



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le vendredi 23 avril 2021 — Vol. 45 N° 105

Interpellation : Les projets de transport en commun
dans l'est de Montréal

**Président de l'Assemblée nationale :
M. François Paradis**

2021

Commission des transports et de l'environnement

Le vendredi 23 avril 2021 — Vol. 45 N° 105

Table des matières

Exposé du sujet M. Joël Arseneau	1
Réponse de la ministre Mme Chantal Rouleau	2
Argumentation	4
Conclusions Mme Chantal Rouleau M. Joël Arseneau	15 15 16

Autres intervenants

Mme Agnès Grondin, vice-présidente

M. Claude Reid
Mme Filomena Rotiroti
M. Vincent Caron
M. Enrico Ciccone
M. Richard Campeau
Mme Ruba Ghazal

Le vendredi 23 avril 2021 — Vol. 45 N° 105

Interpellation : Les projets de transport en commun dans l'est de Montréal

(Dix heures)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, à l'ordre, s'il vous plaît! 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 des Îles-de-la-Madeleine à la ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal sur le sujet suivant : Les projets de transport en commun dans l'est de Montréal.

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

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Mme St-Pierre (Acadie) est remplacée par Mme Rotiroti (Jeanne-Mance—Viger).

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Je comprends qu'il y a une entente afin que l'opposition officielle intervienne lors de la deuxième, quatrième et sixième série d'interventions et que le deuxième groupe d'opposition intervienne lors de la cinquième série d'interventions.

Nous débutons les déclarations d'ouverture. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, la parole est à vous, et vous avez 10 minutes.

Exposé du sujet

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je remercie la ministre d'être présente ici ce matin, de même que mes collègues des deux autres partis d'opposition, ainsi que tous les conseillers politiques, et les députés de la Coalition avenir Québec, qui se prêtent à cet exercice, aujourd'hui, de reddition de comptes sur un projet dont on a très peu parlé malgré les sommes colossales qui seront investies dans le Réseau express métropolitain. Nous allons nous pencher plus particulièrement, là, sur la desserte de l'est de Montréal, mais je pense qu'il faut quand même voir les problématiques que pose un projet comme celui-là de façon globale, pour l'ensemble de la ville de Montréal ou du Grand Montréal, de Montréal et de ses environs.

Puis je disais tout à l'heure, en point de presse, un peu en boutade, que ce qu'on veut faire, aujourd'hui, comme discussion, c'est aller au fond des choses, avoir de l'information, sortir de cette opacité dans laquelle on a opéré déjà trop longtemps, plusieurs années maintenant, pour éviter que devienne, dans le langage courant au Québec... une expression qui pourrait être «se faire passer un REM».

Ça voudrait dire qu'on n'aurait pas suffisamment d'information puis qu'on se lancerait dans un projet sans en connaître ni les coûts, ni les conséquences, ni précisément de quels services on peut bénéficier et, en même temps, de savoir si toutes les alternatives ont été correctement considérées avant d'aller de l'avant avec des grands projets, presque pharaoniques, pour développer le transport en commun.

Bien entendu, on est pour le transport en commun. J'y reviendrai, mais le projet auquel on est... on fait face aujourd'hui, il est, à l'heure actuelle, peu ou pas suffisamment élaboré pour qu'on puisse en saisir l'ensemble des conséquences à tout point de vue. Nous avons des questions, donc, sur la gouvernance, sur le financement, sur l'intégration urbaine de projets comme celui-là... d'un projet comme celui-là, le tracé, le mode aérien versus un mode sur terre ou sous terre, la technologie utilisée, la construction des wagons, est-ce qu'elle sera ici, au Québec, ou ailleurs, toute la question de la participation du public également à cet exercice-là.

On sait, d'ailleurs, qu'il y a, à cet égard, des pétitions qui circulent présentement pour s'assurer qu'on puisse faire toute la lumière sur ce projet en amont de son développement, je parle particulièrement ici, là, du projet de REM de l'Est, que tous les acteurs puissent collaborer, parce qu'on sait que la CDPQ Infra, à l'heure actuelle, possède essentiellement les clés de la ville en ce qui concerne le développement de ces projets, alors qu'il y a d'autres organisations, d'autres acteurs, comme l'ARTM ou encore même la ville de Montréal, la Société de transport de Montréal et, bien entendu, la société civile, qui sont un peu, à l'heure actuelle, tenus à l'écart, du moins, à ce qu'on en sait. C'est la raison pour laquelle on veut, aujourd'hui, que ce soit la première étape d'un débat public sur des projets qui sont importants, qui sont coûteux, et ce qui nous projette dans un avenir à très, très long terme, et on ne peut pas faire l'économie de ce débat-là.

Alors, on sait également que de nombreux urbanistes, architectes, universitaires, spécialistes, commentateurs de l'actualité ont commenté de façon critique les informations qui ont filtré depuis quelques mois. J'en nommerai quelques-uns : Marc-André Carignan, chroniqueur; Phyllis Lambert, directrice du Centre canadien d'architecture; Pierre Corriveau, président de l'Ordre des architectes du Québec; Anne Carrier, présidente de l'Association des architectes en pratique privée; Isabelle Giasson, présidente de L'Association des architectes paysagistes du Québec;

Sylvain Gariépy, président de l'Ordre des urbanistes du Québec; Philippe Poullaouec-Gonidec; Sylvain Paquette; Gérard Beaudet, de l'Université de Montréal; Sophie Gironnay, directrice de la Maison de l'architecture du Québec.

J'en passe, parce qu'ils seraient trop nombreux, mais tous ces gens-là et les commentateurs que vous connaissez également ont soumis des questions et une analyse critique du projet. Même la ville de Montréal est sortie dans les journaux pour déplorer le manque de coopération de la CDPQ et demander, notamment, que l'option du développement d'une ligne souterraine soit correctement considérée. Alors, je pense qu'on ne peut pas faire l'économie de ce débat-là et de cette discussion, et le faire devant public, et, aujourd'hui, je pense que c'est un premier pas en ce sens.

Je parlerai aussi de cette population qui est touchée et qui, aujourd'hui, n'a pas voix au chapitre. On sait qu'ils ont besoin d'un transport en commun digne de ce nom, qui puisse répondre à leurs attentes, à leurs besoins, mais qui puisse aussi considérer et respecter leur milieu de vie. On sait que les trajets qui ont été... ou les tracés qui ont été présentés vont segmenter, séparer en deux des quartiers, créer une cicatrice extrêmement importante dans le secteur est de Montréal et, en même temps, priver la population de certains espaces verts, par exemple. Ça inquiète beaucoup les gens.

