



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le vendredi 11 mai 2018 — Vol. 44 N° 161

Interpellation : Le Réseau express métropolitain : un projet
du gouvernement libéral au bénéfice de la Caisse de dépôt
et placement du Québec, et non de la population

**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 vendredi 11 mai 2018 — Vol. 44 N° 161

Table des matières

Exposé du sujet M. Alain Therrien	1
Réponse du ministre M. André Fortin	3
Argumentation	4
Conclusions	17
M. André Fortin	17
M. Alain Therrien	18

Autres intervenants

M. Alexandre Iracà, président

Mme Rita Le de Santis

M. Benoit Charette

Le vendredi 11 mai 2018 — Vol. 44 N° 161

Interpellation : Le Réseau express métropolitain : un projet du gouvernement libéral au bénéfice de la Caisse de dépôt et placement du Québec, et non de la population

(Dix heures une minute)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Bon vendredi matin à tous, ça me fait plaisir d'être ici avec vous. 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 appareils électroniques.

La commission est réunie afin de procéder à l'interpellation du député de Sanguinet au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports sur le sujet suivant : Le Réseau express métropolitain : un projet du gouvernement libéral au bénéfice de la Caisse de dépôt et placement du Québec, et non de la population.

Alors, M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements ce matin?

Le Secrétaire : Oui, M. le Président. Mme de Santis (Bourassa-Sauvé) remplace M. Bourgeois (Abitibi-Est); M. Therrien (Sanguinet) remplace M. Gaudreault (Jonquière); M. Charette (Deux-Montagnes) remplace M. Lemay (Masson).

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Je vous rappelle brièvement le déroulement de l'interpellation. Dans un premier temps, l'interpellateur, M. le député de Sanguinet, aura un temps de parole de 10 minutes, suivi de M. le ministre pour également 10 minutes. Par la suite, des périodes de cinq minutes seront allouées selon la séquence suivante : d'abord un député de l'opposition, ensuite le ministre, puis un député du groupe formant le gouvernement, et ainsi de suite. Il a été convenu que le deuxième groupe d'opposition interviendra lors des troisième et sixième séries d'intervention. 20 minutes avant midi, parce que nous avons commencé à l'heure pile, j'accorderai 10 minutes de conclusion à M. le ministre et un temps de réplique égal à M. le député de Sanguinet. Alors, je vous rappelle que le débat ne peut, à moins de consentement, dépasser midi. Mais, puisque nous avons commencé à l'heure, je vous suggère fortement de terminer à midi.

Alors, sur ce, M. le député de Sanguinet, vous avez la parole pour un temps de 10 minutes.

Exposé du sujet

M. Alain Therrien

M. Therrien : Merci. Merci, M. le Président. Je vais d'abord vous saluer, M. le Président. C'est toujours un plaisir de travailler avec vous. Vous êtes d'une grande compétence quand il s'agit de gérer une commission parlementaire et, je dois l'avouer, vous êtes très bon.

Je salue le ministre et j'aimerais dire qu'il est bon pour répondre aux questions, mais je suis souvent déçu. Mais, bon, j'espère qu'aujourd'hui vous serez en forme et que vous pourrez répondre à des questions parce que, sérieusement, c'est des questions importantes qu'on doit se poser avec un projet aussi important que le projet du REM. Tout le monde en convient, que c'est un projet important, vous-même. Il y en a qui parlent d'un projet d'une génération, il y en a qui comparent ça au métro de Montréal. Moi, je le compare plus au Stade olympique, mais, bon. Et j'aimerais vraiment que les gens qui vont nous entendre, qui vont nous écouter puissent avoir des réponses aux questions de la part du ministre et de son équipe. Donc, je salue son équipe également. Je salue la collègue de Bourassa-Sauvé, toujours un plaisir de travailler avec vous, même si des fois on a des désaccords, mais ce n'est pas grave, c'est la vie, n'est-ce pas? Je salue le député de Deux-Montagnes, de la seconde opposition.

Vous savez, le REM, depuis le début du projet, et là je parle... je le dis souvent au ministre, puis sans méchanceté, là, c'est que j'ai participé pas mal à tout ce qui se faisait sur le REM en commission parlementaire. Ça s'adonnait que j'étais là aux bonnes places aux bons moments, c'est juste ça. J'ai participé aux travaux sur le projet de loi n° 38, j'ai participé aux travaux du projet de loi n° 106, quand ils parlaient qu'Hydro-Québec pouvait éventuellement subventionner le REM, et on avait même changé la loi pour qu'ils puissent le faire, j'ai participé au projet de loi n° 137 aussi. Alors, disons que j'ai suivi le dossier de près depuis longtemps.

M. le Président, vous le savez, je ne suis pas un homme vantard, je fais juste vous dire : J'étais là, à la bonne place au bon moment, ça fait que j'ose au moins me dire que je connais un petit peu le dossier, tu sais. Et évidemment, depuis le début, je me pose de sérieuses questions. Au départ, je me disais : Ça peut être intéressant. Tu sais, quelqu'un qui dit que le REM n'est pas intéressant... Au départ, c'est un projet structurant, c'est un projet de transport en commun, transport collectif. C'est sûr que personne, au début, ne peut être contre ça. Mais moi, dès le départ, je m'étais posé des questions sur différents aspects, éventuellement, du REM. Bien, au début on n'avait pas l'ébauche, là, mais, tu sais, quand je questionnais les gens de la Caisse de dépôt puis aussi le gouvernement, bien, je m'apercevais qu'il y avait des choses qui clochaient dès le départ. Puis ceci étant dit, j'ai souvent laissé la chance au coureur, de dire : Bien, je vais me laisser impressionner par la suite, soyons positifs, mais la suite ne m'a pas rassuré.

Et donc, quand on parle du dossier du REM, on parle vraiment d'un manque de transparence, d'une opacité et, souvent, d'une improvisation. Puis, quand je vous dis «opacité», «improvisation», c'est souvent ce qu'on peut conclure

des questions que je pose ou des réponses qui ne me sont pas offertes durant la période des questions. Et que je parle au ministre des Transports, à ce ministre des Transports là, à ses prédécesseurs, que je parle au ministre des Finances, on peut poser des questions au premier ministre du Québec aussi — ce n'est pas moi qui les pose, mais mon chef — et c'est rare qu'on a des réponses à nos questions. Et c'est malheureux parce que c'est un projet... là, c'est rendu que ça dépasse le 7 milliards, là. Je veux dire, c'est difficile de le... Ce n'est tellement pas transparent, M. le Président, qu'à l'heure actuelle je ne peux même pas vous dire le montant exact de ce projet-là. Et je suis convaincu que le ministre ne peut pas le dire non plus, parce que les factures n'arrêtent pas de s'accumuler. Et juste vous donner un exemple, l'article du 23 avril 2018, là : *Quatre factures sortent de la brume pour le REM*, et donc il y a encore des factures qui sortent. Les coûts de mitigation, on ne les connaît pas. On sait que ça sera un tiers-un tiers-un tiers, mais on ne les connaît pas.

Alors, il y a plein de questions sans réponse, et je vais vous avouer, M. le Président, j'ai beaucoup d'espoir... Je suis un homme d'espoir, j'aime beaucoup espérer puis dire... j'ai confiance en la nature humaine, M. le Président, puis je me dis : Il faut laisser la chance au coureur. Bien, aujourd'hui, on a deux heures, là, pour qu'on obtienne des réponses. Puis je suis un gars honnête, si on obtient les réponses, je vais dire : Bien, bravo! j'ai obtenu la réponse, et c'est ce à quoi je m'attendais.

Par rapport aux chiffres, par rapport au montant total, par rapport à la vente... Est-ce que la vente peut se faire, oui ou non? Est-ce que le projet, qui est mené par la Caisse de dépôt, peut éventuellement aller à des mains privées ou étrangères? Qu'est-ce qui est prévu à ce niveau-là? Les mesures de mitigation, comment ça va coûter? On ne le sait pas. La ligne rouge, la fameuse ligne rouge qui est non rentable, selon à peu près tout le monde sur la planète Terre sauf le gouvernement libéral, le montage financier, je vais y arriver, SNC et le manque d'éthique évident de SNC par rapport à ce qu'on entend, une troisième accusation, alors il y a beaucoup de questions sans réponse. Puis plus ça va et plus on a l'impression que le gouvernement fait un chèque en blanc, M. le Président. Et le gouvernement, c'est l'argent des contribuables, c'est votre argent, M. le Président, que vous payez en taxes. Quand le gouvernement reçoit les taxes, il ne nous demande pas la permission, il retire les taxes même avant qu'on reçoive notre salaire net, c'est retiré de notre chèque de paie, et donc on espère toujours que le gouvernement va gérer les finances publiques avec respect des contribuables et de dire : Voici ce qu'on fait avec votre argent, voici où va votre argent et voici pourquoi on a mis ce montant-là sur la table. Mais, dans le REM, on ne sait pas comment ça va coûter, on ne sait pas qui va payer quoi et on n'a aucune idée, aucune espèce d'idée, du montant total de la facture qui sera payée par le gouvernement, aussi bien au niveau de l'exploitation qu'au niveau du cadre initial, le montage financier initial pour la construction du projet.

Là, il y a une construction qui commence. On a vu, là, c'était le festival de la pelletée de terre, là, il y avait une rangée de pelleteux, là. Moi, là, je regarde ça, là, puis je me dis : Ça a commencé à pelleter, ça, là, là, puis ça pellette, là. On ne sait pas, la part du gouvernement fédéral, c'est quoi. C'est-u un investissement? Ça va-tu dans le fonds des infrastructures de transport en commun? On ne le sait pas encore. Puis il y a une troisième possibilité : que ça soit un investissement sans espoir de rendement. Donc, ils sont encore là-dessus, imaginez, là, ça fait un an, puis le gouvernement fédéral va mettre 1,3 milliard. Puis à un moment donné l'ancien ministre des Transports avait des sueurs froides parce que je disais : Ce n'est pas sûr qu'il embarque, on ne le sait pas. Imaginez le projet, là, on avait un montage financier puis on n'était même pas certains qu'un des trois investisseurs ou, en tout cas, éventuels investisseurs... comment il se situait dans ce projet-là. Le gouvernement du Québec, est-ce que c'est un investissement, le 1,3 milliard? Est-ce que c'est une dépense qui se rajoute à toutes les autres dépenses que le gouvernement a faites? On ne le sait pas.

Puis là ils nous disent : Bien oui, c'est un investissement parce qu'il y a espoir de rentabilité. C'est toujours la base : quand on dit que c'est un investissement, c'est parce qu'on a espoir de rentabilité. Si c'est un investissement, il faut qu'il y ait rentabilité. Le problème, c'est que la rentabilité est assurée par les subventions du gouvernement. Ça veut dire, M. le Président, que la rentabilité du projet va dépendre des subventions d'un des actionnaires du projet, vous me suivez? C'est quand même incroyable. Ils vont s'autofinancer leur rendement pour faire croire au monde que c'est un investissement. Là, la VG va déposer son rapport au mois de juin, savoir si c'est un investissement ou non. Bien, sachant que tout le monde s'entend pour dire que ce gouvernement-là sera grassement subventionné, parce que c'est une pompe à cash, sera grassement subventionné par le gouvernement du Québec, qui est le principal actionnaire... bien, le deuxième actionnaire en lice, bien, je trouve ça très, très inquiétant.

• (10 h 10) •

Et là ils nous disent toujours : On n'a pas le temps, il faut se dépêcher. Parce que les pelleteux sont hyperactifs, là, ils veulent pelleter, eux autres, là. Ça fait que, là, nous autres, on se dit : Bien, correct, on est pressés, mais c'est quand même un projet d'au-dessus de 7 milliards, là, on peut-u s'asseoir et avoir des réponses à nos questions? Quand le BAPE a sorti son rapport... Puis le BAPE, partout au Québec, quand il sort un rapport, jamais que personne ne critique le BAPE, ou à peu près personne. Écoutez, il y a eu des éoliennes, là, dans le coin de Sherrington, à Napierville, qui ont été freinées parce que le BAPE a dit que ça n'avait pas de sens, imaginez. Mais le BAPE dit de ce projet-là : Ça n'a pas de sens, on a des questions, pas de réponse. Nous, à l'opposition, on dit : Bien, on va inviter le BAPE, on va les écouter. Eux ont dit : Non, non, on n'a pas le temps, c'est urgent, on n'a pas d'affaire à écouter le BAPE. Et même un de leurs collègues, ancien maire de Montréal, qui se trouvait bien drôle, disait : Le BAPE, ce n'est pas le pape, là. Mais Coderre, ce n'était pas un expert non plus, là.

Ça fait que, là, on arrive dans une situation où on est pressés, et, quand arrive l'offre de services, ça prend deux mois supplémentaires, alors que le BAPE, ça aurait pris quelques jours, là, juste... d'extension pour réfléchir puis ça n'aurait rien changé dans les procédés, dans le processus, c'était juste dire : Amenez un éclairage. On est trop pressés pour l'éclairage sur le projet, mais, quand arrivent des offres de services qui ne rentrent pas dans le cadre financier de la caisse, ça, là, on a trois mois de plus, deux, trois mois, et le gouvernement dit : Ce n'est pas grave, on a le temps, ne précipitons pas les choses. Le temps est à géométrie variable selon les gens qui demandent, justement, d'avoir un peu de temps pour analyser.

Alors, écoutez, au niveau du montage financier, c'est extrêmement nébuleux. J'en ai plein, là, je vous le dis, là, j'en ai, des questions, là. Je pense qu'on aurait pu faire une interpellation de 12 heures, là, puis je n'aurais pas eu encore assez de temps pour poser toutes mes questions, pour vrai, pour vrai. Puis éventuellement, là, quand on sera vieux — vous, ça va être plus long que moi, là — quand on sera vieux, là, puis on ne sera pas en politique, là, j'aimerais ça l'inviter, là, puis là dire : Tu peux-tu enfin répondre à mes questions, là? Tu sais, avec des pantoufles en Phentex dans les pieds, là, puis là on va pouvoir jaser, puis là, là, je vais entendre des affaires, puis on va dire : Ça va rester entre nous. Ça, c'est une fabulation que j'ai, j'invite... l'invitation, dans 20 ans, au ministre. 20 ans, je ne serai peut-être pas mort encore. Lui, il va être encore gigoteux, à l'âge qu'il va avoir, là, mais, bon.

L'exploitation du réseau, on n'a aucune idée. Là, à un moment donné, je posais la question, au début, début, à Michael Sabia, dire : Ça prend 8 % de rendement? Vraiment, ça, je n'en reviens pas encore. Il dit : Oui, 7 % à 9 %. Je dis au ministre des Finances : Bien, tu ne peux pas avoir 7 %, 9 % de rendement dans un transport en commun, là, ça n'existe pas. Ça fait que, là, le ministre des Finances, il dit : Bien, on ne subventionnera pas. Je regarde le président-directeur général, je dis : S'il ne subventionne pas, vous ne l'aurez pas. Bien, il dit : Si on ne l'a pas, on ne fera pas l'investissement. Et là, bizarrement, ils l'ont fait, puis finalement M. le ministre a avoué que c'était une subvention, Macky Tall l'a nié en commission parlementaire, puis finalement la Caisse de dépôt a avoué que c'étaient des subventions. C'est comme ça qu'ils rentabilisent le projet, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Sanguinet. Nous allons débiter une présentation du ministre pour une période de 10 minutes.

Réponse du ministre

M. André Fortin

M. Fortin (Pontiac) : Oui, bonjour. D'abord, bonjour, M. le Président. Ça fait toujours plaisir d'être à vos côtés, que ce soit ici ou que ce soit dans notre région, en Outaouais. M. le député de Sanguinet l'a dit, vous êtes excellent dans l'art de présider des commissions parlementaires, et je suis certain que ça va se refléter aujourd'hui également. Je salue le collègue de Sanguinet et son chercheur, son valeureux chercheur, également.

Une voix : Valeureux ou malheureux?

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Fortin (Pontiac) : Il y a des jours qu'il est valeureux, des jours, peut-être, qu'il est malheureux, je ne le sais pas. Mais, M. le député de Sanguinet, on n'aura pas besoin d'attendre l'époque du Phentex pour se faire une «date», peut-être qu'on pourra aller ensemble dans le premier trajet du REM dans trois ans, hein, dans trois ans uniquement, peut-être qu'on pourrait le faire ensemble, si ça vous convient. D'ailleurs, ça arrive tout près de votre circonscription, donc peut-être qu'on pourra faire le lien ensemble. Je salue le député de Deux-Montagnes, toujours intéressé par le projet du Réseau express métropolitain parce que, lui aussi, le projet va directement dans sa circonscription et va desservir ses citoyens dans sa région.

