça serait intéressant effectivement qu'il y ait peut-être un autre BAPE parce que le premier était nettement prématuré, vu qu'il y a plusieurs questions de ce type-là qui ont été posées par plusieurs organismes et que, comme tel, il n'y a pas eu de réponse.

Nous, on a des rencontres régulières avec la caisse. Il y a une bonne collaboration, effectivement, mais les études progressent très lentement, et il reste encore plusieurs réponses à fournir aux questions.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Pepin.

M. Therrien : Vous voyez? Vous voyez, c'est ça, le problème. Moi, je pose des questions au ministre des Transports, je leur répète encore la même affaire — tu sais, ils disent que je suis un ancien prof, que la pédagogie, c'est l'art de répéter — puis le ministre des Finances, même affaire, ils ne me répondent pas. Puis là je me dis : C'est des gars brillants. Moi, écoute, souvent, ils me répondent à mes questions, je me dis : Tabarnouche! Il est brillant, tu sais? Mais ça, il n'est pas capable. Là, je me dis : Ce n'est pas parce qu'il n'est pas brillant, c'est parce qu'ils n'ont pas la réponse.

Puis là vous, vous baignez là-dedans, vous dites : Bien, écoutez, il est prématuré, ainsi de suite. Puis là ce qu'on fait, là, on s'enlève sur le «fast track». Là, tu sais, on se dépêche, là. Envoie, les lunettes, ça revole, puis là on sort les crayons de cire, les marionnettes, on explique ça au monde, mais on n'a pas de réponse.

Ça fait que, là, tu arrives avec un projet de loi n° 137, là, puis là on tasse les principes légitimes puis on dit : Là, on passe le tracteur, le bulldozer. Puis là il dit : On se dépêche. Puis là je dis : Oui, mais c'est parce qu'on ne sait même pas comment ça va fonctionner. Le financement, ce n'est même pas clair encore. On ne sait pas comment la population va payer ça, ce REM là. Puis là on aurait une situation en plus où ce que tu as un privé qui veut et qui exige 8 % de rendement, ça fait que ça, c'est une contrainte financière qui est intrinsèque dans ce projet-là qui va faire en sorte qu'on est obligés d'avoir des paramètres qui vont être fixés au départ et qui ne vont peut-être pas donner le 8 %. Puis là il va falloir qu'il y ait un mécanisme d'ajustement. Je suis-tu dans le champ gauche, moi, là, si je vous dis ça, là?

Le Président (M. Iracà) : En une minute, M. Pepin.

M. Pepin (François) : Ah oui! Très rapidement. Écoutez, un, comme je vous le disais, c'est un projet qui est nécessaire, mais il ne faut pas l'approcher comme un projet de transport collectif parce qu'effectivement, sur les projets de transport collectif, habituellement, on regarde le rendement interne du projet, qui comprend une analyse coûts-bénéfices avec plusieurs aspects d'environnementaux, de sécurité, de santé, etc. Oui, c'est un projet de transport collectif, mais c'est, d'abord et avant tout, un projet financier qui effectivement a quand même l'avantage de sortir le projet du périmètre budgétaire du gouvernement. Et, à ce moment-là, on espère effectivement que le gouvernement va avoir les sommes disponibles pour faire d'autres projets de transport collectif comme la ligne bleue.

M. Therrien : Et là on l'a...

Le Président (M. Iracà) : ...

M. Therrien : Juste en terminant...

Le Président (M. Iracà) : Le mot de la fin, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Oui, merci, c'est gentil. Donc, on a mis la Caisse de dépôt là-dedans, on est arrivés avec un paramètre extrêmement strict au niveau financier. Pourquoi? Pour sortir le projet du cadre budgétaire habituel du gouvernement, et ça, c'est problématique. On aurait dû tout simplement ne pas avoir de partenaire privé parce qu'on est dans une situation où est-ce que le projet est trop mal défini au départ. Voilà.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Sanguinet. Nous allons procéder au dernier bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. M. le député de Deux-Montagnes, la parole est à vous.

M. Charette : Merci, M. le Président. Messieurs, merci d'être présents. Votre éclairage aussi est très apprécié. Peut-être juste faire un petit peu de millage sur la dernière question du député de Sanguinet. Pour lui, la part de la Caisse de dépôt est problématique, mais sinon, pour vous, c'est l'espoir que les sommes épargnées par le gouvernement du Québec servent à financer d'autres infrastructures de transport en commun. Est-ce que je résume bien, un petit peu, votre pensée?

M. Pepin (François) : Bien, déjà, en fait, le 3 milliards que la Caisse de dépôt et plus, là, injecte dans le projet devrait permettre au gouvernement, dans le fond, d'avoir une somme de 3 milliards dans son PQI qu'il pourrait affecter à d'autres projets de transport collectif. C'est notre espoir. Et, oui, l'équité comme telle que le gouvernement va avoir dans le projet du REM est aussi 1,2 milliard, qui n'est pas comme tel dans le PQI. Alors, les sommes du PQI doivent être prioritairement affectées aux investissements publics en transport collectif.

M. Charette : Je me permets, M. le Président, d'y aller avec une autre question. Vous avez insisté sur la compétence exclusive de l'ARTM au niveau de la tarification en matière de transport. J'ai bien noté votre inquiétude. Pour vous, ce qui est nécessaire, à la lecture du projet de loi, ce serait de le clarifier ou d'insister davantage dans le libellé même de ces articles.

M. Pepin (François) : Oui, effectivement, de bien décrire l'intention du législateur parce que ça a déjà quand même évolué beaucoup. On se souvient que, dans le projet de loi n° 76, il y avait un article qui excluait spécifiquement le REM du mandat de l'autorité, et là, dans le projet de loi n° 137, au moins, on voit qu'effectivement il y a une relation inévitable entre les deux organismes.

Nous, ce qu'on veut confirmer dans le projet de loi, c'est que l'autorité ait quand même un rôle prépondérant selon sa loi constituante. Et d'ailleurs c'est pour ça qu'on a intitulé notre mémoire *Une loi qui concerne tous les intervenants en transport collectif*, parce que le projet de loi parlait spécifiquement du REM, mais c'est beaucoup plus large que ça.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Pepin. Alors, M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : C'est gentil, merci. Même si ce n'est pas l'objet, là, de la présente commission parlementaire, on parle de l'ARTM, on parle du rôle prépondérant ou déterminant qu'elle aura dans la suite des choses pour le REM. Petite question peut-être hors champ : Est-ce que vous êtes inquiet des délais ou des retards de l'ARTM dans sa constitution, au niveau du conseil d'administration, au niveau de sa prise de possession entière de ses mandats?

M. Pepin (François) : Nous, on le déplore, mais on fait confiance à l'équipe du comité de transition, qui, je pense, le déplore encore plus que nous. Ils sont dans le feu de l'action. Effectivement, il faut que ça se fasse plus rapidement. Déjà que toute cette transformation-là de la gouvernance à Montréal peut, d'une certaine façon, ralentir l'élan qu'on avait en transport collectif et le développement du transport collectif pour les autres projets, c'est normal, c'est une transition qui doit se faire, mais donc il faut... Oui, effectivement, il y a à agir avec beaucoup de célérité.

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

M. Charette : Merci, c'est gentil. Vous avez employé le concept de tarification sociale tout à l'heure. C'est une préoccupation qui est réelle, qui doit être partagée, notamment auprès de certaines clientèles. Si on revient au REM, en particulier, est-ce que vous êtes rassurés sur son accessibilité, sur les facilités qui pourraient être offertes, notamment auprès d'une clientèle nécessitant un transport généralement adapté? Est-ce que le REM est bien conçu pour permettre une plus grande mobilité à des personnes ayant que ce soit à se déplacer en fauteuil roulant ou avec des besoins particuliers?

M. Pepin (François) : À ce niveau-là, les rencontres qu'on a eues avec CDPQ Infra et les séances d'information publiques aussi qu'ils ont organisées ont bien démontré que c'est un souci important, une préoccupation importante pour eux que le REM soit effectivement accessible — il va y avoir des ascenseurs — donc aux personnes à mobilité réduite, mais aussi un souci d'intégration, entre autres, avec les vélos, avec les bus, avec les stationnements. Et, oui, au niveau des individus, des personnes à mobilité réduite, c'est clairement l'accessibilité universelle qui est incluse dans le projet.

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

M. Charette : Au niveau du... Est-ce qu'à travers... Je vais poser ma question différemment. Est-ce que le REM est une belle occasion pour corriger une lacune que l'on retrouve actuellement sur le réseau de l'AMT? Actuellement, on prend pour acquis que, si on prend le train, par exemple, à Blainville, c'est pour aller à Montréal et non pas à Saint-Jérôme, par exemple. Et, si on prend le train quelque part à Pierrefonds, c'est pour aller au centre-ville et non pas à Deux-Montagnes, parce que la personne qui prend le train à Blainville pour aller à Saint-Jérôme ou Pierrefonds pour aller à Deux-Montagnes, au niveau de la tarification, elle est extrêmement pénalisée. C'est comme si tous les mouvements devaient aller vers Montréal, alors que Saint-Jérôme, qui est un bout de ligne, alors que Deux-Montagnes, qui est un bout de ligne, espèrent pouvoir profiter de cette infrastructure-là pour son propre développement économique, faciliter le transport de travailleurs ou même faciliter l'implantation d'industries qui choisiraient ces municipalités-là ou ces régions-là comme un pôle d'attraction.

Est-ce qu'on a une garantie, à ce moment-ci, que cette préoccupation-là sera entendue ou, à travers ce que l'on entend, on risque encore, avec le REM, pour une personne qui embarquerait à Pierrefonds, par exemple, et qui se rendrait à Deux-Montagnes... serait obligée de payer un tarif encore plus élevé?

