



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 6 juin 2017 — Vol. 44 N° 126

Consultations particulières sur le projet de loi n° 137 — Loi
concernant le Réseau électrique métropolitain (3)

**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 6 juin 2017 — Vol. 44 N° 126

Table des matières

Auditions (suite)	1
Ville de Montréal	1
Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ)	11
Institut de développement urbain du Québec (IDU-Québec)	21
Mémoires déposés	31

Intervenants

M. Alexandre Iracà, président

M. Laurent Lessard
Mme Isabelle Melançon
M. Alain Therrien
Mme Nicole Léger
M. Benoit Charette
M. Ghislain Bolduc
M. Claude Surprenant

- * M. Lionel J. Perez, ville de Montréal
- * M. Richard Bergeron, idem
- * M. Macky Tall, CDPQ
- * Mme Virginie Cousineau, idem
- * M. André Boisclair, IDU-Québec
- * M. Brian Fahey, idem
- * M. Stéphane Dion, idem
- * Mme Adina-Christina Georgescu, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Note de l'éditeur : La commission a aussi siégé en soirée pour l'étude détaillée du projet de loi n° 132, Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mardi 6 juin 2017 — Vol. 44 N° 126

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 137 — Loi
concernant le Réseau électrique métropolitain (3)**

(Dix heures une minute)

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.

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.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Simard (Dubuc) sera remplacé par Mme Melançon (Verdun) et M. Roy (Bonaventure), par Mme Léger (Pointe-aux-Trembles).

Le Président (M. Iracà) : Excellent! Merci beaucoup.

Bienvenue dans notre commission, dans votre commission. Bienvenue, messieurs, chez vous, à l'Assemblée nationale. Le premier groupe sera évidemment la ville de Montréal, et le deuxième groupe que nous entendrons ce matin est la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Auditions (suite)

Je vous souhaite donc la bienvenue. 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, messieurs, la parole est à vous.

Ville de Montréal

M. Perez (Lionel J.) : Merci, M. le Président. M. le ministre, membres de la commission. Je me présente, Lionel Perez, membre du comité exécutif de la ville de Montréal, responsable, entre autres, des relations gouvernementales. Je suis accompagné par mon collègue Richard Bergeron, également membre du comité exécutif et responsable de la stratégie centre-ville. On va se départager la présentation auprès de la commission. Je cède la parole à mon collègue.

M. Bergeron (Richard) : Merci, cher collègue. M. le ministre, M. le Président, Mmes, MM. les députés, au nom de la ville de Montréal et des municipalités de l'île de Montréal, nous souhaitons vous exprimer le plaisir d'être parmi vous aujourd'hui. Nous tenons à remercier les membres de la commission de nous avoir conviés aux consultations particulières relatives au projet de loi n° 137.

Comme nous l'avons exprimé, lors des consultations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, les réseaux de transport de Montréal, dont le métro, datent des années 60 et 70 et se voient maintenant proches de la saturation. Une amélioration majeure de l'offre de transport en commun dans le Grand Montréal est nécessaire. Il est crucial pour les gouvernements et les municipalités d'investir dans le transport collectif. Montréal a été claire sur ses priorités à ce sujet, le Réseau électrique métropolitain et le prolongement de la ligne bleue du métro. Plus important projet de transport collectif depuis l'arrivée du métro, qui célèbre justement ses 50 ans cette année, le REM fera entrer la région métropolitaine dans une nouvelle ère du transport collectif.

De plus, la présence de Montréal dans le réseau des métropoles d'influence et de calibre international exige, depuis de nombreuses années, qu'une desserte de qualité soit présente à l'aéroport. Le REM, intégré à trois lignes de métro, permettra à Montréal d'offrir un meilleur accueil aux 16 millions de voyageurs annuels utilisant son aéroport avec un système de transport à haute fréquence et à horaire prolongé tout en reliant l'aéroport à de nombreux secteurs de l'île et de la région métropolitaine.

Montréal tient donc à saluer la volonté du gouvernement d'établir un cadre qui permettra la réalisation et l'exploitation la plus efficace possible du Réseau électrique métropolitain en respectant les délais et les budgets prévus. Les modifications proposées dans le projet de loi n° 137 s'inscrivent en parfaite cohérence avec ces principes et sont nécessaires pour permettre le succès de ce grand chantier d'une envergure considérable qui aura des retombées majeures dans la région métropolitaine de Montréal et dans tout le reste du Québec. Puisque le projet de loi n° 137 propose plusieurs mesures visant à soutenir une réalisation rapide du REM et à assurer son financement, Montréal l'appuie et souhaite que l'Assemblée nationale l'adopte le plus rapidement possible.

Le REM doit miser sur l'intégration intermodale avec une optique de réseau de transport intégré. Nous voulons saluer la volonté de la caisse d'assurer un maximum d'intégration avec tous les modes de transport, cette volonté s'étant traduite par des modifications au projet, dont les connexions de métro, et par la conclusion d'ententes de partenariat avec des organismes et des entreprises de transport. Le présent projet de loi soutient cette logique en assurant une cohérence avec les réseaux existants et en permettant l'intégration tant souhaitée par la population de leurs systèmes et de leurs tarifs.

Par ailleurs, il est important de rappeler que l'adoption du projet de loi n° 137 est nécessaire compte tenu des retombées positives du projet sur la qualité de vie des résidents et travailleurs ainsi que sur l'économie du Québec. À cet égard, en plus de soutenir des emplois dans les secteurs à haute valeur ajoutée du Grand Montréal et du Québec, le REM donnera accès plus particulièrement à deux pôles économiques majeurs de l'île de Montréal regroupant la plus importante concentration d'emplois de la métropole. De plus, avec son intégration au métro, il permettra de relier les multiples pôles d'emploi et de travailleurs de Montréal. Le fait que ces pôles ne soient pas plus accessibles et connectés en transport en commun constitue une véritable anomalie au XXI^e siècle.

Le choix d'un projet électrique soutiendra l'image forte du Québec dans l'exploitation de cette ressource renouvelable et aura des impacts sur la lutte aux gaz à effet de serre. Mais, plus particulièrement, ce projet électrique contribuera au développement d'un secteur économique fort important, soit celui des transports électriques et intelligents. Il est donc en cohérence avec les stratégies d'électrification des transports de la ville de Montréal et du gouvernement ainsi qu'avec les gestes posés pour soutenir l'effort d'une grappe économique dans ce secteur.

Je passerai maintenant la parole à mon collègue Lionel Perez.

M. Perez (Lionel J.) : Merci. En matière de financement, le projet de loi confirme les sommes prévues au budget 2017-2018 du gouvernement du Québec. Il permet d'octroyer au projet du REM une contribution de près de 1,3 milliard de dollars pour une souscription d'actions ainsi qu'une somme de 512 millions de dollars en provenance de l'ARTM. Le projet de loi confère à l'ARTM le pouvoir d'imposer par règlement une redevance à des fins de transport collectif. En ce qui concerne le REM, Montréal est entièrement favorable à l'imposition d'une redevance sur les projets de densification autour des stations futures. Le projet de loi n° 137 propose un régime régional de redevances avec application obligatoire qui sera mis en place par un règlement adopté par l'ARTM.

Dans ce régime, les municipalités sont uniquement perceptrices de la redevance qui est alors exclue du périmètre financier des municipalités. Le projet de loi conserve ainsi la logique d'une vision régionale du transport en commun en cohérence avec la mise en place de la nouvelle gouvernance en la matière. Ces principes permettent d'assurer une équité entre les municipalités puisque les redevances seront obligatoires. Telles qu'elles sont conçues, elles font reposer le risque financier sur les épaules de la caisse, préservant ainsi les citoyens et les finances municipales. Cela dit, la forte attractivité du REM sous l'angle du développement urbain permet à la caisse d'avoir confiance que les sommes attendues seront au rendez-vous.

De plus, le projet de loi prévoit la présence d'un plafond qui permet d'assurer une limite prévisible à la contribution au projet et de réduire l'incertitude que la redevance pourrait occasionner. Pour nous, ces dispositions du projet de loi n° 137 sont fondamentales. L'article 42 du projet de loi indique que le périmètre d'application de la redevance autour d'une gare sera au maximum de 1,5 kilomètre. Le pouvoir habilitant prévoit que les zones identifiées pour l'application de la redevance doivent tenir compte du Plan métropolitain d'aménagement et de développement adopté par la CMM. L'ARTM doit d'ailleurs consulter la CMM à ce sujet. Nous sommes heureux de constater que le projet de loi prévoit la possibilité d'une variabilité des zones selon les réalités territoriales. Ces principes, qui permettent une flexibilité, sont essentiels aux yeux de Montréal.

Ceci étant dit, en matière de redevances, Montréal vous propose deux principaux amendements ainsi que quelques ajustements ou demandes de clarification. Dans sa formule actuelle, l'article 53 du projet de loi n° 137 octroie à l'ARTM le pouvoir d'identifier, pour l'ensemble de son territoire, des zones propices à l'articulation de l'urbanisation et des services de transport collectif qu'elle finance. Dans ces zones, une redevance de transport pourra être prélevée sur les travaux de densification. Notre première recommandation, c'est que les dispositions relatives aux redevances de transport prévues à l'article 53 s'appliquent uniquement aux gares et aux stations du REM. L'application éventuelle de ce pouvoir à l'ensemble du territoire de l'ARTM influencerait la mise en oeuvre de la stratégie de gestion de l'urbanisation prévue au PMAD concernant les secteurs de densification. Il apparaît également prématuré d'élargir ce pouvoir à l'ensemble des services de transport collectif que l'ARTM finance puisque celle-ci n'a pas encore adopté son plan stratégique de développement du transport collectif, lequel devra tenir compte du PMAD et être approuvé par la CMM.

• (10 h 10) •

Deuxièmement, en toute logique avec les programmes d'inclusion de logements sociaux et par souci de cohérence avec le projet de loi n° 121, lequel prévoit que la ville de Montréal pourra imposer l'inclusion de logements abordables dans les projets immobiliers, nous recommandons que le projet de loi prévoit d'exempter ces logements de l'application de la redevance. Ceci permettrait de ne pas pénaliser et potentiellement même de susciter le développement de ce type de logement.

De plus, des précisions techniques sont nécessaires. À titre d'exemple, la définition des travaux déclenchant la redevance immobilière fournie par le projet de loi n° 137 mériterait des précisions, particulièrement pour les travaux effectués dans les immeubles non résidentiels. Il serait peut-être approprié que cette définition soit élargie pour inclure une notion de travaux de revitalisation, notion qui englobe, entre autres, les changements d'usage. À défaut d'ajouter ces éléments dans la loi, il faudrait à tout le moins que le règlement de l'ARTM puisse prévoir de telles dispositions.

Autre exemple, en matière de reddition de comptes, le projet de loi requiert des municipalités qu'elles fournissent à l'ARTM l'ensemble des permis qui sont délivrés dans la zone visée par la redevance. Non seulement le nombre de permis transmis à l'ARTM serait vraisemblablement important, mais surtout plusieurs d'entre eux ne seraient pas pertinents. Il serait important de proposer une méthode de reddition de compte peut-être plus légère. Avec une définition plus précise des travaux déclenchant une redevance, la loi pourrait prévoir que seuls les permis déclenchant des travaux pourraient être transmis à l'ARTM.

En conclusion, les municipalités de l'île de Montréal souhaitent donner leur appui au projet de loi. En raison de l'innovation et des impacts forts enviables d'un tel projet historique pour le Grand Montréal et le Québec, des besoins

législatifs particuliers sont nécessaires à sa réalisation. L'adoption rapide du projet de loi permettrait au gouvernement d'autoriser la mise en place du REM dans les meilleurs délais.

De notre côté, l'engagement de toutes les municipalités de l'île de Montréal envers la réalisation de ce projet est total. Déjà, un bon nombre de professionnels dans divers domaines d'expertise sont déployés pour assurer des analyses de qualité dans les temps requis, permettant une prise de décision rapide et efficace.

Le Président (M. Iracà) : 15 secondes, M. Perez.

M. Perez (Lionel J.) : Le projet du REM nous fera entrer dans une nouvelle ère du transport collectif dans la région métropolitaine. Nous croyons que les citoyens du Grand Montréal méritent de passer à cette nouvelle ère sans plus attendre.

Je vous remercie.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup pour votre présentation. Alors, nous allons débiter immédiatement un bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Et je cède la parole à M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Merci, M. le Président. Bonjour à tous. Donc, on est à la troisième journée de consultations sur un des plus grands projets, bien, pour la Communauté métropolitaine de Montréal, puis pour le Québec en général, et pour ses citoyens, autant de ceux qui vont venir nous voir que ceux qui y vivent à tous les jours. Donc, merci beaucoup à la ville de Montréal. La présentation qui est faite... je sens aussi beaucoup d'ambition. Et, comme planificateur ou aménagiste en chef à la ville de Montréal, à tout le moins sur la communauté métropolitaine avec les autres membres, je pense que c'est un moment fort pour vous autres. Évidemment, quand on...

J'entendais tantôt le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, donc le PMAD sur la métropole. Donc, une pierre qui manque, c'est nécessairement le plan de mobilisation, donc, de toute la circulation, le développement. Évidemment, on aurait souhaité que ce soit fait avant. Maintenant, on a à regarder ce plan-là sous un nouvel angle, avec un arbre stratégique qui se développe étant le REM, donc nécessairement le volet électrique d'une nouvelle ligne, additionner une ligne déjà existante avec des destinations nouvelles.

Je vous entendais parler de l'accès à l'aéroport, autant le développement de l'ouest, qui est fort important dans... puis peut-être que vous avez l'expérience de l'aménagement parce qu'on me dit que sur le centre-ville, ça va beaucoup mieux maintenant.

Mais comment vous le voyez peut-être — question à M. Bergeron, je reviendrai avec M. Perez par la suite — sur... Il y a des impacts ou il y a des effets non recherchés, on va essayer de les éclaircir aujourd'hui. M. Bergeron, dans votre vision d'être à Montréal depuis plusieurs années, d'avoir plaidé l'aménagement, la densification, les éléments de convergence sur la densification, comment vous voyez ce projet-là à cette étape-ci?

M. Bergeron (Richard) : Bien, dans une brève conversation avec vous, M. le ministre, je vous disais que ça faisait 30 ans que j'attendais ça. Le REM va autant compter dans le développement futur de Montréal et de sa région métropolitaine que le métro a pu compter, surtout dans ses 30 premières années, parce que, dans l'époque plus récente, son degré de saturation fait qu'il ne peut plus desservir aussi... il ne peut pas absorber la croissance à destination du centre-ville. Moi, j'ai très confiance qu'après 30 ans d'immobilisme enfin on a un projet de ce calibre-là, qui va relancer à la fois le centre-ville, l'île de Montréal dans son ensemble et la région, ce qu'est devenue la région métropolitaine de Montréal et dont on dira dans 50 ans : Dieu, ce qu'il a changé des choses! Dieu, ce qu'il a compté ce projet-là, comme aujourd'hui on le dit du métro.

D'ailleurs, à cet égard, la comparaison au métro est pertinente de tellement de façons, notamment dans le sens que le métro a été annoncé à l'élection municipale de 1960, il a été inauguré en novembre 1966, six ans. Vous avez annoncé le REM en 2015, il sera livré en 2021, six ans aussi. Alors, c'est à dimensions multiples, mais notamment, par ce projet-là, le gouvernement, et la caisse, et la ville, la contribution qu'on apporte ensemble, on réapprend à faire vite et bien. Et ça, c'est très important parce qu'on a déjà su faire vite et bien. On va le réapprendre avec ce projet-là, on est en train de le réapprendre et de l'exprimer.

Alors, M. le ministre, j'ai la confiance la plus absolue quant à l'impact qu'aura le REM sur l'évolution future de Montréal et de sa région.

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

M. Lessard : Merci. Vous avez vu quand même, dans la loi, on disait, je pense que c'est la chambre de commerce... est venue présenter, elle a dit, bon : À un grand projet impose aussi une grande responsabilité.

Il y a un cadre financier, il y a un cadre temporel, il y a des modifications importantes dans la loi qui permettent des pouvoirs d'expropriation un peu particuliers. La relation avec les municipalités... parce que ça va être un système, donc, de trains autonomes, c'est-à-dire que tous les passages qui entrecouper des voies municipales, on voit qu'il y a une relation de construire, de mettre à niveau, de redonner. Alors, les municipalités de Deux-Montagnes n'ont pas exprimé de problème particulier. Il semble qu'il y ait une bonne entente entre la caisse et les municipalités pour trouver des solutions concernant ces passages-là ou, à tout le moins, lorsqu'on redonnera la responsabilité, que, dans le temps, il y ait des garanties.

Quand on fait ce genre de projet là, il y a des choses qu'on veut éviter, à tout le moins. Vous avez parlé du logement social, M. Perez. Je veux rien que vous rassurer dans la redevance parce qu'il y a un élément sur la redevance, qui est une nouveauté dans la loi, qui permet une redevance de développement. Puis je tiens à parler aussi à la population. Pour les

municipalités, c'est sécurisant. Le gouvernement dit : La captation foncière, ça reste à l'avantage des municipalités, donc la croissance de la valeur immobilière, mais le droit au permis, donc, quand on va aller chercher le permis, il y aura un montant à payer pour la contribution du REM. Je veux vous rassurer que le logement social ne fait pas partie de cette dimension de bâtiments là pour lesquels on va payer une redevance.

De toute façon, on me dit que, si on le lit, à quelque part, il y a une exclusion, mais, si on n'est pas assez précis, on va s'assurer que ça soit éliminé parce qu'il y a quand même plusieurs secteurs qui feront l'objet de requalification. Et, dans la requalification, nécessairement, on ne voudrait pas augmenter la charge de la contribution, de la mise de fonds de départ. On le sait, toujours le même problème, on a beau attribuer des sommes, il y a une contribution à la CMM pour le logement social. On ne voulait pas charger de façon additionnelle le logement social ou abordable, etc. Donc, je veux rien que... si ce n'est pas assez clair, on l'éclaircira.

Maintenant, vous abordez, M. Perez, la question sur les redevances, à savoir est-ce que parce que l'ARTM, l'Autorité régionale de transport métropolitain, qui va se mettre en branle, le changement à la communauté métropolitaine sur la nouvelle tarification, la planification des transports, la desserte et la tarification que je dirais unique ou, en tout cas, d'un seul mode, vous dites : Ne pas élargir le pouvoir de la redevance à autre projet que le REM. J'ai-tu cru lire ça? Est-ce que c'est dans ce sens-là? Et pourquoi vous allez dans ce sens-là, étant donné plutôt un pouvoir général qu'un pouvoir particulier?

M. Perez (Lionel J.) : Bien, je pense que... D'abord, j'aimerais vous remercier pour votre assurance concernant l'aspect du logement social et abordable. Nous, la façon qu'on a lu le projet de loi, à l'article 53, donc l'article 87.12, il exempte, par exemple, les CPE. On ne parle pas de logement social. Ce serait peut-être l'endroit idéal à ajouter, mais, s'il y a une autre exemption, bien, tant mieux, on est contents d'être rassurés par le ministre.

Concernant votre question, comme on l'a mentionné, on est tout à fait d'accord et on comprend qu'il devrait y avoir des redevances éventuelles par l'ARTM sur d'autres projets. Mais ce projet de loi, ce projet de loi, c'est la Loi concernant le REM, le Réseau électrique métropolitain. C'est l'emphase, évidemment, de tous les niveaux. Oui, il y a beaucoup de changements au niveau de la gouvernance ou de la Loi sur l'AMT, l'ARTM, on le comprend. Mais nous, on soumet qu'il est prématuré d'étendre ça au-delà que les gares du REM parce que, justement, l'ARTM a été mise en place, elle va de bon gré. Il y a les personnes qui ont été nommées de part et d'autre, les élus et les membres indépendants, mais il y a quand même le plan stratégique, qui est à venir.

Et, dans ce contexte-là, lorsqu'il n'a pas été établi, lorsqu'il n'y a pas eu ce débat non plus, hein, vis-à-vis des élus de la CMM, entre autres, il n'y a pas eu ce débat politique, on pense tout simplement qu'il est prématuré. Et on ne voudrait pas retarder la mise en branle du projet de loi ni aller de l'avant. Il y a toujours des façons d'avoir, de changer éventuellement dans un omnibus ou autre une fois qu'il y aura ce débat politique sur les autres enjeux à venir. Mais, encore une fois, il serait prématuré de l'intégrer, et on ne voudrait pas retarder le projet.

• (10 h 20) •

M. Lessard : D'accord. Vous avez noté, c'est un... Quand on regarde le projet de loi comme tel, on n'y découvre pas sa gouvernance, on n'y découvre pas... c'est comme une loi omnibus, donc, puisque la Caisse de dépôt Infra a été constituée dans une loi de 2015 pour lui donner le pouvoir habilitant de procéder à la construction et à l'opération de ce système. L'ARTM, donc l'Autorité régionale de transport métropolitain, a eu sa loi aussi particulière qui lui confère donc des responsabilités à l'intérieur de la Communauté métropolitaine, et là on arrive comme au troisième projet de loi. Quand on le lit, on dit : Loi modifiant la loi, bon, et là commence la Loi sur l'expropriation pour avoir... parce qu'on a un délai, une façon de procéder qui n'enlève pas les droits aux personnes à l'indemnité, mais nécessairement les délais qui étaient attribués à la cour sont attribués au ministre avec une procédure. Loi modifiant la loi, bon, on en a un pour le secteur des chemins de fer, donc c'est une loi omnibus.

Dans une loi omnibus parfois, on émet aussi des principes, c'est pour ça que, sur la redevance de développement, nécessairement, il y a eu des jugements antérieurs, des critiques qui disaient : Il faut être capable de retrouver aussi le bénéfice entre ce qu'on perçoit comme taxes et le service qui est offert. Et donc il y a quand même quelques lois qui nous gouvernent sur l'avantage général et non pas un avantage particulier qui pourrait aussi faire l'objet de critiques lorsque les sommes sont confondues avec le fonds général. Vous avez donc... vous comprenez bien que municipalité, elle est à l'échelle de la CMM, donc on est dans un rayon prescrit alentour des stations. Là, je veux peut-être vous entendre sur les rayons et comment vous voyez ça. Est-ce que c'est un rayon, plus qu'on s'éloigne, moins que ça... ou plus qu'on monte en hauteur... Donc, le pouvoir général d'habilitation pour des projets de taxation en fonction d'un service rendu fait un peu l'objet du principe qu'il y a dans la loi, et non seulement un objet, un outil de financement.