On pourrait parler et on va parler aussi de toute la question financière. Je pense qu'à l'heure actuelle il faut se demander combien coûteront ces investissements-là au Québec non seulement à court terme... parce qu'on semble vouloir faire croire aux gens que c'est la Caisse de dépôt et placement qui va assumer tous les frais, alors qu'évidemment tel n'est pas le cas. Ce sont évidemment les usagers qui vont défrayer les coûts de ce nouveau service, de ces nouveaux services, et le gouvernement, l'État du Québec, bien entendu.

On a vu, au dernier budget, des sommes inscrites de l'ordre de 18,7 milliards de dollars, et ça, c'est une question que je voudrais poser à la ministre, de façon très, très précise : D'où vient ce chiffre de 18,7 milliards de dollars dans le PQI, alors qu'on a toujours dit que le REM de l'Est était de 10 milliards de dollars et le coût officiel, actuellement, là, de ce qu'on en sait, pour le REM initial, est de l'ordre de 6,5 milliards? Comment est-ce qu'on peut faire l'addition de 10 milliards puis de 6,5 milliards et arriver avec une différence de 2,2 milliards de dollars? 2,2 milliards de dollars, ce n'est pas une petite différence. Il faut justifier ces sommes-là. Il faut faire preuve d'une plus grande transparence.

J'ai parlé, tout à l'heure, de la gouvernance et, je vous dirais, quand j'ai utilisé l'expression que la CDPQ avait les clés de la ville, c'est qu'on a commencé à privatiser des secteurs, des segments, qu'on pense, par exemple, au tunnel sous le mont Royal. C'est maintenant la CDPQ qui en est le propriétaire, qui sera propriétaire, évidemment, de toutes les infrastructures qu'on va développer. Et il y a, dans le projet, à l'heure actuelle, un contrat renouvelable, et je pense qu'il faut quand même le réitérer, un contrat de 99 ans, renouvelable une fois. On parle d'un projet ou de projets de transport collectif sur une période de deux siècles. Est-ce qu'on peut prendre quelques minutes pour en discuter puis de voir dans quoi on s'embarque exactement?

Mais, pire encore, si nous, comme gouvernement du Québec et comme population du Québec, on est liés pour 200 ans, la CDPQ, elle, ne l'est que pour cinq ans. Elle peut décider de vendre globalement ou tronçon par tronçon ses infrastructures, selon ce qu'on comprend, à l'heure actuelle, de la structure ou de l'entente qui est convenue avec le gouvernement. On sent, en fait, que le gouvernement a abdiqué ses responsabilités et que tout ce que propose la CDPQ, c'est à prendre ou à laisser. On a vu, par exemple, dans la proposition d'aller jusqu'à Chambly avec un REM, que le gouvernement souhaitait développer, bien, la caisse a tout simplement décidé qu'il n'en était pas question. Donc, ça pose justement une interrogation importante. Qui décide de l'avenir des transports en commun ici, au Québec, et dans la région de Montréal plus particulièrement?

Alors, le temps file, et il y aurait encore beaucoup à dire. Je reviendrai tout à l'heure sur le dossier de la ligne bleue, qui semble se voir cannibalisée par le projet du REM de l'Est, et même si on en parle depuis 30 ans. Et je voudrais, en terminant, demander à la ministre d'appuyer notre demande d'une commission parlementaire qui pourrait entendre, pendant au moins deux heures, les dirigeants de la CDPQ pour faire la lumière sur ces projets.

• (10 h 10) •

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Je cède maintenant la parole à Mme la ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal. Mme la ministre, vous avez 10 minutes.

Réponse de la ministre

Mme Chantal Rouleau

Mme Rouleau : Je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente. Je salue mes collègues de l'Assemblée, ainsi que les députés de Bourget, Beauharnois et Portneuf, qui sont avec nous aujourd'hui.

Je veux, d'abord, remercier le député des Îles-de-la-Madeleine de cette initiative de demander l'interpellation sur le transport collectif dans l'est de Montréal. D'une île à l'autre, ce sera une excellente occasion de dresser un état de situation du transport collectif dans l'est de Montréal et de mettre en valeur tout le potentiel économique et social de ce secteur de l'île. Je suis absolument ravie de pouvoir répondre à vos questions. C'est un dossier qui me tient vraiment à coeur, que ce soit à titre de citoyenne, de députée de Pointe-aux-Trembles, de ministre déléguée aux Transports, de ministre responsable de la Métropole ou de la grande région de Montréal.

C'est un secteur qui a... de la ville qui a trop longtemps été le parent pauvre au chapitre du transport collectif. Encore, de nos jours, le manque criant en matière de mobilité a un impact quotidien sur la qualité de vie des nombreux citoyens. Ils doivent souvent consacrer beaucoup de temps à leurs déplacements, mais, en plus, cette insuffisance a provoqué un bris du développement de l'est de Montréal. Il était donc temps de remédier à cette iniquité historique. Au fil des années, plusieurs promesses ont été faites à la population. Cependant, bien peu a été réalisé.

Depuis le début de notre mandat, notre gouvernement est en action pour changer la donne. Toute une série de projets structurants est en cours de réalisation et en préparation. On parle aussi de projets qui vont offrir une meilleure desserte des quartiers, non seulement une mobilité durable et intégrée, qui va contribuer à la qualité de vie des citoyens et à faciliter l'accès à l'emploi, mais elle va contribuer aussi à développer le plein potentiel de ce vaste territoire et à accélérer la croissance économique de toute la métropole et de la région métropolitaine.

Trois grands projets de mobilité vont voir le jour et seront interconnectés. Il s'agit évidemment du REM de l'Est, du prolongement de la ligne bleue du métro jusqu'à Anjou et du SRB Pie-IX jusqu'à la rue Notre-Dame.

Dans son ensemble, le Réseau express métropolitain est sans contredit le plus important investissement en transport collectif jamais réalisé depuis les 50 dernières années. Le REM de l'Est comprend 32 kilomètres de rails qui relieront les secteurs de Pointe-aux-Trembles et du cégep Marie-Victorin à Rivière-des-Prairies, au centre-ville de Montréal. Il comprendra 23 stations accessibles aux personnes à mobilité réduite et sera à la fois interconnecté aux lignes bleue, verte et orange du métro de Montréal, au SRB Pie-IX et au train de Mascouche, qu'on appelle aussi le Train de l'Est.