Mais ça me fait plaisir d'être ici sous le format du vendredi, le format de l'interpellation, pour parler du Réseau express métropolitain. Peut-être qu'on peut, M. le Président, si vous le permettez, revenir en arrière un peu, rappeler comment ce projet-là en est arrivé à où il est aujourd'hui. En 2015 — donc, ça ne fait pas très longtemps, ça fait trois ans de ça, M. le Président, en 2015 — le premier ministre a pris le réel leadership de cette question-là, c'est le premier ministre du Québec qui a fait ça, et s'est entendu avec la Caisse de dépôt et de placement du Québec, avec l'aide, évidemment, de mon collègue ministre des Finances, pour développer un modèle d'affaires complètement différent de ce qui avait été fait jusque-là au Québec pour permettre à la caisse de s'impliquer... en fait, de plus que s'impliquer, d'être maître d'oeuvre de nos grands projets d'infrastructure. Et on savait qu'on avait des grands besoins en infrastructures à ce moment-là, déjà on avait identifié... parce qu'on savait, le projet du nouveau pont Champlain, hein, qui s'en venait. Tout le monde le sait, tout le monde le voit maintenant, dès qu'on se déplace entre la Rive-Sud et Montréal, on est très au courant qu'il y a un nouveau pont Champlain qui s'en vient et dont la construction, menée par le gouvernement fédéral, avance. Et, pour ceux qui, peut-être, y vont moins souvent que le député de Sanguinet, entre Montréal et la Rive-Sud, quand on fait le trajet de façon moins régulière, on voit que ça avance quand même de façon assez importante.

Mais on savait que le projet du corridor du pont Champlain changerait et qu'il y aurait des besoins pour la Rive-Sud. On savait également qu'il y avait des besoins pour aller à l'aéroport, hein? Ça fait des années et des années... Moi, je me souviens, j'étais au cabinet du ministre fédéral en 2004, puis on parlait de comment est-ce qu'on peut trouver un lien rapide vers l'aéroport de Montréal, et ce n'était pas un projet qui, même à l'époque, datait d'hier. Et en même temps l'AMT regardait comment mieux desservir l'Ouest-de-l'Île de Montréal. Alors, c'est un peu comme ça que le projet est né. Il y avait des occasions à saisir, il y avait des opportunités qu'on ne pouvait pas manquer, entre autres l'opportunité de mieux desservir les citoyens qui visitent Montréal, donc qui utilisent l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, mais également les citoyens du Québec qui s'y rendent de façon régulière ou de façon occasionnelle.

Alors, le besoin d'intervenir dans tous ces axes-là était très clair, n'était plus du tout à démontrer, et c'est pour ça que, selon nous, le projet, quand il a été lancé, a reçu un bon accueil, a reçu un très bon accueil de la part du public, tant dans l'Ouest-de-l'Île, tant du public d'affaires qui peut utiliser la desserte... qui pourra utiliser la desserte vers

l'aéroport qu'également les citoyens de la Rive-Sud et ceux de Laval et de la Rive-Nord également, qui se disaient : Bien, écoutez, finalement, on aura une meilleure offre de services dans notre secteur, après toutes les représentations qui ont été faites. Moi, je me souviens de nombreuses représentations qui ont été faites par les maires de l'Ouest-de-l'Île, entre autres, ici, à l'Assemblée nationale, qui se déplaçaient en bloc ici, à l'Assemblée nationale, ces citoyens-là s'attendaient depuis longtemps à des meilleurs services.

Depuis, on parle, entre autres, comme le député de Sanguinet vient de le faire, des formules de financement. Et, vous le savez, le gouvernement du Québec investit, dans ce projet-là, 1 280 000 000 \$, et je dis bien, là... j'utilise le mot «investit» parce qu'il s'agit d'équité, donc le gouvernement du Québec recevra un retour sur son investissement. Le gouvernement du Québec va aussi investir 512 millions en compensation de la plus-value foncière, ça avait été inscrit dans les documents budgétaires du collègue ministre des Finances, et ça, c'est une décision du gouvernement de laisser aux municipalités ces revenus-là. Vous savez qu'on en a fait beaucoup avec les municipalités au cours des dernières années, entre autres au niveau de l'autonomie municipale, mais ça a été une décision du gouvernement de laisser aux municipalités ces revenus-là.

Enfin, il y a des travaux qui sont sous la responsabilité du gouvernement. Je pense, entre autres, à une somme de 221 millions qui est réservée pour des travaux connexes au REM, l'aménagement de bretelles d'autoroutes, entre autres, les gares de correspondance, les terminus d'autobus. Et en plus, en plus, en conformité, disons, avec nos pratiques, le gouvernement prend en charge le coût du déplacement des équipements de services publics et de la décontamination des sols à 171 millions. Alors, je suis certain que c'est des chiffres que le député de Sanguinet a déjà en sa possession, mais, quand il nous parle du coût total du projet, effectivement, ces montants-là s'y inscrivent.

En contrepartie, M. le Président, ce que les citoyens vont recevoir, ce que les citoyens vont voir apparaître et ont déjà vu commencer les travaux pour y arriver, c'est un réseau de 67 kilomètres. C'est un modèle financier innovateur, mais c'est un modèle de transport innovateur. C'est le quatrième plus long réseau, plus grand réseau autonome au monde, M. le Président, et on va l'avoir ici, au Québec, on va l'avoir dans le Grand Montréal. Alors, pour nous, c'est clairement un investissement plus que raisonnable, c'est un investissement qui est judicieux, c'est un investissement qui est fait au bénéfice du service offert aux citoyens et ce sera, à terme, un bien public pour le Québec.

On a également, M. le Président, beaucoup parlé des coûts d'exploitation, hein, le tarif kilomètre-passager, et ça, je vais avoir l'occasion, très certainement... je vois le temps filer en ce moment, mais on aura très certainement l'occasion d'y revenir avec les questions du député de Sanguinet, mais, pour nous, c'est important d'avoir un coût passager-kilomètre qui est raisonnable pour ne pas ajouter un impact financier trop important au niveau des municipalités, et ça me semble clair qu'on est arrivés à notre objectif.

• (10 h 20) •

Maintenant, la ligne de Deux-Montagnes. M. le Président, la ligne de Deux-Montagnes, c'est la ligne qui est la plus achalandée du réseau de trains de banlieue, actuellement. C'est un réseau qui offre une fréquence, somme toute, limitée en ce moment. Je suis allé moi-même, il y a quelques mois, rencontrer les usagers de la ligne de Deux-Montagnes et j'ai pu voir des usagers de quelques départs successifs parce que j'ai passé environ une heure à... c'est un réseau qui a besoin grandement d'amélioration, tant au niveau de la fiabilité qu'au niveau du confort, qu'au niveau de la fréquence, qu'au niveau de la simplicité pour le citoyen, qu'au niveau de la rapidité. Alors, je pense que, de toute évidence, pour les citoyens de cette région-là, les citoyens des Basses-Laurentides, qui ont le choix entre un système, disons, qui a peut-être fait son temps et un réseau autoroutier qui est trop achalandé, il fallait trouver des solutions, et le Réseau express métropolitain n'est remis en question par personne dans cette région, sauf le Parti québécois.

Enfin, M. le Président, on a parlé beaucoup de la question des zones de non-concurrence, du rabattement des services — je suis certain que le député de Sanguinet voudra y revenir au cours de l'interpellation — mais ce n'est pas quelque chose qu'on a caché à personne, ce n'est pas quelque chose que la caisse, que l'ARTM, que qui que ce soit a caché. Dans tout le déploiement de nouveaux systèmes de transport en commun — ça a été le cas au métro de Laval, ça a été le cas au métro de Longueuil il y a plusieurs années — il est tout à fait normal que les lignes existantes puissent se rabattre ou doivent même se rabattre sur un nouveau système dans lequel on a fait des investissements importants, mais surtout vers un nouveau système qui va donner une offre de services supplémentaire aux citoyens, une offre de services améliorée aux citoyens.

Je vous le dis, M. le Président, moi, je ne vois pas comment un citoyen voudra continuer à prendre un autobus sur le pont Champlain, qui n'aura pas de voie réservée, alors qu'il pourra utiliser le Réseau express métropolitain, avec une fréquence beaucoup plus grande et qui sera protégé, disons, protégé des aléas de la circulation ce matin-là ou ce soir-là. Alors, le Réseau express métropolitain, c'est un des grands projets... le député de Sanguinet l'a mentionné, c'est le plus grand projet de déploiement, de développement de transport en commun au Québec depuis le métro de Montréal. C'est le projet... oui, c'est le projet d'une génération, je le dis bien humblement, c'est le projet de ma génération, c'est le premier projet de cette envergure-là que les gens de ma génération auront vu arriver au Québec, et je pense que, collectivement, on peut en être très fiers, M. le Président.

Argumentation

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Nous allons maintenant débiter des blocs d'échange de cinq minutes et nous allons commencer avec le député de l'opposition officielle. M. le député de Sanguinet, la parole est à vous.

M. Therrien : Le projet d'une génération, M. le Président. On dépense plus de 7 milliards, ça va coûter une fortune en frais d'exploitation pour baisser la congestion en heure de pointe de 0,1 %, 7 milliards de dollars, au-dessus, pour faire

en sorte qu'il y ait 1 300 voitures qui restent dans leurs stationnements. Calculez combien ça fait de la voiture, ça, comme investissement. Malheureusement, oui, le projet d'une génération quand tu regardes le chiffre, mais, quand tu regardes le résultat, c'est incroyable comment ça ne répond pas aux aspirations puis aux besoins de la région métropolitaine.

Mon collègue mentionne que les gens de l'Ouest sont contents. Bien non, parce que moi, je suis allé à Lachine, il y avait un débat sur le REM. Lachine, c'est dans l'Ouest, à moins que je me trompe, là. Lachine, c'est dans l'Ouest, ça, M. le Président? Bon. Je suis allé à Lachine, puis il y avait des gens qui étaient encore plus loin dans l'Ouest qui étaient là, et ces gens-là... et il y avait des gens qui intervenaient, c'était un débat sur le REM et c'était unanime, tout le monde qui était là était contre, tout le monde. Le panel était ouvert à tout le monde, puis c'est drôle, quand il s'agit de défendre le REM, bien, les libéraux ne sont pas là. Alors, tout ce qu'on a vu, c'est des gens qui étaient contre, qui sont dans l'Ouest et qui sont contre, ça ne répond pas à leurs besoins. À Lachine et dans le sud de la région de l'ouest de la ville de Montréal, ça ne répond pas à leurs aspirations, et là on dit que le projet est pour l'Ouest. D'abord, écoutez, on pourrait développer là-dessus, un autre angle aussi, dire : Pourquoi dans l'Ouest? Pourquoi pas dans l'Est? Pourquoi pas Laval? Ça, c'est un autre débat. C'est sûr que les ministres ont aidé, mettons, les ministres, les trois ministres ont beaucoup aidé pour que ça passe chez eux, la fameuse ligne rouge.

Écoutez, le montage financier, là, le 1,3 milliard, là, moi, j'aimerais ça entendre des réponses, là. Le 1,3 milliard du gouvernement du Canada, qu'est-ce qui arrive s'ils disent que c'est une dépense au lieu d'être un investissement, si c'est un investissement sans rendement, si c'est un investissement avec rendement? Eux autres, ils ne le savent même pas, là, puis le ministre, il parle du 1,3 milliard du gouvernement du Québec, ils disent que c'est un investissement. Puis le gouvernement fédéral, il dit : On ne le sait même pas, si c'est un investissement encore, on n'est pas capables d'évaluer ça, puis, eux autres, ça fait deux ans qu'ils disent que c'est un investissement. Alors, le rapport du VG va sortir, là, mais c'est quand même inquiétant. Alors, qu'est-ce qui va arriver si, admettons, ils disent que ça va être dans le Fonds d'infrastructure? Ça veut dire qu'ils vont vampiriser les autres projets qui auraient pu utiliser ce fonds-là pour le REM au lieu d'être un investissement? Alors, c'est des questions qu'on peut se poser, puis j'aimerais ça entendre où on est en là-dessus, avec la BDC, ce qu'il sait là-dessus. Ça, c'est des questions que je peux poser, puis j'aimerais ça qu'on trouve les réponses. S'il ne le sait pas, il a juste à dire : Je ne le sais pas, puis on n'est pas plus mauvais copains pour ça, là. Bien là, donc... Oui, il faut que je finisse le cinq minutes, M. le ministre.

Ensuite, le 1,3 milliard, il dit que c'est un investissement. Il a l'air convaincu de ça, mais moi, je ne suis pas convaincu de ça. Le coût d'emprunt, c'est 3,7 %, là. Est-ce qu'on va avoir rentabilité au moins pour le 3,7 %? Mes questions sont simples par rapport à ça, il faut qu'il réponde. Puis je vais revenir, je vais terminer mon bloc... je vais l'aider parce que je vais terminer mon bloc avec ça pour vraiment, là, mettre la table pour sa réponse.

Bien, quand on regarde le montage financier, là, c'est l'enfer, là : il y a 1,3 milliard du gouvernement du Québec; 1,3 milliard du gouvernement du Canada; il y a 3 milliards de la part de la Caisse de dépôt — ça veut dire qu'elle va être minoritaire, là, mais elle va quand même avoir 51 % du projet; 295 millions d'Hydro-Québec — une subvention d'Hydro-Québec, moi, je ne pensais jamais voir ça de mon vivant, bien, il en a rajouté 43 millions récemment, ça fait que ça s'ajoute; 221 millions du gouvernement du Québec pour les terminaux d'aérobuses puis... d'aéroport... voyons, pardon, d'autobus, des bretelles qui vont entrer dans le PQ; 171 millions pour décontamination, payé par le gouvernement; 512 millions, il parlait que c'était un investissement, 512 millions, c'est une dépense. Il faut qu'il dise que c'est une dépense parce que c'est une dépense, ça, c'est officiel, on le sait. Alors, on a aussi 250 millions de l'ADM. Écoutez, ça ne s'invente pas, l'ADM qui nous dit, là, l'aéroport... ça a sorti aujourd'hui, là, eux autres, ils disent qu'ils sont obligés de déboursier 250 millions parce qu'au départ le projet, il est supposé de passer par le sud, puis ils avaient prévu ça. Puis là, à cause que ça passe par le nord, là, je ne sais pas pourquoi, là, parce que peut-être qu'ils voulaient mettre la main sur le tunnel Mont-Royal, là, ça passe par le nord, ça fait qu'ils sont obligés de déployer 250 millions de dollars, l'ADM, qui ne sera pas financé par la Caisse de dépôt. Il y a 150 millions de l'achat de la ligne Deux-Montagnes, là, avec le tunnel Mont-Royal, qui est payé par la Caisse de dépôt puis qui n'est pas dans le bilan.

Puis la dernière chose que... puis là je veux revenir là-dessus, là, le 1,3 milliard, là, qu'on emprunte à 3,7 %, selon les données du gouvernement du Québec de 2017, là, c'est quand est-ce qu'on va mettre cet argent-là? C'est quand? À partir de quand on va avoir un rendement? Là, c'est parce que, si ça prend trois, quatre ans, vous le savez, hein, ça court, ce pourcentage-là, puis combien ça va prendre d'achalandage kilomètre-personne — vous devez savoir ça — pour qu'on commence à avoir une rentabilité de notre investissement? Là, s'il n'est pas capable de savoir ça, pourquoi il avait la pelle dans les mains voilà un mois?

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, M. le ministre, la parole est à vous pour un temps de cinq minutes.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. D'ailleurs, je vais commencer, M. le Président... je viens de voir le titre de l'interpellation du député, je ne l'avais pas vu avant, «un projet du gouvernement libéral», ça commence comme ça, je vais laisser tomber le reste de son titre, mais il a raison, un projet du gouvernement libéral, pensé par le gouvernement libéral, au bénéfice des citoyens. C'est ça qui manque à son... le titre de son interpellation.

Mais il commence le bloc, M. le Président, il commence le bloc d'intervention en disant qu'il a parlé à des citoyens de l'Ouest-de-l'Île des services dans l'Ouest-de-l'Île. M. le Président, le Réseau express métropolitain ne se rend pas partout à Montréal, il a raison. Le Réseau express métropolitain ne passe pas par Lachine, effectivement. Il n'y a personne qui ne fait croire à personne que le réseau passe par Lachine. Il n'y a personne qui ne fait croire à personne que ça passe par Trois-Rivières non plus. On ne prétend pas non plus que tous les besoins en transport dans le Grand Montréal sont réglés avec un seul projet. L'ARTM va continuer de travailler sur le développement et la priorisation des projets dans le

Grand Montréal, que ce soient des projets pour l'est de l'île, que ce soient des projets pour le secteur de Lachine, que ce soient des projets pour Laval, pour la couronne nord, que ce soient des projets pour la Rive-Sud, M. le Président, et les représentants de ces villes et de ces municipalités-là vont continuer — et j'espère, en fait, qu'ils vont continuer — à faire des représentations pour améliorer la bonification.