M. Perez (Lionel J.) : Tu veux aller...

M. Bergeron (Richard) : Oui. Je pense qu'on pourrait déjà amender notre première recommandation. L'esprit, ce n'est pas de le réserver exclusivement au REM, c'est que, dans un premier temps, s'assurer de ne pas retarder le REM pour cette raison-là, et, à mesure que les travaux vont se faire entre l'ARTM et la caisse, alors, c'est... j'ajouterais simplement : «Nous recommandons que, dans un premier temps, les dispositions relatives...» Et ça, je pense que ça permettrait de bien comprendre l'esprit de notre intervention.

Pour ce qui est du 1,5 kilomètre, le texte dit jusqu'à 1,5 kilomètre. Nous faisons simplement remarquer que 1,5 kilomètre, c'est de la rue Atwater à la rue Berri, au centre-ville, c'est de la montagne au fleuve. Donc, c'est tout le centre-ville de Montréal. Et le centre-ville de Montréal, il connaît une poussée de développement quasi providentielle depuis quelques années, et on a une prudence à avoir quant aux impacts de nouvelles taxations, redevances, appelons-les comme on le voudra, qui pourraient représenter un danger.

Alors, on se dit : La gradualité de l'application de la mesure des redevances, sa gradualité aussi et financièrement, 5 \$, 7 \$, 8 \$, 12 \$, avant d'arriver, tout ça va se négocier. Alors, on dit : Pour le centre-ville de Montréal, qui accueille présentement 47 % de la construction résidentielle de l'île de Montréal, et en valeur, c'est 66 %, les deux tiers de la valeur résidentielle investie sur l'île de Montréal, c'est au centre-ville depuis trois ans, à toutes fins pratiques, 100 % de l'espace à bureau, c'est 85 % de l'espace métropolitain, mais ce 85 % de l'espace métropolitain, c'est pratiquement 100 % des espaces à bureau qui s'ajoutent sur l'île de Montréal, c'est au centre-ville. On n'avait pas vu ça depuis 30 ans, et il faut être prudent pour ne pas risquer d'envoyer des signaux qui rendraient tout le monde un peu timide, voire peureux, ou, pire, les convaincraient que la belle période est terminée. Alors, le simple ajout, en tout cas, dans un premier temps, je pense, précise notre pensée, et je vous demanderais de le considérer comme ça à partir de maintenant.

M. Perez (Lionel J.) : Et, en complément là-dessus, on est d'accord avec le principe. Je veux que ce soit très clair, on est tout à fait d'accord avec le principe que l'ARTM pourra éventuellement avoir des redevances sur d'autres projets. Alors, le débat n'est pas sur le principe, c'est le «quand». C'est sur le «quand», à travers quelles autres étapes. Et nous, on soumet qu'il y a encore beaucoup de cheminement à aller faire. Il y a la mise en place complète de l'ARTM, il y a le plan stratégique, il y a des décisions avec la CMM, avec les élus, il y a des enjeux d'imputabilité à cet égard-là également. Donc, nous, on pense que, pour ne pas retarder le REM, comme l'a dit mon collègue, on irait de l'avant.

Deuxième chose, sur la question des zones, en ajoutant que ces discussions-là de la variabilité des 1,5 mètre vont faire état des discussions entre l'ARTM et la caisse éventuelle, alors, nous, on va être là pour donner notre point de vue, donner nos préoccupations à cet égard, et on est confiants qu'on va pouvoir trouver une solution qui prend en considération tous les éléments.

M. Bergeron (Richard) : Vous savez, une fois que la redevance va être élargie à tous les modes par le biais des deux lignes de métro qu'il y a au centre-ville, tout le centre-ville va y passer, de toute façon, là. Et c'est simplement d'avoir une prudence à court terme. C'est tout ce qu'on demande, une prudence à court terme. À terme, le monde va s'habituer, le monde des affaires va s'habituer, ça va rentrer dans les moeurs.

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

M. Lessard : Merci. Avant de passer à ma collègue de Verdun, oui, à cette étape-ci, c'est plus important le principe. Donc, je comprends que, dans la rédaction, vous avez une préoccupation sur... par les étapes, que c'est une façon d'améliorer le texte législatif pour dire : Il y a-tu un processus d'enclenchement, si ça devait être appliqué à d'autres, étant donné, évidemment, qu'on met en place l'ARTM qui n'a pas encore adopté sa politique de tarification, qui ne l'a pas encore soumise à la Communauté métropolitaine, puis première expérience? J'entends bien ça, on va essayer de voir si on peut... le texte est sûrement bonifiable, à ce moment-là.

Si vous permettez, M. le Président, je passerais la... ma collègue de Verdun a peut-être des questions pour la ville, là. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Sans aucun problème. Merci, M. le ministre. Alors, Mme la députée de Verdun, la parole est à vous.

Mme Melançon : Merci beaucoup, M. le Président. Bonjour, messieurs. Très heureuse de vous recevoir aujourd'hui à cette commission, qui est importante pour Montréal, disons-le.

Comme je suis une nouvelle élue, hier, j'avais la chance de procéder à une annonce avec M. Bergeron, et on a dit assez longuement... Bon, oui, je suis une nouvelle élue depuis le 5 décembre, et puis on parlait justement de ce travail d'élue, d'aller écouter la population. Et, tout comme moi, en tout cas, à Montréal, les gens de L'Île-des-Soeurs et de Verdun souhaitent ardemment le REM, ont besoin, justement. Puis, pour L'Île-des-Soeurs, on sait, il y a des enclaves parfois, puis là surtout avec la construction du pont Champlain. Mais le REM va devenir une solution extraordinaire pour les gens qui vivent à L'Île-des-Soeurs pour pouvoir sortir plus facilement, se rendre dans des endroits stratégiques sur l'île de Montréal.

Et, M. Bergeron, je regardais votre feuille de route impressionnante comme docteur en aménagement. Vous avez longtemps travaillé sur le transport. Puis là, lorsque je vous entends dire qu'après 30 ans vous attendiez ce moment-là depuis très longtemps, j'aimerais que vous puissiez peut-être m'éclaircir parce que, la semaine passée, on a rencontré un groupe qui avait plus que des questionnements, voire même que le député de Sanguinet a traité d'horreur ce projet. Je ne pense pas qu'on soit du même avis que le député de Sanguinet, mais ce que je voudrais entendre de votre part, c'est et sur le choix, bien sûr, de la technologie parce que je vous ai déjà entendu parler de ces trains électriques et j'aimerais ça que vous puissiez nous en parler. Vous avez aussi toute cette connaissance pour le faire.

• (10 h 30) •

M. Bergeron (Richard) : Merci pour la question. En fait, je la souhaitais, cette question. Vous avez fait référence à la présentation du groupe Transparence la semaine dernière. Je vais reprendre les paroles du présentateur principal, Jean-François Lefebvre, celui qui a le plus parlé : Chaque technologie dans un contexte donné. Or, ce groupe commet l'erreur, par fixation sur une technologie, de dire : C'est elle qui devrait aller là, point à la ligne. Ça a été testé. Nous l'avons testé. Je l'ai testé parce que j'ai quand même été six ans responsable des analyses stratégiques à l'AMT, et c'est quand même à mon initiative, après deux ans de travail, qu'on a eu une mission ministérielle en France pour justement aller étudier les tramways et les trams-trains. C'était M. Serge Ménard qui était ministre des Transports à l'époque. On est allés à Bordeaux, on est allés à Strasbourg, on est allés à Paris.

Toujours est-il, on a fait le tour du jardin, il y a une quinzaine d'années, de manière très sérieuse. Et, en l'occurrence, ils ont oublié de vous dire que leur système pour aller à l'aéroport, minimum 50 minutes. Sans compter qu'avec le développement de la cour Turcot et de Lachine-Est ajoutez encore 10 minutes. Mais, juste à côté de Lachine, il y a le maire de Dorval qui souhaite que ça passe sur son territoire. Ajoutez encore 10 minutes. Donc, pour se rendre de la gare Centrale, c'est-à-dire l'intersection René-Lévesque, Robert-Bourassa, à l'aéroport, à terme, minimum 70 minutes.

Maintenant, la ligne vers la Rive-Sud. Le tramway, tel qu'il était présenté la semaine dernière, est un tramway en surface. Très compliqué de demeurer en surface pour franchir l'axe du pont Victoria à la rue Bridge, franchir le canal Lachine, très compliqué. Ça coûte un autre 15 minutes juste pour ça parce que forcément que le système est très lent dans ce secteur-là. Par ailleurs, il n'y a pas de solution pour desservir l'ouest de l'île. Avec le tramway, il n'y a pas de solution pour l'ouest de l'île et surtout il n'y a pas de solution pour la limite de capacité actuelle de la ligne Deux-Montagnes.

Alors, moi, j'ai beaucoup travaillé le sujet des tramways. D'ailleurs, j'ose dire qu'à certains égards ils ont été d'excellents élèves. Dans leur présentation transparente, je leur ai... Ils sont venus me voir. J'ai discuté avec eux, j'ai dit : Vous ne voyez pas la limite de la technologie dont vous parlez puis vous ne voyez pas l'intelligence extraordinaire du système proposé par la caisse. D'autant que, maintenant, il est connecté par trois stations supplémentaires à toutes les lignes de métro, mais c'est un système absolument... Et lui, ce système-là, est capable d'augmenter très significativement la capacité sur l'axe Deux-Montagnes, de desservir l'ouest, desservir l'aéroport, en mode express, ça va être 16 à 18 minutes, et de desservir la Rive-Sud avec une réserve de capacité extraordinaire à nouveau.

Quand ce système-là m'a été présenté, parce que le maire m'a confié le suivi de ce dossier-là, quand j'ai découvert ce système-là à la caisse, j'étais jaloux. J'ai dit : Je n'y ai pas pensé, moi. Mais il dit : C'est génial ce que vous nous présentez là.

Alors, c'est ce pas que n'a pas été capable de faire le groupe Transparence la semaine dernière. C'est par fixation sur ce sur quoi tu as travaillé. Puis Dieu sait que j'ai travaillé plus longtemps qu'eux sur ce sujet du tramway. Mais, quand tu vois quelque chose de meilleur, bien, tu écarquilles les yeux puis tu dis : Félicitations, messieurs, parce qu'après 15 ans de travail sur le sujet je n'y aurais pas pensé, à ça! Puis personne n'y avait pensé avant l'équipe de la caisse. Alors, moi, je leur dis bravo!

Le Président (M. Iracà) : Merci, monsieur. Mme la députée.

Mme Melançon : Oui. Bien, merci, M. Bergeron. Et c'est tout en votre honneur de savoir féliciter des gens qui ont travaillé tout comme vous sur différents sujets et qui sont arrivés à des finalités extraordinaires, comme vous le dites.

Je voudrais revenir sur... Au tout début, lorsque vous avez pris la parole, vous avez parlé de vous souhaitiez que ce projet de loi, on puisse aller le plus rapidement possible. Moi, je veux vous entendre sur «le plus rapidement possible». Puis j'ai les réponses, mais, pour le bien des gens qui sont ici, qui nous accompagnent, et des partis d'opposition, pourquoi le plus rapidement possible?

M. Bergeron (Richard) : Deux éléments de réponse. Le premier, c'est celui dont je parlais tantôt, on a livré un réseau de métro en six ans au début des années 60. On peut-u réapprendre à faire les choses un tant soit peu rapidement puis avec confiance? Le deuxième élément de réponse très personnel, vous me l'avez entendu dire pas plus tard qu'hier, mon premier emploi après que j'ai été diplômé à la maîtrise en urbanisme, ça a été, par le biais d'un groupe universitaire de travail, de conseiller le maire de l'époque, Jean Doré, sur les prolongements du métro à Anjou. Est-ce moi qui ai mal travaillé et mes collègues qui avons mal travaillé? Toujours est-il qu'il n'est pas fait. Quand je réferais tantôt que ça fait 30 ans qu'on attend un projet comme celui-là, notamment, 1987, 2017, 30 ans.

Alors, on est capable de faire les choses. On a déjà été capable d'en faire. Depuis lors, ça a été des tergiversations à n'en plus finir. Chacun avait sa petite idée dans son coin, il y avait des limites administratives, des limites financières. Tout était invoqué pour ne pas bouger. Alors, relevons le défi : six ans. Aujourd'hui, une société avancée comme l'est la société québécoise aujourd'hui, on doit bien être capables de livrer un projet du même calibre qu'une société québécoise moins nombreuse, moins riche a pu le faire il y a déjà de cela 50 ans.

Le Président (M. Iracà) : Mme la députée, il vous reste 1 min 30 s.

Mme Melançon : Bien, ça va être pour un très court commentaire, M. le Président. Pour ce qui est de la ligne bleue, j'imagine que, comme moi, vous avez lu avec attention le dernier budget. Et je peux vous dire que peut-être que vous allez être exaucé deux fois plutôt qu'une avec les travaux qui sont amorcés de notre côté, du côté gouvernemental. Les sommes sont là, la ligne bleue va se faire, et tout ça dans un ensemble.

Et, moi, le REM, oui, le REM, la ligne bleue encore plus. Puis là je vois ma collègue pour qui la ligne bleue doit être tout à fait importante puisqu'elle est dans l'est de Montréal. Alors, je vous rassure aussi à cet effet-là. On travaille, on est capables de travailler des deux côtés à la fois.

Alors, merci, merci beaucoup de votre présence, messieurs, aujourd'hui.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale.

Nous allons procéder à un deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle, et je cède la parole au député de Sanguinet. Bon matin, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci. Je vous salue d'abord, M. le Président. Je salue le ministre, son équipe, les gens de la partie gouvernementale, les députés, mon collègue de Deux-Montagnes, ma collègue de Pointe-aux-Trembles. Et je salue nos invités, M. Bergeron et M. Perez.

Bon, vous avez parlé de Transparence. La semaine passée, ils sont venus en tant que spécialistes. Bien que vous connaissiez bien le sujet, je n'en doute pas, vous êtes ici pour représenter la ville de Montréal, ce qui est différent. Alors, moi, je veux vous entendre sur le BAPE. Comment vous avez reçu le rapport du BAPE? Parce que, là, vous semblez nous dire que c'est la meilleure invention depuis le pain tranché, là, mais qu'est-ce que vous pensez du rapport du BAPE?

M. Bergeron (Richard) : Je pense que c'est un rapport qui, malheureusement, n'a pas tenu compte d'une part significative des informations qui lui ont été transmises. Et, je l'ai dit à plusieurs reprises sur le plancher du conseil municipal, c'est incompréhensible d'avoir produit un rapport aussi déconnecté de la réalité du projet. Le maire, moi, le conseil municipal de Montréal, notre équipe, notre administration sommes extrêmement déçus du rapport du BAPE, non pas parce que les conclusions nous déplaisent a priori, mais parce que le BAPE avait l'information pour produire un rapport plus favorable au projet. Alors, on a de la difficulté à comprendre comment l'équipe des commissaires du BAPE a pu arriver aux conclusions auxquelles ils sont arrivés.

M. Therrien : Quand vous parlez des gaz à effet de serre, le BAPE considère que, pour chaque tonne économisée, ça coûte 15 000 \$. Vous trouvez que le jeu en vaut la chandelle?

M. Bergeron (Richard) : C'est l'un des exemples des défaillances constatées. Des documents sur l'achalandage, et sur le kilométrage passager, et tout ce qu'il faut pour calculer les retombées de gaz à effet de serre ont été acheminés au BAPE. Le BAPE a prétendu que c'était arrivé trop tard, ils n'en tenaient pas compte. Alors, cela seul double la performance environnementale sous l'angle des gaz à effet de serre. Ensuite, post-BAPE — là, on ne peut pas accuser le BAPE — il y a eu...

M. Therrien : Le chiffre que je vous ai donné, c'est après avoir considéré ce que vous dites parce qu'au départ c'était 35 000 \$ par tonne. Puis là je vous parle de 15 000 \$ par tonne en ayant l'ajustement suite à l'information reçue.

M. Bergeron (Richard) : Vous savez, par ailleurs, il y a eu le BAPE, ensuite il y a eu l'après-BAPE. Les trois stations ajoutées, les révisions à la hausse de l'achalandage attendu, les 40 voitures qui ont été annoncées, supplémentaires, 20 % d'augmentation des véhicules par la caisse tenant compte de l'augmentation prévue de l'achalandage, moi, je suis confiant que le REM sera un très grand succès, qu'il dépassera les objectifs d'achalandage jusqu'ici évoqués de manière significative et que les retombées environnementales, notamment sous l'angle des gaz à effet de serre, seront beaucoup plus grandes que tout chiffre que l'on ait pu dire jusqu'ici. Mais je n'avancerai pas moi-même de chiffre, bien entendu.

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

M. Therrien : J'aimerais beaucoup partager votre enthousiasme, là, mais je vais passer la parole à ma collègue de Pointe-aux-Trembles.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Mme la députée, la parole est à vous.

• (10 h 40) •

Mme Léger : Merci. Bonjour, M. Perez. Bonjour, M. Bergeron. Merci d'être là pour la ville de Montréal. On parle du Réseau électrique métropolitain. Déjà, le titre m'agace beaucoup parce que c'est Réseau électrique métropolitain. Vous parlez, M. Bergeron particulièrement, que c'est pour vous un grand espoir. Vous êtes très emballés. C'est pour vous un projet d'évolution future de la région. C'est une vision régionale. Et moi, je vais vous lancer le cri du coeur des gens de l'est de Montréal et de La Pointe-de-l'Île. Beaucoup de préoccupations, beaucoup d'inquiétudes, beaucoup de frustrations, même. On ne peut pas être à l'encontre de vouloir investir dans le transport collectif, tout le monde en veut. Par contre, de mettre l'espoir dans le REM pour l'ensemble de la vision métropolitaine, là, vous ne m'embarquez pas, là, pas du tout.

La vision métropolitaine, il doit y avoir un plan métropolitain de transport. Et si, pour Montréal, le plan métropolitain de transport, c'est le REM, bien, je crois qu'on manque le bateau parce que, juste pour la partie de l'est de Montréal, on ne se sent pas du tout, du tout impliqués. On ne se sent pas du tout écoutés. On ne se sent pas du tout... qu'il va y avoir des investissements et une vision pour l'est de Montréal.

La ville de Montréal a toujours eu, pendant plusieurs années, un plan pour l'est de Montréal. On ne le voit plus, là. Il n'est plus là, là. On ne le sent plus. Et je dois vous dire que cette préoccupation-là est tellement importante qu'on ne sent pas, avec la ville particulièrement... Vous dites : Bien, on attend depuis 30 ans un projet comme celui-là. Je comprends, je comprends très bien, M. Bergeron. Et vous faites un lien tout à l'heure avec la ligne bleue, évidemment. La ligne bleue, on l'attend depuis 30 ans, mais parfois on dit : On est d'accord avec la ligne bleue, on est contents qu'on ait donné notre aval à la ligne bleue, et la ligne bleue s'en vient.

J'entendais la collègue de Verdun, elle dit que c'est dans le budget. C'est dans le budget, mais j'ai questionné souvent le ministre ou le ministre responsable de la région de Montréal par rapport à... dans les plans d'infrastructures, le Plan québécois des infrastructures, il est toujours à l'étape de l'étude. Il ne passe pas à l'étape de la planification. Il n'a même pas passé au Conseil des ministres encore pour aller à l'étape de la planification. Ça fait qu'on peut bien me faire accroire que la ligne bleue s'en vient, mais on l'attend toujours, la ligne bleue.

Et, si on fait la compensation de la ligne bleue par rapport au REM, on dit : Bien, vous allez avoir la ligne bleue au bout de l'île... pas au bout de l'île mais l'est de Montréal jusqu'à Anjou, parce que je tiens à vous dire que ça arrête à

Anjou, ça ne va pas jusqu'au bout de l'île, là. Il y a encore tout un autre bon bout de kilomètres, l'autre bout, ce n'est pas la compensation. La ligne bleue, c'était déjà avant, 30 ans, comme vous l'avez dit, qu'elle était prévue. Alors, ce n'est pas la compensation du bout de l'île par la ligne bleue. Alors, je ne vois pas le plan métropolitain, je ne vois pas le plan de l'est de Montréal.

Et là toute la restructuration... la réalisation du REM, là, la volonté de réaliser le REM se fait dans un contexte où on restructure toutes les instances de l'AMT, qui, depuis le 1er juin, n'est plus... par l'ARTM. On essaie de parler à des gens, on n'est pas capables de rejoindre des gens, on n'est pas capables de parler au monde. La réorganisation de tout cet environnement-là, métropolitain, au niveau du transport, on n'a pas de poignées nulle part. On n'est pas capables de parler à personne. Tout est en restructuration. Alors, on ne vient pas à bout d'avoir des réponses à nos questions, particulièrement pour la pointe de l'île. Alors, nous, on voudrait voir auprès de la ville de Montréal qu'elle ait un plan pour l'est de l'île de Montréal aussi.

Alors, vous dites : Bien, ça n'empêche pas l'autre. Bien, si votre vision régionale est complètement sur le REM, bien là on manque le bateau pour le bout de l'île, on manque le bateau pour l'est de Montréal. Là, je ne vous entends même pas le dire, qu'est-ce qu'il va y avoir au niveau de l'est de Montréal. Et on a ces attentes-là au niveau de la ville.