À lui seul, le projet entièrement électrique devrait permettre d'éviter l'émission de 35 000 tonnes de gaz à effet de serre par année en incitant, notamment, énormément d'automobilistes à effectuer un transfert modal. Cet objectif est tout à fait réaliste puisque le REM de l'Est entraînera un gain de temps pouvant aller jusqu'à 70 % par rapport à la voiture pendant l'heure de pointe. On comprend à quel point ce projet facilitant l'accès au centre-ville aura une incidence favorable pour les usagers de la route et du transport collectif.

Un comité d'experts, au sein duquel on retrouvera plusieurs experts avisés, va travailler sur la conception des structures aériennes ainsi que des stations tout le long du parcours. On souhaite doter la métropole d'un ouvrage moderne et emblématique, un projet signature, qui sera à la fois respectueux du patrimoine bâti et de l'environnement. Plusieurs grandes métropoles dans le monde se sont munies de ce type d'infrastructure qui se fonde habilement dans le milieu urbain. On peut, notamment, penser à Paris, à Miami, La Haye ou à Dubaï.

Le prolongement de la ligne bleue du métro est un autre grand projet prioritaire que nous allons réaliser. Imaginez un peu, ce projet est dans les cartons depuis les années 70, à l'époque des pantalons éléphants. Nous sommes d'avis que les citoyens de l'est de Montréal ont déjà trop attendu.

Il y a quelques jours, nous avons annoncé la création d'un groupe d'action qui a pour objectif d'identifier les mesures qui permettront d'optimiser ce projet, d'en limiter les coûts et d'arrimer celui-ci le plus efficacement possible avec le REM de l'Est. Ces experts et têtes dirigeantes, qui proviennent à la fois de l'ARTM, de la ville de Montréal, de la Société de transport de Montréal, de la Société québécoise des infrastructures, du ministère des Transports du Québec et... travaux auxquels participera CDPQ Infra sous... selon les besoins, devront remettre leurs recommandations d'ici la fin du mois de juin, en veillant à ce que celles-ci servent au mieux les intérêts des communautés.

Nous voulons que cet exercice délicat se fasse rapidement et efficacement, sans pour autant sacrifier la rigueur nécessaire à sa réussite. Et j'insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas de faire un projet à rabais mais plutôt de maximiser les investissements de manière à ce que le prolongement de la ligne bleue se réalise dans des conditions appropriées, et surtout acceptables, pour les bailleurs de fonds, qui sont, ultimement, les citoyennes et les citoyens du Québec. J'ai pleinement confiance que les professionnels aguerris qui sont chargés de cette mission seront en mesure de livrer la marchandise dans les temps impartis. Je rappelle que ce projet est aussi inscrit à la loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure publics. Donc, c'est véritablement une priorité pour notre gouvernement.

Un autre projet d'importance, c'est celui du SRB Pie-IX, qui est une infrastructure de transport collectif structurante et performante sur des voies dédiées, un projet intégré à la reconstruction et la requalification du boulevard Pie-IX par la ville, entre Laval et Montréal. Le chantier va bon train, et, comme prévu, la mise en service se fera en 2022. D'autres... Un autre tronçon viendra s'ajouter puisque nous avons annoncé, l'année dernière, le prolongement jusqu'à la rue Notre-Dame pour qu'il soit également lié au REM de l'Est.

D'autres projets. Je vous parle de la navette fluviale entre Pointe-aux-Trembles et le centre-ville. Je pense à cette navette qui permet un accès au centre-ville en 25 minutes et qui vient s'ajouter à cette panoplie de services que nous allons offrir dorénavant à la population de l'est de Montréal. L'Autorité régionale de transport métropolitain poursuit ses travaux d'élaboration, d'ailleurs, dans ce sens pour créer un réseau de navettes fluviales.

Dans un autre ordre d'idées, la Société de transport de Montréal progresse à une refonte complète de son réseau d'autobus pour acquérir des autobus totalement électriques, ce qui va bénéficier évidemment à l'ensemble des réseaux de transport que nous sommes en train de mettre en place.

Autre dossier, l'ARTM a adopté, le 15 avril dernier, le Plan stratégique de développement. C'est une consultation qui a eu lieu auprès de 7 500 personnes. 400 personnes ont déposé un mémoire. C'est un plan stratégique de développement qui s'articule autour d'une vision intégrée du développement du transport collectif et de la mobilité pour les 30 prochaines années, un plan reconnu comme un projet porteur pour la mobilité de l'est, notamment.

Une autre grande mission de l'ARTM, qui vient d'adopter un pan de son histoire, c'est la refonte tarifaire de l'ensemble de la région métropolitaine, qui vise à réduire le nombre de transports. On était rendus à plus de 700 titres de transport dans la région métropolitaine. On va passer à une centaine, ce qui va faire que, notamment, l'est de Montréal fera maintenant partie de l'île de Montréal en termes tarifaires.

Pour sa part, le ministère des Transports travaille aussi en étroite collaboration avec la ville de Montréal et l'administration portuaire pour réaliser conjointement des interventions qui vont permettre d'améliorer l'accessibilité au réseau supérieur, et je pense, évidemment, au raccordement de l'extrémité... de l'ouest de Souigny vers le port de Montréal, pour réduire de manière très importante le nombre de camions sur la rue Notre-Dame, un projet qui est très attendu et qui se travaille en collaboration avec la ville de Montréal, bien sûr, et qui est attendu par les citoyens.

Il va sans dire que plusieurs projets en cours dans l'est sont intimement liés à celui de la rue Notre-Dame, et notre gouvernement est déterminé à agir. On peut compter évidemment sur la volonté commune de la ville et du gouvernement pour transformer la rue Notre-Dame en véritable corridor, intégrant des aménagements durables, maillés au projet d'envergure dont j'ai parlé il y a quelques instants.

Je peux vous mentionner aussi la Déclaration pour revitaliser l'Est de Montréal, qui a été signée conjointement par la ville de Montréal, par la mairesse et par le gouvernement, que j'ai représenté, et qui va permettre d'être un élément très bénéfique pour l'ensemble du Québec puisque cette déclaration permet de faire avancer des projets prioritaires.

Il importe de souligner que l'interconnexion des modes de transport va ouvrir un monde de possibilités...

Argumentation

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la ministre. Je suis désolée de vous couper. Donc, nous allons maintenant débiter la période d'échange. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous avez la parole pour un maximum de cinq minutes.