• (17 h 20) •

M. Pepin (François) : C'est un peu ce qu'on appelle le tarif interzone, et non pas quelqu'un qui se rend toujours au centre-ville. C'est pour ça que, le 15 mai, avec 16 autres organismes, on a demandé une consultation sur la nouvelle tarification qui sera mise en place, un processus qui se réalise actuellement à Vancouver depuis 2016. Ça a pris deux ans quand même. Ils prennent le temps d'écouter les gens et même ils vont revenir valider leur modèle. Donc, on invite l'autorité, qui n'est pas encore en fonction, effectivement, à organiser ce genre de consultation là auprès de la population au cours des prochains mois, de la prochaine année.

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

M. Charette : Mais le souhait logique, ce serait de favoriser les transports dans les deux sens et non pas vers uniquement le centre-ville.

M. Pepin (François) : Oui, tout à fait, parce que, le REM étant finalement un service quand même beaucoup plus efficace, un peu comparable, d'une certaine façon, au métro de Montréal, les gens vont se déplacer effectivement, comme vous le dites, dans toutes les directions, donc c'est important d'en tenir compte.

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

M. Charette : Je parlais de Saint-Jérôme, qui n'est pas touchée par le projet du REM, mais aussi Deux-Montagnes, qui, elle, l'est pleinement. On parle d'un bout de ligne, donc on peut imaginer qu'il y a des personnes qui prennent le train à Deux-Montagnes qui ne sont pas, elles, de Deux-Montagnes, qui pourraient être de Saint-Placide, d'Oka, de Saint-Joseph, bref, des municipalités plus éloignées qui ne sont pas forcément reliées rapidement ou de façon efficace avec un système de transport en commun, là, que pourrait être l'autobus. Et le projet actuellement ne prévoit pas davantage d'espaces de stationnement incitatifs. Est-ce que c'est, pour vous, un frein si l'on considère qu'actuellement, dans le stationnement de Deux-Montagnes, à 6 h 45, c'est déjà complet, alors qu'on pourrait accueillir davantage de gens si on avait les espaces de stationnement nécessaires pour les accommoder?

Le Président (M. Iracà) : En 40 secondes, M. Pepin.

M. Pepin (François) : Le manque d'espaces de stationnement est certainement un frein. Par contre, je pense que le REM et nous aussi, on privilégie un rabattement efficace par autobus pour effectivement amener les gens en transport collectif, que ça soit au REM, ou au métro, ou au train de banlieue, et effectivement diminuer le plus possible les distances parcourues en automobile.

Le Président (M. Iracà) : Un mot de la fin, M. le député de Deux-Montagnes?

M. Charette : La voiture, dans certains cas, n'est pas un luxe pour se rendre au stationnement incitatif. Donc, ce n'est pas souhaitable qu'il y en ait davantage sur un projet de cette nature-là?

M. Pepin (François) : Il pourrait y en avoir davantage, et puis il pourrait également être tarifé, d'une certaine façon. Donc, c'est quelque chose à évaluer.

Le Président (M. Iracà) : Je vous remercie pour votre contribution aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux quelques instants. Non, je suspends les travaux jusqu'à 19 h 30. Vous pouvez laisser vos choses ici, on revient à la même place.

(Suspension de la séance à 17 h 23)

(Reprise à 19 h 32)

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

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

Ce soir, nous entendrons la ville de Deux-Montagnes. Bienvenue chez vous, dans la maison du peuple. Alors, je vous souhaite la bienvenue et je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent.

Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Sans plus tarder, messieurs, la parole est à vous.

Ville de Deux-Montagnes

M. Martin (Denis) : Bonsoir. Denis Martin, maire de Deux-Montagnes. M. Benoit Ferland, directeur général de la ville de Deux-Montagnes.

Je veux rapidement mettre en contexte le service de train de banlieue à la ville de Deux-Montagnes, qui existe depuis plus de 100 ans. C'est quand même un réseau important, qui a connu une modernisation en 1995. Et on va aller vers une modernisation beaucoup plus importante avec ce projet du REM.

Je vais passer aux impacts positifs du REM sur le territoire de la ville de Deux-Montagnes. Pour la ville et même pour toute la région des Basses-Laurentides, c'est important. Nous, nous sommes une station de bout de ligne. Donc, c'est l'ensemble de la région qui en profite, toute la rive nord, donc toutes les villes de banlieue nord vont profiter de ce développement. Donc, la station Deux-Montagnes est une ligne, est déjà, à l'heure actuelle, une porte d'entrée importante pour la MRC de Deux-Montagnes vers Montréal. On peut affirmer sans hésiter que de nombreux éléments bénéfiques émergeront de ce projet, que ce soit au niveau de la fréquence, de la capacité, des heures de service, de la rapidité, des destinations, des connexions, de l'accessibilité et du confort, ainsi que la valeur des propriétés. Donc, plus de fréquence, plus de capacité, plus d'heures de service, un service plus rapide, plus de destinations, plus de connexions au métro et beaucoup plus accessibles également. Un service sept jours, c'est très important pour nos citoyens et pour les citoyens de la région.

L'élaboration du projet et la mise en oeuvre du REM à Deux-Montagnes, je vous dirais que nous avons eu ou nous avons analysé avec les représentants plusieurs problématiques liées à la mise en oeuvre du projet du REM sur son territoire. En phase d'élaboration, la ville de Deux-Montagnes a fait valoir, au cours de cette période, ses préoccupations tout en exposant des pistes de solution auprès des représentants de CDPQ Infra. Dans cette section, les éléments et leur conclusion ont été regroupés en quatre points, c'est-à-dire l'étagement et la fermeture des rues locales.

De manière à minimiser les impacts du projet sur le territoire de Deux-Montagnes, plusieurs rencontres ont été tenues entre CDPQ Infra et nos représentants. Dans le cadre de ces échanges constructifs, nous avons toujours eu le souci particulier de limiter le nombre de propriétés impactées par le présent projet du REM. C'est pourquoi, l'hiver dernier, nous avons demandé à CDPQ Infra d'évaluer la possibilité de modifier le profil du tracé REM en surélevant la voie ferroviaire dans le secteur de la station Deux-Montagnes ainsi que la rue Henri-Dunant. Les experts ont travaillé avec diligence sur cette alternative, et les analyses se sont avérées très concluantes. Il est en effet possible de surélever les voies ferroviaires grâce à un talus végétalisé et ainsi éviter tout impact sur le boulevard de Deux-Montagnes et la rue Henri-Dunant.

Relocalisation des résidences. Selon l'information que nous avons obtenue de CDPQ Infra, le nombre de lots résidentiels requis pour le REM à Deux-Montagnes est actuellement de 11, et des ententes ont été prises avec quatre propriétaires pour une acquisition de gré à gré. À l'heure actuelle, il ne reste que sept résidences sur son territoire qui se demeurent toujours en discussion avec CDPQ Infra. Donc, il y a plusieurs possibilités pour ces propriétaires-là de relocalisation, et nous anticipons que le tout se conclura rapidement.

Donc, il est... On va passer par-dessus ça. Les préoccupations au niveau du bruit. Nous avons eu aussi avec CDPQ Infra... nous a informés qu'ils respecteront les normes de bruit édictées dans le décret environnemental. Les mesures de bruit seront prises pendant les phases de construction et d'exploitation. Ces mesures démontreront les dépassements, les normes... des mesures de mitigation seront prises en place pour les respecter.

Je vais passer la parole à M. Ferland pour les préoccupations sur le projet de loi.

M. Benoit Ferland : Donc, on a regroupé les préoccupations qu'on avait à la page 8 et à la page 9. Il n'y en a quand même pas beaucoup. On les a regroupées, surtout les articles 20 à 32, où on parle des modifications qu'il va y avoir aux voies publiques, aux infrastructures qui vont être faites par le REM. On comprend que ça va être aux frais et à la charge du REM ou de CDPQ Infra. Mais éventuellement on a une question : Qui sera responsable de la réfection?

On comprend que l'entretien, on va le faire. Ça, c'est normal. Mais de la réfection, dans quelques années, de viaducs ou d'infrastructures que CDPQ Infra fera... Par exemple, on va avoir un viaduc sur le boulevard du Lac, et ça, ça coûte quand même pas mal de sous à refaire, le cas échéant.

Les autres peut-être plus... Je vais passer par-dessus. Les autres, c'est plus des détails. Vous pourrez les lire, on l'a déposé.

L'article 53 nous apparaît le plus questionnable. Le reste, à notre sens, ça fait parfaitement notre affaire. Mais l'article 53 est questionnable, selon nous. Il s'agissait des redevances de transport qu'on devrait verser à l'ARTM pour le REM éventuellement. Ça nous apparaît questionnable dans le sens où on essaie de redévelopper, on a une ville où il n'y a

plus de territoire développé, ou presque plus. Donc, pour densifier, pour rencontrer le PMAD de la ville de Montréal, on a mis en place un programme de crédit de taxe. Ce crédit de taxe là serait presque annulé, en fait, serait, à toutes fins pratiques, annulé si on imposait l'article des redevances de transport. Donc, on aimerait que cet article-là soit revu et, à tout le moins, modulé.

Puis peut-être qu'on va terminer avec l'aparté.

• (19 h 40) •

M. Martin (Denis) : J'aimerais faire un aparté concernant l'ARTM. Même si notre prochain sujet n'est pas directement lié au projet du REM, nous souhaiterions profiter de l'occasion pour critiquer fermement la façon dont les nouvelles quotes-parts sont calculées par la toute nouvelle agence ARTM. En effet, la quote-part de la ville de Deux-Montagnes augmentera de près de 40 % annuellement, malgré une récente opération de lissage, et ce, dès 2018. À terme, on parle d'une augmentation d'entre 70 % et 90 %, une véritable aberration pour la ville de Deux-Montagnes. Ce serait près de 1 million de dollars supplémentaires qui devront éventuellement être versés chaque année par nos concitoyens.