Mais j'ai dit une chose, et le député l'a repris dans son bloc d'intervention, et peut-être qu'il a raison, je devrais changer la formule : le projet d'une génération. Il a raison, peut-être que je ne devrais pas dire ça, M. le Président, parce que c'est le premier des projets d'une génération. Réellement, on entre dans une époque, on entre dans une ère où il y en aura énormément, des projets de transport en commun. Toutes les grandes villes au Québec, que je pense au Grand Montréal, ont des projets, que je pense à la ville de Québec, ont des projets. Il y en aura plus qu'un, il y en aura plusieurs, des projets, qu'on aurait pu individuellement qualifier de «projet d'une génération».

• (10 h 30) •

Maintenant, il me parle de la nécessité de desservir l'Ouest-de-l'Île. Lui, il dit que c'est de la fabulation. M. le Président, la ville de Montréal, dans son Plan de transport qu'elle avait publié en 2008, dans son plan de développement de l'agglomération qu'elle a publiée en 2012, l'AMT, dans son plan Vision 2020 qu'elle a publié en 2011, la Communauté métropolitaine de Montréal, dans son plan d'aménagement et de développement, le PMAD, comme on le appelle, M. le Président, qui a été publié en 2012, ont toutes... chacune de leur côté, en sont arrivées à la même conclusion qu'il fallait développer le système de transport en commun pour les résidents de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, toutes en ont fait une priorité parce que l'axe de l'ouest, M. le Président, du centre-ville vers l'Ouest-de-l'Île, en passant par l'aéroport, a des réseaux... un réseau ou des réseaux qui sont surchargés, que ce soit au niveau du transport en commun ou que ce soit au niveau du transport routier également. Alors, tout le monde, tous ces groupes-là, en plus des coalitions de maires qui se sont formées, qui sont venues ici, à l'Assemblée nationale, je n'ai aucun doute qu'à l'époque où le Parti québécois était au pouvoir, ils ont fait des représentations auprès du Parti québécois également, probablement auprès du député de Jonquière, pour améliorer le système de transport en commun, mais je comprends que, dès qu'on fait un projet qui touche le moindre à une artère qui est à l'ouest de Saint-Laurent, le député va s'y opposer.

Mais ceci étant, M. le Président, les projets qui avaient été mis de l'avant par l'AMT, les projets qui avaient été mis de l'avant, qui avaient été étudiés par l'AMT pour développer le transport en commun vers l'ouest de Montréal, entre autres la construction de voies dédiées au transport collectif le long de l'autoroute 20, vous savez ce que ça engendrait, M. le Président? C'étaient des coûts d'immobilisations de 3,5 milliards à 3,9 milliards de dollars. Alors, oui, le député peut nous parler des coûts du Réseau express métropolitain, il peut dire : Ça coûte trop cher aller dans l'Ouest-de-l'Île, mais ce qui était sur la table coûtait beaucoup plus cher, M. le Président, 3,5 milliards à 3,9 milliards de dollars, c'était ce qui avait été prévu et ce qui avait été identifié par l'AMT à l'époque.

M. le Président, on a un corridor dans l'Ouest-de-l'Île qui va desservir des citoyens dans l'Ouest-de-l'Île qui attendent ce service depuis très longtemps et qui veulent réduire leur temps de déplacement vers le centre-ville de Montréal, mais également ça nous permet — il y faisait référence — de mieux desservir l'aéroport de Montréal. Et, oui, il y a des questions, entre autres, au niveau de ce que ça coûtera à Aéroports de Montréal, c'est eux-mêmes qui vont construire la station du REM sur l'aéroport, mais, M. le Président, je suis convaincu qu'ils vont y arriver en utilisant une formule de financement qui sera à leur avantage.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Je cède la parole maintenant à la députée de Bourassa-Sauvé pour un bloc de cinq minutes. La parole est à vous.

Mme de Santis : Bonjour, M. le Président. Je veux saluer tous ceux et celles qui sont présents à cette interpellation. Actuellement, les services de transport collectif dans les axes pont Champlain, Deux-Montagnes, l'Ouest-de-l'Île et l'aéroport comportent des lacunes importantes et des défis de taille. L'axe de la Rive-Sud est saturé, notamment aux abords du terminus Centre-Ville. Le train de Deux-Montagnes ne peut offrir plus de départs à cause de la configuration des voies. Les autobus qui desservent l'Ouest-de-l'Île sont soumis à la congestion routière sur les autoroutes 20 et 40 plusieurs heures par jour, et la fiabilité du service est mise à rude épreuve.

La majorité des grands aéroports dans le monde disposent déjà ou planifient d'avoir une desserte ferroviaire rapide, fréquente et fiable. Au Canada, l'aéroport de Vancouver est desservi par la Canada Line depuis 2009, tandis que la navette entre Toronto Pearson et Union Station est en service depuis juin 2015. La route, actuellement, est le seul mode d'accès à l'aéroport de Montréal et, en plus d'être soumis aux caprices de la météo, le plus souvent congestionné, et la pression n'ira qu'en intensifiant avec l'accroissement du trafic passager. Les pertes économiques liées à la congestion routière dans la région métropolitaine de Montréal sont estimées à 1,9 milliard de dollars par année.

Avec ses 67 kilomètres et ses 26 stations, le REM, un réseau de métro léger entièrement automatisé, sera un des plus grands réseaux de transport automatisé au monde après Singapour, Dubaï et Vancouver. Le REM représente la plus grande infrastructure intégrée en transport public depuis le métro de Montréal, inauguré en 1966. Le REM offrira une grande fiabilité et ponctualité de service, hiver comme été. Le REM, opérant en site propre entièrement protégé, sera à l'abri des aléas de la congestion routière. De plus, avec les portes palières sur les quais des stations, le REM sera moins affecté que le métro par les interruptions de service dues aux objets échappés sur les rails.

Le REM assurera un service rapide et fiable en s'intégrant au réseau de transport collectif existant. Le REM sera connecté aux trois principales lignes du métro de Montréal : la ligne bleue, station Édouard-Montpetit, la ligne verte, station McGill, la ligne orange, la station Bonaventure, Gare centrale. Vous pourrez donc transférer d'un service de transport collectif à l'autre sans sortir et ainsi faciliter vos déplacements à travers le Grand Montréal et son réseau sous-terrain. Le REM sera intégré aux réseaux d'autobus, qui seront appelés à se transformer grâce au travail de

collaboration avec les sociétés de transport. On pourra transférer du train de banlieue au REM grâce à une liaison aux lignes Mont-Saint-Hilaire, à la Gare centrale et Mascouche, à la station Correspondance A40, pouvant ainsi se rendre vers le centre-ville ou vers d'autres destinations.

Bixi, Téo Taxi, Netlift, Communauto, Car2go, des ententes ont été prises avec des partenaires en mobilité durable afin de diversifier les options de déplacement entre la maison et le stationnement, donc service de bicyclettes, autopartage, covoiturage et taxis électriques.

Le REM sera en service 20 heures par jour, sept jours par semaine. Il aura des fréquences de passage sur la Rive-Sud aux 2 min 30 s en période de pointe et aux cinq minutes en période hors pointe. La fréquence de service sera du même ordre entre les stations Bois-Francs et la Gare centrale. Sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et sur l'antenne Aéroport, une fréquence hors pointe de 15 minutes est envisagée.

Avec sa station à l'aéroport, le REM permettra aux voyageurs de traverser aisément la ville sans se soucier de la congestion. Du centre-ville, il faudra 26 minutes pour se rendre à l'aéroport et moins de 20 minutes avec les navettes express. Actuellement, le temps de parcours en transport en commun de Sainte-Anne-de-Bellevue au centre-ville est de 50 minutes en période de pointe. Avec le REM, les clients pourront se rendre au centre-ville en moins de 35 minutes et ceux de l'aéroport, comme je vous ai dit, en 20 minutes avec la navette express. Le REM sera beaucoup plus fiable et même plus rapide que le train de Deux-Montagnes actuel. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la députée. Nous allons débiter un autre bloc d'échange avec le député de l'opposition officielle. M. le député de Sanguinet, cinq minutes.

M. Therrien : Le projet d'une génération, plus de 7 milliards juste pour le cadre financier, puis je ne parle pas des frais d'exploitation exorbitants qu'on va avoir à payer. Je pose des questions claires au ministre, là. J'ai posé des questions claires, il n'a pas répondu, il n'a même pas passé proche, là. Qu'est-ce qui arrive avec le fédéral? Informations, les derniers développements. Est-ce que c'est un investissement? Est-ce que c'est une dépense ou un investissement sans espoir de rendement? Est-ce que ça va toucher au fonds d'infrastructure, qui ne sera plus disponible pour les autres projets au Québec? Est-ce qu'on va vampiriser cet argent-là? Aucune nouvelle. Je pose la question. Vous dites que c'est un investissement, le 1,3 milliard que vous versez au REM. J'ai dit : O.K., si c'est un investissement, ça veut dire que ça va apporter quelque chose. J'ai demandé c'est quoi, l'échéancier. Quand est-ce que vous mettez votre argent dans le projet? A quel moment tu arrives au bat? Ensuite, quand est-ce qu'on va commencer à être payés sur l'investissement? Combien ça va prendre de personnes-kilomètre pour commencer à être payé? Écoutez, là, M. le Président, là, on parle d'un investissement de 1,3 milliard, là, je ne peux pas croire qu'il ne peut pas répondre à mes questions sérieusement, pour vrai.

Là, on parle de la ligne rouge, là. À Lachine, là, ils sont contre le projet du REM pour plusieurs raisons, mais une des raisons majeures, c'est qu'ils aiment le Train de l'Ouest. Ils ont un bon service dans le Train de l'Ouest. Ils n'ont pas besoin de prendre leur auto pour aller au Train de l'Ouest, ils peuvent aller au Train de l'Ouest directement. Puis les mesures de rabattement vont obliger ces gens-là de passer par un détour par le REM. Ces gens-là ne veulent pas du REM, c'est clair. Qu'il aille visiter les gens de Lachine, ils ne veulent rien savoir parce que ça ne répond pas aux besoins des gens de l'Ouest. Ça répond aux 5 000 personnes qui vivent à Sainte-Anne-de-Bellevue, mais tu vas avoir un poilu puis deux tondu dans les wagons. C'est ça que tu vas avoir. C'est sûr que les deux poilus puis le tondu, lui, qui est là-dedans, là, lui est content, là, d'avoir son REM, là, mais ça se limite à ça, sérieusement.

• (10 h 40) •

Puis là vous montrez, là... Là, il mentionne avec fierté que c'est un projet libéral, c'est le projet du gouvernement libéral, mais on le sait. Ce n'est pas le projet de la caisse, on le sait, que c'est le projet du gouvernement libéral. On parle depuis le début qu'il viole l'esprit de l'indépendance de la caisse, depuis le début. Il vient de le dire. Il vient de le dire, il dit : Ce n'est pas le projet de la caisse, c'est notre projet. Puis là on parle... le train rouge, là, le fameux train rouge, là, puis là j'ai ce que Denis Lessard a écrit, là. Denis Lessard est quasiment membre de votre caucus, il sait... Les projets de loi, avant de les déposer en Chambre, on les connaît déjà parce qu'on lit Denis Lessard. C'est arrivé souvent, puis on a même critiqué le gouvernement. Il dit : «Dans les coulisses, *La Presse* a pu apprendre que la Caisse de dépôt et placement, qui a dit être à l'abri des considérations politiques, avait dû mettre de l'eau dans son vin et consentir à prolonger le futur réseau loin vers l'ouest, jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue, même si l'achalandage ne le justifiait pas. Dans les semaines précédant la première annonce, en avril 2016, la CDPQ avait modifié son tracé : le REM irait finalement [...] dans [l'Ouest].»

Et en plus, là, il y a des propos du BAPE qui nous disent, entre autres, là... je pourrais en résumer un paquet, là. Le BAPE nous dit : «Actuellement, il n'est pas démontré que l'offre actuelle en services de transport en commun, dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal, est insuffisante pour répondre à la demande.» Ça, c'est le BAPE qui dit ça. Ce n'est pas des amateurs avec des lunettes, là, qui sont en train de jaser autour d'une bière, là, c'est le BAPE, ça, qui dit ça. C'est clairement ça qu'ils disent.

Puis en plus, pour montrer un autre exemple, là, l'ADM qui est obligée de verser 250 millions, là, savez-vous pourquoi ils sont obligés de verser 250 millions? Je vais vous le lire : «...nous [avons] construit une gare pour un projet de lien ferroviaire avec le centre-ville qui devait arriver par le sud — par le sud — de l'aéroport», c'est par là qu'il devait arriver. Ça, ça prouve à quel point, là, que vous n'avez pas écouté les gens qui étaient impliqués dans le milieu et qui attendaient le projet de lien avec Dorval depuis longtemps. Ils n'avaient pas prévu que ça passerait par le nord parce qu'ils n'avaient pas parlé aux trois ministres, les trois ministres qui étaient dans ce dossier-là puis qui ont fait pression politique.

Là, on a parlé de SNC-Lavalin, là. Là, j'espère d'avoir des réponses à mes questions, là. SNC-Lavalin a eu les contrats de génie avec un consortium, là. Ils ont deux accusations qui leur pèsent sur la tête, actuellement, puis il y en a

une troisième qui s'en vient, là, on a appris ça, la GRC va les poursuivre, probablement, dans le dossier du pont Jacques-Cartier, là. Face à cette menace-là, étant donné que le gouvernement s'est doté de la loi n° 1 qui fait en sorte qu'on doit avoir des règles d'éthique qui déterminent qui va profiter des contrats de la part du gouvernement puis que le gouvernement va au bat en masse, là — je peux vous dire que le contribuable québécois, là, il paie en masse, là — pour justifier, justement, la position que le gouvernement pourrait avoir pour mettre un holà par rapport aux contrats, éventuellement, de SNC qu'est-ce qu'il va faire, le ministre? Parce que, là, on sait que la Caisse de dépôt n'est pas obligée de mettre fin au contrat qui est déjà signé. D'abord, ma question, c'est : Quels contrats sont signés? Est-ce qu'il y en a d'autres à signer et avec SNC-Lavalin? Et, si jamais on a une accusation qui arrive avec des condamnations, qu'est-ce que vous allez faire avec le dossier SNC-Lavalin? Questions, réponses simples.

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

M. Fortin (Pontiac) : Bon, merci. Merci, M. le Président. Le député est revenu, encore une fois, sur la question de l'Ouest-de-l'Île, a parlé du rapport du BAPE, entre autres. Ce qu'il ne nous a pas dit, par exemple, c'est que l'achalandage qui est prévu, l'achalandage qui est publiquement prévu par la Caisse de dépôt et de placement du Québec sur la ligne Sainte-Anne-de-Bellevue serait supérieur ou équivalent à chacune des lignes Mascouche, Candiac, Mont-Saint-Hilaire. Mais pourtant, pourtant, M. le Président, lui et son parti politique — en fait, peut-être que ce n'est pas lui, peut-être que c'est simplement le chef de son parti politique — nous dit : On doit absolument améliorer ces dessertes-là, mais il ne nous dit jamais, cependant, qu'on doit améliorer le service vers l'Ouest-de-l'Île, jamais il ne dit ça. Mais pourtant qu'est-ce qu'il y a d'autre dans l'Ouest-de-l'Île? Il y a le Technoparc, M. le Président. Les parcs industriels partout au Québec, que ce soit dans le Grand Montréal, que ce soit ici, à Québec, ou que ce soit ailleurs, sont mal desservis par le transport en commun en ce moment. Et, si on veut réellement que le transport en commun réponde aux besoins quotidiens des gens, il faut qu'il passe par les parcs industriels... des employeurs également, mais des employés, hein, on a besoin de s'assurer que les gens puissent se rendre facilement au travail, puissent se rendre simplement au travail. De passer par le Technoparc Montréal peut faire ça, M. le Président.