• (10 h 20) •

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, je pense que le projet de développement du Réseau express métropolitain dans l'est de Montréal, s'il doit ouvrir un monde de possibilités, il doit l'ouvrir à la population d'abord, et on doit, pour cela, se mettre à l'écoute de la population. Quand on veut développer un projet de transport en commun, on doit le faire avec les gens, pour les gens, mais pas leur imposer une vision qui a été concoctée dans les officines de la Caisse de dépôt et placement. Et c'est ça qui inquiète beaucoup, à l'heure actuelle, la population visée par le service qu'on veut leur offrir, mais aussi qu'on veut, en quelque sorte, leur imposer.

Il faut pouvoir, dans ce projet fort important, là, qui participe de la transition écologique, du virage vert, d'une meilleure mobilité, d'une mobilité durable, qui vise aussi, en toute équité, et là je suis d'accord avec la ministre, enfin, desservir l'est de Montréal comme il le mérite, c'est cette population qui a été laissée pour compte depuis 40 ans... donc, de contribuer également au développement économique de la région pour l'ensemble du Grand Montréal et, pour les gens qui y habitent, de pouvoir aussi... pouvoir se déplacer de façon plus efficace, plus rapide et, évidemment, participer eux aussi au développement économique et social du Grand Montréal, et de ne pas avoir la composante de la participation populaire, c'est quand même une faille importante au projet. Et moi, j'aimerais qu'on porte attention à ces demandes de la population, qui souhaite aussi avoir un projet qui soit positif pour elle, mais qui soit complet et qui évite, par exemple, là, de miner l'environnement dans lequel ils vivent.

On a parlé... Mme la ministre a parlé, et je croyais... d'un projet signature. Je croyais entendre, dans certaines des phrases qui ont été prononcées, les capsules promotionnelles de la CDPQ Infra. Mais qu'en est-il véritablement lorsqu'il est question de faire un réseau aérien à quelques mètres du balcon des résidents de la rue Notre-Dame, là, quand on décide d'emprunter ce corridor-là, en sacrifiant des espaces verts également, dont le parc Morgan et le parc... j'allais dire, le projet signature, où les architectes eux-mêmes ne souhaitent pas être associés, en craignant justement la cicatrice profonde que ça pourra ou ça risque de créer?

Alors, on veut croire à ce projet-là. Le problème, c'est que les études, les informations concrètes, l'ensemble, aussi, du portrait financier, tout ça, là, ça n'est pas accessible en toute transparence à ceux qui s'intéressent au projet. C'est un projet clés en main, mais, les clés, on ne les possède pas, et puis il y a un coffre-fort, là, qu'on n'arrive pas à ouvrir pour connaître les tenants et aboutissants de ce projet-là.

Il y a aussi, et, ça, je voudrais revenir là-dessus... La ministre a insisté sur la réalisation éventuelle de la ligne bleue. Beaucoup de gens doutent, à l'heure actuelle, que ce projet-là ne soit pas encore une fois relégué au deuxième rang aux dépens du REM. Le groupe d'action, on attend un rapport pour le mois de juin. Fort bien, mais, encore une fois, les acteurs qui sont là vont développer, semble-t-il, un projet qui devra avoir une ampleur financière réduite. Et là on se demande si, effectivement, il va correspondre aux objectifs, véritablement, de la communauté et des citoyens ou aux objectifs de la CDPQ Infra, qui a un projet qui vient, jusqu'à un certain point, dans les platebandes de la ligne bleue.

Je pense qu'il y a un problème, à l'heure actuelle, et je ne suis pas le seul à le penser, dans l'approche globale en matière de développement et de l'intégration des différents modes de transport en commun, de transport collectif, dans la région de Montréal, et cette absence de vision là, à l'heure actuelle, risque de nous coûter cher à moyen et long terme, et on aura l'occasion d'y revenir dans ma prochaine intervention.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Je cède maintenant la parole à Mme la ministre pour un maximum de cinq minutes.

Mme Rouleau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, d'entrée de jeu, oui, j'ai dit : Un monde de possibilités qu'offrent ces nouveaux modes de transport collectif pour la population de l'est de Montréal. On désenclave des quartiers. On permet à des populations d'avoir accès à des zones d'emploi. On permet à des employeurs d'avoir un meilleur bassin d'emplois aussi. Sur le plan économique, sur le plan social, sur le plan environnemental, ces projets sont extrêmement importants, attendus, bien sûr, par la population. Tous ces projets font partie d'un plan de transport pour la région métropolitaine, étaient... sont inclus dans le plan stratégique de l'ARTM, l'Autorité régionale de transport métropolitain, et vont permettre de compléter une offre de service pour la population de l'est de Montréal, notamment, et pas seulement que pour l'est de Montréal, mais aussi pour la périphérie de Montréal, parce que, dorénavant, on aura un réseau structurant de métro sous-terrain, de surface et aérien, auquel va se greffer tout un ensemble de transport organisé par l'ARTM et par les différentes sociétés de transport.

C'est donc une vision de la mobilité métropolitaine que nous sommes en train de mettre en place, parce que je ne sais pas si vous savez, M. le député des Îles-de-la-Madeleine, que la congestion sur l'île de Montréal et le pourtour de l'île de Montréal coûte 4,3 milliards de dollars chaque année. C'est effroyable comme congestion. Avant la pandémie, et même pendant la pandémie, on a encore de la congestion. Et ce qui est une réalité, c'est que, dans l'est de Montréal, la population n'a pas eu droit aux modes de transport structurant, et c'est ce que nous réparons.

Le projet de la ligne bleue va se réaliser. Nous mettons en place... Nous avons annoncé la création, et le lancement a été effectué lundi, d'un groupe d'action qui va vraiment s'assurer que, dans le cadre budgétaire qui a été mis en place, parce que nous avons une contribution du gouvernement fédéral, de 1,3 milliard, et le gouvernement du Québec a établi un cadre financier... Donc, nous voulons que le projet se réalise dans le cadre financier avec les cinq stations du métro, Saint-Michel jusqu'à Anjou. Alors, ce groupe d'action, constitué des têtes dirigeantes des sociétés, des organisations qui sont intimement liées à la réalisation de la ligne bleue, ont, donc, une mission extrêmement importante de nous donner le topo, là, la recommandation qui sera proposée au Conseil des ministres, évidemment.