Nous vous rappelons que la ville de Deux-Montagnes compte environ 18 000 habitants et nous nous demandons sérieusement dans quelle officine de tels calculs irréalistes ont pu être réalisés. Ce fardeau supplémentaire qui nous tombe dessus dès l'an prochain, sans aucun ajout de service — parce qu'on ne parle pas du REM — est parfaitement inacceptable. La facture actuelle de la ville de Deux-Montagnes est d'environ 1 million de dollars annuellement et s'élèvera éventuellement à près de 2 millions, et ce, avant l'entrée du REM.

Il faut comprendre que le fait que la ville de Deux-Montagnes possède deux stations de train entraîne des dépenses non partagées par les villes environnantes. En effet, les routes qui conduisent à ces stations sont entretenues — pavage, déneigement — par la ville de Deux-Montagnes. Elles sont d'ailleurs toujours déneigées en priorité. Les nombreux autobus en provenance des villes voisines qui se rabattent vers ces stations induisent une usure prématurée des rues deux-montagnaises qu'ils empruntent. Il faut aussi considérer que les vastes stationnements qui servent surtout aux citoyens des villes environnantes constituent une perte fiscale importante, puisqu'aucun revenu de taxe n'est perçu sur ces vastes espaces. Il faut absolument que cette formule de calcul soit révisée. Un véritable principe utilisateur-payeur serait nettement plus réaliste. Les usagers directs du service de Deux-Montagnes ou ailleurs devraient contribuer aux coûts de ce service. L'arrivée d'une nouvelle superstructure comme l'ARTM faisait très peur aux petites municipalités de la région de Montréal. Malheureusement, cette crainte est, jusqu'à présent, parfaitement justifiée.

En conclusion, étant donné que le projet du REM vient répondre aux besoins longtemps exprimés par les usagers du train de la ligne de Deux-Montagnes, nous ne pouvons que nous réjouir de constater que le projet de loi n° 137 va lui permettre de passer de la phase projet à la phase réalisation. À n'en pas douter, ce projet permet de développer l'offre de transport en commun dans la région de Montréal. Il s'agit d'un équipement essentiel pour la région tant du point de vue environnemental, économique et social.

En effet, d'abord, moins de circulation automobile contribue à diminuer la pollution atmosphérique. Ensuite, moins de citoyens pris dans les bouchons de la circulation contribuent à une plus grande productivité des travailleurs. Enfin, la diminution du temps nécessaire au retour à la maison assurera une certaine meilleure qualité de vie à tous les usagers.

Tout au cours de la phase de gestation, nous avons été en mesure de remarquer que les responsables du dossier CDPQ Infra étaient très ouverts à nos suggestions et commentaires. Comme nous l'avons mentionné, nous avons su trouver avec CDPQ Infra les solutions presque idoines aux problématiques concernant les infrastructures qui traverseront notre municipalité. Nous avons soulevé quelques points au projet de loi n° 137 qui pourraient être ajustés, notamment la redevance de transport. Mais, dans son ensemble, nous sommes très satisfaits du projet de loi dans sa forme actuelle.

Par contre, nous avons des réserves majeures sur la façon parfaitement inacceptable dont seront calculées les nouvelles quotes-parts versées à l'ARTM. Il s'agit cependant d'un débat qui devrait se dérouler sur d'autres tribunes et qui ne devrait pas porter ombrage au projet du REM tant souhaité. La transformation de la ligne actuelle Deux-Montagnes par CDPQ Infra aura des retombées très positives dans notre ville et même dans toute la région de la Rive-Nord.

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

M. Martin (Denis) : Bien, moi, je voulais vous remercier. Ça fait que ça conclut.

Le Président (M. Iracà) : Bon. Bien, vous êtes directement dans les temps. Vous vous êtes pratiqué, M. le maire, vous arrivez exactement dans les temps, M. le directeur général. Merci beaucoup pour votre exposé. Nous allons procéder à un bloc d'échange avec la partie gouvernementale, et je cède la parole à M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Merci, M. le Président. Donc, M. Martin, M. le maire, bienvenue ici, à l'Assemblée, merci de nous faire profiter de votre expérience. Et M. Ferland, directeur général, merci beaucoup.

Là, aujourd'hui, on a une vraie démonstration, c'est-à-dire que le projet est lancé par la Caisse de dépôt Infra, qui a une loi constituante, etc. Après ça, donc, là, on dépose le projet de loi pour la réalisation et la gestion. Mais, entre les deux, la vraie vie, c'est qu'il existait déjà un réseau de transport électrique, donc la ligne de Deux-Montagnes, puis vous autres, vous êtes l'exemple parfait. Puis, moi, aujourd'hui, ça me permet de voir comment la Caisse de dépôt Infra collabore, parce que, nécessairement, avec ce qu'on voit, là, dans votre réseau de transport actuellement, ça ne sera pas les mêmes trains. Même si c'est le même tracé, tous les éléments changent, les interfaces en montée, en étage, etc.

Ma première question, c'est : Comment ça va? Parce que vous, M. le maire, à tous les jours, M. le directeur général, vous avez déjà des décisions à prendre sur non seulement le tracé — vous, il est déjà connu — les impacts réels, la gestion, la responsabilité avant, pendant, après, quand ils vont faire les travaux, quels services auxiliaires qu'ils vont donner. J'ai une question à vous poser : Comment ça va?

M. Martin (Denis) : Bien, moi, je vous dirais que, dans l'ensemble, ça va très bien. Le groupe de CDPQ Infra a toujours eu une ouverture envers la ville et envers nos besoins. C'est certain que, chez nous, dans notre ville, c'était la ville où à laquelle il y avait le plus d'expropriations, et ça causait problème aussi à l'intérieur au niveau de nos citoyens, au niveau de l'acceptabilité sociale également. C'est quand même une ville qui est construite à 99 %, donc ça demandait un certain dérangement, et CDPQ Infra a été là tout le temps avec nous pour trouver les solutions qui, je vous dirais, à ce jour, ont été à la satisfaction des citoyens.

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

M. Lessard : Oui. M. le maire, vous, là... puis il n'y aura pas une expérience plus concluante que la vôtre dans ce que vous avez à vivre, dans un changement d'ordre et de services, de fréquence. Vous allez attirer de la population, vous allez... Là, votre bâti, je veux dire, il est là, il est maximum. Mais, en même temps, ça va changer, là, parce que vous avez du vrai monde puis vous avez de la pression de l'extérieur sur vous-même, des stationnements incitatifs pendant la période...

C'est quoi, le niveau de discussion? Parce que, pour la population en général, on dit : Bon, éventuellement, construire la Rive-Sud, éventuellement, aller à l'aéroport, éventuellement, aller à Sainte-Anne-de-Bellevue, mais tous les jours dans votre vie, vous, transport collectif, c'est connu... C'est quoi, la nature des questions qu'on vous pose? Vous faites vos assemblées régulières, là, puis probablement qu'elles sont intensifiées, parce que les gens vous posent la question sur le tracé, il y en a-tu, des expropriés? Là, j'ai compris, moi, j'ai bien compris que les maires, ça essaie de diminuer les impacts le plus possible sur le résidentiel, sur les impacts de commerce, etc., mais principalement le résidentiel.

Ça fonctionne comment? C'est quoi, votre relation continue que vous avez?

M. Martin (Denis) : La relation qu'on a avec les citoyens, c'est certain qu'ils se sont fait un groupe pour nous rencontrer, ceux qui étaient directement... et on a reçu des lettres de possibilités de terrains qui pourraient être utilisés pour le projet. Donc, à ce moment-là, il y a eu beaucoup de questionnements à savoir comment ce tracé-là pouvait tomber puis pourquoi ça tombait chez eux, pourquoi ça n'allait pas à côté, là, donc il y a eu beaucoup de discussions, et on pourrait faire le stationnement là au lieu de là, là, il y a eu beaucoup de discussions. Donc, ils se sont créé un petit groupe, on l'a rencontré à deux reprises pour voir qu'est-ce qu'on pouvait faire pour eux, et aussi transmettre leurs inquiétudes.

Au niveau du quotidien, de qu'est-ce qui se passe présentement, si vous prenez le train de banlieue à la ville de Deux-Montagnes, bien, vous avez toutes les places assises puis, à partir de Deux-Montagnes, c'est les places qui sont debout. Et, rendu quatre stations plus loin, c'est tassé comme des sardines, et on doit aussi... c'est certain que, pour aller à Montréal, les gens de Deux-Montagnes sont quand même bien, mais ça reste qu'il manque de capacité.

Le retour le soir est moins intéressant, là, beaucoup moins intéressant...

M. Lessard : À l'envers.

M. Martin (Denis) : À l'envers parce que, là, on est debout puis il faut se rendre... Je l'ai pris, moi-même. Ça fait que la capacité ou l'augmentation de service est plus que bienvenue. Avant le projet, on avait beaucoup de demandes des citoyens pour qu'on fasse pression sur l'ancienne AMT pour augmenter les capacités. Mais je peux vous dire, moi, expérience personnelle, j'ai des enfants, ils veulent sortir à Montréal puis ils disent : Bien, je vais prendre le train. Mais là, mon grand, tu viens de le manquer. Donc, ton souper, il faut que tu le reportes trois heures plus tard parce qu'on est le week-end. Ça, c'est des choses que tous les citoyens vivent. Donc, ils prennent leur voiture, puis c'est vraiment contraire à ce qu'on veut faire au niveau du transport en commun dans la région.