Maintenant, il nous dit : Les gens apprécient le service de la ligne Vaudreuil-Hudson et ils ont peur de la perdre. M. le Président, qui parle d'annuler la ligne Vaudreuil-Hudson? Le seul qui en parle, c'est lui. C'est le seul qui en parle, et son parti politique. Mais je veux vous donner un exemple : si aujourd'hui vous habitez à Pointe-Claire et que vous êtes au bureau, vous êtes au centre-ville, vous avez pris la ligne Vaudreuil-Hudson le matin, et là l'école de votre enfant, mettons, vous appelle ou la garderie de votre enfant vous appelle à 1 heure puis elle dit : Bien, venez chercher votre petit, il est malade, il ne file pas, il a besoin de retourner à la maison, bien là, vous allez devoir trouver une autre solution que la ligne de train Vaudreuil-Hudson parce que le prochain départ pour vous ramener chez vous, à Pointe-Claire, il est à 3 h 10. Est-ce que, d'après lui, ça satisfait à l'entièreté des besoins des gens de Pointe-Claire? J'en doute. Laisser le petit un autre deux heures, 2 h 30 min, trois heures à la garderie, à l'école, malade, ce n'est pas ça s'assurer d'un bon service. Et, si on veut réellement faire... C'est un service qui est en place, c'est correct, mais il faut l'améliorer ou il faut trouver une alternative. L'alternative, c'est le Réseau express métropolitain, c'est comme ça qu'on peut améliorer la desserte. Et, si on veut s'assurer que les gens fassent le choix du transport en commun, il faut leur donner des options qui sont convenables, sinon ils vont continuer de prendre leur voiture, et le problème de la circulation va continuer de s'accroître partout sur le réseau dans le Grand Montréal. Parce que, si l'école du petit appelle à 1 heure, puis on ne peut pas aller le chercher avant 3 h 30 en transport en commun, on va faire ça une fois, on va être pris comme ça une fois puis, après ça, on va prendre notre voiture.

Le Réseau express métropolitain donne des options qui sont bien meilleures, je vous en donne quelques-unes, M. le Président. Si, par exemple, vous êtes, justement, dans l'Ouest-de-l'Île, maintenant, là, en période de pointe, je ne parle même pas en période... à 1 heure de l'après-midi, là, comme j'en parlais tantôt, en période de pointe, ça prend 60 minutes se rendre à Pointe-Claire; avec le REM, ça va être 27 minutes, M. le Président. Ça, c'est du service de qualité, ça, c'est du service auquel les gens s'attendent, en 2018, en matière de transport en commun.

Mais là il nous dit... en même temps, il nous parle de l'achalandage puis il nous parle des formules de financement. Bien, la députée de Bourassa-Sauvé, il y a quelques instants, parlait du SkyTrain à Vancouver, le SkyTrain à Vancouver, ça ressemble un peu au projet de Réseau express métropolitain. Le SkyTrain à Vancouver est déjà dans ses prévisions d'achalandage de 2040. On est en 2018, M. le Président, ça fait, quoi, une dizaine d'années, une quinzaine d'années que le SkyTrain est en place, déjà ils sont dans leurs prévisions de 2040. Si, dans quelques années, si, dans quelques années, le projet du Réseau express métropolitain est 15 ans, est 20 ans en avant dans ses projections d'achalandage, ce qui est très possible... Moi, je suis un optimiste, je pense que c'est très possible, le Grand Montréal se développe à vue d'oeil. Il y a des secteurs dans le Grand Montréal, que ce soit sur la Rive-Nord, que ce soit sur la Rive-Sud, que ce soit dans l'Ouest-de-l'Île... Vaudreuil, M. le Président, Vaudreuil a grandi de 14 % en cinq ans, tout dernièrement. Mais, si on a des prévisions comme ça, ça ne sera plus 0,72 \$ du passager-kilomètre, comme en ce moment, qu'on va payer, dès qu'on dépasse les prévisions de 15 %, c'est 0,58 \$ du passager-kilomètre qui va être payé. Et, si on dépasse de 40 %, prévisions 2040, là, comme on parlait du SkyTrain, c'est zéro, M. le Président, zéro, les tarifs des usagers vont être suffisants pour financer le système. M. le Président, si on regarde ce qui se fait ailleurs, si on compare à Montréal, on peut s'assurer que le citoyen y gagne au niveau des services, que les municipalités et le gouvernement en ont pour leur argent également.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Nous allons débiter un bloc, encore, de cinq minutes avec la députée de Bourassa-Sauvé. La parole est à vous.

Mme de Santis : Merci, M. le Président. D'abord, le BAPE n'a pas dit non au projet de REM. Je lis de leur communiqué de presse le 20 janvier 2017 : «La commission estime que, dans l'ensemble, le projet offrirait une bonne capacité de transport dans les secteurs desservis, mais il soulève des préoccupations quant à la qualité [de] service offert aux usagers ou à la perception que ceux-ci en auraient.» Et il y a des activistes en faveur de l'environnement qui sont absolument pour le projet, il y a Trajectoire, Vivre en ville, la Fondation David-Suzuki, Équiterre.

Maintenant, pour réaliser le plus grand projet de transport collectif des 50 dernières années au Québec, il faut coordonner, avec 11 municipalités et cinq organismes de transport collectif, un bureau de projet mis en place avec plus de 1 000 experts. Les travaux incluent : un, l'implantation d'un métro léger électrique automatisé en site propre, c'est-à-dire dans un corridor dédié; deux, la construction des antennes Rive-Sud, Aéroport et Sainte-Anne-de-Bellevue, ce n'est pas seulement Sainte-Anne-de-Bellevue; trois, la reconversion du tracé pour accueillir un métro léger sur la ligne Deux-Montagnes avec l'élimination de passages à niveau; quatre, la modernisation du tunnel Mont-Royal; cinq, la construction de trois connexions avec le métro; six, la construction d'une station intermodale, c'est la Correspondance A40; et sept, la construction de 26 stations du REM avec des bâtiments fermés, protégés des intempéries et accessibles universellement.

• (10 h 50) •

Les voitures du REM sont plus petites que celles des trains qui circulent actuellement sur la ligne Deux-Montagnes, mais il est important de noter que la fréquence du REM sera très supérieure à la ligne actuelle, ce qui accroîtra la capacité actuelle de 2,5 fois. Par sa fréquence et sa rapidité, le REM se compare davantage au métro qu'à un train de banlieue. Lorsque le REM se rapprochera de la Gare centrale, certaines personnes pourraient être debout, mais l'espace est conçu pour accommoder cette dynamique : poteaux, barres, espaces plus larges. À titre de comparaison, les nouvelles voitures Azur mises en fonction sur le réseau du métro, le métro actuel à Montréal, contiennent 30 % de places assises en moins que celles qui les ont précédées, mais sont considérées comme étant plus confortables. Sur l'antenne Rive-Sud, dès la mise en service du REM, deux fois plus de clients du transport collectif pourront traverser le pont Champlain et se rendre à Montréal.

La fréquence du service, la ponctualité, l'accessibilité et le confort sont des éléments ayant une influence sur le désir des citoyens d'utiliser le transport collectif. Il faut que le transport offre une solution de rechange flexible, performante et économique à l'utilisation de la voiture. C'est précisément ce que permet le REM. Avec le REM, les usagers pourront se rendre à l'aéroport Montréal-Trudeau, au Technoparc Montréal, sur la Rive-Nord, sur la Rive-Sud et les différents secteurs de l'Ouest-de-l'Île, et pas uniquement Sainte-Anne-de-Bellevue, le tout en restant à bord d'un seul et même réseau.

Parce que le REM sera connecté à trois lignes actuelles du métro de Montréal, les usagers auront plus d'options de déplacement. En plus d'être connecté aux lignes bleue, verte et orange du métro, le REM facilitera l'accès aux institutions d'enseignement supérieur suivantes, et c'est important pour les étudiants : l'Université de Montréal, les HEC Montréal et Polytechnique, c'est la station Édouard-Montpetit, connectée au métro; l'Université McGill, campus centre-ville, station McGill, connectée au métro; Université McGill, campus Macdonald, station Sainte-Anne-de-Bellevue; le cégep de John-Abbott, station Sainte-Anne-de-Bellevue; l'École de technologie supérieure, l'ETS, à la station Bassin Peel.

En plus d'être équipées d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques, les stations du REM seront universellement accessibles pour faciliter les déplacements de personnes à mobilité réduite, des cyclistes, des parents avec leurs poussettes et des voyageurs transportant leurs valises. On y trouvera des supports à vélo, des espaces dépose-minute et des stationnements incitatifs répartis sur le réseau. Les parcours piétons seront libres d'obstacles et exempts de brusques dénivellations, permettant le cheminement de personnes avec déficiences visuelles en longeant les murs avec une canne. La lumière sera bien placée, suffisante et...

Le Président (M. Iracà) : Merci.

Mme de Santis : Alors, merci, j'ai terminé mes cinq minutes.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la députée de Bourassa-Sauvé. Alors, il y aura, de toute façon, d'autres possibilités d'échange. Alors, nous allons débiter un autre bloc d'échange de cinq minutes avec le député de Deux-Montagnes. La parole est à vous.

M. Charette : Merci, M. le Président. Ça me fait plaisir de vous retrouver ce matin, considérez-vous salué. Je vais prendre quelques instants pour saluer le ministre, les gens qui l'accompagnent, la collègue de Bourassa-Sauvé, naturellement mon collègue de Sanguinet, la personne qui l'accompagne à son tour, et vous me permettez une salutation particulière et un merci tout particulier à Cédric Lavoie, qui est à mes côtés ce matin.

Je pense que cette mise au point sur le REM était pertinente ce matin, mais je m'interroge encore sincèrement sur les motivations de l'opposition officielle, en ce sens que, oui, il y a des questions qui sont légitimes, oui, il y a des questions qui se doivent d'être posées, il y a des réponses qu'on aimerait plus étendues et plus complètes par moments, mais je me demande pourquoi on n'arrive pas, du côté de l'opposition, à y voir des mérites, à ce projet-là, alors qu'ils sont nombreux, autant par rapport au territoire desservi, par rapport à la rapidité du service, mais aussi par rapport à la rapidité de développement de ce réseau-là. Il y a des chiffres qui ne mentent pas. On a évoqué, du côté du gouvernement, la première fois, cette possibilité-là en 2015. Les premières années ont servi essentiellement à du travail législatif. Par la suite, 2018, début des travaux, et le début de la mise en service, tout dépendant des portions, 2021, et, au plus tard, réseau complété en 2023. Le comparable que l'on peut utiliser à ce moment-ci, c'est la ligne bleue, qui est en préparation depuis 30 ans, et malgré tout sa mise en service est prévue pour 2026. Donc, il n'y a aucune comparaison possible au niveau de la rapidité du développement. Et même les chiffres sont importants, le ministre... — le ministre! — le député de Sanguinet

l'a dit à juste titre, mais en même temps je pense qu'il ne fait pas les bons comparables. Ligne bleue, pour six kilomètres, cinq nouvelles stations, tout près de 4 milliards; REM, 67 kilomètres, 26 stations, essentiellement 6,5 milliards. Donc, à tout point de vue, il y a des avantages.

Oui, il y a des questions, on en aura pour le ministre, mais il y a tout de même des mérites qu'il faut reconnaître. Et, comme député de Deux-Montagnes... on le mentionne, c'est la ligne qui sera la plus impactée au niveau des travaux, donc les citoyens de ma région sont pénalisés peut-être plus durement pendant la période des travaux, mais malgré tout le degré d'appui demeure très fort. Donc, les questions qui devraient être celles de l'opposition officielle, qui devraient être les nôtres et le souci qui devrait être celui du gouvernement, c'est de voir comment atténuer les impacts négatifs pendant la période de construction. Parce que, non, on ne fait pas d'omelette sans casser d'oeufs, et les oeufs, dans le cas présent, c'est peut-être les interruptions de service avec lesquelles on devra composer.

Ceci dit, peut-être deux questions, parce que le temps est plutôt court à ma disposition ce matin. On l'a dit, l'Ouest-de-l'Île, bien desservi, couronne nord, à travers le secteur longeant la 13, bien desservie, une bonne partie de la Rive-Sud l'est également. Donc, les gens qui sont contre le REM aujourd'hui, c'est essentiellement parce qu'ils souhaiteraient qu'il traverse leurs secteurs. En même temps, on ne peut pas être partout en même temps. Est-ce que, selon la conception du ministre, c'est un projet ou une infrastructure qui, dans le temps, pourrait continuer à se développer? Donc, première question.

Au niveau des mesures d'atténuation, maintenant. Il y a quelques semaines, on a eu l'occasion de rencontrer de façon bien cordiale des gens d'une entreprise qui s'appelle Netlift. Je ne veux pas faire de promotion pour une entreprise en particulier, mais pourquoi on a accepté de les rencontrer, c'est qu'ils avaient un projet intéressant à présenter au niveau des mesures de mitigation, justement. Et depuis il y a eu des rencontres avec l'ARTM, donc leur concept chemine. Le ministre a eu une oreille attentive et réceptive aussi à leurs propos. Cependant, pour mettre en place le service qu'ils souhaiteraient offrir à la disposition de la population, il y a des changements au niveau soit réglementaire ou législatif, peut-être dans une autre mesure, qui sont nécessaires, mais dans l'intervalle, plus rapidement, il y a un arrêté ministériel qui serait requis. La demande a été formulée il y a quelque temps déjà, quelques mois, en fait, et c'est la réponse qui tarde à arriver. Donc, pour les citoyens de mon secteur, qui sont durement affectés par les interruptions de service, ce serait certainement une solution alternative intéressante à leur offrir, mais il manque cette étape-là de l'arrêté ministériel. Donc, deuxième question : Est-ce qu'on peut s'attendre à une réponse du gouvernement rapidement à ce niveau-là? Et, à partir du moment où on a des mesures d'alternatives efficaces, les impacts négatifs des interruptions de service ne seront que plus faciles à assumer, et le degré d'acceptation du REM ne sera que plus grand encore dans le secteur.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Merci beaucoup, M. le député de Deux-Montagnes. Je vais céder maintenant la parole à M. le ministre pour un autre bloc de cinq minutes.

• (11 heures) •

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Merci, M. le Président. Je salue le député de Deux-Montagnes, son chercheur, que j'ai oublié de saluer un peu plus tôt. Mais je vais tenter de répondre à ses questions le mieux possible, M. le Président.

D'abord, il a fait référence aux motivations réelles, disons, du député de Sanguinet. Moi aussi, je me pose des questions par moments, surtout quand j'entends des choses comme «ça va trop vite». Ça va trop vite, M. le Président. Moi, je ne connais pas un citoyen... je ne sais pas si vous, M. le député de Deux-Montagnes, vous en connaissez, je ne connais pas grand citoyen qui pense que des projets, de façon générale, vont trop vite. Si on regarde les besoins, présentement, que ce soit dans son secteur, à Deux-Montagnes, que ce soit sur la Rive-Sud, à Brossard — Brossard qui accueillera trois stations du REM, mais qui est en développement important et veut continuer de se développer également — je le mets au défi de me trouver des citoyens qui pensent qu'un projet de transport en commun devrait s'étirer sur une période plus longue, que ce soit celui-là ou un autre.

Donc, à tout point de vue, il a raison, le député de Deux-Montagnes, à tout point de vue, il y a des avantages importants, il y a des avantages notables au projet de Réseau express métropolitain par rapport à d'autres projets qui auraient pu être mis sur la table, notamment celui du Grand Déblocage du chef de la deuxième opposition, mais je le sais, qu'il y a des gens au Parti québécois... de l'opposition officielle, pardon, mais je le sais, qu'il y a des gens au Parti québécois qui comprennent ça. Il y a des gens au Parti québécois qui comprennent que le Réseau express métropolitain, c'est un bon projet, entre autres le député de Saint-Jérôme, qui avait fait une entrevue, avec le député de Deux-Montagnes, sur les ondes de Radio-Canada avec Patrice Roy, qui reprenait un peu la ligne du député de Sanguinet, qui dit : «Le REM passe seulement par des comtés libéraux de Montréal et atterrit — et là il dit — justement dans Deux-Montagnes. Pourquoi ne pas allonger — c'est ses mots — le REM jusque dans la couronne nord, jusqu'à Saint-Jérôme? Ce serait une solution extrêmement intéressante», qu'il disait. Le député de René-Lévesque, au Parti québécois, qui disait : «J'ai été curieux d'entendre, de l'autre côté de la Chambre, comme quoi le Parti québécois était contre le REM, M. le Président. Il n'est pas contre le REM, on est pour. On est pour le REM, pour les citoyens de Montréal, pour sa banlieue, on est pour le REM pour le Québec parce que c'est un investissement collectif, mais surtout un bien collectif.» Et il y a son candidat dans Chambly, M. Christian Picard, qui disait : «Il serait préférable de convaincre le gouvernement québécois de prolonger le REM jusqu'à Chambly et prévoir un [...] TOD autour de la gare.» Je sais qu'il y a des gens qui y croient, des gens qui reconnaissent que c'est un bon projet, le projet du Réseau express métropolitain. Les seuls qui semblent y être opposés, c'est le chef de l'opposition officielle et le député de Sanguinet.