Et trois mois... Trois mois, c'est ce qu'il a fallu pour créer la ligne jaune, je vous le rappelle, lorsque le maire Drapeau a obtenu l'Expo 67 et qu'il a demandé aux gens de l'époque de rallonger... de créer une nouvelle ligne pour se rendre à l'île Notre-Dame, et trois mois, il aura fallu, pour créer la conception de cette ligne jaune, et trois ans pour la réaliser. Donc, je pense qu'on est capables ici, au Québec, de le faire.

Et, pour ce qui est du REM de l'Est, évidemment que nous avons entendu toutes les préoccupations. J'ai rencontré les gens que vous avez nommés. Je les ai tous rencontrés. La Caisse de dépôt, depuis le mois de février, rencontre... a rencontré une quarantaine d'organisations, et vont suivre encore des consultations citoyennes pour bien expliquer le projet et répondre aux questions des citoyens. À partir de mai-juin, en mai-juin, il y aura ces consultations. Ensuite, viendront aussi les consultations liées au BAPE, le BAPE qui aura lieu, je vous l'annonce, à la fin de l'année 2021.

Nous annoncerons prochainement la création de ce comité aviseur constitué de gens, de professionnels de haut niveau, qui vont avoir la mission, le mandat de travailler à l'intégration urbaine du REM de l'Est. Comparé au REM un, le REM de l'Ouest, qui longe une autoroute, le REM de l'Est traverse des quartiers, est en milieu urbain. Évidemment que c'est une réalité.

• (10 h 30) •

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la ministre. Donc, je cède maintenant la parole au député de Beauharnois. M. le député, vous avez maximum cinq minutes.

M. Reid : Maximum cinq minutes? Merci, Mme la Présidente. Chers collègues, bonjour. Heureux d'être parmi vous en ce vendredi ensoleillé... à l'extérieur, on est très heureux. Mme la ministre, chers collègues, bien entendu, c'est un dossier... C'est un beau dossier, l'histoire du REM. Quand on parle de mobilité, à la fois, ça m'interpelle comme adjoint parlementaire aux Transports, mais également j'en suis concerné dans ma circonscription. J'aimerais, moi, aujourd'hui, vous parler, pour ce premier bloc là... parler du REM à Montréal, ses banlieues limitrophes.

Tout d'abord, comme vous le savez, le Réseau express métropolitain va prendre la forme d'un métro léger de 26 stations, on l'a mentionné, 67 kilomètres, qui va relier le centre-ville, l'aéroport et la région métropolitaine de Montréal. La construction a débuté en 2018 et devrait se terminer, en principe, en 2024, pour un coût total de 6,5 milliards de dollars. Pour avoir...

Mon comté est situé dans le sud-ouest du Québec. J'emprunte régulièrement la route 40, donc, qui est dans l'ouest de l'île de Montréal, et j'ai vu l'avancement de ces travaux-là, et c'est quand même assez impressionnant, Mme la Présidente. Puis ce qui m'a frappé la première fois, j'en avais parlé à Mme la ministre en 2018-2019, c'est... Quand on regarde le premier tracé du REM, la première phase, en fait, moi, je l'avais baptisée la ligne rouge, parce qu'elle passait principalement dans des comtés libéraux, mais ça, c'est dit, on va avancer vers l'est de l'île.

On considère que le REM constitue l'une... la plus grande infrastructure en transport public du Québec depuis l'achèvement du métro de Montréal, qui, lui, fut inauguré au milieu des années 60. On va d'ailleurs rivaliser avec plusieurs grandes villes mondiales, Vancouver, ici, au Canada, pour la longueur du tracé. On parle de 67 kilomètres, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, en termes de grand réseau automatisé.

De plus, le réseau est intégré, comme le mentionnait Mme la ministre... est intégré au système existant, connecté au métro, au train de banlieue, aux autobus, en plus de services de partage de moyens de locomotion légers, là, comme les bicyclettes. Donc, ça va être possible de trimballer sa bicyclette, donc, dans les différents trains. L'objectif de tout ça, c'est d'améliorer la mobilité des citoyens sur l'île de Montréal puis également, bien entendu, de réduire les GES. Je vous parle de ce réseau car, par la suite, j'aimerais faire un lien sur la manière dont nous envisageons de sauver des coûts pour les citoyens du Québec en entier lorsqu'on procède à des projets d'envergure, même si, au départ, ce sont d'énormes sommes qui sont investies, vous en conviendrez.

Nous avons aussi présenté récemment le projet du REM de l'Est, jusqu'à Pointe-aux-Trembles, qui viendra rivaliser ce secteur de Montréal... revitaliser ce secteur de Montréal jusqu'au cégep Marie-Victorin au nord. C'est ambitieux : 32 kilomètres, 23 stations, 10 milliards d'investissement. Il y aura assurément des ajustements à apporter afin que le projet du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et celui du REM de l'Est puissent mieux s'arrimer. Et je reprends les paroles de la ministre. L'est de l'île, c'était le parent pauvre du transport collectif, puis, je pense, les gestes que l'on pose actuellement vont bien servir les citoyens de l'île de Montréal, et j'en suis très heureux.

Nous souhaitons que cela puisse se faire avec un minimum d'impact sur l'échéancier. Soit dit en passant, si on refait l'historique de la ligne bleue, on voit qu'il est parti sur des bases instables à cause de la mauvaise gestion de l'ancien gouvernement, ce qui nous a obligés à revoir les coûts de 3,9 à 4,5 milliards. On souhaite maintenant travailler à l'intérieur de cette enveloppe budgétaire.

J'aimerais vous glisser un mot sur le modèle d'affaires du REM car je crois que sa constitution est très intéressante. La Caisse de dépôt et placement du Québec a décidé de se lancer dans la construction d'infrastructures de transport collectif avec le REM, d'accord, mais regardons un peu plus... que prend la forme de cette entente, d'autant plus qu'il y a des prolongements de REM qui sont à l'étude pour Laval et Longueuil en plus.

Au PQI, on parle d'un montant de 18,7 milliards qui a été inscrit pour les projets de la CPDQ Infra. Certaines modifications ont eu lieu au niveau du PQI 2020-2030 et, celui en cours, 2021-2031. Étant donné que la CDPQ Infra a confirmé son intérêt à prendre en charge le projet pour relier l'est du nord... l'est et le nord-est au centre-ville de Montréal et que le gouvernement lui en confiera sa gestion, ce dernier s'est retiré.