Moi, l'ensemble des citoyens vivent cette situation-là d'avoir un service continu aux 10 minutes, ça évite aussi... ça va beaucoup faciliter les rabattements est-ouest. Donc, j'ai siégé à la CITL, à la défunte CITL, au niveau des Laurentides. Donc, il n'y aura plus vraiment un horaire parce qu'il y a un train à chaque 10 minutes. Donc, on va voir vraiment tout un changement au niveau des rabattements puis des lignes d'autobus autour de la gare, donc c'est vraiment plus que positif, je vous dirais, le projet.

Pendant la période de la construction, on a certaines interrogations, comment le service va être interrompu, etc., mais, là, on parle de travail, construction, si on veut, d'ingénierie, là. Ça, je n'ai pas encore les réponses, je n'ai pas eu les réponses à ce sujet encore.

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

M. Lessard : Vous, vous connaissez très bien votre patrimoine bâti, les tendances à l'augmentation parce qu'on parle beaucoup de densification, vous avez l'avantage d'avoir déjà le premier tronçon, vous, vous connaissez le REM, en tout cas, version 1.0, il va évoluer vers 2.0 ou 3.0.

Et là c'est quoi, la pression que vous recevez? Est-ce qu'il y a beaucoup d'investisseurs qui viennent vous voir en disant : Écoutez, là, telle rue, tel secteur, où est-ce que vous allez mettre vos stationnements, est-ce que vous allez... Parce que, là, stratégiquement, vous devenez l'aménagiste en chef, là, avec votre directeur général, vous êtes dans le secret des dieux de connaître le tracé définitif, en tout cas, le plus définitif possible, puis, deuxièmement, les zones qui recevront éventuellement de l'investissement. C'est comme ça que ça se passe, sûrement.

• (19 h 50) •

M. Martin (Denis) : Dans un cadre bâti, la différence... un cadre bâti à 99 %... On a fait deux aires TOD, vu que j'ai deux gares à la ville de Deux-Montagnes. Donc, pour voir la superficie de la ville de Deux-Montagnes, ça accapare

85 % des deux aires TOD, donc on parle de 40 logements par hectare et plus, dans une requalification. Donc, c'est certain qu'au niveau des investissements des promoteurs immobiliers c'est beaucoup plus dispendieux que juste acheter un terrain et le défricher, là. On doit requalifier des immeubles et trouver des solutions qui sont acceptables aussi pour la population. On est dans une ville de banlieue, rive nord, là, on parle de deuxième couronne, si on veut. Donc, c'est un petit peu différent. Les gens ont déménagé en banlieue pour ne pas avoir des gratte-ciel non plus. Donc, c'est un développement qui doit se faire de façon harmonieuse dans certains endroits proches des gares. Et c'est un peu le débat qu'on a présentement au niveau de la population.

M. Lessard : Donc, on ne figure pas que vous allez devenir une ville de gratte-ciel, sauf que juste une élévation... Donc, dans la requalification, nécessairement, vous avez eu cette discussion-là : À quelle dimension je rêve ma ville acceptable, raisonnable? Donc, il y a des impacts sur la consommation, la redistribution. Donc, vous le vivez réellement à tous les jours. Donc, on avait l'impression, vu de l'autoroute 20, que ce n'est pas commencé, le REM, mais, quand on est dans la région métropolitaine, tous les jours, les questions sont posées sur les décideurs publics, sur les administrateurs, sur, excusez l'expression, le «fine-tuning», là, du dernier retranchement possible pour diminuer les impacts, augmenter la richesse pour une communauté comme la vôtre.

M. Martin (Denis) : C'est ce qu'on doit... le développer, comme je vous disais, dans certains secteurs, d'avoir un développement qui va être harmonieux. Donc, il faut vendre cette acceptabilité-là d'un nouveau, si on veut, centre-ville. Je pourrais vous dire qu'on s'enlignait vers vraiment ce qui est l'aire TOD : commerces de proximité, tu sais, la vision, elle tend vers ce côté-là. Et c'est une ville avec vélos, avec cours d'eau. Tu sais, il y a différents projets qui s'en viennent. Une ville qui va se transformer radicalement. Donc, il faut y aller de façon très visionnaire, de façon... comme on disait, la piste d'Oka—Saint-Hilaire va passer chez nous. Donc, on va vraiment mettre en valeur la ville. Et c'est important, ce type de transport là. C'est très recherché pour les gens au niveau de l'environnement, au niveau d'une qualité de vie. Donc, c'est très bien perçu, je vous dirais, par notre population.

M. Lessard : Donc, je comprends... ça répond à peu près à tout ce que le monde demande... milieu de vie, moins d'autos, moins d'empreinte carbone, etc. Donc, je trouve ça intéressant de voir que c'est commencé puis vous y réfléchissez. Parlez-moi de la vie courante à savoir... C'est un projet de loi qui est déposé puis là on dit : Bon. O.K., bon, les routes municipales... Comment ça se passe où le REM fonctionne? Deux questions : les gens qui sont du long du tracé, ils en ont-ils reçu, des lettres, des avis, au début puis à la fin? Ils ont-ils... Ceux qui étaient plus dans le tracé, ils ont-ils reçu une lettre en disant : Vous n'êtes plus dans le tracé?

M. Martin (Denis) : Au début, je vous dirais que le début du projet, c'est certain qu'ils ont reçu des lettres. Et nous, on a dû s'arrimer, si on veut, avec CDPQ en disant : Bien, nos citoyens reçoivent des lettres puis nous, on ne sait pas quel citoyen a reçu des lettres. Ça fait que, là, ça cogne à l'hôtel de ville puis ça dit : J'ai reçu une lettre puis nous, on n'était pas au courant. Donc, au début, on s'est déjà beaucoup plus arrimé avec les stratégies au niveau de la Caisse de dépôt pour que, chaque fois que nos citoyens obtenaient une information quelconque, on obtenait au moins une copie à savoir qu'est-ce qui pouvait se passer au niveau des citoyens. Dès qu'on a pu s'arrimer, ils ont eu les lettres au début que leur propriété pouvait faire, si on veut, partie de l'expropriation, partie du projet. Et, suite à toutes les discussions, ils ont également reçu... une fois qu'on a eu une entente, là, pour éviter, je vous dirais, les deux tiers des expropriations, ils ont obtenu des lettres en disant que leur propriété était retirée de la ligne de mire.

M. Lessard : Vous êtes maire. À tous les jours, la propriété publique, les voies dans lesquelles le REM va passer à haute fréquence, en tout cas, à fréquence améliorée... Comme décideur public, est-ce que vous avez réglé la question avec eux à savoir la propriété? Tantôt, vous avez soulevé la question, votre directeur général, M. Ferland, à savoir ça nous appartient, ça ne nous appartient pas. Une fois qu'ils ont fait des travaux, c'est-à-dire à nous autres? Ils sont en plongée. Ils sont en étagement. Est-ce que ça, ça a évolué?

M. Martin (Denis) : Pour le moment, ça n'a pas été évalué... On a observé le projet de loi, là. On a lu le projet de loi, puis ce n'est pas encore réglé, ce problème-là, à savoir qui va être responsable à long terme. Donc, un plan d'étagement dans 35, 40 ans, l'entretien de ces plans-là, ça va revenir à qui puis ça va être la responsabilité de qui? Donc, on n'est pas rendus, on n'a pas atteint ces discussions-là encore.

M. Ferland (Benoit) : ...je peux peut-être ajouter, M. le ministre, que j'ai posé la question à la Caisse de dépôt, ça ne semblait pas clair, clair, clair. Ce qui semblait clair, c'est : C'est sûr qu'on va devoir l'entretenir. Ça, ça va de soi, la ville va déneiger, va saler, va changer les lumières, les lampadaires sur ces viaducs-là. Par contre, la garantie aussi, c'est bien dit dans le projet de loi, les garanties vont suivre, donc... mais les garanties, ça a un délai, là, dans le temps. À un moment donné, au-delà des garanties, qui va le réparer dans 20 ans, dans 30 ans? On sait qu'est-ce qu'il arrive aux viaducs. C'est le seul petit questionnement. Le reste, la Caisse de dépôt a été très, très claire dans ses réponses, et ça nous a, nous, satisfaits.

M. Lessard : O.K. Donc, vous dites : On ne veut pas se... bien, la réforme Ryan avait dit : Je vous transfère les propriétés. Posez la question, si vous êtes encore dans ce même univers-là, sachant que là, la seule différence, c'est que, quand on a transféré dans le temps, en 1993, les routes, un, on ne vous l'avait pas refait, on vous l'avait légué dans l'état qu'il se trouvait. Donc, s'ils les avaient mis à niveau puis ils nous avaient donné, peut-être qu'on aurait dit : C'est autrement.

Là, je comprends que chaque installation revisitée va être quand même remise à niveau, vous dites, à long terme avec les transferts de garantie. L'article 20, ça va amener plus de garanties.

M. Martin (Denis) : C'est un bon point parce qu'à la 344, elle nous a été léguée, puis là il faut la refaire à plusieurs coups de millions de dollars, là, et il faut l'entretenir et la déneiger, donc on a l'expérience.

M. Lessard : On sent moins de paternité quand il nous l'a transférée que quand on l'a bâtie nous-mêmes, donc je le comprends bien. Le projet de loi, l'article 20 viendra y répondre, mais j'entends bien ça. Donc, on dit donc pour les routes municipales, les étagements, ce n'est pas réglé. On dit : Certains... Vous avez fait certains arbitrages, ça a eu des impacts sur Henri-Dunant principalement. Pouvez-vous nous en parler? Parce qu'on rencontre un obstacle qui semble insurmontable, mais je pense qu'avec votre logistique vous avez été capable de démontrer qu'avec un aménagement on pouvait vivre avec.