En même temps, sur les questions de la possibilité de poursuivre ce projet-là, bien, M. le Président, on serait fous... n'importe qui serait fou de dire, que ce soit pour le projet du Réseau express métropolitain, que ce soit pour le projet du métro de Montréal, que ce soit pour le projet du Réseau structurant de Québec, qu'un jour il serait totalement impossible de prolonger une antenne ou une autre. D'ailleurs... et je reconnais et j'apprécie la volonté des maires, entre autres, de la

couronne nord, du maire de Laval... Je sais que le député de... enfin, que les deux députés qui sont en face de moi aujourd'hui étaient au Forum sur la mobilité du maire de Laval et des maires de la couronne nord. Une des propositions qu'ils ont faites, qui a été balayée du revers de la main par le chef de l'opposition officielle, était justement de considérer le prolongement du Réseau express métropolitain vers une autre partie de Laval. Alors, il serait fou aujourd'hui de dire que le réseau actuel, sous la forme actuelle, ne pourrait pas être prolongé un jour.

Maintenant, quand le député fait référence aux autres services, effectivement l'ARTM a déjà rencontré Netlift. L'ARTM examine les mesures qui pourraient être déployées avec Netlift, avec d'autres entreprises similaires pour acheminer, effectivement, pendant la période des travaux sur la ligne de Deux-Montagnes, ces usagers, ces utilisateurs-là vers les stations de métro qui sont les plus près, et les stations de métro qui sont les plus près, ce n'est pas nécessairement uniquement la station Montmorency. Je sais que ça préoccupe énormément certains citoyens de se retrouver sur une ligne achalandée comme celle de la ligne orange, et ils ont raison, mais justement ce n'est pas toutes les stations, en ce moment, de la ligne Deux-Montagnes qui vont être acheminées vers la station Montmorency, il y en a qui seront acheminées vers la station de Côte-Vertu, et cette ligne-là, elle est beaucoup moins achalandée que la station Montmorency.

Alors, je prends note de la question du député, de la lettre du 2 mai dernier, qu'il m'a fait parvenir, sous la plume de Netlift. On va continuer... L'ARTM va continuer de travailler avec eux pour trouver des solutions, mais ils font partie des joueurs qu'il faut inclure dans cette discussion-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Je cède maintenant la parole à la députée de Bourassa-Sauvé pour un autre bloc de cinq minutes.

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Les premiers usagers du REM monteront à bord à l'été 2021, quand une première antenne du réseau sera ouverte aux utilisateurs. Le reste du réseau sera progressivement mis en exploitation à mesure que les travaux progresseront. La construction du REM est déjà commencée, des petits travaux préparatoires sont effectués depuis mars 2018. Des zones de chantier importantes seront mises en place dans les prochaines semaines, notamment dans le corridor de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes et dans le corridor de l'autoroute 10 à Brossard, tel qu'annoncé publiquement le 25 avril dernier.

Le contrat principal de construction et d'ingénierie du REM a été attribué au Groupe NouvLR, un consortium formé principalement d'entreprises québécoises comme SNC-Lavalin, Pomerleau, EBC et le groupe Aecon Québec, associé à la filiale canadienne de Dragados, multinationale espagnole du secteur des travaux publics. Le matériel roulant du futur REM et les systèmes de signalisation et d'exploitation de ce réseau entièrement automatisé seront par ailleurs fournis par le Groupe des partenaires pour la mobilité des Montréalais, le PMM, formé d'Alstom Transport Canada et d'une filiale de SNC-Lavalin. Les deux tiers des contrats, qui totalisent environ 6,3 milliards, se traduiront par des retombées directes de plus que 4 milliards dans l'économie du Québec et créeront 34 000 emplois pendant la période de construction, qui s'étalera sur environ quatre ans. Après sa mise en service, le REM devrait créer environ 1 000 emplois permanents liés à l'exploitation et à la maintenance de ses réseaux de 26 stations. L'équipe du ministère des Transports a déjà eu plusieurs rencontres avec le bureau de projet du REM afin de discuter des travaux préparatoires qui ont été... et qui vont continuer de se faire dans le corridor routier relevant du ministère. Des discussions ont eu lieu sur certains volets de la conception du REM qui ont des incidences sur les infrastructures du ministère.

Puisque l'antenne Rive-Sud du REM servira de piste d'essai dès 2020, on verra effectivement apparaître, dans les prochaines semaines, une zone de chantier dans le corridor de l'autoroute 10 à la hauteur du boulevard du Quartier, à Brossard, où NouvLR doit construire une station. Le bureau de projet du REM soumettra bientôt au ministère la configuration des voies qu'il propose de mettre en place dans ce secteur et devra démontrer que cette configuration n'entraînera pas de détérioration par rapport à la situation actuelle.

En ce qui concerne la modification de ces infrastructures, le ministère des Transports a déjà notamment commenté, le mois dernier, des plans préliminaires visant le drainage des chaussées de l'autoroute 10 à Brossard. Les mesures d'atténuation en transport collectif est une responsabilité partagée. Actuellement, le corridor central de l'autoroute 10 à Brossard est réservé exclusivement aux autobus. Afin de permettre la construction du REM dans ce corridor, NouvLR construira des voies temporaires dans le corridor de l'autoroute 10. Le ministère, le Réseau de transport de Longueuil, le RTM et l'ARTM ont notamment participé aux discussions sur l'aménagement de ces voies temporaires. Ces voies temporaires seront aménagées avant la fermeture du corridor central. Elles permettront de maintenir un service de qualité pour les usagers de transport collectif. NouvLR construira également un terminus Panama temporaire.

En ce qui concerne les services additionnels de transport collectif qui doivent être mis en place, notamment pour pallier les diminutions de service dans les corridors de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes, le bureau de projet du REM et le ministère des Transports sont représentés au comité directeur et au comité de coordination qui ont été mis en place par l'ARTM. Évidemment, les sociétés de transport de Montréal, Laval et de Longueuil et le RTM sont également impliqués. Ces organisations vont assurer que les mesures mises en place le 27 avril...

Le Président (M. Iracà) : Merci. Désolé, Mme la députée, alors, le temps est écoulé, ça passe tellement vite. Je vais céder la parole au député de l'opposition officielle. M. le député de Sanguinet, la parole est à vous.

• (11 h 10) •

M. Therrien : Merci, M. le Président. Pourquoi le député de Sanguinet pose des questions sur le REM comme ça? Très simple, parce que je sais compter. Je sais compter, oui, ça s'adonne comme ça. J'ai un bac puis une maîtrise en économie, puis des fois ça m'est utile.

On a voté contre le 38, contre le 106 puis contre le 137, juste pour répondre aux allégations du député. Et puis je pensais que le député de Deux-Montagnes me féliciterait, M. le Président, pour vrai, parce que, vu qu'il ne s'occupe

pas de son monde, moi, je m'en occupe, de son monde. Moi, là, quand j'ai posé la question au ministre, là, par rapport au fait, là, que sa gang va être traitée comme du bétail, là, qu'ils vont débarquer du train de Deux-Montagnes puis ils vont être poussés comme du bétail dans la ligne orange, qui est saturée, là, quand je lui ai posé la question, le ministre, d'abord, ne savait pas de quoi je parlais, et puis ça, ça a permis au ministre ensuite de corriger le tir. Ça, ça montre à quel point c'est de l'improvisation, leur affaire. Et là, suite à cette question-là, ils ont dit : Oui, c'est sûr que ça n'a pas de bon sens. Puis là le député de Deux-Montagnes se demandait de quoi je parlais, évidemment, puis là, là, lui, il a dit, finalement... parce qu'il y a deux branches après la ligne orange, il y a deux branches, ça fait que, là, ils ont dit : Pourquoi ne pas passer de l'autre côté? Eh! si on n'avait pas posé la question, là, en Chambre, là, ça ne serait pas arrivé. Ça fait que, si ces gens-là sont traités, là, un peu plus décemment — parce que la décence totale, ce serait de ne pas avoir de REM sur Deux-Montagnes, mais on en reparlera — ça serait de dire : Le député de Sanguinet a pris soin de mon monde puis il a fait en sorte qu'il ne soit pas traité comme du bétail, puis là il va prendre le mérite de ça, là. Mais, si vous voulez, moi, j'invite les gens à revenir, justement... Puis c'est sur mon Facebook, la question que j'ai posée, là...

Une voix : ...

M. Therrien : Oui, c'est sur mon Facebook parce que j'ai trouvé ça assez extraordinaire, la réponse que vous avez donnée. Et donc, pour revenir là-dessus, là, je pense que je n'ai pas de leçons à recevoir ni du ministre puis ni du député de Deux-Montagnes.

Deuxième chose — encore une fois, il ne répond pas à mes questions, mes questions, c'était simple : SNC-Lavalin, combien qu'il y a de contrats de signés, combien à signer? Qu'est-ce qu'elle va faire, la Caisse de dépôt et de placement s'ils sont condamnés, puis qu'est-ce que va faire le ministre? Il n'a même pas mentionné le mot «SNC» dans son cinq minutes, il n'a même pas passé proche de répondre à la question, il faut quand même le faire, là, puis après il fait la morale. Non, mais sérieusement.

Écoutez, le train rouge, là... Il parle d'achalandage, on va en parler. La députée de Bourassa-Sauvé parlait d'achalandage, puis le ministre a repris ça avec le gros sourire, il était content. Moi, je les ai, les chiffres, là, c'est les chiffres de la caisse, ça. Le train de Rive-Sud, là, c'est 84 000 journaliers; Deux-Montagnes, 62 000; Sainte-Anne-de-Bellevue, 21 000. Tu as quatre fois plus — là, je montre avec mes doigts pour qu'il comprenne ça, là — de personnes sur la ligne Rive-Sud, tu as trois fois plus de personnes sur la ligne Deux-Montagnes que tu as sur la ligne rouge. Ça, là, ce n'est pas des ragots, là, c'est des faits. Ce n'est pas Mme Verrat de la rue Mentana qui dit ça, là, c'est des faits. Puis, quand le BAPE arrive, là, puis parle du Train de l'Ouest, je vais informer la députée, là, puis ça, là, elle s'est dit : Il n'y a personne qui doute que le Train de l'Ouest va arrêter, bien, écoutez, ça prouve qu'il n'a pas été sur le terrain parce que moi, j'en ai plein, de monde qui m'ont dit ça. Et le BAPE dit — effet de déstructuration de la ligne Vaudreuil-Hudson par le REM : «La commission d'enquête constate que la mise en service de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue pourrait provoquer un déplacement des usagers de la ligne de trains de banlieue Vaudreuil-Hudson vers le Réseau électrique métropolitain...» Ça, là, ça ne prend pas, là, un doctorat honoris causa, là, pour comprendre ça, là. Les mesures de rabattement vers le REM vont faire en sorte que ces gens-là vont aller moins sur le train, puis le train va mourir, tout simplement.

Puis, quand il me parle de comparer l'achalandage, là, du REM, comparativement à Vancouver, il fait une erreur fondamentale, c'est que le train de Vancouver, il n'est pas financé par personne-kilomètre — ici, oui — ça fait que, le train de Vancouver, tout le monde gagne à ce qu'il ait plus d'achalandage — en économie, on appelle ça l'économie d'échelle — mais pas ici, parce que plus il y a de l'achalandage, plus ça va coûter cher, 0,72 \$ par personne-kilomètre. Faites un calcul : il disait qu'il prévoyait 460 millions de kilomètres avant qu'on ait une diminution des tarifs, ça veut dire que les subventions, là, du gouvernement du Québec, ça va être 226 millions par année, puis les villes vont devoir défrayer 40 millions par année, 40 millions. Puis moi, j'ai des informations claires qui me disent qu'un réseau de transport, là, à plus que 3 millions, là, il va probablement mourir, puis là on va charger 40 millions.

Moi, j'aurais des questions par rapport aux effets de mitigation, O.K.? Combien ça va coûter? Pourquoi c'est un tiers-un tiers-un tiers? C'est écrit, une entente, là : «L'entente d'intégration devra prévoir la conclusion d'une entente décrivant les mesures d'atténuation», et là je vous résume, là-dedans c'est prévu — puis je peux le déposer si vous voulez — un tiers l'autorité, un tiers le gouvernement du Québec puis un tiers la Caisse de dépôt. Combien vont coûter les mesures de mitigation? Et pourquoi vous séparez la facture un tiers-un tiers-un tiers alors que la majorité des actions sont dans les poches de la Caisse de dépôt et de placement? J'espère qu'il va répondre à mes questions cette fois-ci, là, elles sont claires.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Merci beaucoup, M. le député de Sanguinet. Alors, M. le ministre, pour un bloc de cinq minutes

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Merci, M. le Président. Je vous avoue que j'ai de la misère à comprendre l'attaque frontale du député de Sanguinet envers le député de Deux-Montagnes, député qui, selon tout ce que je vois, pense à ses citoyens puis aux mesures d'atténuation. Pourtant, je n'ai pas entendu le député de Sanguinet une seule fois parler des besoins des citoyens de la Rive-Sud par rapport au projet du Réseau express métropolitain. Mais, si réellement il pense à comment s'occuper de ces gens-là, bien, je lui suggère de faire la même chose que nous, on a faite, d'aller sur place, d'aller rencontrer les gens qui utilisent le train de banlieue de Deux-Montagnes. Allez sur les quais, passez-y une heure, passez-y deux heures, allez rencontrer les usagers, allez voir c'est quoi, leurs préoccupations. Mais je ne suis pas certain que ça va refléter sa position actuelle, je pense qu'il va entendre des choses qui ne sont pas dans son discours en ce moment et il va voir des choses, également, qui ne fonctionnent tout simplement pas.

En ce moment, le train de Deux-Montagnes, il part aux 20 minutes, aux demi-heures le matin. Le problème, ce n'est pas le fait qu'ils sont entassés comme du bétail, comme dit le député de Sanguinet, c'est le fait qu'ils courent entre leurs autobus pour se rendre au train parce que, s'ils le manquent, ils sont pognés à attendre 20 minutes dehors pour le prochain train. Ça, ça ne fait aucun sens. Ça, c'est-u vraiment comment on veut se déplacer en transport en commun? On va prendre l'autobus ou même on va prendre notre voiture jusqu'au stationnement incitatif, on va être en retard, puis, je ne sais pas, peut-être que ça a pris trop de temps mettre le «suit» de neige de l'enfant ce matin-là, peut-être que l'enfant n'était pas coopératif, on arrive à 8 h 18 parce que le train part à 8 h 20, on court de la voiture, on court de l'autobus, avec tous les autres autour de nous, vers le train puis, si on le manque, on est pris à attendre 20 minutes dehors. Je ne suis pas sûr que c'est ça donner du bon service en transport en commun. Je ne suis pas sûr que, quand on dit aux citoyens : Bien, on a un nouveau service en transport en commun, ça serait le fun que vous l'essayiez, essayez-le. Pourquoi pas? S'ils l'essaient une fois, puis c'est ça, l'expérience qu'ils ont, je ne suis pas sûr qu'ils vont revenir, M. le Président. Alors, la question du député de Sanguinet... je ne pense pas qu'il pose la bonne question.

Mais il a fait référence au rabattement, hein, il a parlé des ententes au niveau du rabattement, au niveau de la non-concurrence...

Une voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, ce n'est pas le mot? Rabattement, c'est bon. C'est ça, le mot, rabattement, c'est le bon mot.

Une voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Non, non, c'est correct, je l'entends du coin de l'oreille, mais il n'y a pas de problème.

Il parle des ententes de rabattement. Est-ce que le député de Sanguinet a déjà pris un autobus à partir de la Rive-Sud jusqu'au centre-ville de Montréal le matin? Je lui suggère d'essayer un matin, essayez la 142, essayez la 45, voir. Là, en ce moment, avec des voies réservées sur le pont Champlain, vous allez partir de Panama, et là ça va bien aller, vous allez prendre le pont Champlain, il n'y aura pas de problème, il y a des voies réservées, ça va bien. Là, vous allez débarquer du pont Champlain vers la station Bonaventure au centre-ville et là vous allez arrêter parce qu'il n'y a plus de voie réservée parce que le trafic est trop intense, trop grand dans ce secteur-là, et ça va vous prendre 20 minutes entre le pont Champlain et la station Bonaventure. Le jour où le REM va être en place, pendant ce 20 minutes là, il va en passer sept ou huit, des trains du REM. Est-ce que, réellement, il pense qu'il y a un seul usager, un seul usager du transport en commun qui va se plaisir à être assis dans un autobus dans le milieu de la circulation avec toutes les autres voitures, avec tous les autres autobus et voir le REM passer, pas une fois, pas deux fois, sept fois, huit fois à côté de lui pendant ce temps-là? Je ne suis pas certain, moi. Il me semble que la logique même nous dit que le citoyen va vouloir prendre le Réseau express métropolitain. Alors, les ententes de rabattement, elles sont tout à fait normales, elles sont faites au bénéfice des citoyens, mais aussi pour s'assurer que l'ARTM dépense l'argent des contribuables comme il faut avec des lignes qui sont utiles pour les citoyens.