Je vous dirais que... Il me reste très peu de temps, Mme la Présidente. Je pense que le modèle que l'on a développé, il est à l'avantage des citoyens. Il est à l'avantage des citoyens du Québec et des citoyens de Montréal, parce que ce sont des projets, donc, qui vont favoriser la mobilité sur le territoire de l'île de Montréal, également, éventuellement, en dehors de l'île de Montréal, et je souhaiterais qu'un jour le REM se rende dans le comté de Beauharnois. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Merci beaucoup. Je cède maintenant la parole à la députée de Jeanne-Mance—Viger.

Mme Rotiroti : Bonjour, merci beaucoup. Alors, merci, Mme la ministre. Je salue la ministre, tous les gens qui l'accompagnent, mes collègues de toutes les formations politiques, et surtout mon collègue de Marquette, qui m'accompagne aujourd'hui en tant que porte-parole du transport.

Alors, écoutez, cinq minutes, ce n'est pas long. Alors, si vous me permettez, je ne ferai pas des gros préambules. J'irai direct à certaines questions que je voudrais poser à la ministre. Je vais faire un peu l'inverse de mes collègues qui ont pris la parole. Je vais parler de la ligne bleue avant de parler du REM de l'Est parce que la ligne bleue est déjà un projet qui est déjà assez avancé.

Alors, je suis contente d'être ici ce matin pour parler de la desserte de l'est de Montréal. La ministre a dit, à plusieurs reprises, que ça prend un mode structurant, un mode de transport structurant. On est d'accord. Je suis d'accord aussi. Elle a raison quand elle dit que la ligne bleue, le Train de l'Est. Et, je vous fais remarquer, le SRB... Pour répondre à la question du député de Portneuf, c'est tous des dossiers — pas Portneuf, Beauharnois — c'est tous des dossiers qui ont été faits... annoncés avec des sommes réservées par le gouvernement précédent.

Alors, quand on dit que l'est de Montréal est l'enfant pauvre, là-dessus, c'est vrai, mais le Parti libéral a remédié à ça parce que ces trois grands projets là ont été faits sous notre gouverne. Non seulement qu'ils sont en cours, je te dirais que le SRB est quasiment fini, Train de l'Est est fait et la ligne bleue est en chemin, et non seulement que nous l'avons annoncé, mais on a réservé les sommes pour s'assurer que ces projets voient la fin.

Alors, ceci dit, la ligne bleue, écoutez, ça a été... C'est un projet qui, comme je vous dis, avance, mais, depuis l'arrivée de la CAQ, on dirait qu'il y a eu des moments où est-ce que ce projet de loi a été mis en... remis en question. À plusieurs reprises, on voit, que ça soit au moment qu'on a adopté la loi n° 66 qui concernait les expropriations... On a eu le ministre, à l'époque, qui a sorti publiquement en disant : Ça prend la loi n° 66, sinon la ligne bleue ne verrait plus le jour. Par la suite, on a eu le premier ministre qui est embarqué dans le même discours. Et là, aujourd'hui, on a ce comité qui a été mis en place par la ministre avec un mandat qui est très précis, de trouver une façon d'arrimer l'annonce du REM de l'Est avec les structures existantes, mais j'aimerais ça que la ministre nous confirme que cette mise en place de ce comité-là ne vient d'aucune manière retarder la ligne bleue. Nous avons un léger retard, par rapport au projet de loi n° 66, sur les expropriations, de 18 mois.

Et vous comprenez, Mme la ministre, quand on parle de la revitalisation de l'est de Montréal, quand on parle de... que vous dites souvent que l'est de Montréal est l'enfant pauvre, et on doit s'assurer une meilleure desserte pour l'est de Montréal, là-dessus, je pense qu'on est tout à fait d'accord, sauf qu'il faut que vous compreniez que la ligne bleue, c'est... Le tracé de la ligne bleue part du SRB Pie-IX et s'en va jusqu'à Anjou. C'est cinq stations. Ces cinq stations-là sont sur une artère principale, qui est la rue Jean-Talon. C'est une artère qui est commerciale, mais aussi résidentielle. Et, à chaque fois qu'on questionne la ligne bleue, à chaque fois qu'on met dans l'univers que ça pourrait prendre plus de temps, bien, non seulement ça crée de l'angoisse pour ces gens-là, mais il y a un effet collatéral qui fait en sorte qu'on ne peut pas avancer dans toute la revitalisation de cette artère-là.

Alors, la densification, il y a des beaux projets qui s'en viennent. Alors, il faut que vous compreniez, là, qu'aujourd'hui, là, les gens de l'est de Montréal veulent vous entendre dire : La ligne bleue va se faire. Est-ce que l'échéancier... de nous dire que l'échéancier de 2026 sera respecté et que, d'aucune manière, l'annonce du REM de l'est va venir enlever, enlever quelque chose à la ligne bleue? Je pense qu'on doit aussi prendre en considération qu'il y a une expertise, il y a un consensus autour de la ligne bleue.

Et là on questionne... Parfait, on questionne le coût. On parle d'un projet de cinq stations. On nous dit souvent, dans les médias, c'est repris à plusieurs reprises : C'est un projet de 4,5 milliards. On est rendus à 6 milliards. Mais qu'est-ce qu'on ne dit pas, c'est que le tracé, le tunnel en soi, c'est 2,5 milliards. Le reste, c'est tout qu'est-ce qui... c'est les expropriations, c'est tout qu'est-ce qui entoure le développement de la ligne bleue. Et je trouve ça malheureux que, pour la ligne bleue, on questionne les coûts, on questionne le projet, on questionne le tracé, quand, pour d'autres projets, bien, c'est bar ouvert puis il n'y a pas de question d'argent ou de limite d'argent.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la députée. Merci beaucoup.

• (10 h 40) •

Mme Rotiroti : Alors...

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Je suis désolée de vous couper. Mme la ministre.

Mme Rouleau : Alors, merci beaucoup, et merci pour votre appui qui semble bien inconditionnel à la réalisation de cette ligne bleue que nous voulons réaliser. Nous voulons réaliser le prolongement de la ligne bleue jusqu'à Anjou, à partir du métro Saint-Michel jusqu'à Anjou. C'est une détermination claire et précise. C'est pourquoi nous avons inscrit le projet dans le projet de loi qui a été adopté, la loi n° 66, sur l'accélération des grands projets d'infrastructure, pour s'assurer de faire avancer rapidement le projet de la ligne bleue.