La ligne bleue, entre autres, bon, j'ai travaillé pendant longtemps sur le Train de l'Est, ça a été assez difficile et assez compliqué parce qu'il a fallu avoir aussi... étant Montréalais, d'avoir notre part sur Montréal. Et donc c'était juste nécessairement pour Lanaudière. Est-ce que ça a été compliqué aussi, cet ajustement-là? Là, à cause du REM, bien, les gens du Train de l'Est vont débarquer à une station. On a vendu le Train de l'Est pour qu'enfin on se rende jusqu'à la gare Centrale, puis là, bien, on fait débarquer le monde... à cause du REM, on les fait débarquer à Canora, à ville Mont-Royal, dans ce coin-là, là. On les fait débarquer là. Ça fait que le monde qu'on réussissait à vouloir délaissier leur auto parce qu'on est dans le bout de l'île : Délaissiez votre auto tranquillement, prenez le train, c'est extraordinaire, puis là on les fait embarquer dans le train, on leur dit : Ça va être 47 minutes pour se rendre à la gare Centrale, on commence à avoir un achalandage, puis là on va les faire débarquer. Ah! on va arrimer ça pour que ça arrive en même temps que le REM, puis tout ça. J'ai bien hâte de voir ça. Mais, en même temps, là, on fait débarquer le monde.

On a beaucoup d'inquiétudes sur la grille tarifaire, évidemment, de tout ça, là. Là, on a des projets comme L'Assomption, SRB à Pie IX. On n'a pas rien sur le bout de l'île tel quel parce qu'au bout de l'île, entre nord-sud et est-ouest, on...

Alors, vous voyez que, quand on arrive avec un projet comme le REM puis qu'on dit que c'est le projet métropolitain, bien, nous, on ne se sent pas inclus pantoute. On est super frustrés, on n'est pas contents, et c'est pour ça que je donne le cri du cœur de l'est de Montréal. Tout à l'heure, M. Bergeron, vous avez parlé de tout ce qui se passe au niveau du centre-ville de Montréal. On est très contents, on est tout contents de ce qui se passe avec Montréal, s'il y avait des investissements, mais nous, on se sent délaissés. Alors, j'espère que vous allez me répondre quelque chose intéressant pour l'est de Montréal.

M. Bergeron (Richard) : Vous comprenez qu'on ne peut pas avoir toutes les réponses à ce que vous venez d'introduire. Le REM règle le cas de la couronne nord-ouest, de l'ouest, aéroport et de la couronne sud-ouest. Vous avez raison qu'il va rester du travail à faire. Moi, j'ai toujours répondu : Chaque chose en son temps. Présentement, on parle de ce projet REM, et d'aucune manière je ne prétends qu'il aidera Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, d'aucune manière. Est-ce qu'il y a nécessité de réfléchir pour une phase II, pour un deuxième type de projet, peu importe? M. le ministre est là. Est-ce qu'il y a matière à réfléchir à une desserte de qualité équivalente pour la couronne nord-est, pour l'est, sud-est? Bien évidemment. Mais là on a un super projet qui nous règle la moitié du territoire de la région métropolitaine, alors saluons ce projet bien bas et attelons-nous à la tâche de réfléchir à l'autre moitié de l'espace métropolitain.

Mme Léger : Mais, M. Bergeron, comment je peux saluer un projet quand la population que je dessers n'est pas desservie? Vous comprenez, c'est absolument... Je parle au nom de presque un million de personnes, là, O.K., pour l'est de Montréal, là. Alors, on attend le métro, évidemment, à Anjou, qui s'en va vers Anjou, avec les difficultés qu'on voit parce que ce n'est pas passé au Conseil des ministres pour la partie planification. J'espère qu'on a réfléchi, puis je vous le dis, M. Bergeron, qu'on a réfléchi, entre le métro Anjou et le métro Honoré-Beaugrand, qu'il y ait un lien intermodal pour ne pas que les gens de l'extrême est passent par la ligne verte, s'en aillent jusqu'à la ligne orange, montent la ligne orange, s'en aillent jusqu'à la ligne bleue parce qu'ils veulent aller à l'Université de Montréal. Ça a un impact important du décrochage scolaire chez nos jeunes étudiants. Alors, il faut qu'il y ait un lien au moins entre la ligne bleue...

Il y a une vision comme ça qu'il faut avoir. Cette vision-là, je ne le sens pas de la ville de Montréal. Cette vision-là, je ne le sens pas. Je sens que c'est tout dans le REM, qu'on veut tout mettre dans le REM et qu'on ne pense pas à l'ensemble d'une vision métropolitaine.

Le Président (M. Iracà) : M. Bergeron.

M. Perez (Lionel J.) : Avec respect, Mme la députée, je veux faire référence à notre présentation, au troisième paragraphe de notre présentation. Les priorités en transport collectif de la ville de Montréal sont claires : le REM et la ligne bleue. C'est quelque chose que le maire, il a maintes fois mentionné. Avant l'apport du REM, c'était toujours un train vers l'ouest et la ligne bleue. Le gouvernement du Québec...

Mme Léger : M. Perez, ne me répondez pas que le... d'une façon égale entre le REM et la ligne bleue. La ligne bleue, c'est derrière nous. Ça doit être fait depuis 30 ans. M. Bergeron l'a dit. Alors, la ligne bleue, là, ce n'est pas la compensation de dire : Vous, l'est, vous allez avoir la ligne bleue, puis l'ouest, vous allez avoir le REM. La ligne bleue, c'est avant. Ça fait longtemps, ça. On n'est plus là. On est rendus après ça.

M. Perez (Lionel J.) : Bien, je ne veux pas répondre pour les personnes qui étaient avant moi pendant 30 ans. Moi, je suis là pour représenter la ville de Montréal et pour vous affirmer, au nom du maire, au nom de la ville de Montréal, au nom de toutes les villes de l'île de Montréal, comme quoi on appuie ce projet. Et puis nos priorités ont toujours été claires : toujours en appui aux deux grandes priorités qui est le REM, qui est également la ligne bleue.

Maintenant, le gouvernement du Québec a fait des choix. Il y a des priorités qui sont là. Il ne faut pas oublier que ces défaillances, c'est en partie à cause de la créature qui était l'AMT. Le gouvernement du Québec est venu pour reformuler cette gouvernance. On va avoir différents outils, différentes capacités, différentes gouvernances pour actualiser, pour améliorer cette situation. On est tous du même côté, on veut tous une amélioration du transport collectif. C'est sûr qu'il y a certaines réalités terrain au point de vue de capacité de réalisation, mais ça va aller de bon train, et on est très confiants qu'effectivement ça va être fait et que la ville de Montréal, elle est toujours en appui, elle va toujours revendiquer ces deux aspects-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Mme la députée, une minute.

Mme Léger : Mais, M. Perez, que répondez-vous aujourd'hui, au nom de la ville de Montréal, sur la vision que vous avez pour l'est de Montréal?

M. Bergeron (Richard) : Je vais vous donner un élément, Mme Léger... Mme la députée...

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

M. Bergeron (Richard) : Oui. Je suis responsable de la Stratégie centre-ville, le plan d'action va être rendu public très prochainement. Je vous donne tout de suite une indication allant dans le sens de ce que vous souhaitez. Nous disons, dans la Stratégie centre-ville : Réalisez le REM pour la partie ouest, et la priorité, à partir de maintenant, devient la desserte de l'est, l'accès au centre-ville à partir de l'est et du nord-est. C'est noir sur blanc. Vous allez lire ça noir sur blanc très bientôt dans le plan d'action de la Stratégie centre-ville. Alors, ça implique l'avenir de la rue Notre-Dame, ça implique plein de choses, mais ça va être notre priorité de travail à partir de maintenant.

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.

• (10 h 50) •

M. Charette : Merci, M. le Président. Bonjour aux collègues. Un plaisir de vous retrouver ce matin. MM. Perez, Bergeron, un plaisir également de vous recevoir. Merci pour votre éclairage, des gens certainement d'expérience en la matière pour un sujet qui commande une importante réflexion. Tout comme vous, on a eu l'occasion, au niveau de la deuxième opposition, donc de la Coalition avenir Québec, de présenter le REM comme un projet qui était novateur, certainement une belle occasion pour une vitrine plus qu'intéressante pour la ville de Montréal, pour la grande région de Montréal.

Ceci dit, dès le départ, on avait des questionnements. On aurait souhaité d'ailleurs une commission parlementaire, sans vouloir retarder l'échéancier, mais, à tout le moins, pour avoir un minimum de réponses à des questions qui demeurent encore nébuleuses, à tout le moins. Et les inquiétudes que vous partagez, ma foi, sont aussi les nôtres au niveau de ce pouvoir étendu de taxation qu'offre le projet de loi qui est à l'étude actuellement. Et j'étais particulièrement heureux de constater l'ouverture du ministre ce matin par rapport à tout ce qui est le logement social, notamment. Mais effectivement il y a cette inquiétude qui nous a été partagée par d'autres intervenants avant vous concernant un nouveau pouvoir de taxation pour des projets à venir de transport collectif qui n'incluent pas actuellement le REM.

Pour vous, cet élément d'inquiétude là, à quel point est-il important dans la suite des choses? Vous avez largement vanté le projet. On y reconnaît beaucoup de mérites également. Mais est-ce que c'est un élément d'inquiétude suffisant pour exiger un amendement? Si l'amendement ne vient pas, est-ce que votre enthousiasme par rapport au projet demeurera aussi grand? Je vous pose la question à tous les deux. Je vous laisse convenir...

M. Bergeron (Richard) : Sans vous offenser, je ne pense pas qu'on a manifesté de l'inquiétude, nous. On a demandé à s'assurer que la mise en place de ce nouvel outil de financement qu'est les redevances de développement priorise le REM pour s'assurer que le REM se fasse dans les délais, et qu'il soit soigneusement étudié, et qu'il y ait probablement un processus graduel de mise en application pour arriver à ses fins, c'est-à-dire couvrir l'ensemble des réseaux. On n'a pas manifesté d'inquiétude, on n'est pas inquiets. On appuie cette disposition. Mais on se dit : L'urgence, c'est pour le REM, et soyons clairs à cet égard.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Charette : N'empêche, je pense... Je ne veux pas jouer avec les mots avec vous, mais vous avez cité l'article 53. Inquiétude, ou autre, ou considération, on peut appeler ça de cette façon-là. Est-ce que c'est un article qui commande un amendement, selon l'appréciation que vous faites du projet de loi?

M. Perez (Lionel J.) : Je pense que le fait que ça fait partie d'une de nos recommandations démontre qu'on veut cet éclaircissement à cet égard. Pour nous, c'est un élément très important, le fait qu'on ait là... devant nous, on a

deux recommandations, et ça fait partie de la première. On est très encouragés par les propos du ministre ce matin, qui nous a entendus et qui a dit que...

Sur le principe, on est tous d'accord. Alors, personne ne questionne le principe de la question des redevances et de donner ces pouvoirs à l'ARTM. C'est la question de la mise en application, de la mise en oeuvre. Et, sur cela, on dit : C'est la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain. Alors, limitons-nous à cela à ce stade-ci. Éventuellement, il y a toujours possibilité d'étendre cela une fois qu'on aura eu ce plan stratégique de transport métropolitain, qu'il y aura des discussions au niveau de la CMM. Et, de bon gré, je pense qu'une fois que ça va être habitué il n'y a aucune raison pour laquelle on ne pourrait pas aller de l'avant. Mais c'est une recommandation, et on est très encouragés par ce qu'on entend ce matin.

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

M. Charette : Merci de la précision. Effectivement, encouragés, je le mentionnais pour ce qui est du volet du logement social ou abordable, mais il nous faudra convenir sans doute une nouvelle formulation pour l'article 53 parce que la préoccupation ou la considération que vous avez est aussi la nôtre à ce niveau-là.

Je vous entendais parler, c'est très, très intéressant, de la comparaison entre le développement du métro et le REM. Effectivement, on peut y faire un parallèle. Pour avoir étudié un petit peu la question, je ne vous cacherais pas que je n'étais pas de ce monde au moment de sa fondation, mais c'est un sujet qui m'intéresse aussi depuis quelques années. Et je me souviens qu'au moment du lancement du métro on avait déploré la longueur des quais, on l'estimait trop grande pour la capacité attendue, et, au fil des ans, on s'est rendu compte que la longueur des quais, finalement, elle était justifiée parce que le service a été de plus en plus en demande. Et il n'y a plus beaucoup de stations où les quais ne sont pleinement pas remplis.

Une des préoccupations qui nous a été partagée, c'est sur la longueur des quais prévue à travers le projet de loi. On parle essentiellement de 80 mètres pour quatre rames. Et vous l'avez dit d'entrée de jeu, M. Bergeron, que vous êtes confiants, que la ville est confiante qu'on dépassera largement les chiffres attendus d'achalandage pour le service de REM, et je serais porté à le croire également. Cependant, on parle de quais relativement petits pour accueillir quatre rames.

Est-ce que ce ne serait pas sage, dans les circonstances, d'anticiper cet achalandage que vous souhaitez et que nous souhaitons pour être sûrs que le REM ne soit pas à contre-courant et puisse répondre à la demande éventuellement?

M. Bergeron (Richard) : Je pense que cette réponse devra venir dans la suite des analyses techniques et des contrats qui seront signés par la caisse avec ceux qui construiront le REM, mais, à la limite, si c'est ça, le problème, de devoir rallonger les quais dans 10 ans, c'est un sacré beau problème et ce ne sera pas très compliqué à faire. Mais je ne veux pas m'avancer plus sur ce sujet-là, mais j'aimerais ça qu'on ait ce problème-là dans 10 ans, de constater que les quais sont trop courts puis qu'il faut les rallonger. Ça veut dire que le REM aura été le succès que je souhaite.

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

M. Charette : Et pour vous l'anticipation des chiffres ne justifierait pas de prévoir déjà des installations telles...

M. Bergeron (Richard) : Je ne serais pas étonné que la caisse y pense déjà. Vous leur poserez la question. Je n'ai pas d'élément de réponse plus précis que ça.

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

M. Charette : Au niveau de la tarification, il y a encore plusieurs éléments à déterminer, et ça aura forcément une incidence aussi sur les villes. Bon, vous représentez Montréal, j'en conviens. Moi, je suis légèrement plus au nord, du côté de Deux-Montagnes, et, la semaine dernière, la ville de Deux-Montagnes nous a fait une illustration tout de même pertinente. À travers le concept d'ARTM, à travers ce qui lui était exigé comme municipalité, déjà on va doubler le montant qui sera facturé à la ville de Deux-Montagnes. On parle d'une petite ville, quelques milliers d'habitants à peine, un territoire qui est entièrement développé, donc une municipalité qui n'a pas réellement la possibilité de miser sur des projets majeurs pour augmenter ses revenus fonciers. Donc, déjà on anticipe... bien, pas «on anticipe», ils ont reçu la facture, on va doubler, et ça représente un très, très haut pourcentage pour le petit budget de la ville.

Est-ce qu'il y a des inquiétudes? Il y a la réalité montréalaise, mais est-ce qu'il y a des inquiétudes, de votre côté, sur ce qui sera exigé des plus petites municipalités, qui sont bien heureuses d'avoir le trajet du REM sur leur terrain, bien heureuses aussi de pouvoir bénéficier d'un réseau de transport collectif, mais qui ultimement se voient facturer des montants qui sont très, très importants, là, compte tenu de l'importance de leurs budgets?

M. Perez (Lionel J.) : Bien, d'abord, j'aimerais rien que souligner qu'ici on représente... aujourd'hui, on ne représente pas seulement la ville de Montréal, mais toutes les villes de l'île de Montréal, de l'agglomération de Montréal. Et effectivement il y a plusieurs villes qui vont être affectées. Je peux vous dire que, d'emblée, on est tous ravis du projet, on appuie fortement, collectivement le projet. C'est certain qu'il y aura des enjeux de tarification. Ça va faire partie des discussions entre l'ARTM, la caisse pour s'assurer qu'il y ait cet équilibre. À la fin de la journée, ce qu'on veut, c'est l'achalandage, ce n'est pas une question de pouvoir avoir un tarif plus haut. Mais, avec un tarif qui est plus compétitif, plus concurrentiel, on pourra avoir effectivement plus d'achalandage, qui va le rendre... un plus grand succès avec un meilleur taux de rendement.

Mais il est vrai... On comprend qu'il y a des particularités, peut-être, dans certaines situations de Deux-Montagnes. J'ai pu voir et noter... de mémoire, notamment, je pense qu'il y a aussi cet aspect de variabilité des zones, 1,5 mètre, qui peut venir pallier cette problématique pour justement prendre la réalité de tous en considération.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Malheureusement, ceci met fin au bloc d'échange. Ça passe toujours trop vite, M. le député de Deux-Montagnes, je le sais. Alors, je vous remercie beaucoup pour votre contribution à la commission.

Je vais suspendre les travaux quelques instants pour permettre au deuxième groupe de prendre place rapidement.

(Suspension de la séance à 10 h 59)

(Reprise à 11 h 3)

Le Président (M. Iracà) : Nous allons reprendre nos travaux. Je souhaite la bienvenue au deuxième groupe de ce matin, la Caisse de dépôt et placement du Québec. Je vous souhaite la bienvenue. 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, et par la suite nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Alors, madame, monsieur, la parole est à vous.

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Il n'y avait pas de mémoire de déposé en lien avec ça, je pense. Il n'y avait pas de mémoire?

Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ)

M. Tall (Macky) : Pas de mémoire.

Le Président (M. Iracà) : S'il y en a par la suite, n'hésitez pas à le transmettre à la secrétaire de la commission. On va faire les copies. Alors, le 10 minutes commence à l'instant. La parole est à vous.

M. Tall (Macky) : Merci bien, M. le Président. Bonjour à tous et à toutes. M. le Président, M. le ministre, Mmes, MM. les députés, je vous remercie de cette occasion qui est offerte à la Caisse de dépôt et placement du Québec de discuter du Réseau électrique métropolitain et du projet de loi n° 137.

Il y a plus d'un an, la caisse présentait le projet du REM, un nouveau projet de métro léger automatisé et 100 % électrique avec 67 kilomètres de rails, 27 stations, un service 20 heures par jour, sept jours sur sept, une fréquence de service aux 2 min 30 s en heures de pointe et une intégration au métro à trois stations, sur les lignes bleue, verte et orange. Le REM facilitera la vie de milliers de citoyens et d'entreprises à travers la région métropolitaine de Montréal.

Dès le lancement du projet, nous avons mis en place une approche basée sur le dialogue et la collaboration, qui s'est déployée à travers une vaste consultation. Nous avons été à la rencontre des municipalités, des sociétés de transport, de plus de 300 groupes d'intérêt et, bien entendu, plus de 3 000 citoyens et usagers du transport collectif. Pour y arriver, nous avons tenu des centaines de rencontres, organisé 12 soirées portes ouvertes sur le territoire visé et maintenu plusieurs canaux de communication avec le public. En parallèle, nous avons travaillé en étroite collaboration avec les sociétés de transport. Des ateliers de travail ont été mis en place afin d'assurer la meilleure intégration possible avec tous les autres réseaux de la métropole. Une telle approche est essentielle au succès du projet. Cela nous a permis, d'une part, d'optimiser le projet en réalisant toutes les études requises et, d'autre part, d'améliorer le projet en se basant sur les idées des municipalités et des groupes rencontrés. Nous avons donc non seulement l'intention, mais nous prenons aussi l'engagement de poursuivre la réalisation du REM avec cette même approche basée sur la consultation et la collaboration.

Aujourd'hui, le projet de loi n° 137 permet au REM de franchir une nouvelle étape. À cet égard, j'aimerais revenir sur trois aspects plus particuliers qu'aborde le projet de loi. Tout d'abord, notre collaboration avec les municipalités. Comme nous l'avons souligné, nous avons travaillé avec nos partenaires municipaux pour bien intégrer le REM à leur plan d'aménagement. Une collaboration structurée, par la mise en place d'ateliers, nous a permis d'arriver à des solutions concrètes aux défis que présente un projet d'une telle envergure. Par exemple, pour protéger les milieux humides, nous avons déplacé des équipements prévus à la station Sainte-Anne-de-Bellevue et nous avons prolongé le tracé en souterrain dans le secteur du technoparc.

Pour éviter les impacts sur des bâtiments patrimoniaux, nous avons intégré le tracé dans une structure surélevée du CN à Griffintown. Pour assurer une meilleure intégration urbaine, nous avons ajusté le tracé pour limiter l'impact sur les rues à Laval et Deux-Montagnes et nous avons déplacé la station Pointe-Claire. Ce ne sont que quelques exemples des améliorations qu'il nous a été possible de faire.

Comme vous le savez, la filiale de la caisse, CDPQ Infra, développe ce projet, supervisera sa construction et assurera l'exploitation du REM dans une perspective à long terme. C'est pourquoi il est crucial pour nous de maintenir l'excellente collaboration que nous avons mise en place avec les municipalités.

Cela dit, dans un projet de cette envergure, certaines balises sont nécessaires. Le projet de loi n° 137 vient offrir ces balises et les mécanismes par lesquels nous interviendrons sur le territoire des municipalités en période de construction.

Le projet de loi permet de préciser les rôles et responsabilités de chacun pour que les travaux se fassent de manière coordonnée et diligente. À cet égard, nous croyons qu'il serait bénéfique que soient mieux définies la nature et la durée des garanties sur les ouvrages qui seront remis aux villes à la fin des travaux et que ces notions soient précisées dans le cadre de la loi qui sera adoptée.

En second lieu, je parlerai des terrains requis pour le REM. Depuis le début du projet, nous cherchons à limiter au maximum ses impacts sur les propriétés privées. D'ailleurs, les municipalités ont été des partenaires importants dans cette réflexion. Nous avons donc maximisé l'utilisation de corridors routiers ou ferroviaires existants pour définir le tracé. Le résultat est que 80 % des voies du REM passeront par des liens existants. Un travail important a aussi été réalisé pour limiter le nombre de propriétés requises. Grâce à ces efforts, nous avons été en mesure de réduire de moitié le nombre de terrains initialement requis. Nous sommes passés de plus de 200 lots privés à environ 117 aujourd'hui. Plus de 75 % sont des terrains vacants ou des lots sans bâtiment, et, parmi la trentaine de lots privés avec bâtiments, on trouve 13 lots résidentiels. De ces 13 lots, des ententes de gré à gré sont déjà conclues avec quatre propriétaires, et, pour les neuf autres propriétaires, les discussions avancent bien.

Comme vous pouvez le constater, notre objectif premier est d'en arriver à une entente de gré à gré qui soit équitable et raisonnable avec chaque propriétaire. Ici, le projet de loi n° 137 vient offrir les balises et les mécanismes qui vont permettre de demeurer dans l'échéancier du projet. Cela dit, notre objectif restera le même jusqu'à la finalisation du projet, soit de s'entendre de gré à gré avec chacun des propriétaires.