Parlant de lignes qui ne sont pas très utiles, M. le Président, il y a le projet du Grand Déblocage du Parti québécois. Le projet qui est apparu de nulle part parce que, hein, pendant un certain temps, on l'a vu tantôt, la plupart des députés, la plupart des candidats du Parti québécois nous disaient : Aïe! C'est un pas pire projet, le REM. Ils sont passés par plusieurs étapes pour se rendre là. Au début, c'était : Ah non! C'est de la privatisation des services publics, on ne peut pas faire ça. Mais pourtant, aujourd'hui, la formule qu'ils offrent pour Le Grand Déblocage, c'est la même formule de privatisation, selon eux, du service public. Mais ils nous ont sorti des chiffres d'achalandage dans Le Grand Déblocage, honnêtement, là, on aurait pu demander à un élève de troisième année d'inventer des chiffres puis ça n'aurait pas fait une différence avec ce qu'ils nous proposent, M. le Président. Vous n'avez pas besoin de me le demander, vous pouvez demander à Bruno Bisson, il a dit : «...les prévisions d'achalandage [claironnées] par le PQ dans son Grand Déblocage devraient [...] être [considérées] avec réserve, parce qu'[elles] reposent sur des études fragmentaires, approximatives et, dans certains cas, dépassées.» Ça ressemble beaucoup au Parti québécois.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, nous allons débiter un autre bloc d'échange avec la députée de Bourassa-Sauvé.

• (11 h 20) •

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Le REM sera entièrement intégré au réseau de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal et offrira des correspondances directes et faciles avec trois des quatre lignes du réseau du métro de Montréal. Avec sa capacité, sa rapidité et sa fiabilité supérieures au système qu'il remplacera, le REM améliorera la fluidité des déplacements en transport collectif et convaincra une partie des automobilistes à l'adopter. Le REM remplacera environ 500 autobus de la Rive-Sud qui doivent se rendre au centre-ville de Montréal à chaque période de pointe, tout en offrant une plus grande fréquence et 20 heures de service par jour. Depuis 1978, la voie réservée à contresens sur le pont Champlain n'est disponible qu'en période de pointe seulement. Le REM devra également permettre de diminuer la pression sur la branche est de la ligne orange du métro en offrant un service très compétitif entre les stations Bois-Francis et la Gare centrale.

Puisque le REM offrira une capacité additionnelle importante dans les corridors dont les routes sont actuellement saturées, on estime que le REM devrait attirer une nouvelle clientèle d'anciens automobilistes. S'il est vrai que les usagers de la ligne de train de banlieue Mascouche devront effectuer une correspondance pour accéder au centre-ville, il faut rappeler que l'aménagement d'une gare de correspondance au nord de l'autoroute Métropolitaine facilitera cette correspondance. Il faut également rappeler que les usagers de la ligne Mascouche auront donc accès à l'ensemble du réseau du REM.

Une série de partenariats a été annoncée avec Bixi, Vélo Québec, Car2go, Netlift, dont parlait notre collègue de Chambly, et Téo Taxi afin d'encourager l'utilisation de différentes alternatives autres que l'automobile pour se rendre aux stations du REM en plus de l'autobus. Le REM va remplacer des centaines d'autobus diesel ou hybrides par un système entièrement électrique. Des trains circulant dans un corridor exclusif vont remplacer les 500 autobus de la Rive-Sud qui doivent se rendre au centre-ville à chaque période de pointe et les centaines d'autobus actuellement pris dans la congestion qui circulent sur les autoroutes 20 et 40 à Montréal, dans l'Ouest-de-l'Île.

Les démarches environnementales du REM s'appuient sur les meilleures pratiques, soit éviter, minimiser, compenser. En plus des ajustements apportés au tracé en phase de planification, des mesures concrètes sont prises pour compenser l'incidence des travaux sur l'environnement. Une fois en service, le REM contribuera à la diminution de 680 000 tonnes des gaz à effet de serre sur 25 ans d'exploitation. Grâce à un partenariat volontaire avec le Jour de la Terre et le programme 375000arbres.org, 250 000 arbres seront plantés pour compenser l'émission de gaz à effet de serre produite lors de la construction.

Pour contrôler les impacts du bruit des travaux, un suivi régulier sera fait. Des mesures d'atténuation dans les secteurs résidentiels et institutionnels seront mises en place en utilisant diverses solutions : des plages de travail contrôlées, des équipements de construction moins bruyants, des écrans acoustiques, et plus.

La construction du REM peut avoir des impacts locaux sur la faune et la flore, et cela, même si le REM sera majoritairement situé en milieu urbain. Afin de limiter ces impacts, des passages fauniques seront aménagés sous la voie ferroviaire pour faciliter les déplacements de la faune de part et d'autre du REM. Afin de favoriser et dynamiser le territoire agricole situé aux abords de la station terminale Rive-Sud, CDPQ Infra a conclu une entente avec l'Union des producteurs agricoles et la Communauté métropolitaine de Montréal pour créer une fiducie foncière associée à l'implantation éventuelle d'un parc agricole métropolitain. L'objectif de ce projet est de valoriser les activités et le territoire agricole...

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la députée, ceci met fin au bloc. M. le député de Sanguinet, un autre bloc de cinq minutes.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Écoutez, mesures de mitigation, combien ça coûte? Pourquoi un tiers-un tiers-un tiers? C'est quand même inexplicable, puis on a l'entente entre les mains. On n'a pas de réponse à ça, encore une fois, même pas proche. Tantôt, j'ai fait le saut parce que je pensais qu'il parlerait de ça, j'étais content, mais non, ce n'était pas ça pantoute.

La ligne Deux-Montagnes, moi, je vois beaucoup de problèmes à cette ligne Deux-Montagnes là, pour vrai, là. D'abord, selon les chiffres de la Caisse de dépôt, là, en période de pointe, on va avoir 6 490 places assises, puis avec la ligne actuelle, c'est 8 100 places assises, et ça, évidemment, pendant quatre ans. Et là il y a beaucoup de... Ça, si c'était juste... tu sais, tu dis : En bout de piste, c'est ça qu'on va avoir. C'est comme aller chez le dentiste : sur le coup, ça fait mal, mais après tu dis : Je suis correct, je n'ai plus mal aux dents, je suis content. Bien là, tu dis : On va tout souffrir ça puis on va avoir moins de places assises. Ça, c'est en considérant la fréquence, là, O.K.? Donc, on a vendu la ligne au complet, le tunnel Mont-Royal, le stationnement puis l'échangeur deux étages pour 150 millions. Je veux revenir avec une question précise là-dessus, de toute façon, j'espère que vous allez répondre à ça, là.

Les études, aussi, mentionnent que chaque personne, actuellement, qui prend le train de Deux-Montagnes, actuellement, ça coûte 0,29 \$/personne-kilomètre, c'est ça que ça coûte. La Caisse de dépôt va charger 0,72 \$, M. le Président, 0,72 \$ à la place de 0,29 \$. Là, je le sais, ça va être quoi, sa réponse, il va dire : Oui, mais ça, c'est les frais d'exploitation. Mais il y a les frais d'immobilisations, puis tout ça. Le problème est bien simple, c'est que les frais d'immobilisations, là, du train de Deux-Montagnes, étant donné qu'ils vont l'enlever, on appelle ça, en économie, là, des coûts irrécupérables. On ne les évalue pas dans les coûts à cause que c'est irrécupérable. Ça veut dire qu'on va changer quelque chose qui coûte 0,29 \$ par personne-kilomètre à quelque chose qui va coûter 0,72 \$ par personne-kilomètre, on va avoir moins de places assises.

Je vais vous donner un exemple. Le Grand Déblocage, là, pour 150 millions — non, il devrait écouter à la place de rire — tu prends le train, tu mets un train à deux étages, tu allonges les wagons puis tu augmentes un peu la fréquence, savez-vous ça va être quoi, l'augmentation des places assises comparativement au REM? Ça va être de 600 %, juste à faire ça, ça coûte 150 millions, on a encore le tunnel Mont-Royal. Puis la députée de Bourassa-Sauvé l'a mentionné, le fait qu'on ait le tunnel Mont-Royal qui soit juste applicable au REM, ça veut dire que le train de Mascouche ne pourra plus prendre le tunnel Deux-Montagnes, il va être obligé d'avoir un rabatement, et ça, écoutez, c'est problématique. Alors donc, on va condamner le tunnel à ne rendre service qu'au REM, ça, c'est un autre problème. En plus, on ne sera plus propriétaires du tunnel Mont-Royal. Ça vaut une vraie petite fortune, cette affaire-là. Puis en plus, écoutez, la Caisse de dépôt va charger tous les passages du train dans son tunnel Mont-Royal. En plus de tout le cash qu'ils vont faire, là, avec le 0,72 \$ qui est complètement ahurissant, là, ils vont collecter un rendement pour chaque fois que le train va passer dans le REM.

Ça fait que, là, moi, je me dis : Peut-être que ce train-là pour Deux-Montagnes, on aurait peut-être pu le laisser de côté, surtout que je dois rajouter quatre ans d'enfer, complètement d'enfer, pour les gens qui utilisent actuellement le train Deux-Montagnes, pourquoi? Pour remplacer un train électrique par un train électrique. Puis le REM va coûter au-dessus de 1 milliard, parce que c'est quand même une ligne assez longue, là. J'avais le chiffre tantôt, là, c'est quand même une ligne assez longue, ça coûte très, très cher d'infrastructures. Écoutez, si ça coûte 0,72 \$ par personne-kilomètre, ça doit coûter un méchant dégât. Ça, c'est un problème. Donc, moi, honnêtement, je ne comprends pas pourquoi on... Bien oui, dans le fond, je le comprends. Dans le fond, je le comprends, c'est qu'à 0,72 \$/personne-kilomètre, là, la Caisse de dépôt dit : J'ai mes poissons, puis on va se payer la traite, puis on va faire en sorte que cette ligne-là soit rentable pour nous autres parce qu'elle va... il y aura beaucoup de monde dans le train de Deux-Montagnes, parce qu'il y en a déjà beaucoup.

La vente, en terminant. Est-ce que ça se peut que le REM soit vendu? Le projet de loi n° 137 avait une structure financière qui permettait la vente du REM, puis ils ne se sont pas cachés pour le dire. Alors, qu'est-ce qui va arriver s'ils décident de vendre? Quelle sera la position du gouvernement? Puis est-ce que le gouvernement pourra racheter? Est-ce qu'on pourra empêcher qu'un étranger ou qu'un privé puisse avoir accès au REM, avoir accès à des zones de monopole pour 100 ans? Il faut le faire, là. Ça fait que, question simple : Quelle est la valeur marchande de la ligne, le tunnel, les stationnements puis l'échangeur deux étages que vous avez vendus à 150 millions sans négociation? Vous avez exigé ça de la RTM.

Et l'autre : Qu'est-ce qui arrive... Il trouve ça drôle, lui. Lui, il trouve ça drôle. Si jamais ils décident de vendre, qu'est-ce que le ministre... en tout cas, il ne sera plus là, là, mais qu'est-ce que le prochain... parce que ça va prendre une couple d'années, qu'est-ce que les prochains gouvernements vont pouvoir faire pour éviter ça?

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

• (11 h 30) •

M. Fortin (Pontiac) : ...au député qu'il faut rire une fois de temps en temps dans la vie, ça fait du bien, mais je vais rappeler quelques faits en même temps.

La charge maximale en période de pointe sur la ligne de Deux-Montagnes en ce moment, là, c'est 17 000 personnes, et elle est à pleine capacité en ce moment. Il y a neuf départs de la ligne de Deux-Montagnes, pour chaque départ, c'est 1 900 personnes qu'on peut mettre sur le train, ça fait 17 000 personnes. Avec le Réseau express métropolitain, c'est 54 départs à Deux-Montagnes et à Bois-Franc, 780 personnes par départ, ça fait 42 120 personnes en période de pointe le matin. 42 000 versus 17 000, bien, il me semble que le calcul est simple, il y a un gain pour les citoyens.

Je ne sais pas s'il a lu l'article de Radio-Canada en fin de semaine. Peut-être que le député de Deux-Montagnes l'a lu parce que je pense que c'étaient des citoyens de son comté qui étaient cités, ils disaient : Ah! c'est vrai qu'il va y avoir des travaux, ça va être embêtant pendant un certain temps, ça va prendre un petit peu plus de temps se rendre au travail, mais la valeur de notre maison, elle va monter en flèche après les travaux. Bien, ils ont raison, parce que le service va être meilleur. Si la valeur de leur maison augmente, c'est parce que le service va être meilleur, c'est parce qu'il va y avoir plus de citoyens qui vont vouloir habiter dans un secteur comme ça parce qu'il va être mieux desservi, M. le Président.

Mais je comprends l'objectif du député de Sanguinet. Je comprends son objectif, il nous l'a dit dès le début, il veut arrêter le projet. Là, le projet, il est lancé, il a raison, les pelletées de terre ont été faites, les travaux ont commencé. La députée de Bourassa-Sauvé nous disait : Il va y avoir des travaux le long de la 10 sur la Rive-Sud bientôt, cet été il va y avoir des travaux autour de la station de métro Édouard-Montpetit, il va y avoir des travaux sur McGill. Il y a des travaux qui se font sur la ligne Deux-Montagnes, actuellement. Son parti nous dit qu'ils veulent arrêter le projet. La dernière personne qui a arrêté un projet comme celui du REM, c'est Mike Harris, en Ontario. Il y avait un projet de métro, son gouvernement est arrivé, il n'aimait pas le projet de métro, il a rempli le trou, M. le Président. Il a pris de la roche, il l'a mise dans le trou, puis ça a coûté une fortune aux contribuables ontariens. Est-ce que c'est ça qu'il veut pour le Québec? Je ne pense pas. Je pense que ce que les citoyens veulent, c'est un meilleur service. Et les citoyens de Deux-Montagnes le savent, le député de Deux-Montagnes le sait, les maires qu'on a rencontrés ensemble dans sa circonscription le savent, il va y avoir un impact, oui, mais c'est un bon projet pour la région, tant le maire de Saint-Eustache que le maire de Deux-Montagnes nous l'a dit.

Alors, quand j'ai dit tantôt que le député de Deux-Montagnes est à l'écoute de ses citoyens, c'est vrai, mais en même temps il faut dire, M. le Président, que ce n'est pas son parti qui aurait pensé à cette formule de financement là. Avec son parti, il n'y en aurait pas eu, de Réseau express métropolitain. Avec son parti, il n'y aurait pas eu de projet structurant à Québec. Jamais la Coalition avenir Québec n'aurait été voir le maire de Québec pour lui dire : J'aimerais que tu sois ambitieux en matière de transport en commun, j'aimerais que tu penses à quelque chose de prometteur pour tes citoyens. Avec la Coalition avenir Québec, jamais il n'y aurait eu de Réseau express métropolitain. Avec la Coalition avenir Québec, jamais il n'y aurait eu de Réseau structurant à Québec. D'ailleurs, ça fait des mois qu'il nous dit qu'il va arriver avec un plan pour le transport en commun, on a vu quoi? On a vu zéro puis une barre, zéro, on n'a rien vu, on attend encore.

Mais, pour le projet du REM, M. le Président, pour revenir au député de Sanguinet, il est isolé, il est tout seul, il n'y a personne qui partage son opinion là-dessus. Quand on parle au maire de Laval, il nous dit : Le projet du REM est intéressant pour l'ensemble de la grande région métropolitaine. Quand on parle à la mairesse de Longueuil, elle nous dit : On est d'accord avec le REM depuis le début, c'est un projet intéressant et très attendu sur la Rive-Sud, on n'a pas eu d'investissement chez nous comme ça dans les 40 dernières années. Quand on parle aux gens du transport en commun, on parle à François Pepin, de la Trajectoire, il nous dit : Le REM doit se concrétiser rapidement. Si on demande à Karel Mayrand, de la fondation Suzuki, il «salue un réseau de transport qui sera "rapide et prévisible. On s'attend à un service très fiable"» et que «des divers services de transport actuels [...] "n'offrent pas la prévisibilité et la fiabilité" désirées par la population.» Même l'ancien chef du Parti québécois — hein, il se souvient très bien d'André Boisclair — il dit : «[Le REM] changera pour toujours le visage de Montréal. La ville s'intensifiera comme jamais, et ce sont les citoyens de la région métropolitaine qui sortent les premiers gagnants.»