La mise en place de ce groupe d'action est arrivée parce que, justement, il y a eu énormément de bruit autour de la ligne bleue, des possibles retards, des coûts qui augmentaient. Alors, le groupe d'action, qui est constitué des parties prenantes qui sont intimement liées à la réalisation de cette ligne bleue, pas seulement que la société de transport, pour laquelle j'ai énormément de respect, et qui a, jusqu'à... qui est toujours responsable de la réalisation de la ligne bleue, mais qui agissait dans son mandat...

Nous avons adjoint à cette réflexion, pour s'assurer que la ligne bleue se réalise dans les budgets, dans le tracé... dans la portée qui a été déterminée, le tracé qui a été déterminé et dans les échéanciers... Nous avons, donc, constitué ce groupe d'action pour s'assurer d'avoir la meilleure proposition, pour le bien de la population, le meilleur projet, qui est interrelié, bien sûr, avec le REM, avec le REM et avec le SRB Pie-IX. Déjà, des travaux sont en cours, là, en ce moment.

Alors, il n'est pas question de retarder, il est question, je vous dirais, de remettre le train sur les rails, de s'assurer que le projet se réalise correctement et que ce ne soit pas un projet à rabais, que ce soit la meilleure proposition pour la population, et, vous en avez convenu avec moi, qui a besoin de ce mode de transport. Donc, oui, la ligne bleue va se réaliser. C'est notre objectif. C'est ce que nous voulons, c'est de réaliser la ligne bleue, que ce ne soit plus un projet qui soit remis à la prochaine décennie. On veut que la ligne bleue se réalise, et c'est le mandat, c'est la mission qui a été donnée à ce groupe de travail qui...

Et je dois vous dire aussi... Je l'ai mentionné tout à l'heure, mais la Caisse de dépôt, CDPQ Infra, va participer aux travaux lorsque ce sera nécessaire pour s'assurer de l'arrimage de la ligne bleue avec le REM. Le REM, il a été annoncé en décembre dernier, était déjà dans le PQI, était déjà inscrit dans ce qu'on appelle le PIDTC, le Plan d'initiatives du développement du transport collectif, de l'ARTM, depuis 2018 qu'on en parle. Alors, ce n'est pas nouveau, mais il faut s'assurer de cet arrimage efficace des différents modes de transport que l'on met en place pour la population de l'est de Montréal et qui va profiter non seulement pour l'est de Montréal... Ça va, évidemment, être très important pour tout... pour le développement économique et social, comme je l'ai dit, et environnemental, bien sûr, mais ça va profiter aussi pour la région montréalaise, les gens qui vont avoir dorénavant accès à l'ensemble du réseau structurant de l'île de Montréal, ce qu'ils n'ont pas à l'heure actuelle.

Alors, c'est un... Les démarches que nous faisons servent à faire accélérer le projet de la ligne bleue, sert à... Et tout l'ensemble des démarches, évidemment, vont... sont un bien pour la... C'est à la population qu'on pense, c'est au développement structurant qu'on pense, et à ce territoire qui a été, et vous en avez convenu avec moi, totalement oublié au fil des dernières décennies, qui a été mis de côté, alors que c'est un territoire qui est maintenant en plein développement, avec une adhésion de l'ensemble des parties prenantes, et les gens sont heureux de ce dénouement, enfin. Ce que j'entends, moi, c'est : Enfin...

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la ministre. M. le député de Beauharnois.

M. Reid : ...continuer dans mon premier... suite à mon premier bloc tantôt. Bien entendu, on a parlé de privatisation possible du transport collectif, ce qui a été soulevé par mon collègue tantôt. Il y a plusieurs critiques, donc, du projet de REM, qui parlent d'une privatisation, là, du transport collectif, mais on est vraiment ici devant un partenariat public-public pour réaliser des projets voulus par les gouvernements. Il faut savoir que la Caisse de dépôt et placement du Québec, c'est quand même une grande organisation avec un actif de près de 366 milliards. Donc, je pense qu'ils sont en mesure de bien gérer les sous des Québécois, puis la CDPQ a une expérience également dans la gestion de projets d'envergure.

Selon ma compréhension, CDPQ Infra assume l'entièreté de la responsabilité pour toutes les phases du projet. Alors, on parle de la planification, du financement, réalisation et exploitation. Elle se démarque des partenariats public-privé que l'on connaît par sa grande implication en phase de conception et de développement. C'est un modèle unique qui lui permet d'incarner l'une des seules organisations dans le monde à réunir la capacité financière et l'expertise technique pour concrétiser des mégaprojets d'infrastructure. On y voit là une formule équilibrée entre le tout public et le tout privé, surtout au niveau des incitatifs, des échéanciers et des dépassements de coûts.

Je serais même d'avis que de telles réalisations vont encourager, et je l'espère, la CDPQ Infra, qui est indépendante dans sa gestion, faut-il le dire, à aller chercher des nouveaux marchés en menant des projets à l'étranger. Je pense qu'actuellement il y a plusieurs grandes villes dans le monde qui sont à la recherche de moyens de transport et je pense qu'en développant une expertise comme le fait CDPQ Infra, bien, ça risque de faire rayonner le Québec et de créer une expertise avec une grande valeur chez nous. Cette structure à... voyons, cette structure de projet, excusez-moi, permet de faire plus de projets par dollar disponible, donc a incidence au point de vue du calcul de la dette, en fonction de la participation du Québec en équité.

Le principal bénéfice est la qualité de vie des citoyens, bien entendu. Lorsque le gouvernement va de l'avant avec des projets de cette envergure, il examine le prisme d'un projet structurant en transport en commun sous tous

ses angles. S'il est possible de confier le projet à une tierce partie qui veut assumer les risques et que le gouvernement calcule que cela sera à l'avantage des contribuables, alors, bien entendu, Mme la Présidente, tout le monde y gagne, tout ça au bénéfice des Québécois, au niveau de la qualité du service, en plus de la réduction des gaz à effet de serre. Nul doute que nous avons ici une belle opportunité pour favoriser la mobilité des citoyens.

• (10 h 50) •

Par ailleurs, l'intérêt pour un partenariat public-public qu'on a avec CDPQ Infra, je pense qu'il est extrêmement intéressant. Cette forme aboutit à des rendements supérieurs, dans le meilleur intérêt des déposants de la caisse, donc, une grande partie de la population du Québec, directement et indirectement au reste des citoyens. Ça amène une question de philosophie politique sur la manière de financer le développement des transports en commun. Devrions-nous rehausser la taxe sur le carburant? Je suis sûr que le PQ et Québec solidaire ont des positions très tranchées sur le sujet, mais la réponse n'est vraiment pas aussi simple qu'elle en a l'air.