En troisième lieu, je parlerai des redevances immobilières. Le projet de loi n° 137 propose des redevances de développement pour financer des projets de transport collectif. De telles redevances sont particulièrement importantes pour le REM.

• (11 h 10) •

Ces mécanismes ont démontré leur efficacité à travers le monde, par exemple à New York ou à Édimbourg, en Écosse. Et, au Canada, l'Ontario, la Colombie-Britannique, la Nouvelle-Écosse et d'autres ont adopté des législations similaires. Pourquoi? Parce qu'il a été démontré qu'un mode de transport collectif fréquent et fiable attire les utilisateurs qui cherchent à s'établir à proximité. On peut comprendre tout l'attrait d'habiter à côté d'un service qui, en quelques minutes, nous transporte de la maison au centre-ville ou à l'aéroport.

En ce sens, le projet de loi n° 137 parle de densification, mais nous croyons que le REM permettra de revitaliser les quartiers environnant ses stations. Nous sommes donc d'avis que le projet de loi devrait refléter cette notion. On peut préciser que la densification et la revitalisation sont compatibles avec le plan d'aménagement de la CMM. C'est d'ailleurs ce qui est ressorti de nos consultations. Le REM permettra à Montréal d'être au diapason des méthodes de développement urbain les plus durables.

En conclusion, j'aimerais rappeler que, derrière le REM, il y a à la fois une vision et une démarche. Cette vision, c'est celle d'un système de transport moderne et adapté à la région métropolitaine, mais surtout un système pensé en fonction des besoins des usagers, qui sont notre première raison d'agir. Notre vision se base sur des principes réfléchis, la desserte de plusieurs secteurs du Grand Montréal à relier par un service régulier toute la journée, le désengorgement et l'augmentation de la capacité des réseaux existants, qui stimuleront la croissance du transport collectif, l'intégration aux réseaux de transport actuels par des connexions efficaces, un service de grande qualité et à haute fréquence qui augmente l'attrait du transport collectif et, enfin, la flexibilité de s'adapter aux besoins futurs et grandissants de la métropole.

En ce qui concerne la démarche, nous travaillons sur plusieurs paramètres du projet en même temps, ce qui a permis au REM de se bonifier au fil des mois. À présent, le projet de loi n° 137 offre les conditions nécessaires pour assurer une meilleure coordination des travaux et l'atteinte de notre échéancier en gardant en tête les besoins des citoyens et des entreprises. C'est essentiel dans un projet de cette envergure. Dans le futur — je conclus, M. le Président — nous poursuivrons la collaboration avec nos partenaires et nos communications auprès du public, car nous avons la volonté ferme de faire du REM un grand succès collectif. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. Tall, pour votre exposé. Nous allons procéder maintenant à des blocs d'échange et nous débutons avec la partie gouvernementale. Je cède la parole à M. le ministre.

M. Lessard : Oui, merci, M. le Président. Donc, M. Tall, merci beaucoup, Mme Cousineau, au nom de la Caisse de dépôt et placement du Québec, donc, qui, on se souvient... puis il faut le remémorer à la population qu'il y a eu, il y a quelques années, donc en 2015, je crois, l'adoption d'une loi qui permettait à la Caisse de dépôt, qui est la caisse de dépôt pour tous les épargnants du Québec, donc le bas de laine des Québécois... qui permettait maintenant de franchir une autre étape, c'est-à-dire la conception, la réalisation et le financement, donc, d'un projet de société, un projet de donner un service collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Donc, la loi a autorisé la Caisse de dépôt Infra... puis on le voit dans le projet de loi, là, avec une structure, donc, qui permet donc d'aller de l'avant et de faire en sorte que l'État n'a pas à financer, donc, cet aspect-là, ne serait-ce qu'ils y contribuent ou étant partenaires. Donc, je pense qu'il faut rappeler à la population...

Puis après ça il y a eu, à l'échelle de la communauté métropolitaine, donc, une nouvelle gouvernance sur l'administration. On a simplifié, on a respecté ce que les élus demandaient en rendant simples pour l'utilisateur, naturellement, ces droits quotidiens sur les circuits qu'ils utilisent, l'autobus, les trains, le métro. Évidemment, donc, on a pu voir l'évolution du projet sur l'interconnexion entre le REM et, donc, le métro, qui est à peu près l'équivalent, autant de kilomètres souterrains que de kilomètres aériens. Donc, je veux saluer les efforts qui ont été faits du côté de la Caisse de dépôt.

On a choisi une technologie, puis j'ai... La semaine dernière, on avait eu la chance de rencontrer Trainspérance, qui nous parlait d'un tramway. Et tantôt M. Bergeron a comme rendu un peu moins attirant l'aspect d'un tramway, qui arrêterait aux 10 minutes un peu partout, prenant 70 minutes pour se rendre. Donc, il y a un gain d'efficacité pour la

population. Je vous entendais en parler. Vous êtes quand même le premier vice-président Infrastructures, président et chef de la direction de CDPQ Infra. Donc, la nature des infrastructures qui donnent un service amélioré sept jours par semaine, 20 heures par jour, 365 jours par année, qui visent des objectifs de réduction de gaz à effet de serre.

De ce bout-ci de l'autoroute 20, moi, j'ai l'impression que c'est commencé, tout ça, puisqu'après avoir déposé une pièce législative il y a deux éléments : un nouveau service amélioré, revisité, et un rendement aux membres. Tantôt, l'opposition, la première opposition, va vous en parler, du rendement aux membres. Donc, c'est qui, la Caisse de dépôt? Pourquoi le rendement aux membres? Pourquoi un échéancier si serré? Le bas de laine des Québécois, à qui ça profite? Quel est le rendement des fonds du gouvernement?

Moi, je pense que, dans le dernier projet... Pourquoi l'impression des Québécois que c'est commencé? C'est parce que le ministre des Finances en a fait une initiative particulière dans le dernier budget. Puis mon collègue de l'opposition, lui, il dit... Je ne sais pas tous les chiffres, mais, à force qu'il me les répète, la contribution du gouvernement provincial, la contribution du gouvernement fédéral, la contribution du gouvernement provincial à la place, donc, des municipalités sur la plus-value, c'est-à-dire de venir faire une contribution pour laisser la captation foncière aux municipalités... En fait, plus qu'il me l'explique, plus que je pense qu'il en a pris connaissance, des tableaux qui ont été illustrés là-dedans. Mais il aura certainement l'occasion de vous en reparler.

On a eu la chance... parce que le projet de loi a un cadre temporel. Donc, après une entente avec la Caisse de dépôt, donc, on a à bâtir, prendre possession des biens. Il y a quand même dans la loi certains éléments qu'on pourrait discuter sur quand on prend les biens, entre autres les biens résidentiels. Donc, j'ai compris qu'à 80 % on va passer sur du tracé existant. C'est peut-être pour ça qu'à l'autre bout de l'autoroute 20 on pense que ça semble bien se passer. Les municipalités de Deux-Montagnes, ville de Laval sont venues nous en présenter. Moi, je voulais voir comment la Caisse de dépôt travaillait avec les villes. Les deux municipalités ont dit : On travaille de façon serrée avec eux autres, on pose des questions, on change, on soumet des propositions. Elles sont parfois acceptées, parfois questionnées parce que, nécessairement, tout déplacement a un impact, il faut le mesurer.

Donc, de ce bout-ci de l'autoroute 20, on a l'impression, un, que c'est commencé, deuxièmement, que les acquisitions vont bon train. Troisièmement, vous avez limité les impacts sur le secteur résidentiel. J'entendais moins de 15 dont des ententes sont déjà prises. Après ça, sur des terrains municipaux... On en conviendra que les municipalités n'ont pas démontré une inquiétude par rapport à ça. Elles seront compensées. Vous travaillez, puis je l'ai bien entendu, puis ça reprend le projet de loi, de gré à gré, donc sur une base purement... Malheureusement, on passe chez vous. On essaie de diminuer l'impact pour ne pas passer chez vous, mais à quelque part on devra passer, pour 20 % des emprises, à quelque part. Donc, sur les 117, on me dit, on limite les impacts sur le résidentiel. Je pense que c'est attendu. Dans le résidentiel, vous avez vu qu'on augmente la durée, donc, pour laquelle ils peuvent rester en propriété. Donc, au lieu de 105 jours, on parle du 365 jours.

Comment ça va dans les négociations sur la base de l'aspect commercial? Puisque, de ce bout-ci de l'autoroute 20, le projet, il est en place, le projet va se réaliser. Les acquisitions se font, les transferts de l'AMT vers les installations, les acquisitions, même, fédérales... Vous êtes en discussion avec les différents résidents. Vous avez limité les impacts. Parlez-moi de ces échanges, puisque c'est fait par la caisse et non pas par le gouvernement.

M. Tall (Macky) : Oui. Alors, merci pour la question. Donc, les discussions avancent bien. Comme vous l'avez bien mentionné, il reste aujourd'hui... En fait, il y a un besoin de 13 propriétés résidentielles, donc il y a une réduction importante. De ces 13, quatre ont déjà fait l'objet d'ententes gré à gré, et nous avons des discussions actives actuellement avec les neuf autres pour justement pouvoir nous entendre avec chacun de ces neuf autres propriétaires sur une base de gré à gré, sur des termes qui sont équitables. Et ces discussions avancent bien. Il y a de l'ouverture. On a espoir de pouvoir en régler à très court terme. Et l'objectif, de notre côté, est vraiment de régler l'ensemble des neuf qui restent, encore une fois sur une base de gré à gré, volontaire, dans des conditions qui sont acceptables pour ces propriétaires. C'est vraiment notre objectif.

• (11 h 20) •

M. Lessard : Parfait. Donc, j'ai compris «équitables» et «raisonnables». Donc, la base, c'est la négociation. Nécessairement, pour d'aucuns, peut-être ce sera l'expropriation. On a quand même, dans le projet de loi, des termes. Bon, les indemnités, ils pourront toujours les contester. On garde les droits fondamentaux, on réduit les délais, donc, et par la suite, une fois que le tracé, il est disponible à la caisse pour commencer les travaux, nécessairement viendront s'ajouter d'autres personnes, puisqu'il y a comme un effet attractif à travers les 27 stations parce qu'on voit que, dans le plan financier, 6 milliards, c'est pour le construire, puis après ça, pour l'exploiter, on voit que le gouvernement vient aussi aider, donc, à l'ARTM en se positionnant d'avance, en disant : Je vais amener des contributions. Il y aura des plafonnements. Puis, si ça va mieux que prévu, la contribution du monde municipal versus les utilisateurs sera réduite, puis il y aura une bonification, puis une répartition. Je pense que le document est assez clair. Mais, comme ça va attirer beaucoup de monde, nécessairement on a introduit la notion de redevances de développement.

Tout à l'heure, on a posé la question : Est-ce que ça va toucher le logement social? Non, ce n'est pas ce qu'on vise. On ne vise pas à augmenter les contributions. Je pense qu'on sera plus clair là-dessus. Mais il y a un concept qui revient souvent. On parle de densification dans le projet de loi, donc densifier, qui est le plan adopté par la communauté métropolitaine sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Mais vous introduisez la notion de revitalisation. C'est sûr, quand j'écoute, tout à l'heure, M. Perez, M. Bergeron parler, exemple, du secteur de Griffintown ou autre, il y a des bâtiments ou des emprises de bâtiment qui ont été requalifiés.

Donc, vous dites : Ce n'est pas seulement densifier, mais c'est revitaliser. Pouvez-vous élaborer? Parce qu'on dit à certains articles «notamment la densification». Puis vous, vous dites : Non, non, ce n'est pas seulement «notamment

la densification», c'est «la densification et la revitalisation». Qu'est-ce que vous voyez? On peut-u imagier ce que vous semblez demander?

M. Tall (Macky) : Oui, comme vous l'avez bien mentionné, notre expérience avec des réseaux similaires, c'est un réseau moderne, à la fine pointe de la technologie à haute fréquence. Des réseaux de ce type-là ont un attrait important du point de vue des utilisateurs et également, donc, des gens qui veulent se rapprocher et vivre à proximité de ces réseaux, au niveau de commerces également. Donc, oui, d'une part, on s'attend à voir une densification, donc le développement de nouvelles infrastructures immobilières, mais également au niveau de la revitalisation, c'est-à-dire, donc, des installations, des immeubles existants dont la capacité pourrait être remise à jour, redéveloppée de façon importante. Ça fait partie de ce qu'on observe dans d'autres projets dans lesquels on a été impliqués. Donc, cet impact va être à ces deux niveaux, et c'est la raison pour laquelle nous pensons important d'également inclure, donc, le deuxième volet.

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

M. Lessard : Oui. Donc, peut-être que mes collègues auront une question après, puis vous pourrez compléter la réponse après avoir répondu aussi à la question principale. Nécessairement, quand on fait des plans de revitalisation... Est-ce que vous faites référence nécessairement à des plans particuliers qui pourraient être déposés par la communauté, plan particulier d'urbanisme, ou d'intégration architecturale, ou tout rayon... Tantôt, M. Bergeron, il disait : Si on prend les stations au centre-ville, 1,5 kilomètre, là, on est accotés des deux bords, là, on touche tout le territoire. Donc, ça voudrait dire tout projet de revitalisation. Donc, il n'y a pas de distinction, vous ne faites pas de nuance par rapport à différents types de revitalisation?

M. Tall (Macky) : Oui, bien sûr. Je pense que le projet de loi parle d'un maximum de 1,5 kilomètre. Et donc, dans l'application concrète de l'entente qui va être mise en place, il y aura lieu de justement considérer ce rayon en fonction de l'emplacement, de la densité précise. Donc, je vais dans le même sens que la ville de Montréal de ce côté.

M. Lessard : Mon collègue de Mégantic...

Le Président (M. Iracà) : Oui. Alors, M. le député de Mégantic, il vous reste quand même 11 minutes.

M. Bolduc : 11 minutes?

Le Président (M. Iracà) : Oui.

M. Bolduc : Ah! j'ai le temps en masse. Bon, bonjour, Mme Cousineau. Bonjour, M. Tall. On a parlé abondamment des tarifs ou des façons, des mécanismes par lesquels la caisse va générer un rendement pour le projet du REM. Pour le bénéfice de mes collègues, est-ce qu'il est possible d'expliquer les mécanismes? Parce qu'on parle de tarification, on parle de redevances, on parle de captation foncière. On parle aussi de la sensibilité avec le trafic, plus, moins de monde, etc. Est-ce que vous pourriez clarifier tout le concept de la rentabilité et des méthodes que vous comptez utiliser et comment ça va garantir pour la caisse un rendement fondamental?

M. Tall (Macky) : Oui, bien sûr. Alors donc, en réponse à la question, c'est de rappeler d'abord que, donc, la caisse va investir 2 670 000 000 \$ pour permettre la réalisation du REM. Le gouvernement du Québec, ça a été confirmé dans le budget récent, investira 1 280 000 000 \$. Et des discussions sont en cours avec le gouvernement fédéral pour un investissement de 1 280 000 000 \$ de sa part. Cela va permettre, donc, la construction, la réalisation du REM. Et, lorsque l'exploitation du REM va commencer, la principale source de revenus du REM sera donc les revenus qui seront versés, M. le ministre en parlait un peu plus tôt, par l'agence régionale de transport métropolitain.

Le niveau de contribution demandé de l'ARTM a déjà été établi. Il s'agit d'un niveau de contribution qui serait donc à un niveau compétitif de 0,69 \$ à 0,72 \$ par kilomètre-passager, un niveau qui se compare avantageusement au coût actuel de l'ensemble des réseaux de transport en commun de la grande région de Montréal, dont le coût se situe à environ 0,66 \$ par kilomètre-passager pour uniquement les coûts d'exploitation et certains coûts d'immobilisation, tandis que le montant facturé par le REM à l'ARTM englobe l'ensemble des coûts, c'est-à-dire les coûts d'exploitation, de maintenance, le remboursement sur le capital et le rendement.

À cela se rajoute également, donc, l'équivalent de la captation de plus-value foncière qui est versé, le montant de 512 millions, qui est équivalent à la quote-part que le REM aurait récupérée sur le long terme. Mais, suite à une décision du gouvernement, pour le bénéfice des municipalités, de leur laisser l'entièreté, en fait, de cette plus-value, c'est un montant, en fait, qui remplace exactement le montant que le REM aurait reçu. Et finalement on pourrait avoir d'autres revenus, disons, de publicité, etc.

Et l'ensemble de ces revenus viendrait donc être réduit par les dépenses d'exploitation, de maintenance du REM sur le long terme. Le REM est un projet de très long terme. La caisse est un investisseur de long terme. Suite au paiement des dépenses d'opération, donc, il y aura un revenu d'exploitation qui permettra de payer un dividende. Et donc c'est le paiement de ce dividende qui va, sur le long terme, assurer, dans un premier temps, le remboursement du capital et un rendement, pour la caisse, jusqu'à 8 %. Et, une fois que la caisse atteint ce rendement de 8 %, à ce moment-là, les dividendes vont en priorité... 72 % des dividendes vont aller à nos deux partenaires, donc le gouvernement du Québec et le gouvernement

du Canada, jusqu'à ce que ces deux partenaires aient réalisé un rendement de 3,7 %. Et, par la suite, tout dividende additionnel sur le long terme serait partagé en fonction des contributions de tous les partenaires, donc 51 % pour la caisse, 24 % pour le gouvernement du Québec et 24 % pour le gouvernement du Canada.

J'aimerais ajouter que nous avons mis des efforts importants dans le montage du modèle financier pour nous assurer d'hypothèses réalistes en retenant des consultants de classe mondiale, expérimentés, pour bien évaluer les hypothèses de tarifs, de coûts d'exploitation, etc. Et donc, lorsqu'on prend ces éléments et également l'expérience que nous avons eue avec d'autres projets qui ont bien réussi, tels que le Canada Line, nous sommes confiants justement que la caisse va réaliser ce rendement entre 8 % et 9 %, mais également que le gouvernement du Québec va non seulement rembourser son capital, mais également va faire un rendement de 3,7 %.

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

M. Bolduc : Merci beaucoup. Une variable extrêmement importante que vous nous avez mentionnée... Puis, pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, ce que vous venez de nous dire, c'est que, dans tous les cas, si la caisse fait des profits, c'est au bénéfice de ses actionnaires ou de ses propriétaires, qui sont les Québécois, le bas de laine des Québécois. Et, s'il y a de l'argent supplémentaire, ça va retourner au gouvernement provincial et au gouvernement fédéral.

Donc, ce que vous êtes en train de nous dire, M. Tall, si je comprends très bien, c'est que l'ensemble des profits qui seraient générés par, possiblement, l'ensemble du REM, c'est de l'argent, dans tous les cas, qui va retourner aux Québécois, soit via la Caisse de dépôt, ou le gouvernement du Québec, ou le gouvernement fédéral. Est-ce que j'ai bien entendu?

• (11 h 30) •

M. Tall (Macky) : Tout à fait. Vous avez très bien entendu.

M. Bolduc : Je pense que c'est un très bon exemple de partenariat de développement qui fonctionne bien.

Maintenant, vous nous avez parlé du Canada Line. Est-ce que la Caisse de dépôt a d'autres expériences ou d'autres investissements dans les infrastructures ailleurs, similaires à ce projet-là, qui nous démontrent que vous comprenez, que vous gérez ce genre d'opération?

M. Tall (Macky) : Oui, tout à fait. Nous avons de nombreuses expériences de succès. La caisse investit dans les infrastructures depuis près de 20 ans maintenant, 18 ans. Et, parmi les exemples, il y a évidemment le projet Canada Line qui a été réalisé et qui anticipait transporter 100 000 passagers par jour. Il a été conçu et il répond bien à un service. Aujourd'hui, c'est 120 000 passagers par jour qui le prennent. Le taux de satisfaction est excellent. Mais il y a d'autres exemples. La caisse est actionnaire, par exemple, de l'aéroport Heathrow, et nous avons notamment le Heathrow Express, qui fait un lien ferroviaire avec un train léger automatique, qui transporte plus de 10 millions de passagers par année. Nous avons l'expérience avec Keolis dans lequel la caisse est un de deux actionnaires. Keolis, à travers le monde l'an dernier, a transporté plus de 3 milliards de passagers dans 15 pays. Un exemple aussi lointain que la gestion et l'exploitation du tramway de la ville de Melbourne ou de métro automatique de la ville de Lyon...

Donc, oui, de nombreux exemples, l'Eurostar en est un autre, avec une technologie différente, qui sont ces expériences qui nous permettent justement de pouvoir développer avec rigueur le REM et d'en assurer le succès.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député, il vous reste 3 min 20 s.

M. Bolduc : Merci. Ce que vous nous dites, c'est que — je m'excuse de répéter, je veux être certain que les gens qui nous écoutent comprennent bien ce qu'on est en train de dire — via les investissements que la Caisse de dépôt a faits dans toutes sortes de filiales, la caisse dispose d'une expérience très large pour le transport de passagers dans plusieurs régions du monde, vous nous avez parlé de 15 pays, de 3 milliards de passagers annuellement, donc c'est quand même près de la moitié de la planète, là, c'est du monde longtemps, et que cette expérience-là... si je comprends bien, via vos filiales, vous avez accès à ces technologies-là et à ces compétences-là, et c'est ce sur quoi vous vous basez pour faire les investissements dans le REM à Montréal.

M. Tall (Macky) : C'est tout à fait le cas. C'est vraiment sur la base de toutes ces expériences, mais également le fait que, dans la conception du REM, nous faisons également appel à des experts de classe mondiale pour nous accompagner de façon rigoureuse dans la conception, la planification et bientôt dans la phase réalisation du projet pour nous assurer justement de développer un système performant dans les conditions prévues.

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

M. Bolduc : Tu veux-tu y aller? O.K.

Une voix : Vas-y, vas-y.

M. Bolduc : O.K. Maintenant, est-ce que vous considérez que le REM, dans sa formule actuelle, est une formule finale ou si c'est une formule qui pourra être agrandie, modifiée, développée à d'autres niveaux dans le futur, dépendant du résultat qu'on obtiendra?