M. le Président, entre le projet du REM, entre ce projet-là qui est porteur pour les Montréalais, entre l'absence de projet de la Coalition avenir Québec puis entre le projet bric-à-brac du Parti québécois, il me semble que le choix est clair. Tous les intervenants sont d'accord, le Réseau express métropolitain doit aller de l'avant. Il va aller de l'avant, il a déjà commencé la construction. C'est un bon projet, et, dans trois ans, les citoyens vont voir exactement de quoi on parle, et le député de Sanguinet va regretter sa position.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, Mme la députée de Bourassa-Sauvé, pour un autre bloc.

Mme de Santis : Merci, M. le Président. La vision du gouvernement du Québec est claire, ambitieuse et à long terme pour le transport collectif dans l'ensemble de la province du Québec. Le plan économique du Québec de mars 2017 confirme le choix... de 2018 confirme le choix du gouvernement d'investir dans trois projets majeurs de transport collectif : le REM, le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et le réseau de transport structurant de Québec. En outre, il prévoit des initiatives de près de 1,2 milliard de dollars afin d'encourager la mobilité durable par le développement du transport collectif dans toutes les régions du Québec. Le dernier budget provincial 2018 prévoit, quant à lui, que 70 % des nouveaux investissements en transport seront faits en transport collectif, versus 30 % pour des nouvelles infrastructures en transport routier.

Le REM est un projet structurant, un projet stratégique pour la prospérité de la métropole. D'après un sondage Léger qui a été commandé par Équiterre et la Fondation David-Suzuki et qui a été rendu public en février dernier, près de 82 % des métropolitains sont favorables au projet REM et près de la moitié d'entre eux ont indiqué qu'ils appuient fortement le projet. Steven Guilbeault, le directeur principal d'Équiterre, a déclaré que «des projets d'envergure comme cela, qui reçoivent l'appui de quatre personnes sur cinq, je ne me souviens pas d'en avoir vu». Il a parlé aussi d'un «vaste consensus».

La mairesse de Montréal n'a pas caché son enthousiasme, en février, lors de la conférence de presse annonçant les choix de consortiums qui mettront sur les rails le REM. Elle a lancé : «Le ciel est bleu, on ramasse la neige depuis deux jours et on parle de mobilité. C'est le bonheur.»

La nouvelle mairesse de Longueuil, Sylvie Parent, «reste convaincue que le REM est un projet "formidable" pour le Grand Montréal», tout comme la mairesse de Brossard, Doreen Assaad, et le maire de Deux-Montagnes, Denis Martin.

Équiterre avait «accueilli favorablement le projet, sous réserve de quatre conditions principales». Aujourd'hui, on retrouve sur leur site Web : «...nos quatre conditions ont pratiquement été respectées en totalité. Rappelons également que la grande majorité des organisations travaillant activement sur les transports au Québec appuient le REM, soit Trajectoire, Vivre en ville, la Fondation David-Suzuki et Équiterre.» C'est sur leur site Web.

En confiant la réalisation du REM à la caisse, le gouvernement obtient un projet de 6,3 milliards de dollars dans lequel la caisse investit 2 950 000 000 \$, le gouvernement fédéral, 1,3 milliard. Pour le gouvernement, le modèle financier de la caisse aura un impact limité sur sa dette.

La création d'une antenne dans l'axe de la 40 et d'une seconde vers l'aéroport international de Montréal avec une station au coeur du Technoparc Montréal offrira de nouvelles dessertes en transport collectif dans ces importants pôles d'emploi et accélérera leur développement. Le Technoparc Montréal est situé dans le pôle industriel de l'Ouest, l'endroit au Québec concentrant le plus grand nombre d'emplois industriels, notamment des entreprises technologiques liées aux manufacturiers, avec deux des principaux centres de recherche et développement du secteur privé au Canada, l'un étant le plus important au Canada.

Le REM amènera aussi l'implantation...

Le Président (M. Iracà) : Merci.

Mme de Santis : O.K. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la députée de Bourassa-Sauvé. Alors, je cède la parole, pour le temps résiduel, au député de Deux-Montagnes.

• (11 h 40) •

M. Charette : Quelques minutes, effectivement. Merci, M. le Président. Peut-être revenir rapidement sur la communication, effectivement, qui a été partagée avec le ministre, donc, demande qui a été initialement transmise en septembre 2016. Donc, on peut espérer, dans son temps de réponse, peut-être me revenir... on pourrait espérer une réponse prochainement à ce sujet-là. Je n'ai pas à le rappeler à personne ici, on est tous conscients de ça, mais le transport collectif, la fluidité, la mobilité reposent sur la multiplication d'alternatives. Et là on a une alternative intéressante qui est sur la table, donc ça mérite un suivi, certainement, rapide.

Sinon, peut-être pour mentionner, M. le Président, que, vendredi de la semaine dernière, le chef du Parti québécois et des députés de la région, dont du Parti québécois, ont rencontré maires, représentants de chambres de commerce, bref, différents interlocuteurs de la Rive-Nord pour présenter Le Grand Déblocage, et dès le vendredi, et sans compter en début de semaine, j'ai reçu des appels d'élus de chambres de commerce qui se questionnent sur cette volonté de mettre la hache dans le REM. Et ce qui me rend encore plus perplexe, on est à quelques mois d'une élection, donc je devine que le Parti québécois aimerait faire des gains sur la Rive-Nord de Montréal, et il se met à dos la population qu'il convoite. Donc, la réponse du Parti québécois au REM, elle est perçue comme incompréhensible aux yeux de bon nombre de citoyens, d'interlocuteurs, donc c'est pour ça que c'est important de le défendre. Je suis content que les travaux soient amorcés, pour qu'on n'ait pas la possibilité ou même l'éventualité de reculer. Ce serait dramatique de reculer. Je l'évoquais en début de présentation tout à l'heure, sur les projets traditionnels, avoir ce type d'impact là, avoir ce type d'ambition là, ça prend autrement 10, 15, 20, 30 ans, donc bien heureux que les travaux aient pu commencer.

Et, d'ici là, ma seule préoccupation sera justement les mesures d'atténuation qui seront mises en place. Et je veux rassurer le député de Sanguinet, il y a eu bon nombre d'interventions de ma part, autant en crédits qu'en période de questions, sinon des rencontres en privé, pour s'assurer que les citoyens de nos secteurs soient bien desservis. Et je le répète, c'est effectivement les usagers de la ligne de Deux-Montagnes qui seront les plus impactés durant la période des

travaux, qui sera longue, on en est tous conscients. Encore une fois, il n'y a pas d'omelette qui se fait sans casser des oeufs. Ce qui reste à souhaiter maintenant, c'est qu'on étudie toutes les avenues possibles pour multiplier les options. Oui, il y a du rabattement qui va se faire sur du métro, oui, il y a du rabattement qui peut se faire sur certaines lignes d'autobus, oui, il y a certainement d'autres partenaires qui peuvent être mis à profit, mais à ce moment-ci, étant donné l'état d'avancement des travaux, la préoccupation de l'opposition officielle, celle du gouvernement et la nôtre, ça devrait être uniquement de diminuer les impacts négatifs pendant les travaux du REM. Merci, M. le Président.

Conclusions

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Merci beaucoup, M. le député. Alors, nous sommes déjà à l'étape des conclusions. M. le ministre, 10 minutes à peu près, environ.

M. André Fortin

M. Fortin (Pontiac) : À peu près? D'accord. Je suis votre directive, M. le Président, vous m'arrêtez quand vous voulez.

D'abord, parce que le député de Deux-Montagnes, il a fait référence à la question qu'il a posée un peu plus tôt, là, par rapport à Netlift et, en fait, l'ensemble des autres joueurs qui peuvent aider, aider au niveau des mesures d'atténuation, la réponse sur le suivi à sa lettre, à sa question, c'est : Oui, on va tenter de faire le plus rapidement possible, mais on va tenter aussi... pas tenter, on va continuer de travailler avec l'ARTM pour développer des solutions. Déjà, il y en a plusieurs qui ont été mises de l'avant, mais il faudra voir, au fil du temps également, comment celle-là se développe, comment ça fonctionne. Est-ce que ça fonctionne de façon optimale dans les circonstances? Est-ce qu'il y a moyen de réorganiser et de bonifier? Je pense que les gens de l'ARTM travailleront bien avec les gens de la caisse pour s'assurer de tout ça.

Et juste une chose sur ce sujet-là. Tantôt, là, le député de Sanguinet a dit que c'est grâce à lui, hein, c'est grâce à lui si, tout à coup, il va y avoir d'autres endroits où les gens vont se faire diriger plutôt qu'uniquement la station Montmorency, que personne n'avait pensé à ça. Ça, c'est la prétention du député du Parti québécois. Mais les gens qui sont en charge de penser à ça, M. le Président, c'est l'ARTM. L'ARTM, ça, ça reflète le principe d'autonomie municipale. Et qui forme l'ARTM? Les élus municipaux. Alors, ce qu'il est en train de dire, là... ceux qu'il est en train d'attaquer, ce n'est pas le gouvernement ici, à l'Assemblée nationale, ceux qu'il est en train d'attaquer, c'est les maires et les élus locaux dans le Grand Montréal. Franchement, je pense qu'ils méritent mieux que les attaques du député du Parti québécois. Je pense que ces gens-là sont tout à fait équipés — ils sont entourés d'experts — pour trouver les meilleures solutions possible pour déplacer les citoyens dans les circonstances.

Maintenant, on a parlé beaucoup du projet du Réseau express métropolitain, avec raison, mais il y a des choses qu'on n'a toujours pas dites. En ce moment, les services de trains de banlieue sont limités quant aux heures de service. Le Réseau express métropolitain va faire mieux. Le Réseau express métropolitain va être ouvert, va être en place 20 heures par jour. En ce moment, en ce moment, si le député de Deux-Montagnes décide de sortir avec sa charmante épouse, d'aller au centre-ville, d'aller souper un samedi soir et qu'il veut prendre le train de banlieue pour revenir à sa résidence qui, j'imagine, est à Deux-Montagnes, il va devoir quitter le restaurant à 7 h 15. Est-ce que c'est une belle soirée en couple, ça? Je ne pense pas. Une belle soirée en couple, on va se faire une réservation au resto à 5 h 30.

On a besoin d'un meilleur service. C'est tout ce qu'on est en train de dire, le service doit être meilleur. Et là le service du Réseau express métropolitain va être en place 20 heures par jour avec une fréquence, M. le Président, qui fera en sorte qu'on ne sera pas assis sur les quais, partout dans le Grand Montréal, pendant des dizaines, des vingtaines, des trentaines de minutes comme c'est le cas actuellement, avec des fréquences de deux minutes, 2 min 30 s en période de pointe et de 15 minutes, un maximum de 15 minutes en période hors pointe. Jamais ça ne prendra plus que 15 minutes d'attente, peu importe l'heure du jour.

Ça, c'est la fréquence, mais les temps de déplacement, on a oublié d'en parler. Les temps de déplacement vont être très courts : 20 minutes pour se rendre à l'aéroport si on ne veut pas manquer son vol, 20 minutes; 15 minutes pour se rendre à la dernière station sur la Rive-Sud. Est-ce que vous pensez que ça pourra aider au développement de la Rive-Sud, ça? Est-ce que vous pensez que ça pourra aider au développement de Brossard? C'est pour ça que la mairesse de Brossard, elle se dit tellement en faveur du projet, elle comprend l'impact que le projet va avoir pour sa communauté.

Mais, si on regarde au-delà des besoins des communautés actuelles et du service direct aux citoyens, si on regarde au niveau de l'impact économique, c'est 34 000 emplois qui vont être créés pendant la période de construction, des retombées estimées à 3,7 milliards de dollars et 1 000 nouveaux emplois permanents pour exploiter et entretenir le réseau par la suite, des bons emplois, des emplois ici, au Québec, qu'on n'aurait pas avec l'absence de plan de la Coalition avenir Québec.

Mais, si on regarde du point de vue de la mobilité, la mobilité durable, on en a beaucoup parlé au cours des dernières semaines, des derniers mois, on veut des systèmes qui sont efficaces, qui sont intégrés et qui sont respectueux de l'environnement, mais surtout qui offrent des choix aux citoyens, parce qu'il faut se projeter dans le temps, il faut regarder au cours de la période des cinq, 10, 15 prochaines années et voir comment l'environnement transport peut se développer, comment les différentes solutions transport qui vont être offertes vont être des solutions modernes.

Une solution qui est moins moderne, c'est le projet de Grand Déblocage du Parti québécois. Une solution qui est moins moderne, c'est de dire qu'on a besoin de 175 nouvelles stations de toutes sortes sur 200 kilomètres, mais de ne pas les faire tout de suite, avec aucune étude de faisabilité, avec un BAPE qu'il faudra faire, un BAPE générique qu'il faudra

faire, avec des négociations entamées avec l'ARTM, avec Ottawa, avec le CN, avec le CP. On les oublie, celles-là avec le CN et le CP, mais en ce moment les lignes de train que le Parti québécois veut utiliser, c'est des lignes du CN, du CP qui sont à capacité. On ne peut pas ajouter ce que le Parti québécois veut ajouter sur ces lignes-là sans ces négociations-là. M. le Président, si on ne fait pas ce travail-là mais qu'on se dit prêts à arrêter tout de suite le plus grand projet de développement dans le Grand Montréal, il y a un problème. Il y a un problème pour les citoyens qui disent : Je veux un meilleur service tout de suite, il y a un problème pour les villes qui disent : On veut continuer à se développer. On laisse une immense période de temps où il n'y aura rien qui pourra se produire.

Et la position du Parti québécois, je comprends qu'elle peut évoluer parce qu'elle a déjà évolué beaucoup dans tout ce projet-là. Tantôt, le député nous disait : On a voté contre le projet, on a voté contre l'autre projet de loi puis on est encore contre. Oui, mais ce n'est pas tout à fait ça qui s'est passé. Ils ont commencé en disant : Ça n'a pas de bon sens, c'est de la privatisation du service public. Ça, c'était la première position quand on a commencé à parler de ce projet-là. Après ça, ils étaient simplement contre. Il a raison, ils ont voté contre le projet de loi n° 38, 38 ou 37. Après ça, M. le Président, il a commencé à avoir une ouverture, il a dit : Oui, mais on a certaines préoccupations. Après ça, c'était un oui pas mal clair, hein? L'hésitation du député de René-Lévesque qu'on a ressortie tantôt, c'était pas mal clair, c'était : On est en faveur. Puis là, tout à coup, le chef du Parti québécois, sur un coin de table, un dimanche après-midi, improvise un plan, dessine un plan, et là tout le monde au Parti québécois est contre. Ils étaient tous pour deux semaines avant, là, tout à coup, ils sont tous contre le projet.

• (11 h 50) •

M. le Président, le projet, il a du mérite. Je comprends qu'ils auraient aimé penser à cette formule-là eux-mêmes parce qu'ils la reproduisent aujourd'hui dans le projet du Grand Déblocage. La même formule qu'ils disaient : Ça n'a pas de bon sens, c'est de la privatisation du bien public — bien public, au moins, on y croit, les deux, au bien public, c'est toujours bien ça, ce qui n'est pas le cas de tout le monde ici — mais, M. le Président, aujourd'hui ils reproduisent la même formule de financement sans avoir même parlé à la Caisse de dépôt, sans avoir vu s'il y a un intérêt quelconque dans leur projet. Puis eux, ils nous disent : Bien, nous autres, c'est ça qu'on va proposer puis c'est ça qui va se passer. Ils décident pour la Caisse de dépôt, ils font fi complètement de l'indépendance de la Caisse de dépôt. Mais, si je regarde le projet, si je regarde ce que les experts disent de leur projet, ils nous disent... François Cardinal — il s'y connaît un petit peu en transport en commun, François Cardinal — à *La Presse*, il dit : «Ce n'est pas un grand déblocage que propose le PQ, mais un grand mirage, une fuite en avant comme on en privilégiait ces dernières années, alors qu'on remplaçait simplement des plans par d'autres plans, toujours plus ambitieux.» Bien, le problème, avec ça, c'est qu'il remplace un plan par un autre plan, mais qui est bien moins ambitieux, et il fait complètement fi, il fait complètement fi de l'autonomie municipale. Il revient à une époque où le gouvernement, tout seul sur un coin de table, décidait des projets. Ce n'est plus comme ça que ça se passe aujourd'hui. Aujourd'hui... Et il y est allé lui-même, lui-même est allé se déplacer, avec son chef, au Forum de la mobilité de la Rive-Nord, il a dit non aux projets qui étaient sur la table. Je comprends qu'il a dit non, il a dit non au prolongement du métro, il a dit non au prolongement du REM, qui étaient les deux options qui étaient privilégiées par les maires de la couronne nord. Mais en même temps ce qu'il leur dit en leur disant non, c'est : Je ne crois pas à l'autonomie municipale, c'est : Moi, je vais arriver tout seul avec un meilleur projet que ça, moi, je vais penser à quelque chose, là, demain matin, je vais vous arriver avec quelque chose, puis c'est ça qui va être ça. Mais ce n'est plus comme ça que ça marche.