M. Martin (Denis) : Végétalisé. Je vous dirais qu'au tout début, lorsqu'ils ont annoncé le projet, c'était : Oh! c'est une bonne nouvelle pour la population. Lorsqu'ils ont présenté le projet, puis ça coupait la ville en deux, on trouvait ça un peu moins intéressant. Donc, malgré différents plans d'ingénierie, on peut voir, je vous dirais, il y a la ligne Deux-Montagnes présentement qui a bloqué une des artères, là, le boulevard du Lac, pendant trois heures, et ça a été le chaos total dans la ville. Donc, ça a prouvé qu'il devait y avoir de l'étagement sur ces rues-là et que chaque rue ou chaque traverse est importante. Donc, au début, c'était justement les routes qui passaient par-dessus, et avec les discussions qu'on a eues, d'avoir un talus végétalisé, ça a aidé, si on veut, à éviter les expropriations puis rendre le projet beaucoup plus...

M. Lessard : Excusez-moi... oui, merci, on essaie de faire des échanges parce que mes collègues ont des questions à vous poser. Mais, moi, vous êtes un banc d'essai extraordinaire parce que, dans le fond, pour moi, vous êtes l'expérience ultime, à savoir que vous vivez vraiment la réalité à tous les jours parce qu'il est déjà construit, c'est une transformation. La redevance de développement, vous m'avez interpellé en disant : Bon, ce n'est pas tout à fait, peut-être, ce qu'on souhaitait.

Là, on comprend que la captation foncière, ça vous appartient, mais vous dites : Regarde, on est bâtis pas mal, c'est peut-être dans la requalification, dans une espèce de TOD, qu'on va être capables de s'y retrouver, mais ça sera peut-être limité étant donné qu'on ne fera peut-être pas vivre trop à nos résidents trop d'élévation... on risque d'avoir un peu de problèmes sur... mais donc, on dit : Le promoteur devra, en tout cas, payer quelque chose pour développer, parce qu'il va s'enrichir. Qu'en est-il quand on dit 1,5 kilomètre? C'est ça que je voulais tester avec vous autres. 1,5 kilomètre, ça vous amène où dans un environnement des stations indiquées?

M. Martin (Denis) : Bien, moi, je vous dirais que ça couvre... à 1,5 kilomètre, on couvre la ville au complet dans son ensemble pour la grandeur de la ville. Et je vous dirais, notre inquiétude, ce n'est pas... c'est le promoteur qui va payer la quote-part. Par contre, lorsqu'on a du redéveloppement, c'est un peu différent, c'est parce qu'on doit acheter... ils doivent acheter le bâtiment, etc. Donc, on a peur que ça freine le redéveloppement, je vous dirais, cette quote-part qui est demandée au promoteur pour financer le projet.

M. Lessard : Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le maire. Merci, M. le ministre. Alors, il y a le député de Mégantic qui désire vous interpeler. M. le député de Mégantic, la parole est à vous.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonsoir, M. Martin, M. Ferland. Effectivement, c'est un banc d'essai vraiment intéressant, mais, si on regarde la carte chez vous, Deux-Montagnes, au sud vous avez... borné par la rivière des Mille Îles... et la 640, est-ce que c'est l'autre ligne au nord? Oui?

M. Martin (Denis) : Oui.

M. Bolduc : Parce qu'il y a très peu de choses, là, au nord de la 640.

• (20 heures) •

M. Martin (Denis) : Au nord, c'est un parc industriel qui appartient à la ville de Saint-Eustache.

M. Bolduc : Qui appartient à...

M. Martin (Denis) : À la ville de Saint-Eustache, notre ville voisine.

M. Bolduc : O.K. Maintenant, quand vous nous dites que vous allez avoir un coût supplémentaire de 1 million de dollars, c'est sur un budget de quoi? Parce qu'une ville de 18 000 habitants ça a quoi comme budget?

M. Martin (Denis) : Bien, le budget est autour de 25 millions, mais je vous dirais que la quote-part, parce qu'on doit y aller par élément, là... Puis là ça n'a pas rapport au REM, là, mais on parle d'ARTM. C'est un partage de coûts qu'on se demande d'où ça vient, parce qu'on n'a pas de service supplémentaire. Donc, on part de 1 million, qu'on payait présentement, à 2 millions par année.

M. Bolduc : O.K. Donc, ça devient 4 % de votre coût. Plus que ça.

M. Martin (Denis) : Oui, bien, c'est un poste budgétaire, là. Je dois rappeler que c'est un poste budgétaire. Ce n'est pas l'ensemble du budget de la ville. C'est un poste budgétaire qui double.

M. Bolduc : Maintenant, qu'est-ce que vous avez comme croissance de population? Vous dites que vous êtes pas mal tous bâtis. Ça veut dire que votre population est à peu près stable? Ou il y a une croissance? Ou...

M. Martin (Denis) : La population est stable. Je vous dirais que la requalification... Présentement, on est à 18 000 habitants. Si on va à 19 000 dans cinq, six ans, ça va être quand même un exploit, là.

M. Bolduc : Ça veut dire qu'il n'y a pas vraiment de possibilité de croissance pour votre communauté.

M. Martin (Denis) : Non.

M. Bolduc : Puis, même avec le REM, vous ne voyez pas d'évolution. Donc, il n'y a pas possibilité, pour vous, d'absorber ça avec une croissance.

M. Martin (Denis) : D'absorber le coût... On ne pourra pas absorber le coût. Ça va aller sur les résidences actuelles.

M. Bolduc : O.K. Maintenant, vous parlez d'une série d'avantages, là, puis on regarde ça : plus de fréquence, plus de capacité, puis tout ça, là. Vous en avez toute une série. Mais vous parlez aussi au sujet du bruit puis d'avoir une voie qui serait élevée pour éviter, j'imagine, d'entraver avec les artères de circulation. Mais est-ce que, quand on élève... Comment je dirais? Un générateur de bruit, généralement, ça étend le bruit. Est-ce que c'est quelque chose qui a été discuté? Parce que vous dites : S'ils ne rencontrent pas les normes, il va y avoir une mitigation qui va être faite. Mais là...

M. Martin (Denis) : Moi, je vous dirais : L'endroit où... Lorsqu'on a discuté avec eux, là, ils n'étaient pas tout à fait ouverts à surélever la voie, malgré le fait que le train est beaucoup plus silencieux, presque 50 % moins que le train actuel. Donc, on a déjà un train avec l'AMT. Ça fait que ça, c'est un point important. Le deuxième point, c'est que c'est comme... il y a comme une colline un peu, si on veut, là. Donc, on va l'élever à la hauteur de la colline, et non très surélevé, donc. Ça se faisait très bien chez nous, et ça a évité beaucoup d'expropriations. Donc, c'est là qu'on a eu l'aval de la Caisse de dépôt pour procéder à surélever.

M. Bolduc : Une question finale. Vous parlez beaucoup des stationnements puis des stationnements qui profitent aux communautés environnantes. Puis là, si vous êtes tous bâtis, vous n'avez pas vraiment d'opportunité d'agrandissement ou d'expansion de ces espaces de stationnement là. Puis est-ce qu'il va y avoir la possibilité pour vous de les rendre payants, pour dire : Bien, Saint-Eustache, Pointe-Calumet, etc., ils vont contribuer à ma communauté? Comment vous voyez cette dimension-là dans...

M. Martin (Denis) : Les espaces de stationnement, il faut savoir qu'ils appartiennent, présentement, là, tant que le projet n'est pas fait, à l'AMT, donc ils n'appartiennent pas à la ville de Deux-Montagnes. Puis on ne tire aucun revenu, ni de taxation ni d'en-lieu de taxes, sur ces terrains-là. Donc, étant donné... C'est bon que la population est à distance de marche des deux gares. Par contre, ces stationnements-là servent essentiellement aux citoyens des autres villes. Donc, c'est entretenu... et aussi, c'est propriété de l'AMT et non de la ville. Lorsqu'il n'y a pas de place dans ces stationnements-là, par contre, il y a un débordement dans les rues, donc ça cause problème. Mais on est prêts quand même à accueillir les résidents d'ailleurs, là, mais c'est quand même... Il faut développer le transport en commun est-ouest en autobus, ça, c'est certain, pour accommoder les résidents de l'ensemble du secteur de la Rive-Nord.

M. Bolduc : Donc, vous nous dites qu'il y a une infrastructure qui va être est-ouest sur la 640, aller chercher Saint-Eustache, Pointe-Calumet puis de... pour éviter que les voitures s'accumulent à Deux-Montagnes? O.K.

M. Martin (Denis) : C'est ça. Donc, moi, j'inviterais, je vous dirais, les autres villes à faire justement des stationnements incitatifs dans leur propre ville pour utiliser les transports d'autobus déjà en place, et qu'il y ait un quai de débarquement au train REM, là. Ça évite de la circulation puis aussi des autos dans les rues.

M. Bolduc : Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Mégantic. Alors, M. le député d'Abitibi-Est, votre collègue vous a laissé 1 min 30 s.

M. Bourgeois : Ah! mon Dieu! Merci. Rapidement, M. Martin, M. Ferland, bien, dans le fond, ce que j'en comprends, vous êtes dans un enjeu de densification fort important si vous voulez être capables de rejoindre les obligations qui sont en lien avec la réalisation de ce projet-là, en termes financiers, par rapport aux promoteurs immobiliers. Dans le

périmètre immédiat, il faudrait qu'on voie des tours, des immeubles à logements à haute densification pour être capable d'équilibrer ça.

Moi, ma question... Parce que vous disiez : On aurait besoin de contributions. Moi, je suis en Abitibi-Est, là. Moi, j'ai à expliquer à mes citoyens que le REM est un actif important pour l'ensemble du Québec. Je comprends que, chez vous, ça a des avantages. Ça a aussi certains inconvénients. Vous recevez, dans les redevances, exemple, de l'exploitation des ressources naturelles, des montants qui proviennent de chez nous. Moi, je ne recevrai pas d'argent qui provient de l'exploitation du REM. Donc, cet équilibre-là, vous comprenez, il est difficile à établir, et je veux voir... Parce que l'enjeu, chez vous, là, compte tenu que vous êtes complètement sur un territoire occupé, c'est un défi important.