M. Tall (Macky) : C'est une question importante, qui a été un des principaux paramètres de conception que nous avons adoptés pour réaliser le REM. Il y a d'abord l'objectif... Puisque de nombreux systèmes de transport en commun de la grande région de Montréal sont victimes de leur succès, ils sont saturés. Si on prend l'exemple de la ligne Deux-Montagnes aujourd'hui, cette ligne est exploitée par l'AMT et elle est à sa capacité, elle est pleine à 99 %. Et donc, à l'heure de pointe, ça devient un frein pour plus de personnes qui ont un intérêt à prendre le transport en commun. La technologie que nous avons adoptée, elle permet de multiplier par cinq la fréquence de départ, autant en heure de pointe que toute la journée. On passe de 17 départs en heure de pointe à plus d'une centaine. Ça fait une différence importante, et c'est quelque chose qui permettra d'attirer plus d'utilisateurs.

Deuxième élément de votre question, c'est également l'importance pour nous non seulement de contribuer à décongestionner les enjeux à court terme de systèmes saturés, mais aussi de prévoir un système qui est capable de rencontrer la croissance de la demande dans cinq ans, dans 10 ans, dans 15 ans. Comment? Parce que la technologie permet d'augmenter la vitesse, la fréquence de passage, qu'on pourrait réduire à l'heure de pointe d'un passage toutes les deux minutes et demie dans le tronçon principal à deux minutes et même jusqu'à 90 secondes, et, en faisant ça, on augmente de façon importante... Donc, cette capacité de rencontrer la croissance, que vous soulevez, est un élément important dans le choix technologique.

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

M. Therrien : Merci, M. le Président. Je vous salue bien bas, merci d'être présents avec nous.

Écoutez, je vais me référer à ce document-là. Évidemment, le ministre a un peu prévu mes questions. C'est parce que je veux savoir comment on va financer ça, ce REM là. Je pense que c'est légitime puis je pense que vous êtes la bonne personne pour répondre à ces questions-là.

À la page 17, vous l'avez mentionné tantôt, là, que le coût par personne-kilomètre était de 0,69 \$ et 0,72 \$. Mais on fait-u un deal? Pour l'instant, on va mettre ça à 0,70 \$, O.K.? On va simplifier pour l'instant. Ça, ça inclut le 8 % de rendement.

M. Tall (Macky) : Oui.

M. Therrien : O.K. Là, ce qu'il faut comprendre, c'est que Michael Sabia, quand il est venu en 2015, il nous a certifié, j'étais là, il a dit : Il faut que la caisse fasse un rendement à 8 %, c'est clair, sinon on n'embarque pas dans l'expérience. Puis le ministre de l'époque — vous n'étiez pas là — a dit : Bien, nous, il n'est pas question qu'on subventionne ce projet-là. C'est ça que le ministre des Finances avait dit à l'époque. Bon, ça fait que, là, avec tout ça, là, on va partir ensemble, puis vous allez m'expliquer comment vous allez financer.

Dans la page 17, vous dites : Les revenus de tarification vont permettre de financer ça, plus les contributions publiques. Les revenus de tarification par personne-kilomètre, vous prévoyez que ce sera combien, d'après vous?

M. Tall (Macky) : Alors, la contribution qui est attendue de l'ARTM, elle est de 165 millions par année. C'est prévu dans le cadre financier que nous avons rendu public et dans le document qui est prévu. Et ce niveau-là, comme je le mentionnais, sur une base de kilomètre-passager, est compétitif en comparaison des systèmes de transport en commun actuels.

M. Therrien : O.K. Je répète ma question. Par personne-kilomètre, ça monte à combien? Parce que là, ici, on parle du financement par personne-kilomètre. Moi, je veux savoir le financement à partir des usagers est de combien par personne-kilomètre. Vous devez avoir ça, là.

M. Tall (Macky) : Bien, il devrait correspondre au 0,72 \$ par kilomètre-passager, c'est le même paramètre.

M. Therrien : O.K. Là, vous dites que le revenu de tarification, là, ça va couvrir le 0,70 \$ par kilomètre-passager.

M. Tall (Macky) : En fait, comme vous l'avez bien mentionné, le mode de tarification de revenus qui va être versé par l'ARTM à l'ensemble des sociétés de transport en commun, incluant le REM, est sur une base de revenus par passager-kilomètre. C'est de dire, dans le cas du REM, par exemple, on parle de tant de nombre de passagers. Donc, ça, c'est le premier élément. Le deuxième, c'est quelle distance chacun de ces passagers parcourt. Donc, c'est la combinaison de ces deux éléments qui nous donne le niveau de passagers-kilomètres. Et donc, en rapport avec ce nombre de kilomètres-passagers appliqué au tarif qui est clairement indiqué, donc, de 0,69 \$ à 0,72 \$, pour fins de discussion, on peut dire 0,72 \$, ça établit le niveau de contribution qui est prévu, donc que je vous ai mentionné.

M. Therrien : Ça veut dire combien vous prévoyez de passagers-kilomètres en tout, là? Ça veut dire que c'est 165 millions divisés par 0,70 \$, à peu près, là?

M. Tall (Macky) : Ça vous donnerait un bon ordre de grandeur, oui.

M. Therrien : À peu près. O.K. Donc, ça veut dire que vous allez recevoir 200 millions par année de la part de l'ARTM, qui, lui, va chercher l'argent de vos usagers.

M. Tall (Macky) : L'ARTM a un ensemble de sources de financement qui inclut les tarifs passagers, mais qui inclut également diverses sources. L'ARTM sera plus en mesure de vous détailler l'ensemble de ces sources, qui sont déjà connues et établies, tout à fait.

M. Therrien : Ça veut dire que vous allez recevoir 200 millions par année pour l'utilisation du REM, c'est ce que je comprends... pardon, 165 millions.

M. Tall (Macky) : Vous mentionnez 200, j'ai plutôt mentionné 165.

M. Therrien : Non, pardon, excusez-moi, 165. Mais c'est parce qu'il manque de l'argent, là, parce que, là, moi, si je fais, là, 2,6 milliards, là, à 8 % de rendement, c'est 213 millions juste si vous voulez financer votre montant que vous avez mis dans l'expérience, sans parler des coûts d'utilisation.

M. Tall (Macky) : Alors, si vous le permettez, votre question me permet de clarifier un point important.

M. Therrien : Bien oui, bien oui, bien oui.

• (11 h 40) •

M. Tall (Macky) : Je l'ai précisé en réponse à la question de M. le député un peu plus tôt, le rendement, nous n'avons pas l'intention, comme votre calcul le fait, de le réaliser dès la première année. C'est un rendement que nous faisons sur le long terme, en maintenant un coût d'opération, justement, compétitif par kilomètre-passager comparé aux autres réseaux. C'est un système et un investissement que la caisse a l'intention d'avoir pendant plusieurs décennies. Et ce rendement, il va se faire, donc, à chaque année et non en une seule année, avec des dividendes qui vont d'abord... C'est vraiment le principe de taux de rendement interne.

Donc, on fait un investissement de 2,6 milliards, 2 670 000 000 \$, pour être précis. À chaque année, nous avons des revenus, des dépenses, un profit d'opération. Ce profit permet de payer un certain niveau de dividendes, et ce dividende va d'abord rembourser, petit à petit, le 2,6 milliards. Une fois que ce 2,6 milliards est remboursé, les dividendes additionnels commencent à générer un rendement, et la caisse reçoit ces dividendes-là jusqu'à ce qu'on fasse un rendement de 8 %, et à ce moment les dividendes vont en priorité au gouvernement du Québec, au gouvernement du Canada, pour générer un rendement de 3,7 %. Donc, le calcul n'est pas...

M. Therrien : Oui, je comprends.

M. Tall (Macky) : ...sur une année ou... en fait, de faire le rendement instantanément. Et c'est cohérent avec les objectifs qui sont ceux de la caisse de générer un rendement à long terme pour tous les Québécois, pour leur retraite. C'est l'intérêt, en fait, pour nous d'investir dans les infrastructures.

M. Therrien : Bon, là, ça veut dire que vous ne ferez pas de rendement ou à peu près pas parce que, là, vous avez des coûts d'exploitation, c'est clair. Vous avez 165 millions qui vont revenir suite à une entente avec l'ARTM. Ça veut dire que vous allez faire à peu près... en tout cas, je ne sais pas, moi, je n'ai pas les chiffres. Vous me dites qu'on va aller en dégradé, là, qu'on va commencer par rembourser 2,6 milliards, puis après ça on fera un 8 % de rendement. Ça va prendre combien d'années, puis combien qu'on sera obligé de subventionner pour que vous remboursiez, là, votre 2,6 milliards?

Parce que, dans 165 millions, il y a 133 millions, ce que je comprends, là, qui est en subventions, là, parce que, dans le document ici, à la page 19, ça veut dire que le gouvernement vous verse une subvention récurrente, à partir de 2022, de 133 millions, alors que le ministre des Finances à l'époque vous avait dit qu'il ne subventionnerait pas le REM. À ce qu'on voit à la page 19, ici, il y a 133 millions de récurrents pour le REM. Et, même avec ce 133 millions là, ce que je comprends de ce que vous me dites, c'est que vous ne faites même pas votre profit de 8 %.

M. Tall (Macky) : Donc, pour bien clarifier de nouveau, dans un premier temps, nos prévisions estiment que nous allons générer annuellement un bénéfice d'exploitation qui va nous générer un rendement qui, sur le long terme, va nous permettre de rembourser notre rendement, pour le gouvernement, de rembourser son capital et faire un rendement. Et le 133 millions, comme je le mentionnais un peu plus tôt, n'est pas une subvention, c'est un paiement que nous recevons de l'ARTM, comme l'ensemble des sociétés de transport.

M. Therrien : O.K., O.K., attention, là, attention! Je vais vous lire c'est quoi, la définition d'une subvention, O.K.? «Aide financière versée par l'État ou une personne publique à une personne privée, physique ou morale, dans le but de favoriser l'activité d'intérêt général à laquelle elle se livre.»

Là, ce qui arrive, c'est que le gouvernement verse 133 millions à l'ARTM, qui vous la donne. Là, vous me dites que vous ne recevez pas de subvention. C'est parce qu'à quelque part les faits sont têtus. Ça, c'est la première des choses. Là, il faut arrêter de me dire que ce n'est pas une subvention, c'en est une.

Deuxième des choses, moi, là, vous me parlez d'un projet de 6 milliards, là, vous me parlez de dividendes, de remboursements, ainsi de suite, puis, à un moment donné, qu'on fera assez de profit, là, pour que le gouvernement du Québec retire ses billes. Le gouvernement du Canada, dont on ne sait même pas s'il va embarquer dans le REM encore, là, va retirer ses billes aussi. On a zéro information, puis vous voulez que le trésor public vous verse, en gros, là,

3,3 milliards. Puis on n'a aucune information à ce niveau-là. On n'a aucune commission parlementaire qui nous a permis de se pencher là-dessus.

Moi, ce que vous me dites, là, vous êtes le spécialiste, là, ce que vous me dites, là, zéro satisfait. Pourquoi? Parce que vous ne m'arrivez avec aucun chiffre, il faut vous croire sur parole. Vous demandez à verser 3,3 milliards pour vous croire sur parole. Puis en plus la beauté de l'expérience, c'est : vous mettez 2,6 milliards dans une affaire qui vaut 6 milliards puis vous retirez 51 % de l'équité, 51 % de la possession de cette expérience-là. S'il y a un dépassement de coûts, c'est qui qui va payer ça?

M. Tall (Macky) : Alors, plusieurs points. Tel que je l'ai mentionné un peu plus tôt, le 133 millions n'est pas une subvention, c'est un paiement...

M. Therrien : Non, non, non, je n'accepte pas ça.

M. Tall (Macky) : Est-ce que je peux répondre à la question, M. le Président?

M. Therrien : Non, je n'accepte pas que vous me disiez ça.

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

M. Tall (Macky) : Est-ce que je pourrais répondre à la question?

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

M. Therrien : Je n'accepte pas que vous me disiez ça. Allez voir la définition de ce qu'est une subvention.

M. Tall (Macky) : Est-ce que je pourrais...

Le Président (M. Iracà) : Attention, M. le député de Sanguinet, là!

M. Therrien : Non, qu'il ne me dise pas ça, qu'il ne me prenne pas pour un cave, là.

Le Président (M. Iracà) : Bien, écoutez. Non, là! Un instant! Un instant!

M. Therrien : Bien là, aïe! Non, non, mais là...

Le Président (M. Iracà) : Vous avez le choix de la...

M. Therrien : Mais là, aïe! Écoute!

Le Président (M. Iracà) : Vous avez le choix de la question, monsieur a le choix de la réponse dans le contenu.

M. Therrien : Oui, oui, oui! Aïe! Hostie, là! Qu'il arrête de me prendre pour un cave, là. C'est pour ça qu'il ne veut pas de commission. Voyons donc!

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vous demanderais d'être un petit peu plus discipliné, M. le député de Sanguinet, un petit peu de respect pour nos invités.

Alors, si vous n'avez pas d'autre question, on va terminer le bloc d'échange, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : ...mais il n'a pas de réponse.

Le Président (M. Iracà) : Alors, à ce moment-là, je vais céder... si on a fini le bloc d'échange, je vais céder la parole à la deuxième opposition.

M. Therrien : Ce n'est pas une subvention. Vas-y, continue.

Le Président (M. Iracà) : Alors, le groupe de la deuxième opposition, la parole est à vous. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : M. le Président, M. Tall, Mme Cousineau, un plaisir de vous recevoir aujourd'hui. Merci d'avoir fait le déplacement. Sujet important, belle opportunité, certainement, pour Montréal, pour la grande région de Montréal également, on le reconnaît.

Cependant, il y a un certain nombre de questions, vous le conviendrez, avec un important projet, là, comme celui-là. On aurait souhaité, au niveau de la deuxième opposition, je sais que d'autres formations en avaient fait la demande aussi, avoir une commission parlementaire au cours des dernières semaines pour mesurer justement les impacts du projet.

Est-ce que vous auriez souhaité vous-même la tenue de cette commission parlementaire pour peut-être répondre à des questions qui vous sont régulièrement posées, des questions qui peuvent être certainement très légitimes dans bien des cas?

M. Tall (Macky) : Nous sommes disponibles, nous répondons aux questions. Nous avons participé déjà à plusieurs discussions. Nous sommes ici aujourd'hui pour répondre à vos questions. Nous avons, en réponse à une question un peu plus tôt, clairement établi le cadre financier, de façon transparente, qui donne le détail de l'ensemble des contributions. Et nous continuons à être disponibles avec l'ensemble des partenaires et nous allons continuer à l'être pour répondre à toutes les questions, à vous rencontrer. Donc, nous restons vraiment disponibles pour répondre à toutes les questions, comme nous l'avons fait jusqu'à maintenant et comme nous l'avons fait en publiant le cadre financier du projet.

M. Charette : J'apprécie beaucoup cette disponibilité. Cependant, c'est dans un cadre très, très limité au niveau des temps de parole. Pour ma part, je n'ai que neuf minutes, alors que les questions sont nombreuses. Merci pour la disponibilité, mais je continue à croire que cette commission parlementaire aurait permis d'avoir un regard plus complet sur le projet, avec tous ses mérites mais également avec ses points de questionnement.

On compose avec un échéancier qui est extrêmement serré, qui est même ambitieux, et on serait les premiers heureux si, au Québec, on pouvait enfin se doter d'un projet ambitieux dans des délais aussi courts parce qu'on a vu quelques exemples, tout à l'heure, de projets qui prennent des décennies, dans certains cas, à se réaliser. Quelle est l'importance du projet de loi par rapport à cet échéancier-là? Vous savez que la session parlementaire se termine dans quelques jours. C'est un projet de loi tout de même avec plusieurs dizaines d'articles, donc c'est absolument impensable de considérer une adoption, là, d'ici la fin de la session. Donc, au mieux, on irait quelque part en octobre, sinon en novembre, sinon en décembre.

Est-ce qu'en l'absence d'un projet de loi dûment adopté vous êtes quand même en mesure d'opérer les travaux préalables nécessaires, que ce soit au niveau de l'appropriation de certains espaces, de certains terrains? Quelle est votre marge de manoeuvre avant l'adoption du présent projet de loi?

M. Tall (Macky) : Oui, merci pour la question, qui est importante. L'adoption du projet de loi dans les meilleurs délais est importante, je le mentionnais en ouverture, pour plusieurs raisons. Oui, il y a le volet d'expropriation. Notre objectif, en fait, est de ne pas en avoir et de compléter le tout en gré à gré, mais c'est pour assurer, en fait, le respect du calendrier de réalisation. Mais il y a d'autres éléments importants dans le projet de loi, dont les modalités de réalisation du projet. Nous avons l'intention de démarrer la construction à l'automne, tel qu'annoncé. Et, pour ce faire, il nous faut justement une certitude sur les conditions de réalisation, puisque nous allons mettre en place et finaliser... un processus d'appel d'offres est en cours pour la réalisation des travaux. Nous devons finaliser ce processus d'appel d'offres et mettre en place des contrats, donc, avec deux consortiums pour cette construction, et ces modalités sont importantes. Et, sans les avoir, donc, ça retarderait, en fait, la réalisation du projet. Et ça, ça pourrait avoir un impact, donc, non seulement sur la date de livraison mais potentiellement sur les coûts.

Donc, la réponse à votre question, c'est que, donc, ce projet de loi est important, et ça vous appartient, évidemment, de l'adopter dans les meilleurs délais possible.

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

M. Charette : On reconnaît effectivement l'importance d'une adoption, mais novembre, est-ce que c'est un échéancier qui peut être réaliste pour vous?

M. Tall (Macky) : Novembre serait un défi pour le respect de ce calendrier, comme je l'ai mentionné.
• (11 h 50) •

M. Charette : Vous comprenez en même temps qu'il nous reste, quoi... parce que, bon, là, on est aux consultations. Ensuite, il y a le principe. Ensuite, il y a l'étude article par article. Il nous reste peut-être trois, quatre jours tout au plus pour effectuer un travail qui demeure encore important. Donc, sans être prophète de malheur, novembre semble davantage un échéancier réaliste, compte tenu des étapes qu'il reste à parcourir, là, à la commission.

M. Tall (Macky) : Alors, je respecte complètement votre processus décisionnel pour ce projet de loi. Mon commentaire, en fait, c'est que l'adoption rapide est importante. Une adoption en novembre aurait un impact certain sur le calendrier et potentiellement, donc, sur les coûts puisqu'il pourrait décaler la mise en service de plusieurs mois et plus et créer, donc, des éléments additionnels.

M. Charette : Dans les circonstances, est-ce qu'on peut comprendre que vous auriez préféré un dépôt plus rapide du projet de loi? Parce que, dans les faits, les consultations, on les a commencées il y a quelques jours à peine, donc ce n'est pas faute de volonté, là, de la part des membres de la commission, c'est que le projet de loi lui-même nous est parvenu sur le tard, à quelques jours de la fin de la session. Donc, on aurait dû idéalement le présenter plus tôt, là, pour pouvoir l'adopter durant la présente session.

M. Tall (Macky) : Certainement. Je pense que nous travaillons avec l'ensemble de nos partenaires pour faire les choses dans les meilleurs délais possible. Et donc, dans ce cas-ci, je pense que je suis assez confiant que le gouvernement

a déposé le projet de loi dans les meilleurs délais qu'il pouvait le faire. Et je comprends de votre commentaire que c'était un délai tardif en même temps.

M. Charette : On a mentionné l'impact au niveau de la couverture du projet. Je suis moi-même député de la région de Deux-Montagnes, donc actuellement desservie par l'AMT. C'est une ligne qui se veut très achalandée, vous le disiez, presque à pleine capacité. Je n'ai aucune, aucune difficulté à le croire. Donc, ce sont plusieurs milliers de personnes qui, jour après jour, utilisent cette ligne-là et qui ultimement bénéficieront du REM.

Il y a des inquiétudes que l'on entend à ce moment-ci sur l'interruption du service, étant donné qu'on va utiliser une emprise qui est déjà celle de l'AMT. Quelles sont les prévisions, de votre côté, au niveau des interruptions de service? Parce que, pour les gens de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, même Oka, ne pas bénéficier de ce service-là pendant quelques semaines ou quelques mois, ça veut dire aussi faire de très, très longs détours pour se rendre à leur destination, qui est Montréal dans bien des cas. Donc, est-ce que vous avez un élément pour les rassurer sur la durée des interruptions en question?

M. Tall (Macky) : Oui, c'est une question extrêmement importante. Je vais demander à Mme Cousineau de...

Mme Cousineau (Virginie) : En fait, c'est une importante préoccupation, et on est très à l'affût, dans le fond, de pouvoir maintenir des services de transport collectif pendant les travaux. Il y aura des interruptions de service planifiées. Ça, pour nous, c'est très important d'avoir de la communication en amont à l'ensemble des usagers de la ligne Deux-Montagnes lorsqu'il y aura des interruptions de service pour réaliser les travaux du REM. Mais, assurément, il y aura des services alternatifs qui auront été mis en place. Comme M. Tall le mentionnait, on est présentement en appel d'offres, donc la stratégie de réalisation des travaux n'est pas encore déterminée. Elle le sera par les consortiums qui déposeront une proposition, et c'est donc à ce moment-là qu'on aura un calendrier de travail de construction et qu'on aura une idée très précise de la durée de l'interruption des services. Mais, encore là, on travaille avec l'AMT.

M. Tall (Macky) : Et pour ajouter, en fait, à cette... Oui, allez-y.

M. Charette : Très rapidement...

Le Président (M. Iracà) : ...il reste 30 secondes, M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Écoutez, sans être insolent, juste une petite question au niveau du montage financier. Donc, la contribution du Québec, elle est maintenant bien définie, la vôtre aussi. Reste une variable importante, celle du fédéral. Si le fédéral n'arrivait pas avec un montant comparable à celui attendu, quelle serait la conséquence pour le projet?