Mais, M. le Président, je comprends que vous me faites des signes en disant : En terminant. En terminant, nous, on a un projet pour améliorer la mobilité du Grand Montréal. Au moins, le Parti québécois essaie de penser à quelque chose pour améliorer la mobilité. Nous, on pense bien humblement, comme plusieurs experts, que ça va détériorer la mobilité. Mais du côté de la Coalition avenir Québec, c'est le silence, le plus grand silence, probablement dû à l'absence de vision en matière de transport en commun ou probablement dû au fait qu'on n'y croit simplement pas, qu'on croit encore uniquement toujours au projet de l'auto solo. C'est tout ce qu'on a entendu de leur part, et je doute qu'on va entendre d'autres choses au cours des prochains mois.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. En conclusion, M. le député de Sanguinet, pour une période d'environ 10 minutes.

M. Alain Therrien

M. Therrien : Merci, M. le Président. Écoutez, d'abord, juste revenir sur des choses qui ont été dites par rapport à la ligne orange. Ce n'est pas l'ARTM et ce n'est pas Laval qui avaient décidé de prendre la mauvaise branche de la ligne orange quand j'ai posé la question, c'est la Caisse de dépôt et de placement qui avait exigé ça. Évidemment, comme d'habitude, le gouvernement libéral n'a pas de colonne, ça fait qu'il était à quatre pattes devant la Caisse de dépôt, puis ils n'ont pas fait rien pour défendre les gens qui auraient été pris, éventuellement, dans cette situation-là, et c'est grâce aux questions qu'on a posées que, finalement, ils ont écouté l'ARTM. Bien oui, ils ont écouté l'ARTM, ils ont dit : Oui, c'est sûr que ça n'a pas bien, bien de bon sens. Ça fait qu'autrement dit j'ai fait la job que le député de Deux-Montagnes puis que le ministre auraient dû faire, mais ils sont... Bien, tu sais, je peux comprendre, le député de Deux-Montagnes, qu'il soit déconnecté, mais lui, là, sa job, c'est de défendre le monde, pas la Caisse de dépôt et de placement, il faut qu'il défende le monde.

Et d'ailleurs les places assises, là, ses chiffres qu'il nous sort, là, par rapport au train de Deux-Montagnes, ça, c'est les chiffres de la caisse que j'ai mentionnés tantôt, là, je n'ai pas pogné ça à nulle part ailleurs, là. Puis je vous l'ai dit, avec un investissement minimum, on pourrait gonfler fortement le nombre de places assises, puis ce serait très simple : 150 millions, on fait fois six de ce que la caisse propose.

Valeur des maisons, très rapidement, là, c'est sûr qu'il y a des gens qui vont hériter, là, du fait que le REM passe près de chez eux. Mais je n'ai pas parlé d'une situation qui est très préoccupante, là, c'est sur 50 ans... Je ne sais pas si je vais lui apprendre de quoi, là, ce ne serait pas la première fois, là, le 600 millions qui est proposé pour les 50 prochaines années dans les valeurs, pour la plus-value foncière, là, le 600 millions sur 50 ans, là, ça revient à 10 \$ du pied carré. À chaque fois que tu construis un pied carré autour d'une station du REM, à un kilomètre, c'est 10 \$ du pied carré. Les gens, là, il y a des gens qui avaient des... les gens, des promoteurs qui disaient : On va s'installer à un kilomètre des stations qui se disent : À ce prix-là, il n'en est pas question. Parce que, vous savez, les exigences de la Caisse de dépôt, c'est sûr que le gouvernement, il est aveugle puis il paie ce que la Caisse de dépôt lui demande de payer, mais il y a des gens, là, qui sont intelligents dans la population puis qui se disent : À 10 \$ le pied carré, là, on n'ira pas s'installer à un kilomètre du REM, parce qu'il y a des gens qui connaissent et qui ont de l'intuition économique plus que ce gouvernement-là. Eux autres, à la minute que la Caisse de dépôt dit «paie», on dit : O.K., puis le chèque en blanc, vous mettez le montant vous-mêmes pour être bien sûrs que vous soyez satisfaits. Ils vérifient, ils font en sorte que les intérêts de la Caisse de dépôt soient protégés et non pas les intérêts du gouvernement, qui devraient être l'intérêt des Québécois.

Moi, j'aurais aimé l'aimer, le projet, pour vrai, j'aurais aimé ça, mais... puis je lui ai posé des questions — je vais y revenir — dans le but de l'aimer, dire : Écoute, s'il répond à mes questions, là, je pourrais être content, dire : Tabarnouche! Je vois clairement le sujet.

Puis il parle de la mairesse de Longueuil : «La mairesse de Longueuil, Sylvie Parent, craint que la réorganisation des lignes d'autobus vers le futur REM entraîne une hausse de l'avis d'imposition des citoyens.» Et là je la cite : «Je ne suis pas capable aujourd'hui de me dire rassurée quant au fardeau fiscal qui pourrait être imputé à mes citoyens, parce qu'on n'est pas capables de me chiffrer tout ça [à l'Autorité régionale de transport métropolitain]», a-t-elle déploré, mercredi», et ça, c'était au mois de mars.

«En vertu d'une entente entérinée par l'ARTM, à laquelle Longueuil s'est opposée, le Réseau de transport de Longueuil devra rabattre plusieurs de ses trajets d'autobus..., plutôt qu'à son unique station de métro comme c'est le cas présentement.»

Là, je vais citer encore : «"S'il faut que je déploie des autobus vers le REM, qui n'existaient pas avant, forcément que je devrai augmenter mon budget en chauffeurs, en autobus et en garage", a dit Mme Parent[...]. "On a l'impression, parfois, que l'ARTM nous dit une chose, mais après avoir posé deux ou trois questions, ça évolue dans une autre direction"..."»

C'est bizarre, hein? Eux autres, ils sont pognés pour payer, ils ont la main dans les poches, là, puis ils ne sont même pas capables d'avoir des réponses de ce gouvernement-là. Moi, je peux comprendre, je suis à l'opposition, puis ils peuvent me casser du sucre sur le dos, ce n'est pas grave. Mais, quand tu contes n'importe quoi puis tu n'es jamais avec les mêmes chiffres à une personne qui va avoir les mains dans les poches, qui va payer leur folie... Parce que le REM, là, c'est une folie, c'est une folie, 266 millions par année que vous allez devoir payer en subventions, qui sera payé à 85 % par le gouvernement du Québec, donc 226 millions, 40 millions par les villes. 40 millions, les villes ne peuvent pas payer ça. Qu'est-ce que vous allez faire? Vous n'avez pas pensé à ça. Vous ne pensez pas aux gens qui devront déboursier. Puis il y a bien des gens là-dedans qui ne prendront jamais le REM parce qu'ils ne sont pas en situation de prendre le REM parce qu'il ne passe pas chez eux, M. le Président.

La CAQ, le PLQ, là, tantôt, ça se tapait dans la mite, ça là, là. La CAQ puis le PLQ, là, ça, là, c'est deux frères jumeaux, là. Le changement, la CAQ. Ah! je te dis que la CAQ, ils trouvent le ministre brillant, puis envoie donc, puis ils sont contents, puis, aïe! hein, c'est le mariage heureux. C'est un peu normal, ils se passent le monde, tu sais : la ministre de l'Économie, c'est une ancienne caquiste, la ministre de la Santé, c'est une ancienne caquiste... le ministre... le ministre de la Santé, c'est un ancien caquiste. Alors, tu sais, là, woups! à un moment donné, là, ça vire de bord, là il y a l'ancienne ministre libérale qui s'en va à la CAQ. L'ancienne ministre libérale s'en va à la CAQ, comprenez-vous? Ça se passe le monde de même, selon les sondages. Ça fait qu'après, là, le député de Deux-Montagnes nous dit quoi? Le député de Deux-Montagnes nous dit... Il nous dit, le député de Deux-Montagnes, que c'est le parti du changement. Bien oui, ils changent le monde entre libéraux puis caquistes.

Écoutez, il reste peu de temps avant l'élection. J'aurais aimé qu'on réponde à nos questions. Là, tu te dis, à un moment donné : Ils ne répondent pas aux questions parce qu'ils n'ont pas les réponses encore, c'est normal, le projet est embryonnaire, on n'est pas encore rendus là, puis ainsi de suite. Ça fait que, là, on se dit : Comment ça se fait qu'on n'arrive pas à des réponses alors qu'on a eu le spectacle des pelleteux compulsifs sur du tapis gazon voilà un mois, là? Là, ils pelletaient, là, aïe! un peu plus, j'ai dit, ils vont faire un trou, puis on ne les verra plus, eux autres, là, tellement qu'ils pelletaient, là. Mais, après ce spectacle presque humoristique — ça a passé à *Infoman*, d'ailleurs, là — ils ne sont même pas capables de répondre à aucune question puis ils ne passent même pas proche. Il n'a même pas passé proche, le ministre. Quand je posais des questions sur SNC, il aurait pu prononcer «SNC». Non, même pas, il n'a même pas passé proche.

Ça fait que, là, ils nous disent : Nous autres, on... Puis là le député de Deux-Montagnes dit que c'est une expérience de 2,3 milliards... je ne sais pas si c'est lui ou si c'est la députée de... On n'est plus à 6,3 milliards depuis longtemps, là, c'est fini, ce temps-là, là. Puis là, là, ça n'a pas commencé encore, les excès de coûts, on ne les connaît pas, les excédents, là. Il va en avoir, des excédents de coûts. Qui va payer ça? On n'est pas sûrs encore, là. Puis on sait qu'avec la grande vigilance du gouvernement libéral... de toute façon, ils ne seront plus là quand ça va se construire, là, si ça se construit... bien, c'est qui qui va payer les dépassements de coûts, là? On est loin de la coupe aux lèvres. On est loin de là, là.

Ça fait que ça, là, on n'est plus à 6,3 milliards, je vous l'annonce, là, c'est au-dessus de 7 milliards. J'ai fait le décompte, on est rendus à 7,1 milliards, 7,2 milliards, puis ça continue. Puis là je n'inclus pas le 600 millions qu'ils vont aller chercher dans la poche des promoteurs qui vont s'installer à un kilomètre du REM. De toute façon, il n'y en aura

pas gros, de promoteurs. Première des choses, c'est rempli de stationnements parce que les gens vont prendre leur auto pour se rendre au REM. Aïe! C'est ça, de la mobilité durable? Bravo! Bravo! Vous êtes des champions. Ça veut dire qu'autour du REM, là, ça va être des immenses stationnements. Bien, les gens, un petit peu plus loin, là, ils vont avoir des maisons puis là ils se retrouvent plus loin du REM, là, à côté des stationnements, là ils vont dire : C'est 10 \$ du pied carré. Imaginez quelqu'un qui s'achète... de 100 000 pieds carrés, c'est 1 million de dollars de taxes.

M. Charette : Question de règlement.

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

M. Charette : Vous savez qu'en vertu de notre règlement on ne peut pas induire la Chambre en erreur, et les promoteurs eux-mêmes ont demandé le REM. Et qui est à la tête de l'association des promoteurs? C'est André Boisclair, ancien chef du Parti québécois.

M. Therrien : Aïe! Aïe! Non, c'est n'importe quoi, ça. Aïe! On ne peut pas commenter ça, non, non, regarde, là.

Le Président (M. Iracà) : Oui. Non, non, là... Non, écoutez, non... Non, écoutez, je vais laisser le député de Sanguinet terminer son...

M. Therrien : Coupez-y le micro, lui là, là, c'est n'importe quoi. Bien oui, il en fera une, interpellation, lui, si ça l'intéresse.

Le Président (M. Iracà) : Il faut interpréter de façon très large. Il faut interpréter de façon très large.

M. Therrien : Bien oui, franchement, c'est quoi, cette affaire-là? Le gars arrive avec ses petits commentaires, là, voyons donc, là, coupez-y le micro à lui, là, bon.

Le Président (M. Iracà) : Allez-y, M. le député de Sanguinet. Allez-y, il vous reste peu de temps.

M. Therrien : J'ai posé les questions. BDC du gouvernement du Canada, l'investissement, est-ce que c'en est un? Est-ce qu'on s'attend à avoir du profit, du rendement? Est-ce que c'est un investissement avec zéro rendement ou c'est une dépense qui va aller dans le fonds des infrastructures? Réponse : zéro comme dans Ouellet.

Investissement Québec, l'investissement de Québec, quand on débourse... Aïe! Ce n'est pas compliqué, c'est eux autres qui sortent le cash. J'ai dit : Quand est-ce que vous allez sortir le cash? Aucune réponse. Quand est-ce qu'on va commencer à collecter, à partir de combien de personnes-kilomètre?

Ils trouvent ça drôle, ce n'est pas leur argent. Si ça sortait de ses poches à lui, il ne trouverait pas ça drôle, hein? Bien, c'est les contribuables québécois qui vont être obligés de donner de l'argent pour ça, ce n'est pas lui. Il peut trouver ça drôle comme il voudra.

Pour aucune question... Quand est-ce qu'on va collecter? C'est quoi, le nombre de personnes-kilomètre? Il n'en a aucune espèce d'idée. Mais ça a pelleté, par exemple, ça pellette en simonaque, là.

SNC-Lavalin, combien qu'il y a de contrats qu'ils ont signés, combien qui sont à signer? Qu'est-ce que la Caisse de dépôt va faire s'il y a une situation où est-ce qu'on condamne SNC-Lavalin, un manque d'éthique fondamental? Qu'est-ce que la caisse va faire? Qu'est-ce que le ministre va faire? Aucune question, il n'a même pas prononcé «SNC».

• (12 heures) •

Les effets de mitigation, combien ça va coûter, total, mitigation? Il n'a aucune idée. On va être obligés d'acheter des autobus, M. le Président, on va être obligés d'acheter des autobus, il n'a aucune idée combien ça va coûter. Bien, savez-vous quoi? La Caisse de dépôt va payer un tiers alors que c'est son projet, comme vous dites, mais pas le projet du gouvernement libéral. Franchement, c'est n'importe quoi, un tiers, le Québec, un tiers, la Caisse de dépôt, puis un tiers pour les villes. On ne sait pas s'il y a des effets de mitigation. Aucune réponse possible, il n'a même sorti le mot «mitigation», même pas, de sa bouche, même pas «un tiers», rien, zéro.

On arrive. Le tunnel, c'est quoi, la valeur du tunnel, la ligne de stationnement, l'échangeur? Rien. Il n'a même pas dit «tunnel», «ligne». Il n'a même pas passé proche de répondre à une question.

La vente, si ça se fait, qu'est-ce que le gouvernement du Québec peut faire? Est-ce qu'il peut arrêter la vente? On le sait, dans le projet de loi n° 137 — dans lequel j'étais, puis il n'était pas là — on est arrivés avec une structure financière qui permettait la vente du REM, puis ils ne se sont jamais cachés qu'ils vendraient éventuellement. Ils ont des ententes de monopole puis de rabatement sur 99 ans, M. le Président, c'est grave, ça. Ça fait que mobilité durable, là... Quand tu dis que cette personne-là morale, la Caisse de dépôt peut vendre à un étranger ou vendre à un privé avec des rabattements puis des situations de monopole, j'ai demandé...

Il fait non. Pourquoi il ne répond pas à la question? Si je suis dans le coma, là, pourquoi il ne répond pas à la question, dire : Aïe! Regarde, ce n'est pas vrai? Il aurait dû le dire sur le micro à place de me faire des têtes de même, dire : Aïe! Regarde, ça ne se fera pas, puis on va être là pour, justement, empêcher que ça se fasse. Ils ont ouvert la porte, puis c'est sûr qu'ils ne la fermeront pas.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup.

Alors, je lève donc la séance. La commission ayant accompli son mandat, j'ajourne les travaux sine die.
Merci à tout le monde. Bonne fin de semaine.

(Fin de la séance à 12 h 2)