M. Martin (Denis) : Le défi est important. Mais moi, je vous dirais qu'au Québec, là, pour revenir à votre chose on doit se tenir et travailler tous ensemble, et pas non plus se comparer, donc, si on veut faire le développement des régions, quelles qu'elles soient, on va contribuer. Si on veut développer aussi autour de Montréal ou autour des banlieues de Montréal, bien, il faut que tout le monde contribue. Donc, il faut qu'il y ait un balancement si on veut faire un Québec qui est beaucoup plus fort. Moi, je le vois de cette façon-là, donc je ne questionne jamais les investissements qui sont faits en région. Et j'espère aussi qu'au niveau des investissements faits dans l'ensemble de la région métropolitaine c'est accepté. Puis les gens de l'Abitibi sont les bienvenus à Deux-Montagnes pour venir prendre le train, parce que ça va être un accès beaucoup plus facile à la ville de Montréal, présentement, qui est sous les cônes orange, là.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Sur cette invitation-là pour les gens de l'Abitibi, ça termine le bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter un nouveau bloc avec l'opposition officielle. Le député de Sanguinet, la parole est à vous.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Alors, je vous salue tous les deux. Le ministre a raison, c'est intéressant, votre intervention, parce que vous avez, là, déjà le nez dedans, là, comme on pourrait dire, et on peut apprendre beaucoup de votre réalité. Ça fait que, oui, je pense que je vais avoir des questions assez terre à terre avec vous justement pour... Bien, vous avez répondu à certaines questions, mais je vais peut-être avoir un angle un peu différent, là. Bon, vous avez dit que ça coûterait 40 % de plus pour l'ARTM. Je n'ai pas compris les motifs pourquoi. C'est quoi qui...

M. Martin (Denis) : Moi, je vous dirais, il y a deux points ce soir, là. Je ne veux pas mélanger les pommes...

M. Therrien : Non, non, je sais bien, mais en une minute.

M. Martin (Denis) : ...parce que ça n'a pas rapport au REM. Mais l'ARTM, c'est la nouvelle agence de transport métropolitaine, et, par des calculs qui demeurent quand même incompréhensibles, là, pour nous encore, mais ils vont, si on veut... Par utilisateur-payeur, on fait le recalcul, pour l'ensemble de la CMM, des contributions des villes, et, pour la ville de Deux-Montagnes, ça demande une augmentation, je vous dirais, de 40 %. Puis ça, c'est parce qu'ils ont été assez gentils de nous donner un lissage, puis sinon, ça aurait été 90 %, sans service additionnel.

M. Therrien : Il faudrait en parler à votre député.

M. Martin (Denis) : Bien, oui, on va faire ça.

M. Therrien : Mais oui, je sais, je suis convaincu qu'il est au courant. Alors donc, pour la suite des choses, vous savez, on parle beaucoup de la captation de la plus-value, là, foncière, puis je pense que vous avez une réalité à ce niveau-là. Dites-moi si je me trompe puis si j'ai compris. Vous avez, là, deux aires TOD autour de stations qui vont être des stations du REM. Jusqu'à date, ça va? O.K. Par contre, ce qui est construit... C'est déjà construit, il n'y a pas de place pour construire autre chose. C'est ce que j'ai compris, là. Ça fait qu'on ne pourrait pas élever... Parce que ce serait intéressant, puis, tu sais, ce serait comme à Longueuil, mettons, tu sais. À un moment donné, tu as des petits gratte-ciel qui poussent puis qui vont rentabiliser la présence du REM. Moi, je pense que ce serait éventuellement l'avenue, puis peut-être qu'à long terme ça va arriver. Mais là on a un problème à court terme : il n'y a pas de place. C'est ce que je comprends. C'est des maisons unifamiliales qu'il y a?

M. Martin (Denis) : Oui.

M. Therrien : O.K. Moi, j'ai une maison unifamiliale. Le REM s'installe près de chez moi. Automatiquement, ma maison va prendre de la valeur. On s'entend là-dessus?

M. Martin (Denis) : Oui.

M. Therrien : Bon. Donc, vous allez vous trouver à avoir une augmentation des revenus de taxes de facto.

M. Martin (Denis) : Il faut faire attention quand on parle... Lorsqu'on augmente la valeur foncière de l'ensemble de la ville, on ne peut pas augmenter les taxes de la même façon. Ça fait qu'à ce moment-là il faut réduire le taux de taxation. Donc, le revenu au niveau de la ville n'est pas si grandement augmenté. Si votre maison... Puis c'est souvent

lorsqu'il y a un nouveau rôle d'évaluation dans vos villes, là, qui se produit aux trois ans. Bien, lorsque les maisons augmentent de 20 %, on ne peut pas augmenter les taxes de 20 %. Vous allez avoir une émeute, là. Ça ne fonctionne pas de cette façon-là. Donc, les taux de taxation sont ajustés pour balancer les budgets en conséquence. Donc, c'est différent. Ça ne peut pas... La bonne chose, c'est que la propriété du citoyen prend de la valeur. C'est ça que je vous dirais. Ça, c'est indéniable.

• (20 h 10) •

M. Therrien : O.K. Bien, tu sais, vous savez que la logique, là-dedans, veut qu'il y ait un lien entre la plus-value foncière puis les revenus de la ville pour que... ou les revenus... Bien, tu sais, ça aurait pu être des terrains de, mettons, la Caisse de dépôt ou des terrains de quelque sorte. Ça prend de la valeur. Puis c'est comme ça... À Hong Kong, ils font ça, là, et c'est comme ça qu'ils paient le transport en commun. La situation que vous me dites, c'est qu'on peut peut-être... Il va augmenter pas de 20 %, des taxes, mais ça va augmenter un petit peu. Ça, c'est une réalité. Ça n'augmentera pas énormément parce qu'il faudrait éventuellement démolir, mettre quelque chose avec beaucoup plus d'amplitude au niveau des airs, bon. Alors, ça veut dire que ça diminue l'efficacité de la captation de la plus-value à court terme, parce que l'offre immobilière est un élastique à court terme.

Est-ce que ça, ça veut dire que, si l'ARTM, ou éventuellement le REM, ou je ne sais pas, qui cogne à votre porte puis dit... parce que vous autres, vous en profitez, là, vous êtes au bout de la ligne, là... qui cogne à votre porte puis dit : Écoutez, vous avez obtenu ça, là. Là, ce n'est pas 40 %... C'était 40 %, puis ça, c'était juste pour vous exciter un peu, là. Compte tenu que vous allez avoir une captation de la plus-value, on va vous augmenter le montant que vous devrez payer. Est-ce que c'est une éventualité pour vous, ça?

M. Martin (Denis) : Bien, moi, je vous dirais, c'est une éventualité, mais il faut comprendre qu'on est au bout de ligne. Mais encore là, là, cette station-là dessert l'ensemble des villes de la Rive-Nord, qu'on parle de Saint-Eustache, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, jusqu'à Oka, Mirabel, etc. Donc, l'ensemble des citoyens de ces villes-là en profitent. Ça, c'est important à savoir. Donc, on ne peut pas non plus assumer seuls, comme petite ville de banlieue, l'ensemble des coûts de ce projet-là. Donc, nous, on dessert l'ensemble des villes, et c'est important que ce soit pris en considération.

M. Therrien : O.K. Je comprends très bien, sauf que, quand ils font des études sur la captation de valeur fiscale, là, ils vont regarder le nombre de kilomètres que tu es de la nouvelle installation puis ils vont dire, mettons : En dedans... Vous avez même mentionné, je pense, dans votre mémoire, là, en dedans de 1 point quelques kilomètres, vous avez...

M. Martin (Denis) : ...

M. Therrien : Bien, tu sais, si, admettons, on dit, là... Honnêtement, je ne connais pas votre ville, là, à peu près pas, là, mais, tu sais, tu dis : En dedans de 1,8 kilomètre, c'est Deux-Montagnes, eux doivent payer plus. Puis là, admettons, tu as un rayon de 5 kilomètres où est-ce que tu vois qu'il y aurait peut-être une augmentation, bien tu dis... mettons, c'est la ville d'à côté, Saint-Eustache, je ne sais pas quoi, là, bien là tu pourrais aussi faire que ces gens-là puissent participer davantage. Mais, à prime abord, est-ce que vous avez objection éventuellement à ce que vous ayez à payer plus? Parce que vous allez obtenir plus?

M. Martin (Denis) : Moi, je pourrais vous dire qu'il y a un prix à payer, mais pas à 40 % ni à 90 %.

M. Therrien : Je comprends, je comprends.

M. Martin (Denis) : Donc, ça, on est d'accord à dire : Oui, il y a un avantage pour les citoyens, il y a un avantage d'avoir les gares, et on est prêts à faire ça. Mais les montants sont exagérés.

M. Therrien : Non, je comprends très bien. Donc, si je résume, vous avez des aires TOD déjà comblées, difficulté d'augmenter la valeur foncière parce qu'on serait obligés de construire autre chose. Les maisons vont augmenter de valeur, mais on ne pourra pas avoir une corrélation un pour un avec le rendement des taxes. On va être obligés de diminuer la valeur de la taxation pour ne pas trop les fâcher. Mais il y aura une augmentation dans vos coffres. Et vous êtes prêts peut-être à fournir — «peut-être», je dis, le mot «peut-être» est important — un petit montant pour justement encourager l'immobilisation qui a été créée par le REM, par exemple, ou... Donc, ça a de l'allure, la réflexion que je vous fais?