M. Tall (Macky) : Alors, merci pour la question. D'abord, mentionner que les travaux et les discussions avec le gouvernement fédéral progressent bien. Nous travaillons activement avec eux pour confirmer leur participation. Donc, nous sommes confiants dans leur participation. En réponse à votre question, donc, il y a cette confiance, mais leur niveau de participation est essentiel dans notre montage.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. Nous allons débiter un dernier bloc d'échange avec le député de Groulx pour un gros trois minutes, M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Je vais donc faire vite. D'abord, j'avais participé au p.l. 76, et il n'était même pas encore terminé que le gouvernement a lancé le REM. Alors donc, au niveau d'entorses à la démocratie, là, il y en a eu. Puis il y en a également d'autres au niveau d'une commission qui aurait dû avoir lieu, là, au niveau du REM pour expliquer certaines choses. Il y a des interconnexions qui semblent être déficientes et quelques éclaircissements qui seraient à obtenir.

Mais, en fait, je vais aller à mes questions rapidement. M. Bergeron en a fait état tantôt, que ça solutionne les problèmes du côté ouest, et le côté est, par contre, est laissé pour compte. En réponse à ma collègue députée du Parti québécois, tantôt, il était mentionné... bien, il y aura la ligne bleue. Maintenant, pour les Laurentides, l'autoroute 15 est l'autoroute la plus achalandée du réseau routier au Québec, et puis il n'y a pas de solution encore d'amenée pour le covoiturage, transport collectif. Par contre, il y a une gare qui était prévue à Boisbriand. Il y en a une, gare, également, qui est là, au niveau de Mirabel, l'aéroport.

Et avez-vous envisagé faire quelque chose pour aider au désengorgement? Donc, avez-vous pensé à faire cet axe-là avant, peut-être, d'aller vers l'ouest? C'est beaucoup moins coûteux, c'est déjà exproprié, on aurait pu faire quelque chose et de désengorger le trafic. Y avez-vous réfléchi, à ça?

M. Tall (Macky) : Il est important de rappeler que la loi n° 38, que vous connaissez, définit clairement le contexte dans lequel CDPQ Infra intervient, et elle intervient en réponse à la demande, donc, d'examiner des projets de transport en commun. Et ce qui nous avait été demandé par le gouvernement était de regarder, donc, un lien ferroviaire de transport de passagers du centre-ville vers la Rive-Sud sur le nouveau pont Champlain et également un lien ferroviaire du centre-ville vers l'aéroport. Et le REM est la solution optimisée que nous avons trouvée avec les critères établis. Donc, c'était vraiment dans le cadre très précis de ce qui nous avait été demandé.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député de Groulx, s'il vous plaît, vous pouvez poursuivre.

M. Surprenant : Merci beaucoup. Je comprends que c'est une demande du gouvernement. Maintenant, au niveau de l'exclusivité de Téo au niveau du taxi, hein, du transport par auto, est-ce que c'est une demande du gouvernement, ça aussi, ou ça vient de vous, cette chose-là?

M. Tall (Macky) : Ce n'est pas une exclusivité. Ça me permet de parler du fait que notre objectif, c'est de faciliter l'accès à nos stations aux utilisateurs. Donc, nous sommes ouverts à faire des partenariats, tels que nous avons mis avec Téo Taxi, avec tout autre groupe, toute autre entreprise qui peut nous permettre de faciliter... et c'est la raison pour laquelle nous avons un partenariat avec Bixi, Vélo Québec, Téo Taxi, Netlift. Vraiment, l'objectif, c'est que, pour nous, l'utilisateur, qu'il veuille venir en autobus, à pied, en bicyclette, en taxi électrique... nous sommes ouverts à tous ces éléments. Donc, aucune exclusivité.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange. Je vous remercie, M. Tall, Mme Cousineau, d'avoir participé à la commission. Merci de votre présence. Désolée pour l'imbroglio avec le bloc d'échange avec l'opposition officielle. 99,9 % du temps, ça se passe toujours dans le respect. Malheureusement, il peut arriver des petits imbroglios comme ça, nous en sommes désolés. Merci beaucoup de votre contribution.

La commission suspend ses travaux jusqu'à après les affaires courantes.

(Suspension de la séance à 11 h 58)

(Reprise à 15 h 43)

Le Président (M. Iracà) : 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.

Cet après-midi, nous entendrons l'Institut de développement urbain du Québec. Je vous souhaite donc la bienvenue, mesdames messieurs, à vous quatre et je vous demande de bien vouloir vous présenter, ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez malheureusement seulement de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Je sais que ce n'est pas toujours invitant de s'en tenir au temps, mais, soyez rassurés, je vais vous rappeler le temps lorsqu'il n'en restera presque plus. Donc, sans plus tarder, la parole est à vous.

Institut de développement urbain du Québec (IDU-Québec)

M. Boisclair (André) : Merci, M. le Président. Mmes et MM. les membres de la commission, permettez-moi d'abord de remercier le personnel de la commission, qui nous a bien accompagnés pour nous amener jusqu'ici. Je vous présente les personnes qui m'accompagnent, à commencer par ma droite.

M. Fahey (Brian) : Brian Fahey, urbaniste et président de Fahey & Associés, spécialisé dans la planification de projets immobiliers.

M. Dion (Stéphane) : Stéphane Dion, directeur régional de l'Institut de développement urbain du Québec et président de Paradigme affaires publiques.

Mme Georgescu (Adina-Christina) : Adina Georgescu, avocate associée chez Miller Thomson, expertise en droit de l'urbanisme et droit municipal.

Le Président (M. Iracà) : La parole est à vous.

M. Boisclair (André) : Merci, M. le Président. Alors, je pense que la première chose qu'il convient de dire aux membres de cette commission, c'est l'appui total et entier de notre organisation au projet de REM. Nous pensons qu'il y a là un projet qui va transformer la métropole. Nous admettons d'entrée de jeu qu'il s'agit là d'une posture et que nous-mêmes, comme organisation, soulevons un certain nombre de questions. Mais nous avons confiance que le temps et la qualité de la conversation que le gouvernement, le ministre, les autorités de la caisse ont investis pour développer une conversation avec l'ensemble des parties prenantes... nous donnent confiance et nous permettent d'adopter en toute confiance cette posture.

Je voudrais aussi dire qu'il y a un enjeu plus large de confiance et de niveau... «enthousiasme» ne serait pas le mot juste, mais, disons, pour le moment, limitons-nous à l'enjeu de la confiance, de se dire que, collectivement, en 2017, nous sommes encore capables de réaliser des grands travaux. Je n'avais que sept ans, M. le Président, lorsque le gouvernement du Québec a décidé d'enclencher les travaux sur la Baie-James, un chantier de 13,6 milliards de dollars. Aujourd'hui, en 2017, nous sommes capables de réaliser ce projet, nous sommes capables de faire en sorte que le REM soit mis en service pour 2020 et que les travaux soient terminés en 2021.

Bien sûr, cette façon de faire et cette attitude bouleversent un certain nombre de façons de faire qui étaient déjà établies, mais notre organisation comprend l'appel que nous lance le gouvernement. Nous sommes disposés à accompagner les gens pour que les choses se fassent dans des délais impartis. Je pense qu'en cela le gouvernement du Québec lance un défi non seulement aux autorités de la caisse, aux autorités de l'ARTM, il lance un défi à tous les Québécois, il lance un défi aux membres de cette commission et aux membres de l'Assemblée nationale, et nous souhaitons répondre présent à cet appel.

Ceci étant, ce qu'il m'importe de vous dire aujourd'hui, c'est que cette vision de partenariat et cet appel qu'on vous lance se basent sur ce qui est pour nous une évidence et que le gouvernement sait très bien : si le gouvernement souhaite qu'il y ait des redevances, bien, il faut qu'il y ait des projets. Donc, nos destins sont liés. Pas de projet, pas de redevances; pas de redevances, plus de pression sur la tarification et les usagers du réseau de transport en commun. Donc, la vision est assez simple, nos destins sont liés, et, à cet égard, je pense qu'il faut regarder les choses non seulement du côté de l'offre pour des nouveaux projets immobiliers résidentiels, ou de bureaux, ou projets commerciaux, mais il faut être capable de regarder aussi la demande.

Ce n'est pas parce qu'il y a le REM que, demain, il y a plus de gens qui vivent au Québec. Ce n'est pas parce qu'il y a le REM que, demain, le produit intérieur brut du Québec va faire un saut considérable. Ce n'est pas parce qu'il y a le REM que, soudainement, il va y avoir des modifications fondamentales dans la réalité du revenu disponible des Québécois et des Québécoises, en particulier ceux de la grande région métropolitaine. Donc, pour atteindre l'objectif des redevances, où nous sommes, et on appuie cette vision, on dit : Il faut regarder non seulement l'offre, il faut avoir une bonne idée de la demande puis il faut intervenir de façon intelligente dans un marché privé. Et nous sommes, comme organisation et nos membres, nous sommes des spécialistes de ce marché privé et on vient vous offrir notre collaboration.

Nous demandons de pouvoir nous asseoir à table, dans un même lieu, avec vous pour poursuivre la conversation que nous avons déjà engagée avec le ministre à travers son sous-ministre, son personnel politique, à travers une conversation que nous avons déjà aussi engagée avec les autorités de CDPQ Infra. Nous souhaiterions aussi les engager avec l'ARTM, qui vient d'être créée, donc qui est en fonction depuis le 1er juin.

Donc, si nos destins sont liés, si nous vous offrons ce partenariat, il y a un certain nombre de choses qu'on souhaite vous dire franchement. Un, le gouvernement du Québec trace un chemin pour la redevance de développement, et notre intervention, il faut la comprendre dans le contexte du projet de loi n° 137, et on ne s'est pas affairés à essayer de regarder quelles pourraient être des alternatives à la redevance, on s'est plutôt attardés à regarder la redevance, comment elle va s'appliquer, quelles sont les questions qu'on pose.

• (15 h 50) •

Mais nous notons au passage que le gouvernement du Québec a fait un cadeau de 500 millions aux municipalités dans le dernier budget, et donc, là, la contribution de Québec est limitée, la contribution du fédéral... Permettez-moi d'ailleurs de vous dire, M. le Président, qu'on appuie le gouvernement du Québec puis qu'on souhaite que, rapidement, il y ait une entente avec le gouvernement fédéral sur cette question. J'oubliais dans ma liste tout à l'heure, quand je vous disais qu'on veut que ça entre en vigueur en 2020 et que ce soit complètement en fonction en 2021, la grosse équation est celle du gouvernement fédéral, aussi. Il me il me plaît de le rappeler puis de dire qu'on vous appuie, comme Assemblée et comme membres de cette commission, sur cette question, mais il y a un cadeau de 500 millions aux municipalités. Donc, si Québec est capé, si Ottawa, il y a un plafond puis s'il n'y a plus de captation de la plus-value en foncière, il y a deux variables : la tarification puis les redevances de développement. En somme, on est plus exposés que s'il y avait eu la captation de la plus-value foncière.

Et, permettez-moi de vous dire, la contribution des municipalités, pour nous, ce n'était pas juste une affaire de chiffres. C'est que, si notre destin est lié, industrie et gouvernement du Québec, avoir eu aussi à cette table les municipalités, qui auraient pu, elles aussi, nous aider à faire en sorte que ces projets se réalisent, parce qu'il faut la complicité des municipalités, on aurait été dans une équation un peu différente. Et je note au passage que vous avez fait le choix de ne pas regarder la question de l'utilisation de l'impôt foncier, et on pourrait avoir une discussion, on pourrait soulever des alternatives au projet de loi, donc on n'a pas regardé ces questions-là dans le détail, mais il me fait plaisir de vous les rappeler.

Au sujet des redevances, nos messages sont simples, on aura l'occasion d'y revenir, je le présume, au sujet de la période des questions, mais c'est fondamental pour nous qu'elles entrent en vigueur progressivement, sinon la construction, elle va se faire d'abord à l'extérieur des zones TOD qu'à l'intérieur. Il faut, d'une certaine façon, si on utilise un langage de marché, il faut encourager les premiers investisseurs. Puis imaginez l'acheteur qui achète alentour d'une gare où il n'y a rien qui est construit, où il va y avoir des travaux pendant cinq ou 10 ans, peut-être qu'il pourrait vouloir payer moins cher que celui qui achète à la fin du projet. Donc, qu'elle entre en vigueur progressivement.

Deuxièmement, que cette redevance serve à financer uniquement la construction comme convenu et annoncée au moment du projet. Le projet de loi ouvre la porte à ce que la redevance serve à financer un déficit d'exploitation de l'entretien du réseau. Il a toujours été question de dépenses de capital et de construction.

Trois, il faut qu'il y ait des crédits pour les pieds construits... pour les pieds carrés, pardon, déjà construits en cas de transformation majeure.

Et finalement, comme quatrième élément, et je m'arrête là, M. le Président, pour nous, il importe que cette redevance tienne compte de la desserte actuelle de transport collectif. Le REM et son arrivée n'auront pas le même impact dans un endroit, par exemple, sur la Rive-Sud de Montréal où il y a une très, très, très faible densité, donc on peut prétendre que, dans ce cas, le REM aura un grand impact, que l'impact qu'il aura au centre-ville de Montréal, là où il y a déjà beaucoup de densité. Donc, on demande que cette redevance soit pondérée en fonction de la desserte de transport collectif.

Et le dernier message — M. le Président, je vous vois vous avancer et j'arrête là, mais je profite de votre bonté — il faut absolument tenir compte de l'impact de ce projet de loi et des redevances sur le centre-ville de Montréal, qui vient

de se faire frapper par la ville d'une taxe de frais de parc de 10 % de la valeur du terrain. Là on ne peut pas financer des parcs, financer du logement social, financer du logement abordable, financer le REM. Là, la cour, elle commence à être pleine, puis il va y avoir un problème qui va se poser — je vous invite à le regarder attentivement — pour le centre-ville de Montréal. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. Boisclair, pour votre exposé. Nous allons procéder aux périodes d'échange. Et nous allons débiter avec un premier échange avec la partie gouvernementale. Et je cède la parole à M. le ministre.

M. Lessard : Oui. Merci beaucoup. Merci, donc, à l'institut de venir nous faire une présentation sur le REM. M. Boisclair et toute votre équipe, donc bienvenue à l'Assemblée nationale. Étant donné que vous avez, pendant plusieurs années, occupé les sièges qu'on occupe actuellement, c'est toujours intéressant de voir qu'il y a une vie après la politique et que cette expertise-là peut servir même parfois lorsqu'on est dans des COMEX, à la tête d'un comité... quand j'étais à la Forêt, donc diriger les travaux avec nos groupes autochtones.

M. Boisclair (André) : On a réglé la question de l'accès des chemins forestiers ensemble.

M. Lessard : L'accès des chemins assujettis, ça, c'est donc une affaire, là, que nous partageons.

Donc, je comprends bien, j'ai immédiatement vu. L'institut, moi-même, j'étais moins familier. Je suis allé voir un peu qui vous représentez : des promoteurs, des développeurs, je pense, des grands... des personnes qui prennent tous les jours des risques pour saisir une opportunité, créer aussi des nouveaux services. Alors, je pense qu'il y a quand même une sensibilité parce que, comme vous le dites, on va créer des projets, lancer un REM. Mais, bon, ce n'est pas le... c'est les investisseurs qui vont prendre le risque de saisir l'opportunité qui est donnée d'investir. Ça, ça semble très clair. Puis c'est une chance aussi de voir la réalisation de ce grand projet là sur une échelle aussi longue, 63 kilomètres, donc, qui a des pôles de développement. Puis j'ai bien compris qu'alentour de votre question, un, on dit : On est favorables, on supporte. La redevance? Pas à n'importe quoi, j'ai cru entendre ça, à savoir que, dans le fond, on donne un pouvoir général pour respecter aussi, donc, l'ordre constitutionnel des choses, s'assurer que le pouvoir aussi du prélèvement puisse servir à un service qu'on obtient en retour. Donc, il y a une zone de définie. Peut-être vous avez moins élaboré, peut-être, sur les zones alentour des 27 stations. Donc, il y a une limitation, mais, à matin, M. Bergeron nous disait, à la ville de Montréal, il dit : Quand tu es au centre-ville, 1,5 kilomètre de n'importe où, c'est tout le centre-ville.

M. Boisclair (André) : J'ai une carte dans mon mémoire, si vous voulez, M. le ministre, là-dessus.

M. Lessard : Pardon?

M. Boisclair (André) : J'ai une belle carte dans mon mémoire.

M. Lessard : Oui? O.K. Donc, j'entends bien ça. Le choix qui a été fait, vous avez dit, bon, le montage de 6 milliards pour réaliser 27 stations, aller à l'ouest, à l'aéroport, la ligne Deux-Montagnes, le secteur de Brossard, donc, c'est un choix qui a été fait, une interconnexion entre les deux réseaux, le métro et le REM, donc, qui permet la fluidité et accéder à des pôles de développement, la ligne bleue qui va se prolonger, donc, qui est certainement une bonne nouvelle pour les investisseurs à long terme. Vous me dites: Bon, ça ne montera pas la population. Est-ce que ça peut faire du déplacement vers des pôles d'intérêt, laissant d'autres secteurs moins intéressants? Tu sais, j'ai peut-être moins entendu.

Là, il y a quelques années, l'offre commerciale au centre-ville n'avait peut-être pas été idéale, le taux de location des immeubles, la possibilité d'en créer de nouveaux. Vous dites : On n'est pas à Vancouver. On n'est pas Toronto. Je ne sais pas par rapport à Vancouver. Toronto, évidemment, on est dans un marché peut-être un peu différent. Vous auriez choisi...

Puis là on voit que le gouvernement, comme, a dit : Bon, O.K., sur la captation foncière, on n'ira pas là. On va laisser ça aux municipalités. On prend le 512 millions et on le met dans le montage, donc, puis vous dites : Bien, on pourrait toujours avoir des discussions sur la captation comme telle. Qu'est-ce que vous entrevoyez quand vous énoncez ça sur le fait qu'actuellement aller à la captation... c'est-à-dire la croissance de la richesse foncière aux alentours du REM va bénéficier aux municipalités, donc augmenter le nombre de contributeurs, ou, en tout cas, la richesse foncière va certainement avoir une... En même temps, quand on dit ça, ça veut dire que c'est...

Ça veut dire que vous auriez peut-être mieux préféré que ça soit une taxe directement chargée par les municipalités plutôt qu'un droit payé par les promoteurs de réaliser 112 unités de logement, 500 unités de logement. Lui, il l'assume en partant en allant chercher un droit, là. Lorsqu'il va aller chercher son permis, il devra payer immédiatement une redevance de développement qui sera remise, donc à l'Autorité régionale de transport métropolitain. Donc, vous auriez souhaité que ça ne soit pas au promoteur, mais plutôt à chaque unité construite éventuellement? Comment vous voyez ça? Comment vous présentez ça lorsque vous représentez, là, les gens qui vous ont mandaté là-dedans?

Le Président (M. Iracà) : M. Boisclair.

M. Boisclair (André) : Oui. Bien, ne reprenons pas, M. le ministre, le débat sur la captation foncière. On prend pour acquis que, ce débat-là, il est réglé. Vous l'avez annoncé dans le budget. Puis on peut volontiers avoir cette conversation-là alentour d'un bon café, mais, pour les fins du projet de loi, tu sais, ce qu'on vous demande, c'est que le projet de loi ne s'applique qu'au REM. Et le maire de Montréal vous l'a demandé. Je présume que la communauté

métropolitaine vous l'a demandé. D'autres joueurs vous l'ont demandé. L'agglomération de Montréal, plutôt. Donc, ce qu'ils vous demandent, c'est qu'on ne ferme pas le débat sur la possible utilisation de la captation de la plus-value foncière pour le financement d'autres infrastructures de transport collectif.

Puis l'idée est la suivante, M. le ministre, c'est que, pour la réalisation d'un projet immobilier d'envergure, il n'y a pas un promoteur qui va être capable de réussir son projet si la municipalité ne collabore pas, en d'autres mots, qu'il y ait une discussion fluide. C'est ce que je veux dire par collaboration. Et donc, s'il y avait un enlèvement d'intérêts communs où elles doivent livrer la captation de la plus-value foncière, dont des revenus fonciers au gouvernement du Québec, puis que nous autres, si on aurait été complices l'un et l'autre et puis on aurait tous les deux regardé dans la même direction dans le respect, bien sûr... qui sont celles des compétences des niveaux de gouvernement, et bien sûr au premier chef les municipalités. Donc, c'est ce que je viens vous dire.

• (16 heures) •

Ceci étant, l'autre question à laquelle vous m'amenez, M. le ministre, c'est : Est-ce qu'alentour de vous ou aux Finances il y a des gens qui ont des études d'impact qui ont été faites du côté de la demande pour voir quel est le risque que le gouvernement assume en mettant de l'avant l'enjeu de la redevance de développement, qui est probable? Mais il y a un niveau de risque associé à la redevance, et puis là d'autres, si on faisait des études économétriques plus poussées ou des études... si on rentrait vraiment dans toutes ces conversations que nous n'avons pas abordées pour les fins de ce mémoire puis du projet de loi. Mais une chose qui est certaine, c'est que l'impôt foncier, c'est une certitude. La redevance, elle rentre à chaque année. La redevance, il faut un projet.

Et puis juste vous dire, dans mes conversations quotidiennes, là, j'ai des gens qui, en ce moment, ne font pas... Je parle à des gens qui, aujourd'hui, à cause du projet de loi, ne font pas de transaction dans le rayon de 1,5 kilomètre, qui est un rayon maximum que la loi établit. Il y a des gens qui sont smattes, qui aujourd'hui se disent : Ah! il y a peut-être là une opportunité de marché pour moi, qui vont investir d'abord à l'extérieur du 1,5 parce qu'il y a trop d'incertitude dans ce rayon de 1,5, qui pourrait peut-être, dans certains cas, finir...

Alors, je veux juste que vous... Le marché, là, il réagit vite, vite, vite. Alors, la question qui nous, nous préoccupe, c'est : Est-ce qu'on a... Est-ce que le... Comme le législateur et puis le gouvernement, ce serait intéressant de voir quel est le niveau de probabilité et quel est le... j'ai le mot anglais qui me vient à l'esprit... le «stream», la suite de revenus que vous prévoyez et à partir de quand vous allez commencer à l'appliquer parce que, là, ce n'est pas parce que le projet est annoncé que, pour autant, le marché croit que le projet va se réaliser. Le gouvernement a donné le choix, récemment... a donné le certificat d'autorisation récemment au projet. C'est une étape importante. Le certificat a été émis, c'était dans la *Gazette officielle* il y a quelques jours. Mais là, pour reprendre, encore là, la langue de Shakespeare, le «closing» du financement, il n'est pas terminé, puis là les contrats ne sont pas donnés, puis là on ne sait pas encore par où ou par quelle antenne ils vont commencer la construction. Ça fait que, là, la belle question qui se pose dans l'évaluation du risque que vous avez à faire, c'est : Quand est-ce qu'elle va commencer... les gens vont commencer à la payer, la redevance? Au moment de la construction de... Puis là on ne sait pas encore par quelle antenne ils vont commencer parce que c'est le constructeur qui, dans les propositions qu'il fera à la caisse... qui décidera par où il va commencer.

Donc, les redevances, là, il y a un risque à gérer. Moi, je serais curieux de savoir quelle est la perception du gouvernement quant à ce risque. Et puis on est surtout curieux de savoir quand est-ce que la redevance va commencer à s'appliquer, sachant qu'il y a encore beaucoup, beaucoup de variables puis qu'on n'a que 90 jours pour adopter le règlement d'une organisation qui vient d'être créée. Le gouvernement a eu la bonne idée de nommer Pierre Shedleur à la présidence du conseil d'administration. Excellente nomination! Là, ce qu'on vous demande, M. le ministre, là, on a besoin de s'asseoir avec les personnes que vous identifieriez dans votre entourage. Il y a des gens des Finances, ici, qui nous écoutent. Il y a des gens de la caisse. Il y aura éventuellement des gens de l'ARTM. Il faut qu'on soit capables d'avoir une bonne conversation pour atteindre, pour réussir les objectifs que nous partageons avec vous.

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

M. Lessard : Oui. Peut-être mes collègues, après, auront peut-être aussi d'autres questions. J'entends, je comprends, là, la préoccupation que vous avez sur quand ça commence. Est-ce que c'est à l'émission du certificat du ministère de l'Environnement? C'est après la constitution de l'ARTM, le conseil d'administration qui est en place? Quand est-ce qu'est la négociation? Il y a une série d'étapes. Vous avez vu, les appels d'offres, ils vont définir leurs modèles.

Dans le modèle de la caisse, il y a l'aspect des contributions du gouvernement dans le modèle financier de la construction, mais aussi le financement. Je tiens à vous emmener là-dessus parce qu'on a eu l'échange avec la ville de Montréal. On s'est entendus à tout le moins sur le principe général que la redevance peut être chargée, donc. Toutefois, ils m'ont dit : N'allez pas trop vite. Là, le REM, ça va. Pour les autres, il faudrait... ça prendrait un mécanisme, le temps... l'ARTM, ce sera jeune, le temps de conclure les ententes, réaliser ce projet-là. S'il y avait d'autres projets éventuellement, on voudrait qu'il y ait un mécanisme pour que ça ne soit pas automatique, qu'on ait cette discussion-là. On a dit : Le projet de loi, il est certainement perfectible, pour enlever les ambiguïtés, que les mécanismes soient clairs, connus. Mais, je pense, ils sont revenus sur le principe général que ça pourrait servir à d'autres fins, mais avec une démarche et un mécanisme.

Et ça touche le financement. Je veux le rappeler, là. Le 6 milliards, il y a une contribution du gouvernement du Québec comme partenaire financier, 1,2 milliard. On demande au fédéral le même montant. 512 millions qui ont été injectés, mais il a été injecté aussi de l'argent, 133 millions par année, à l'ARTM dans le but de financer... puis de caper aussi le financement parce que la préoccupation des contributions municipales... donc, éventuellement, sur le déficit d'opération. Donc, on a dit : Voici, la contribution REM, ce sera entre 0,69 \$ et 0,72 \$. Puis on comprend bien aussi l'élasticité. Le dernier frein qui reste à la Caisse de dépôt pour leur rentabilité, leur 8 % à long terme, c'est qu'évidemment... c'est

que l'achalandage soit là puis que le développement se fasse, qu'ils aillent capter... Sinon, bien, il y a un risque, puis le risque, ils devront l'absorber, de faire un rendement meilleur ou moins bon, étant donné que... Je peux bien charger 100 \$ la course, ça ne veut pas dire que vous êtes obligé d'embarquer dans le train. Alors donc, il y a comme de l'élasticité sur la tarification, et la pression sur les contributions municipales sera un jeu d'équilibre aussi.

Mais ce qu'on souhaite, évidemment... Puis il y en a des plus vites, hein, on le sait bien. Quand le Train de l'Est a été construit, il y en a qui ont vu venir... ou, pensant venir... ou voir le tracé, dans quelle direction, puis il y en a qui ont choisi des hors tracé, en disant : Dans la deuxième couronne de développement parce qu'ils vont mettre les stationnements incitatifs à tel endroit. Donc, tu sais, on n'empêche pas la business de se faire. On pense qu'il y en a qui se prennent des positions actuellement stratégiques, surtout que le tracé, quand même, après avoir envoyé tous les avis au tracé de ceux qui sont le long du parcours de plus de 60 kilomètres, honnêtement, tu n'as qu'à suivre à peu près qui a reçu les avis, puis tu vas savoir à peu près où acheter. Donc, ce n'est pas comme... on ne réinvente pas le pain tranché quand on reste à Montréal. Si on écoute un peu, on est capable facilement de le savoir, où est-ce que ça va se passer. Mais ça, c'est correct. C'est ça, en affaires.

Maintenant, on est quand même sensibles. On sait que, dans le projet de loi, il y a le processus qui peut être précisé, les discussions. J'ai bien entendu sur le REM par étapes. Donc, on est ouverts à bonifier notre projet de loi en tenant compte de vos particularités. Puis nos bureaux sont ouverts. Je pense que vous avez déjà eu la chance ou... pas la chance, mais l'occasion de rencontrer le ministère. Ces débats-là doivent avoir lieu, étant donné qu'évidemment c'est un projet de société. Ce n'est pas que le REM tout seul, ce n'est pas que les investisseurs tout seuls. C'est des comportements qui étaient sollicités puis non attendus. Bien, il faut contrer aussi ceux qui voudront essayer de faire autrement ou d'en profiter.

Puis on se pose toujours la question sur les ententes avec le RTM puis les discussions. Puis on sait comment ça va se passer dans le rayon de 1,5 kilomètre. Tout le monde est égal, tout le monde a le même traitement. Déjà, le logement social, on dit : Bon, ce n'est pas tout à fait ce qu'on visait en redevances de développement sur du logement social qui demande des contributions. Mais souvent ils demandent des contributions aussi de l'investisseur, à savoir, bon, si tu prends ou si tu fais tel développement, pourrais-tu faire un parc? Vous savez, cette répartition du terrain ou de l'espace, donc, construit alentour des 27 stations.

Mais, si vous avez des commentaires particuliers — je sens peut-être que vous voulez poser une question — au niveau du service d'urbanisme ou des spécialistes, gênez-vous pas, là. Le forum, ça sert à ça. C'est une période d'écoute.

M. Boisclair (André) : ...M. le Président, ce que... J'apprécie les bons mots du ministre, j'apprécie cette ouverture d'esprit. Je comprends combien importante est la question du logement social. Je ne veux pas diminuer son importance, mais, toutes proportions gardées, là, on vient vous voir avec un problème d'une envergure différente que celui que vous avez évoqué tout à l'heure. Et donc moi, je comprends que les études sur le risque associé au fait qu'il y aura ou pas des redevances, qu'il y a quelqu'un qui l'a étudié à quelque part. Nous, on comprend qu'il y en a un. Puis on vous rappelle qu'en bout de course il faut que le marché soit capable d'absorber les projets qu'on souhaite faire, puis ce n'est pas automatique.

À Laval, alentour des nouvelles stations, il y en a eu plein, de développement. Alors, ça, c'est clair. Mais allez au métro Saint-Laurent, alentour du métro Saint-Laurent, au centre-ville, il n'y a toujours pas grand-chose là. Allez alentour du métro Rosemont, les nouvelles constructions, elles ne datent que de quelques années, puis le métro, il date de l'Expo, là. Ça fait que, pendant 40 ans, il n'y a rien qui s'est passé alentour du métro Rosemont, puis le seul endroit où il y avait de la vraie, de la grosse densification alentour des métros qui n'étaient pas au centre-ville, de mémoire, il y a le métro Frontenac, puis...

Alors, il faut juste comprendre ça, là. Puis c'est pour ça que je vous dis que nos destins sont liés, puis on a des objectifs communs. Puis on souhaite... Moi, je ne représente pas... Tu sais, chacun de mes membres aura peut-être des intérêts qui seront contradictoires à un moment donné. Ce sont des compétiteurs, là. Alors, moi, je ne veux pas me substituer à leur place, mais je sais qu'en termes de politique publique il y a des choses qu'il faut faire intelligemment. Puis les cinq éléments, les cinq ingrédients que je vous ai donnés pour la redevance me semblent intéressants.

Puis je voudrais permettre à Brian Fahey, qui a une expérience considérable, de vous dire pourquoi il est important que cette redevance entre en vigueur progressivement. Quand on regarde l'article 53, qui introduit 97.3, là, ce n'est pas clair que l'ARTM peut le faire, de la même façon que ce n'est pas clair que vous allez pondérer en vertu de la desserte actuelle de transport collectif. Et M. Fahey, si vous me le permettez, M. le Président, pourrait...

• (16 h 10) •

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

M. Fahey (Brian) : Merci, M. le Président. Écoutez, comme l'a dit M. Boisclair, on est dans la planification du marché immobilier depuis une vingtaine d'années. Et, avec respect, il y a beaucoup de ces promoteurs-là qui détiennent les propriétés depuis un certain nombre d'années, alors que le REM a annoncé son tracé sur des propriétés déjà détenues. Et donc, dans ce sens-là, ces gens-là attendaient, dans le projet de loi, le chiffre magique de cette redevance-là. Et on lui annonce que, non, ça va venir dans le règlement de l'ARTM. Évidemment, ces gens-là ont acheté du terrain sans prendre en compte qu'il y aurait une redevance un jour. Et, au-delà du 1,5 kilomètre, il y a des compétiteurs qui les attendent, qui veulent, eux aussi, partir des projets ou qui partent des projets. Et ces promoteurs-là sont obligés de... sont en compétition avec ces gens-là. Arriver avec un projet immobilier qui est hors marché, hors prix, le projet ne lèvera pas, tout simplement.

Donc, un des points qui a été soulevé dans le mémoire de l'IDU, c'est vraiment une entrée progressive de cette redevance-là. Et, comme le dit M. Boisclair, on ne voit pas dans la loi cette modulation-là dans le temps. On la voit sur... On dit que, sur un 1,5 kilomètre, elle pourrait être modulée, mais on ne dit pas qu'elle pourrait être modulée dans le temps. Et on comprend tous que la redevance, c'est en fonction d'un service qui va être mis en place, et, au jour 1 où le projet

est annoncé, il n'y a toujours pas de service qui va être mis en place. À l'an 2, il n'y aura toujours pas de service qui va être mis en place.

Il va y avoir cependant beaucoup de travaux, beaucoup de nuisance, et les gens, les promoteurs qui vont vouloir démarrer des projets à ce même moment-là vont devoir être encore plus agressifs dans le marché pour une compétition, pour un projet à l'extérieur du 1,5 kilomètre, où il n'y a pas de problème, où il n'y a pas de nuisance, où il n'y a pas de bruit puis qu'il n'y a pas de redevances. Donc, d'où l'importance d'avoir une entrée progressive de cette redevance-là. Donc, on doit commencer avec des coûts moindres et prévoir une entrée progressive, une montée progressive de ce montant-là jusqu'au moment de son entrée en service parce qu'au moment où il y a l'entrée en service le locataire ou l'acheteur va être en mesure de payer pour un service qui est existant. Celui qui achète, là, l'an 1, il va payer pour un service qui n'est toujours pas là. Donc, pour nous, cette modulation-là, elle est importante.

Et vous avez abordé tantôt la question du territoire, les caractéristiques territoriales. Effectivement, on définit un périmètre de 1,5 kilomètre à vol d'oiseau, mais ce 1,5 kilomètre là peut franchir une barrière physique qui est une autoroute, qui est sans lien avec la gare, qui peut être de tout ordre, la barrière physique. Et donc, dans ce sens-là, le découpage de la zone assujettie à la redevance, je pense qu'il doit prendre en compte, prendre acte des barrières physiques qui sont là et être modulé en conséquence. Et donc, dans ce sens-là également, on ne voit pas cette modulation-là en fonction des caractéristiques territoriales.

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

M. Lessard : Juste avant de... Mon collègue de Mégantic, là, qui est adjoint parlementaire, veut aussi poser des questions, mais on est sensibles à cette réalité-là, à savoir comment on va définir le territoire, les balises, contraintes, etc. Tous ne participeront pas au même effort ou aux mêmes avantages s'ils sont circonscrits, en tout cas, s'ils sont limités par des axes importants. Mais donc je vais tenir compte de ce que vous m'avez dit.

Donc, peut-être mon collègue de Mégantic, si vous permettez, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Oui. M. le député de Mégantic, la parole est à vous pour un temps restant de trois minutes.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, madame, bonjour, messieurs. Je trouve très intéressante la question de la redevance. Ici aussi, il y a une espèce de dilemme dans lequel on se retrouve, dans le fait que vous achetez des propriétés qui, bon, prennent de la valeur progressivement avec l'aménagement ou, éventuellement, la construction, la mise en service, etc. Donc, il y a un avantage pour vous de dire : Bien, écoute, le tracé est là, j'achète là, je bâtis là. Mais, de l'autre côté, vous dites : Bien, les redevances, appliquez-les pas. Mais le gain ou la valeur pécuniaire, elle va se faire quand même durant la partie de la construction et de la préparation. Donc, on dit... D'un côté, il se passe une croissance ou un développement financier, puis, de l'autre côté, vous nous dites : Bien, la redevance, là, appliquez-la pas trop vite parce que, possiblement, ça peut empêcher le développement. Je vois une espèce de conflit, là, directement. Est-ce que vous pourriez me clarifier ça?

M. Fahey (Brian) : On ne dit pas de ne pas appliquer la redevance. On dit simplement de la moduler dans le temps, donc de commencer à un niveau inférieur et d'augmenter d'année en année, selon la progression des travaux, jusqu'à sa mise en service. Donc, on ne dit pas de ne pas payer de redevance. Notre message est vraiment d'être capable de la moduler dans le temps en fonction de l'évolution des travaux jusqu'à la mise en service.

M. Boisclair (André) : Si vous me permettez, M. le Président. Voyez les choses autrement. L'idée, c'est qu'on croit important que vous encouragiez les premiers investisseurs à se manifester puis à réaliser des projets dans le rayon pouvant aller jusqu'à 1,5 kilomètre. C'est juste ça qu'on vous dit. Puis je vous dis que l'acheteur qui achète dans un endroit où il n'y a pas de construction, très faiblement densifié... Bien, si vous achetez votre condo près de la gare où il n'y a rien alentour puis qu'il y a des travaux pendant 10 ans, ou cinq ans, ou trois ans alentour, bien, peut-être que vous serez moins enthousiaste d'être le premier acheteur pour avoir toutes ces nuisances alentour de vous. Donc, on vous invite, dans notre mémoire, à récompenser les premiers investisseurs pour qu'il y ait quelque chose qui parte et qui bouge et qu'on soit compétitifs avec les gens qui sont à l'extérieur du rayon qui aura été identifié par l'ARTM.

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

M. Bolduc : O.K. Donc, j'entends bien ce que vous nous dites. Est-ce qu'il y a des règles... Puis j'imagine que c'est très variable avec les marchés concernés. Puis je pense qu'on mentionne que Montréal, Toronto, Vancouver ont, disons, des dispositions, des particularités qui leur sont spécifiques.

M. Boisclair (André) : La démographie, on commence... Mais, tu sais, ça tombe sous le sens, M. le député. Et je pense que vous connaissez comme moi les réalités des marchés de l'immobilier de Montréal, qui ne sont pas celles de Toronto. Ça n'a pas la même vitesse. Les revenus disponibles ne sont pas les mêmes. Le nombre de personnes qui sont dans ces marchés ne sont pas les mêmes. Et, dans le cas de Vancouver, ajoutez un autre critère : nous ne sommes pas exposés, à Montréal, à d'autres continents, au continent asiatique, à Montréal, comme la Colombie-Britannique ou Vancouver y sont exposés.

Donc, Montréal a ses règles. C'est un marché qui a souvent été perçu comme étant relativement mou par rapport aux marchés de Toronto et de Vancouver. C'est clair que le marché de Montréal attire de plus en plus. Et, assez étrangement, alors que les autorités publiques à Toronto et à Vancouver tentent de faire diminuer le prix des maisons dans leurs centres-villes... Vous avez vu ces débats dans les journaux récemment. Les impacts, donc... parce qu'il y a trop de chauffe dans les marchés. Ça fait que les décideurs, les gouvernements, prennent des moyens pour faire diminuer le prix. C'est ce qu'on remarque. On se permet de vous faire remarquer qu'à Montréal on pousse le prix vers le haut. Parce que toutes ces taxes, là, et tout, vous pensez que c'est l'industrie qui les paie, là? Il n'y a pas vraiment de magie dans notre affaire, là. La réalité, c'est l'acheteur final qui paie.

Puis, nous, le jour... Le critère pour nous, c'est : Est-ce qu'on est suffisamment rentables pour les prêteurs qui nous accompagnent? Puis ça, ces prêteurs-là, ce sont nos fonds de pension. C'est Otéra Capital, c'est le Fonds de solidarité de la FTQ, c'est les grandes compagnies d'assurance. Alors, c'est un peu... C'est eux aussi qui dictent quelle est la réalité du marché, et je ne crois pas... je pense, M. le Président et M. le ministre, qu'il serait malavisé que vous définissiez les règles de ces redevances sans parler... et avoir une profonde connaissance de la réalité des marchés immobiliers.

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

M. Therrien : Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, merci d'être ici avec nous. Ça soulève beaucoup de questions. J'ai bien aimé la présentation, bien, l'ensemble de la présentation, mais plus particulièrement quand vous disiez, là, que les deux variables qui permettaient, là, de financer ce REM là... vous parliez de la redevance et vous parliez de la tarification. Moi, j'en rajouterais une autre, puis je veux savoir... je veux vous entendre là-dessus parce que moi, je pense qu'on risque d'éprouver des problèmes quand viendra le temps d'assurer la rentabilité de ce projet-là. Est-ce que vous voyez qu'éventuellement si ces deux éléments-là, ces deux paramètres que vous avez appelés sont insuffisants... Est-ce que vous pensez que, dans un dossier comme ça, le gouvernement pourrait verser de l'argent supplémentaire? Est-ce que vous voyez que c'est possible ou, non, vous ne pensez pas qu'il pourrait faire ça? Parce que, là, on sait qu'il verse déjà 133 millions par année. Est-ce qu'il pourrait augmenter le montant?

• (16 h 20) •

M. Boisclair (André) : Bien, il vient de l'augmenter indirectement parce qu'il y a des nouvelles stations qui ont été créées, puis le projet est aujourd'hui un peu plus que 6 milliards. Ce n'est pas ça qui était prévu originalement. Donc, la démonstration est faite que la réponse à votre question, c'est oui.

Ceci étant, juste une nuance, si vous me permettez M. le député.

M. Therrien : Allez-y. Oui, oui, allez-y.

M. Boisclair (André) : C'est qu'on vous dit qu'il y a deux variables qui restent encore ouvertes, et c'est la tarification puis les redevances de développement. Et on attend aussi la conclusion des discussions avec le gouvernement fédéral. Ça aussi, ça presse. Puis, à la limite, soyons très honnêtes, là, puis je veux le dire haut et fort à M. le ministre, tu sais : La préoccupation un, là, sur le bureau du gouvernement, c'est-u une entente avec le fédéral? Et puis on le souhaite. Et ça, c'est la forêt à laquelle le gouvernement, puis le comité exécutif, puis tout le monde, là, sont confrontés. Nous, on vient vous parler de quelques arbres dans la forêt. Alors, je ne veux pas qu'on... Le gros élément...

Mais on présume qu'à terme, tu sais, l'industrie pourrait contribuer quelques centaines de millions de dollars au financement du REM. Et ce qu'on réalise... Là, comprenez-moi bien, M. le député, là, jamais les redevances il n'a été question qu'elles servent à financer de l'entretien ou de l'exploitation du réseau. Puis j'ai relu les documents au moment du REM. C'est peut-être moi qui en fais une mauvaise interprétation. J'ai plutôt une connaissance correcte de la langue française, mais jamais ce n'est apparu sur l'écran radar de quiconque que cette redevance pourrait faire autre chose que financer des coûts de construction. On nous a toujours parlé que cette redevance, elle serait plafonnée. Nos échanges avec la caisse nous ont toujours conduits à croire ça. On nous l'a confirmé, dans des conversations, qu'il y aurait un plafond. Là, ce que je comprends, c'est que je lis... en tout cas, je ne lis pas ça dans le projet de loi. Et ça, ce que je perçois...

M. Therrien : C'est important, ce qu'il dit là.

M. Boisclair (André) : ...c'est la création d'un nouveau champ fiscal par le gouvernement du Québec, qui fait le choix d'occuper... Et ce n'est pas moi qui vais vous expliquer que, quand un champ fiscal est créé, là... On paie encore de l'impôt foncier. Ça devait être pour payer les efforts de guerre. On connaît la fin du film dès qu'il commence.

M. Therrien : Donc, ça... Ah! voyez-vous, je ne savais pas ça. C'est que les redevances vont... Selon ce que vous me dites, là, l'entente était que les redevances servaient à payer pour la construction du projet.