M. Ferland (Benoit) : Peut-être juste une précision. C'est qu'on parlait... Comme M. le maire disait, on parlait de l'ARTM, là. C'était surtout ça tantôt qu'on voulait dire, que l'ARTM, c'est avant le REM.

M. Therrien : Oui, oui, je le sais.

M. Ferland (Benoit) : Ça fait que, si, déjà, on nous prépare des factures de 40 % à 70 % d'augmentation, on n'ose imaginer la journée que le REM ouvre puis qu'on ajoute ce que vous venez de dire. Là, je pense que ça va être le désert à Deux-Montagnes parce qu'une augmentation de taxes de... là, on serait rendus à 150 % d'augmentation de taxes, bien là il n'y a personne qui va rester. Ils vont tous aller dans les villes voisines puis ils viendront en auto chez nous. Vous comprenez? C'est l'ARTM, en ce moment, qui n'a pas de service additionnel. Ce n'est pas le nouveau train qui s'en

vient. Ils nous augmentent déjà de 40 %, et éventuellement de 70 %, en 2019, avant l'arrivée du REM. Si on ajoute une captation fiscale, en plus, en 2020 par-dessus tout ça, ça va être des comptes de taxes de 10 000 \$ par année pour un bungalow de 200 000 \$, là.

M. Therrien : C'est très, très clair. Vous avez été très clair dans votre explication. Et moi, ce que je trouve dans ce projet-là, qui est un projet intéressant... mais c'est juste que tu as toujours la situation énigmatique du financement, qui va faire en sorte que vous êtes dans une situation où est-ce qu'on n'est pas capables de prévoir quel sera le montant qui vous sera facturé à travers justement une supposée captation fiscale ou captation de la plus-value foncière. O.K. Bien, ça m'aide à comprendre, parce que c'est vrai que c'est une réalité que vous avez déjà l'aménagement du territoire d'effectué, puis ça devient difficile pour vous. Merci, hein, c'est très clair, ce que vous avez amené, puis ça me permet de me faire une meilleure tête, là, sur ce qui va arriver dans certaines villes.

L'achalandage prévu, l'augmentation de l'achalandage prévue, avez-vous un topo là-dessus, une idée, une prévision? Tu sais, mettons... Je ne sais pas, parce que vous avez déjà le train puis... Ça va être quoi, l'augmentation de l'achalandage à peu près? À peu près, là.

M. Martin (Denis) : Je n'ai pas les chiffres, là. On avait...

M. Ferland (Benoit) : Bien, on parlait de... En heure de pointe, là, la capacité... C'est 5 000 personnes de plus qu'actuellement en heure de pointe, la capacité d'achalandage.

M. Therrien : O.K. C'est quand même beaucoup, là, c'est quand même beaucoup. Moi, j'ai une question pour vous, là. C'est sûr, hein, que j'ai une question pour vous. Aïe, hein? Tu sais qu'il y a des phrases inutiles, de même, là. C'en est une. En tout cas... Alors... Mais c'est rare que j'en aie.

Des voix : ...

M. Therrien : Le ministre me l'a souvent dit : C'est rare que tu aies des phrases inutiles.

Écoutez, là, vous allez m'aider, parce que j'ai de la misère à figurer ça. Annexe I, O.K.? Station Deux-Montagnes, tableau schématique du projet REM à Deux-Montagnes. Places de stationnement incitatif, 1 100. Ça ressemble à quoi, ça, 1 100? C'est combien de pieds carrés, ou mètres carrés, ou... Bien, il me semble que c'est énorme, là.

M. Ferland (Benoit) : C'est énorme. C'est grand. C'est un grand, grand stationnement. On estime... Je ne sais pas si je devance votre question, mais les pertes fiscales pour la ville, si c'était développé, puis qu'on faisait ne serait-ce que des petits duplex là-dessus, c'est 500 000 \$ par année en taxes qu'on perd, là.

M. Therrien : O.K. Bien, c'est là que je veux en venir. Vous êtes bon, vous pouvez vous...

M. Ferland (Benoit) : Je vous devance.

M. Therrien : En politique, prévoir, c'est extraordinaire, oui. C'est comme jouer aux échecs, tu sais. Tu prévois les coups d'avance, là. J'essaie ça, des fois, avec le ministre, oui. O.K., ça fait que, là, si je résume, vous allez avoir... Est-ce que vous allez être obligés d'abattre des maisons pour ce 1 100 places de stationnement?

M. Ferland (Benoit) : Non, non, il est déjà là, celui-là.

M. Therrien : Il est déjà là? Ça existe déjà, 1 100 places?

M. Ferland (Benoit) : Oui.

M. Therrien : C'est combien de pieds carrés, à peu près?

M. Ferland (Benoit) : J'avoue que je ne l'ai pas, là, mais c'est une grande surface.

M. Therrien : Oui, j'imagine.

M. Ferland (Benoit) : On pourrait l'envoyer plus tard à la commission.

M. Martin (Denis) : C'est combien, un stationnement, là, de 20 pieds carrés?

M. Therrien : Est-ce que le REM prévoit... Je ne le sais pas, puis peut-être que le ministre pourrait répondre. Je ne sais pas s'il peut répondre, là. Il est en train de... M. le ministre, je vais avoir une question, puis je ne suis pas sûr qu'il soit capable de répondre.

M. Lessard : J'ai deux oreilles. Je réponds pareil.

M. Therrien : Oui, je le sais. Je le sais.

M. Lessard : ...les deux, ça va.

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : C'est parce que... La question est la suivante. 1 100 places de stationnement. Messieurs, ils me disent que c'est une perte fiscale de 500 000 \$ par année, ce qui est logique, là, parce qu'ils ne peuvent pas avoir autre chose que des stationnements, puis je pense que vous l'avez mentionné dans votre document aussi. Est-ce que le REM va financer en partie ou faire une location de ces places-là éventuellement? C'est-u quelque chose de prévu ou...

M. Lessard : Bien, si c'est une question, non, mais, tu sais, quand on a une étendue de 1 100, tu te dis : Bien, si je le réduis de moitié, je le monterai en étagement. Parce que, là, c'est ça, la question qui est posée à la ville. Avant, je faisais du développement linéaire. Là, je vais faire du développement en élévation. Donc, tous les pieds carrés commencent à compter, parce que, là, ils commencent à compter que ça va être payant, du fait de réduire l'espace pour l'empreinte qui n'est pas payante pour faire de l'empreinte payante. Donc, ils sont dans cette dynamique-là, là, actuellement.

Le Président (M. Iracà) : 2 min 50 s, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Oui, O.K. Non, ça, je comprends. Mais le 1 100 places de stationnement, est-ce que le REM... Vous comprenez ce que je veux dire? Il fait une location du terrain? Ou c'est...

M. Ferland (Benoit) : ...peut devenir propriétaire...

M. Therrien : O.K. Ça veut dire que... Non, c'est important. Ça veut dire que, dans mon modèle de captation de la plus-value, là, il faut que ce soit calculé, ça. Ça veut dire, si la ville vous dit : Oui... si le REM ou le RTM vous dit : Oui, mais vous avez actuellement... vous avez plus de plus-value à cause de ça de tant de millions de dollars par année... mais il faut qu'ils enlèvent la situation que vous avez un stationnement qui est utilisé par autre chose que des gens de Deux-Montagnes. Ça, c'est très, très problématique.

Une voix : ...tout à fait raison.

M. Therrien : Puis c'est pour ça que vous dites aussi que le RTM a augmenté de 40 % le montant que vous devez payer, malgré le fait que vous avez un stationnement de 1 100 qui va être utilisé par autre chose que des gens de Deux-Montagnes. Ça fait qu'il faudrait, dans le modèle de captation fiscale, qu'on puisse entrer les sorties ou les absences de...

M. Martin (Denis) : De revenus.

M. Therrien : ...de plus-value. O.K. Donc, ma réflexion est bonne, là? Je ne suis pas dans le champ gauche, là?

M. Martin (Denis) : Une bonne réflexion, ça.

M. Therrien : O.K. Merci. C'est parce que ça va être nous autres au gouvernement, en 2018, qui vont tout mettre ça en place. Ça fait que, tu sais, je me renseigne en même temps puis...

M. Lessard : On ne se mêlera pas de ça.

M. Therrien : Rira bien qui rira le dernier. Alors...

Le Président (M. Iracà) : Une minute, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Une dernière chose. «Aire TOD», expliquez-moi ce que vous avez écrit là. Je n'ai pas compris...

M. Ferland (Benoit) : Donc, c'est parce qu'on...

M. Therrien : ...par rapport à la détermination d'aire TOD.

M. Ferland (Benoit) : Oui. Bien, ce qu'on a voulu illustrer en vous montrant les deux aires TOD, c'est que l'ensemble de la ville est couvert par deux aires TOD, grosso modo.

M. Therrien : Oui, mais la définition, la détermination d'aire...

M. Ferland (Benoit) : Une aire TOD, c'est «transport-oriented development».

M. Therrien : Oui, je sais ça.

M. Ferland (Benoit) : Et ça, c'est défini dans un plan métropolitain d'aménagement qu'on appelle le PMAD.

M. Therrien : C'est ça.

M. Ferland (Benoit) : Ils nous disent qu'il faut en construire, minimum, 40 à 80 à l'hectare. Donc, on a mis en place un programme de crédit de taxes, nous autres, avant l'arrivée du REM, pour inciter. Puis ça commence à monter. M. le ministre a raison. Des petites tours commencent à monter, mais de trois, quatre étages. Mais là avec l'arrivée d'une redevance de transport potentielle, on a peut-être l'impression que ça va peut-être nuire un petit peu.

• (20 h 20) •

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Therrien : O.K. Bien, merci beaucoup pour vos réponses.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons débiter un nouveau bloc — et le dernier, mais non le moindre — d'échange avec le deuxième groupe d'opposition officielle. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Merci, M. le Président. Et, mon collègue de Sanguinet le mentionnait, j'ai eu le plaisir de recevoir et mon maire et le directeur général de cette dernière municipalité. Donc, bienvenue. Merci d'avoir fait le déplacement.

Autant le ministre que le collègue de Sanguinet ont posé des questions ultimement sur la charge que ça représentait, pour une ville comme celle de Deux-Montagnes, que d'avoir sur son empreinte des infrastructures de transport collectif. Et, on l'a dit et on l'a répété, dans votre cas, la situation, elle est particulière. C'est que le terrain, le territoire est entièrement développé. Donc, ultimement, tout ce qui est espace de stationnement, tout ce qui est emprise de la voie, tout ce qui est le terrain dédié à la gare, ce sont des revenus en moins, faute de développement sur ces espaces-là. Et plusieurs ne le savent peut-être pas, mais il n'y a pas d'en-lieu de taxes, donc la ville ne profite d'aucune façon de revenus par rapport à cette charge-là.

Et de savoir que l'ARTM prévoit des augmentations substantielles de quotes-parts, c'est quelque chose. Anticiper, peut-être, une augmentation encore plus importante, ultimement avec le REM, c'est aussi questionnant. Donc, avec le ministre, il faudra s'assurer qu'il n'y ait pas d'injustice de créée auprès de la ville de Deux-Montagnes. Il y a ultimement des citoyens de la ville aussi qui, à un moment donné, comparent les comptes de taxes de leur propriété versus une propriété semblable dans une ville voisine. Ils vont se demander pourquoi eux sont taxés à ce point. Donc, je suis bien content qu'on ait eu l'occasion, là, d'aborder ces questions-là ce soir.

Sinon, peut-être quelques petites questions rapides, parce que le temps me manque, malheureusement. Au niveau des espaces de stationnement, on le mentionnait tout à l'heure, plus ou moins 5 000 personnes, à l'heure de pointe, supplémentaires potentielles, c'est ce qui est souhaité à travers le projet de REM, un projet qui, par contre, ne prévoit pas d'espace de stationnement supplémentaire, et on comprend bien pourquoi, étant donné que l'espace est entièrement développé. Est-ce qu'il n'y a pas une problématique qui risque de se produire avec des transports en nombres plus importants sans qu'il y ait d'espace de stationnement? Comment vous anticipez, à ce moment-ci, cette hypothèse-là?

M. Martin (Denis) : C'est certain qu'il faut absolument développer le transport est-ouest au niveau du service d'autobus. Donc, comme je vous disais, des stationnements incitatifs dans certaines villes plus à l'ouest ou plus à l'est pour... à ce moment-là, qu'ils vont prendre un autobus puis qu'ils vont avoir une navette vers les gares. Ça va être important de diminuer le nombre de voitures et d'augmenter, si on veut, le nombre de transferts à partir d'autres villes. Si on veut réussir le projet, c'est important.

M. Charette : C'est un souhait, actuellement, mais est-ce que ce sont des discussions qui ont cours entre les différentes municipalités? Est-ce que les villes avoisinantes évoquent ce scénario-ci à ce moment-ci?

M. Martin (Denis) : Bien, je vous dirais que la venue, justement, de l'ARTM a bousculé beaucoup la vie des gens au CITL, qui s'occupaient du passeport d'autobus dans la région. Ce démantèlement de la CITL a fait que, pour le moment, ils ne sont pas en stratégie, mais ils sont en mode plus, si on veut, repli vers la nouvelle agence. Donc, ils sont un peu dans les limbes présentement et ne sont pas en phase d'arrimer les nouvelles routes vers le projet. C'est certain que, pendant la phase de construction, bien, j'espère que tout le monde va se mettre l'épaulé à la roue, là, pour les trois ans ou les deux ans que va durer la construction, pour qu'on soit fin prêts pour le début du projet en 2020 ou 2021, là, comme prévu.

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

M. Charette : On a eu l'occasion d'aborder la question avec les gens de Transport 2000 cet après-midi. Être en bout de ligne, ça a son niveau d'impact pour une municipalité. Mais ce qu'on se disait cet après-midi, c'est que les réseaux actuellement sont beaucoup développés pour favoriser le déplacement vers Montréal ou vers la grande ville. Et, si, par exemple, un citoyen devait prendre le train à Laval pour aller, lui, sur le côté de Deux-Montagnes, au niveau de sa tarification, il est largement pénalisé, parce que c'est plutôt le chemin inverse qui est favorisé.

Est-ce que, pour une ville comme celle de Deux-Montagnes, ce ne serait pas là une belle occasion de profiter davantage de cet espace-là si éventuellement il y avait une tarification qui ne pénalisait pas le trajet inverse et vers

Deux-Montagnes? Donc, des gens qui pourraient résider, par exemple, à Laval, pardon, ou sur le côté de Montréal, mais venir travailler sur le côté de Deux-Montagnes parce qu'il y aurait des opportunités d'emplois... Donc, est-ce qu'il y a là une préoccupation ou un souhait, pour la ville de Deux-Montagnes, de ne pas pénaliser les gens qui voyagent vers Deux-Montagnes, et non pas vers Montréal?

M. Martin (Denis) : Bien, moi, je vous dirais que c'est important quand même. Souvent, on parle de ville de Deux-Montagnes, mais je représente quand même la région de la Rive-Nord. Donc, la ville de Saint-Eustache a un parc industriel très important, et on travaille, je vous dirais, tout le monde, dans la MRC, pour développer ce parc industriel là. Donc, s'il y a une tarification... fait que le sens inverse pourrait avantager les gens à venir travailler dans le parc industriel tout en demeurant à Laval. Comme des gens préfèrent demeurer dans la banlieue, il y en a qui préfèrent aussi demeurer à Montréal, donc, s'ils veulent venir travailler, ils seront les bienvenus. Et le transit va se faire de façon très facile vers le parc industriel, qui est, justement — monsieur parlait de la 640 — collé sur la 640. Donc, ça pourrait avantager l'ensemble de la région.

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

M. Ferland (Benoit) : Si je peux me permettre d'ajouter, M. Charette... On ne m'entend pas bien?

Le Président (M. Iracà) : Allez-y, allez-y, M. le directeur général.

M. Ferland (Benoit) : O.K. Juste ajouter que ça ferait tout à fait du sens qu'ils ne seraient pas pénalisés parce que, comme le disait le ministre, au-dessus de ces stationnements-là qu'on a présentement puis qu'on n'a pas de recette fiscale, on peut penser, à un moment donné, qu'il y a des tours, là. Les droits aériens de ça, qui appartiennent à la Caisse de dépôt, en fait, au REM, pourraient être... Puis là on pourrait avoir des commerces, on pourrait avoir des industries, des bureaux, des bureaux d'affaires, des professionnels. Donc, que les gens pourraient circuler. Premièrement, la ville de Deux-Montagnes y gagnerait en recettes fiscales, ces espaces-là qui pourraient être gagnés en hauteur. Mais il ne faudrait pas, par contre, que les gens soient pénalisés quand ils s'en viendraient en sens inverse. Pour répondre à votre question.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le directeur général. M. le député.

M. Charette : Le temps continue à filer...

Le Président (M. Iracà) : 2 min 30 s, M. le député.

M. Charette : Deux minutes? C'est gentil, merci. On a évoqué il y a quelques années, justement, par rapport au parc industriel de Saint-Eustache, la possibilité d'un stationnement incitatif tout juste aux côtés d'une entreprise qu'on connaît bien, là... notamment. Est-ce que... Adesa, plutôt... à cette hauteur-là? Est-ce que c'est un projet qui, oui, qui avait été évalué à l'époque par l'AMT, mais est-ce que c'est un projet qui, avec la venue du REM, mériterait d'être reconsidéré, c'est-à-dire avoir un parc, un espace de stationnement encore plus important à quelques centaines de mètres du bout de la ligne du REM, qui pourrait aisément être relié par une navette? Est-ce qu'on pourrait encourager aujourd'hui l'AMT, demain, l'ARTM et, ultimement, le REM à considérer cet espace-là pour un développement supplémentaire d'espaces de stationnement?

M. Martin (Denis) : Moi, je vous dirais, effectivement, là, si vous regardez en contexte, les gens... Il y a un Cinéma Guzzo à un centre d'achats pas loin. Les gens vont marcher la distance pour se rendre présentement à la gare. Donc, le terrain en question, qui est situé à la ville de Saint-Eustache, qui... appartenant à la ville de Saint-Eustache, est très près, et pourrait accueillir environ 750 véhicules, et serait justement dans le carrefour du boulevard industriel et de la 640, puis pourrait vraiment être fonctionnel pour l'ensemble de la Rive-Nord. Donc, c'est un terrain... Sans faire de guerre de clochers, c'est certain que, nous, on tient à la ligne Deux-Montagnes, c'est une ligne historique, mais de mettre ce terrain-là, si on veut, à la possibilité, pour l'ensemble de la région, là, ça pourrait justement désengorger une bonne partie de notre stationnement et aussi aider à améliorer l'achalandage.

Le Président (M. Iracà) : 30 secondes. Le mot de la fin, M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : C'est bien court. Tout simplement vous remercier pour le déplacement. Et c'est vrai qu'à travers les différents groupes entendus jusqu'à maintenant vous êtes le premier témoignage d'une municipalité qui vivez ou qui anticipez l'arrivée de ce projet-là. Donc, des échanges, encore une fois, bien appréciés. Merci d'avoir fait le déplacement.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup de votre présence dans la maison du peuple.

Alors, l'ordre du jour étant épuisé, je lève la séance, et la commission ajourne ses travaux au mercredi 31 mai, après les affaires courantes. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 20 h 29)