M. Boisclair (André) : Ce qu'on nous a présenté, c'était... Alors, la caisse avait établi un raisonnement dans lequel elle disait : On a besoin de tant de montants par station, sur la base de leurs prévisions, puis ils sont allés à rebours. Puis il dit : Une fois que le montant est atteint... Là, dans la loi, on parle de densification. Il y a quand même quelques repères dans la loi, mais qui sont sur des critères de densification. Mais ce qu'on perçoit, c'est que, sur l'utilisation de ces sommes-là... elles ne vont pas dans un fond réservé pour faire des dépenses de capital, là, donc pour faire de la... Alors, elles pourraient servir... Puis on se l'est fait dire noir sur blanc. Et je prends mes collègues, qui ont assisté à des discussions,

dont deux sont ici aujourd'hui, jamais on n'avait compris ça. Et, peut-être, c'est notre erreur, là, mais jamais on n'avait compris ça dans aucun des échanges qu'on a eus. Il était toujours question, quand on a discuté avec les autorités de la caisse, que ces contributions, elles seraient plafonnées. Et ce plafond, on ne le voit pas d'aucune façon dans le projet de loi.

M. Fahey (Brian) : Vous comprenez...

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

M. Fahey (Brian) : Vous comprenez, si vous le permettez...

Le Président (M. Iracà) : Oui.

M. Fahey (Brian) : ...M. le député, qu'un projet immobilier qui pourrait se réaliser autour d'une gare, qui pourrait avoir 2 000 unités d'habitation ou 3 millions de pieds carrés, avec le commerce et les bureaux, va se retrouver, en théorie, parce que le montant dont on a toujours parlé était d'environ 10 \$, d'avoir des redevances jusqu'à hauteur de 30 millions de dollars. Et là, si, en plus de cela, on nous dit que ça va servir aux frais d'exploitation, c'est qu'à l'an 1 du projet on n'est jamais... le promoteur ne sera jamais capable d'identifier son risque à terme parce qu'à l'an 2, à l'an 3 et à l'an 4 les montants des redevances pourraient différer s'ils ont à absorber des coûts ou des déficits d'exploitation. Donc, pour un promoteur, de ne pas être capable de définir le niveau d'investissement qui va être requis pour son projet, c'est l'enfer.

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

M. Therrien : O.K. Dans les autres... Parce que j'apprends beaucoup avec ce que vous nous dites, là. Dans les autres projets ailleurs dans le monde, parce que ça fonctionne beaucoup, là, la captation fiscale, entre autres, là, ailleurs, la captation foncière, pouvez-vous, juste en une ou deux minutes, résumer ce qui se fait ailleurs puis ce que vous auriez aimé de... la façon que ça aurait dû se faire ici?

M. Boisclair (André) : Il y a plusieurs documents. Moi, je vous invite... Le ministère des Affaires municipales — et je pourrai vous envoyer ce document, puisqu'il est de nature publique — en fait, a passé en revue l'ensemble des systèmes de redevances qui existent au Canada. C'est un document qu'on a eu par l'accès à l'information. Il me fera plaisir... Donc, de nature publique.

M. Therrien : Super! O.K.

M. Boisclair (André) : Je vous invite aussi à regarder une étude de la Banque Nationale, qui a été faite, que je pense qu'on cite dans notre mémoire ou, en tout cas... Peut-être l'avez-vous reçue.

M. Therrien : Je l'ai déjà vu, ça. Je l'ai déjà vu.

M. Boisclair (André) : Donc, vous l'avez déjà vue. Mais, encore là, c'est sympathique de se comparer avec ailleurs, mais, à nouveau, le gouvernement a décidé de mettre de côté la captation foncière, puis ils font un cadeau de 500 millions aux municipalités, puis ils utilisent un véhicule bien précis, qui est celui des redevances de développement. Et, s'il y a d'autres littératures... C'est sûr que nous avons aussi... nous discutons avec des partenaires canadiens. Et puis, dans ce comité de travail... Et j'aimerais beaucoup que le ministre nous donne aujourd'hui une indication claire de son désir de discuter avec nous, mais c'est clair que, moi... on va continuer à... si on s'assoit alentour d'une même table, il y a des études d'impact qui doivent être faites, des études d'impact économique, des études économétriques. Il faut regarder la meilleure formule.

Puis nous, je vais vous dire honnêtement, M. le député, là, on ne navigue pas à vue parce qu'on a des années d'expérience. Mais il y a bien des choses où il nous faudrait plus de science. Puis là on est sur notre expérience, puis elle est riche, mais l'expérience a ses limites, puis la science a aussi ses droits. Puis les quelques études économétriques pour regarder c'est quoi, la meilleure façon, comment doit se faire le «phasing in», le «phasing out», les enjeux de fuite, tu sais, c'est assez clair, là. Mon essence, là, je la prends à Sainte-Julienne parce que j'évite de payer les taxes à Montréal. Ça fait que, là, c'est déjà un revenu de taxes en moins. Vous comprenez toutes ces questions-là, elles font partie de votre quotidien, de vos casse-têtes quotidiens.

Mais là, si on veut viser dans le mille, il faut qu'on s'assoie à la table. J'espère qu'on va sortir d'ici aujourd'hui avec un engagement du ministre et du gouvernement de nous convier à ce genre de conversations, puis qu'on ait, tous ensemble, la même compréhension du marché dans lequel on s'apprête à intervenir, puis qu'on dise tous : Si c'est gris, ça a quatre pattes, ça a des moustaches, puis ça miaule, bien, qu'on dise que ça, ça s'appelle un chat. C'est ça qui est le travail qu'il nous faut faire ensemble. Et le rythme que se donne la caisse, où on vous suit, ne nous dispose pas d'avoir cette rigueur que l'on souhaite et qui est celle d'ailleurs du gouvernement du Québec dans la façon de se comporter.

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

M. Therrien : Ça fait deux ans que je la demande, la science sur ce sujet-là, puis je ne l'ai pas encore.

Bien, écoutez, par rapport à la redevance, là, le REM, bien, c'est la ville qui va aller chercher la redevance, qui va verser à l'ARTM. L'ARTM va verser ça au REM, O.K.? C'est ce qu'on sait. Si, par exemple, le REM dit : Moi, pour x raisons... Parce qu'on ne sait pas. Comme je vous dis, on est un peu dans l'obscurité. Je vous dis : Voici l'hypothèse suivante. Vous dites... le REM dit : J'ai besoin de 50 millions — je dis un chiffre comme ça, là — en redevances. L'ARTM se revire avec les municipalités, dit : J'ai besoin de 50 millions en redevances. La ville va dire, peut-être, va dire : Bien là, c'est parce qu'on est trop à court terme, il n'y a pas de construction qui s'est faite encore. On a un problème, on ne peut pas aller chercher le 50 millions. Est-ce que la ville peut alors taxer ses citoyens, tout simplement? Dire : Bien, regarde, on veut donner 50 millions au REM, on n'a pas le choix, alors la ville sera dans l'obligation de taxer les citoyens, peu importe où ils se trouvent à l'extérieur du 1,5 kilomètre, pour se retrouver avec un REM qui sera enrichi de 50 millions? Est-ce que, dans ce qu'on connaît, ça se peut, ça?

M. Boisclair (André) : Bien, moi, tu sais, tout ça est une question qui est hypothétique. Et puis le scénario précis que vous décrivez, je ne le juge pas réaliste, mais on ne sait jamais, tu sais. Alors, je ne peux pas vous donner, moi, un niveau d'assurance. Je ne sais pas quel sera le comportement de tous les décideurs publics. Ce que je cherche, cependant, au nom de notre industrie, c'est de la prévisibilité. Ça fait que j'entends les questions puis celles des autres, de collègues, de votre collègue tout à l'heure. Chaque fois qu'il y a une question, ça augmente notre niveau d'angoisse parce que ça augmente notre niveau de... ça augmente... c'est de moins en moins... les choses sont moins précises. Alors, ce qu'on appelle de tous nos vœux à travers votre question, M. le député, c'est la prévisibilité.

Et j'aimerais ça juste qu'on vous décrive un cas farfelu, mais on pourrait se retrouver dans une situation où, dans un rayon, il y a un cumul de redevances. Quand je vous disais qu'on veut que ça ne se limite qu'au REM, là, il pourrait y avoir une redevance si... Admettons que, dans un rayon où il y a une gare intermodale, qu'il y a une station de REM puis qu'il y a une station de métro, ce que la loi prévoit en ce moment, ça pourrait être un cumul de redevances, et j'aimerais demander... pour vous expliquer ce qui nous apparaît être une absurdité. Je comprends qu'on a les pouvoirs habilitants. Je pense que c'est important que vous soyez saisis de cette réalité-là aussi.

• (16 h 30) •

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

Mme Georgescu (Adina-Christina) : Alors, lorsqu'il est question du cumul de redevances, il faut se rappeler que le projet de loi n° 137 ne fait pas qu'introduire la redevance de transport qui vise la réalisation du REM et le maintien de ses services. Ça vise également à introduire une redevance qui pourrait s'appliquer à d'autres services de transport collectif pour des nouveaux projets. Le projet de loi permet donc un cumul de ces redevances, résultant en un fardeau financier qui pourrait s'avérer faramineux pour les promoteurs immobiliers et ultimement pour les consommateurs par opposition aux promoteurs immobiliers qui réaliseraient des projets à l'extérieur des zones TOD. Par ailleurs, l'autre enjeu qui est lié à ce cumul de redevances en est un de planification.

Évidemment, comment prévoir la réalisation d'un projet immobilier, ne sachant pas quelles sont les redevances qui seront imposées, quand elles seront imposées et quels en seront les montants? Alors, c'est la raison pour laquelle l'IDU souhaite que le mécanisme de redevance soit réservé au seul financement de la réalisation du réseau comme tel.

Et juste pour adresser votre question, M. le député, par rapport à ce que vous adressiez tout à l'heure, je pense que ce à quoi vous faisiez référence était le manque à gagner dans lequel on pourrait se trouver dans l'éventualité où il n'y avait pas de projet immobilier pour financer la redevance en question. Bien, c'est une de nos interrogations. Le projet de loi, présentement, ne permet pas de répondre à cette question-là.

On ne sait pas qu'est-ce qui arriverait s'il n'y avait pas de projet immobilier. On ne sait pas qu'est-ce qui arriverait s'il y avait un manque à gagner qui ne pourrait pas être comblé par les redevances. Et présentement le projet de loi prévoit la possibilité pour les municipalités de recueillir la redevance strictement dans l'éventualité où des permis sont demandés, et c'est sur la base de l'émission des permis que la redevance serait à ce moment-là versée. Donc, s'il n'y a pas de projet, il n'y a pas de redevance qui est payée, et le manque à gagner, on ne sait pas qui va l'assumer.

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

M. Therrien : O.K. C'est ce que vous disiez tantôt, qu'à court terme, là, c'est des constructions à venir. Mais qui détermine dans l'histoire le montant des redevances?

M. Boisclair (André) : L'ARTM dans son règlement qui doit être adopté d'ici 90 jours. Et là le texte de la loi... mais, si ma compréhension est juste, si jamais il n'arrive pas, c'est le gouvernement qui l'impose. Ça fait que, nous, ce qu'on comprend, là, pour se parler bien franchement, c'est que le règlement, il est prêt, l'ARTM, qui apparaît dans le portrait, il est apparu pour des questions constitutionnelles dont l'APCHQ vous a saisis par une lettre qu'ils vous ont envoyée. Et puis le principe est assez simple : la caisse, ce n'est pas un gouvernement. Alors, c'est apparu dans l'équation plutôt sur le tard.

M. Therrien : Vous êtes habitués à ça, je vais vous poser une complémentaire. Comment l'ARTM va fixer...

M. Boisclair (André) : Je vous rappelle, M. le député, que c'est bien plus difficile poser une question que d'y répondre.

Le Président (M. Iracà) : Tout ça pour dire qu'il vous reste 40 secondes.

M. Therrien : O.K., juste en terminant, sur quoi l'ARTM va se baser à ce moment-là pour fixer les redevances, dire : C'est ça qu'on demande comme...

M. Boisclair (André) : C'est une entente avec la caisse puis c'est là qu'il y a de l'incertitude.

Le Président (M. Iracà) : Alors...

M. Therrien : Bien, écoutez, juste le remercier. C'était très intéressant et très angoissant. Alors, je suis encore plus angoissé que j'étais.

Le Président (M. Iracà) : C'est bien.

M. Boisclair (André) : Mais demeurons positifs, demeurons positifs.

M. Therrien : Oui.

Le Président (M. Iracà) : Excellent! Alors, ça met fin au bloc de l'opposition officielle. Nous allons débiter un dernier bloc avec le député de Deux-Montagnes. La parole est à vous.

M. Charette : Merci, M. le Président. M. Boisclair, les personnes qui vous accompagnent, merci d'avoir fait le déplacement. Des propos très, très éclairants, et, effectivement, les inquiétudes que vous nous avez partagées l'ont été également par... que ce soit la ville de Montréal, que ce soient d'autres intervenants qui sont venus, la ville de Deux-Montagnes dans une moindre mesure également. Donc, ce sont des préoccupations qui sont légitimes.

Tout à l'heure, vous avez fait, M. Boisclair, l'analogie de la forêt, à savoir que la contribution fédérale, c'était la forêt, et vos préoccupations, quelques arbres, mais ces arbres demeurent importants. Et est-ce que ces inquiétudes viennent nuancer votre appréciation globale du projet ou, au contraire, on doit tout simplement travailler à améliorer les lacunes du projet de loi pour se convaincre d'une réalisation rapide?

M. Boisclair (André) : Notre posture est la même, et je pense que, collectivement, on a tous un défi qui est celui de faire en sorte que, pour 2020, il y ait une entrée en service, que les travaux soient complétés en 2021. Si on réussit cet objectif-là, là, ça va faire un grand bien à la société québécoise, puis nous, on veut être dans ce bateau ou dans ce train, pour reprendre... on ne veut pas le manquer. Donc, on se présente comme des partenaires. On a une partie de la solution entre les mains comme industrie. On est prêts à faire notre part. On veut juste s'assurer que les objectifs qu'on ait ensemble, qu'on puisse en discuter alentour d'une même table, et d'où cet appel pressant qu'on puisse, que ce soit par des comités techniques, par de l'échange d'expertise, par des rencontres de plus haut niveau lorsque requis, avoir un même portrait de situation et qu'on établisse avec précision ce que sera cette redevance. Le reste, il y aura des ententes qui vont se faire avec nos membres. Moi, je ne me substitue pas à... je ne peux pas représenter l'intérêt de chacun de nos membres. Je représente les intérêts de l'industrie. Et c'est pour ça qu'on vous a présenté cinq critères de ce que devraient être ceux d'une redevance. Et puis, pour le reste, ma posture demeure la même, je demeure optimiste puis je souhaite qu'on soit capable de faire les choses dans des délais qui sont prévus.

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

M. Charette : C'est gentil, merci. M. le ministre a précisé tout à l'heure qu'il avait eu l'occasion, ou à tout le moins son personnel, l'occasion de rencontrer votre regroupement. Est-ce qu'il y a eu des engagements de la part du ministère? Est-ce qu'on s'est engagé à vous consulter pour la suite des choses? Est-ce qu'on s'est engagé à considérer justement les inquiétudes que vous avez partagées?

M. Boisclair (André) : Les seuls qui peuvent s'engager, ce sont les élus. Nous avons une excellente collaboration avec les fonctionnaires, pour lesquels nous avons la plus haute estime, mais il y a des choses qui sont hors de leur ressort, et on comprend tout ça. Vous avez, vous-même, des conseillers ici, à Québec et dans votre circonscription. Ils vous font des conseils, mais c'est vous qui décidez au sujet des dossiers dont vous avez la compétence. Et nous avons eu de bons échanges fructueux, mais il y a une limite à ce qu'on peut aller... là où on peut aller dans les conversations, puis il y a aussi un certain nombre de choses, il y a... Je comprends qu'avant d'intervenir dans un marché le gouvernement ne peut pas commencer à envoyer des signaux. Il faut qu'il fasse les choses correctement parce que le gouvernement est soucieux de faire en sorte que l'information soit complète, accessible en tout temps pour tous les joueurs dans le marché. Alors, ça, ce sont des bons enjeux de gouvernance.

Mais je répète ici mon désir de créer un forum où, sur des grands paramètres de ce que devraient être les redevances, qu'on puisse être à table. Et sinon, je crains que les objectifs ne soient pas atteints. La redevance, en ce moment, elle est théorique. Il n'y a pas une cenne qui est rentrée au gouvernement, là, ce n'est pas l'impôt foncier. Alors, ce niveau de risque là, vous avez à le gérer, puis je pense que c'est important, il faut qu'il y ait un débat public. Puis, de grâce, avant de faire en sorte que cet outil s'applique pour d'autres services de transport collectif, bien, faisons une conversation unique, transparente et ouverte, ce qu'on n'a jamais fait, là. Jamais les redevances de développement... J'ai vu des textes du gouvernement ou des trucs qui nous amenaient à penser qu'on serait mis à contribution, qui seraient le meilleur outil que l'impôt foncier ou que la captation de plus-value foncière pour financer à long terme le transport collectif. Le REM a

toujours été un cas d'exception. Puis là on se sert d'un cas d'exception pour créer un nouveau champ fiscal. Ce n'est pas ça qui était prévu au moment des annonces, là.

M. Charette : J'aime l'image, effectivement. Vous parlez d'une redevance théorique à ce moment-ci. Je comprends le sens que vous voulez y donner. Est-ce que vous savez s'il y a eu des études d'impact de faites sur différents scénarios? Quel pourrait être l'impact pour un projet x de cette redevance? Est-ce qu'il y a des échelles qui ont pu être partagées? Est-ce qu'il y a des évaluations qui ont été faites à ce niveau-là?

• (16 h 40) •

M. Boisclair (André) : Moi, ce que je peux vous dire, je ne voudrais pas vous laisser, M. le député puis Mmes et MM. de la commission, vous, M. le Président, sur une note négative, nos membres sont pleins d'espoir, là. Vous avez vu des projets qui déjà sont publics. Il y a des gens qui souhaitent réaliser des projets importants, là, qui souhaitent réaliser... qui voient de l'appétit, qui voient la valeur ajoutée pour eux d'avoir le REM, là. Ça, il faut que je vous laisse sur cette note positive, là. Alors, il y en a, des projets qui sont annoncés, qui sont sur la table, et donc il y a de l'appétit. Puis on voit le marché immobilier puis la situation de l'économie à Montréal. Moi, M. le Président, je m'intéresse à la chose publique depuis un certain temps, là, jamais je n'ai vu Montréal aussi bien aller. Soyons clairs, là, l'emploi, le chômage, là, ça va bien. Puis le REM, c'est un super projet, puis on est enthousiastes. Nos membres sont enthousiastes.

Ce qu'on vous dit juste, c'est : On peut-u s'asseoir pour s'assurer que cet enthousiasme demeure et qu'on ne fasse pas juste se taper dans le dos puis dire : Ça va bien, mais qu'on se dise aujourd'hui, alors que ça va bien, qu'est-ce qu'il faut faire pour que ça continue d'aller bien? C'est à ça qu'on vous convie, chers collègues, et qu'on convie le gouvernement. Puis c'est important pour moi de vous laisser sur une note positive.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député. Il vous reste 2 min 40 s.

M. Charette : C'est gentil, merci. On souhaite aussi cette collaboration. Vous êtes le dernier groupe que nous entendons au niveau des consultations. L'étude article par article va débiter, là, dès les prochains jours. On espère aussi avoir ce degré de collaboration.

Vous disiez que c'était dans une moindre importance, mais effectivement, ce matin, on a déjà eu un bon signal à travers tout ce qui est logement social, logement abordable, comme quoi il allait avoir des dispositions particulières. C'est ce que le ministre nous mentionnait. Donc, on a aussi espoir, de notre côté, que, pour les étapes à venir, on ait un certain nombre d'échos des différents groupes entendus, là, depuis quelques jours maintenant.

Vous avez insisté sur une entrée progressive au niveau de la redevance. Est-ce que ça se détermine en pourcentage? Comment vous voyez cette entrée progressive d'une redevance? Sur quelques années ou en fonction du pourcentage d'un projet réalisé? Bref, quelle pourrait être une avenue intéressante pour nous à ce niveau-là?

M. Boisclair (André) : C'est ce qu'on souhaite discuter. J'aimerais ça vous arriver avec une réponse précise, M. le député. Je ne l'ai pas. C'est pour ça qu'il faut s'asseoir puis qu'on discute ensemble. Je recherche de la prévisibilité. Et vous me permettez peut-être d'insister dans ces dernières minutes, le centre-ville de Montréal, là, le rayon de 1,5 kilomètre, regardez la carte à la page 17 du mémoire, c'est grand, 1,5, là. Puis objectivement on peut se poser la question : la ville de Montréal a une stratégie centre-ville très ambitieuse. On a même jugé, nous, comme organisation, qu'elle est un peu trop ambitieuse. On disait : Le marché n'est pas rendu là.

Je vous invite, vous qui avez voté le Réflexe Montréal, à penser à toutes les interventions que vous allez faire d'abord avec le Réflexe Montréal. Là, je vous invite à avoir un réflexe centre-ville Montréal parce que ce n'est pas parce qu'il y a le REM, admettons, à la Place Bonaventure, que les gens de la Place Ville-Marie vont pouvoir soudainement louer leur pied carré de bureau plus cher. Les loyers sont, depuis des années... tournent alentour de 25 \$ du pied carré. De grâce, ayez ce réflexe centre-ville Montréal puis regardez attentivement cette carte.

Le Président (M. Iracà) : 10 secondes, M. le député.

M. Charette : C'est une image qui parle, et vous allez me permettre de prêcher pour ma paroisse aussi, ville de Deux-Montagnes, 1,5 kilomètre sur deux stations, c'est la ville entière qui devient directement concernée par...

M. Boisclair (André) : Ça règle au maximum, ceci étant, vous le savez.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. Je vous remercie de votre participation à la commission et de votre contribution.

Mémoires déposés

Avant de terminer, je dépose les mémoires des organismes qui n'ont pas été entendus : l'Association professionnelle de la construction et de l'habitation du Québec, Comité Vigilance Hydrocarbures Montréal, Communauté métropolitaine de Montréal, Fédération québécoise des municipalités, ville de Brossard, ville de Longueuil.

La commission ayant accompli son mandat, je suspends les travaux jusqu'à 19 h 30, où elle viendra en étude détaillée pour le projet de loi n° 132.

(Fin de la séance à 16 h 44)