Par exemple, la Saskatchewan a décidé de taxer les propriétaires de véhicules électriques parce qu'ils ne contribuent pas via la taxe sur l'essence. Citons un article de Radio-Canada, ça a été fait en date du 7 avril dernier : «À partir du 1er octobre 2021, les Saskatchewanais qui possèdent un modèle de voiture électrique seront contraints de payer 150 \$ chaque année. La mesure, annoncée mardi, a été prise pour que les usagers de ces véhicules contribuent à la maintenance du système autoroutier de la province.»

Pourtant, la plupart des plans traitant de stratégies pour combattre les changements climatiques, dont celui de la ville de Regina, là-bas, incluent des provisions qui consistent à encourager la population à utiliser des méthodes de transport plus respectueuses de l'environnement.

C'est donc une mesure, à première vue, à l'opposé des incitatifs qu'on voit en Scandinavie, ici même. En fait, on comprend qu'il s'agit d'un choix idéologique pour tenter d'arriver au même but. Quelques commentateurs politiques pourraient qualifier cette approche de conservatrice, orientée entre l'équité entre chaque contribuable. Les administrations gouvernementales qui font ce type de choix, d'instaurer une nouvelle taxe, font le pari que les gens vont continuer de plus en plus à acheter des voitures électriques de toute façon. Ils préfèrent donc augmenter les recettes de l'État pour financer la réfection des routes pour pouvoir justement disposer de plus d'argent. C'est un point de vue qui ne fait pas consensus ici, Mme la Présidente. Il n'est pas fou, mais je vous dis que nous ne sommes pas séduits par cette idée actuellement. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : ...le député. Nous amorçons donc la troisième série d'interventions. M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Oh! je n'avais pas vu venir mon tour. Merci, Mme la Présidente. Avec grand plaisir, je vais réitérer un certain nombre de questionnements auxquels j'aimerais que la ministre réponde.

En fait, j'ai parlé, tout à l'heure, du budget, là, le 2,2 milliards de dollars. C'est une question très, très précise, pragmatique. On peut avoir et on souhaite avoir des explications. Pourquoi y a-t-il un 2,2 milliards de différence au PQI sur le projet de REM par rapport aux données que l'on possède sur la construction des deux premiers projets?

J'aimerais également, puisqu'il est question de budget, savoir ce qu'il en est de l'entente pour le REM de l'Est concernant le rendement de 8 % de la Caisse de dépôt et placement. 8 %, là, on va aller le chercher notamment par un prélèvement de 0,72 \$ pour chaque kilomètre parcouru pour chaque passager chaque jour, ce qui est déjà quatre fois plus que la Canada Line de Vancouver. Mais là ce qu'on se demande... Et ça, ça sera indexé à l'inflation pour les deux prochains siècles, mais est-ce qu'on a exactement la même formule de financement pour le REM de l'Est? C'est une préoccupation, je pense, qui est légitime, de voir : est-ce qu'on va réviser ces paramètres-là? Je pense que cette question-là... Si on veut nous faire croire que c'est un projet qui peut accentuer le nombre de kilomètres pour chaque dollar investi, je pense qu'il est nécessaire de savoir combien de dollars seront investis.

Maintenant, on a parlé tout à l'heure... La ministre a mentionné le fait qu'elle avait rencontré de nombreuses organisations, si j'ai bien compris, en disant qu'elle avait rencontré des groupes. J'aimerais quand même savoir si les groupes citoyens ont été rencontrés. Vous savez qu'il y a une coalition qui s'est formée pour un REM socialement acceptable et qui réclame justement de rencontrer des représentants du gouvernement, et, à ce que je sache, à moins qu'on m'indique le contraire, ils n'ont pas eu audience auprès du gouvernement ou de ses ministres jusqu'à présent.

Et je pense que c'est un groupe qui est représentatif de la population qui sera desservie, mais, en même temps, touchée par le projet actuel du REM de l'Est, parce qu'on parlait tout à l'heure... Le député de Beauharnois parlait de qualité de vie qu'on veut augmenter, améliorer, avec un projet comme celui-là. Ça comporte un très grand nombre d'éléments, et beaucoup des préoccupations sont exprimées par ces gens-là, par, donc, des citoyens de l'est de Montréal, qui ne souhaitent que pouvoir en discuter avec la ministre.

D'autre part, le projet, tel qu'il a été présenté par la CDPQ, puis on le réitère aujourd'hui, semble être, en fait, déjà planifié, comme étant à prendre ou à laisser. Et là, moi, ce qui m'interpelle là-dedans, c'est de voir jusqu'à quel point la CDPQ peut être influencée par les rencontres qu'elle mène, parce que moi, je regarde l'ensemble des commentaires qui ont été exprimés, et puis il y a très peu de gens, là, à part peut-être les membres du groupe parlementaire de la Coalition avenir Québec et la CDPQ, qui sont d'accord pour acheter le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui.

Donc, il y a un besoin impérieux d'améliorer ce projet-là, et en particulier certains tronçons aériens qui vont défigurer la ville, et qui ont été fortement dénoncés par plusieurs, et non seulement par les résidents, par la population, mais par aussi des gens de la grande entreprise, par des commentateurs également.

Je voudrais aussi amener la question du comité aviseur. Ce comité aviseur là, on nous dit qu'il sera formé bientôt. Ça fait déjà plusieurs semaines qu'on le dit. On souhaite que, maintenant, ça puisse être fait, mais qu'il

puisse être constitué de façon à pouvoir travailler de façon totalement indépendante et objective. Je pense que c'est une condition absolument sine qua non. On parle de professionnels de haut niveau. Seront-ils mis à contribution de façon totalement indépendante et comment prendront-ils en compte l'opinion populaire, l'opinion citoyenne et son point de vue? C'est des éléments qui me préoccupent.

Et, encore une fois, je réitère la question initiale. Est-ce que la ministre est d'accord pour s'engager à faire comparaître les représentants de la CDPQ Infra en commission parlementaire pour faire la lumière sur tout le projet?

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Mme la ministre.

Mme Rouleau : Bien, je vous remercie beaucoup, M. le député, pour vos questions.

Concernant les 2,2 milliards qu'on retrouve dans le PQI, ça, c'est une réserve qui a été faite pour des projets de transport collectif qui sont à l'étude à l'heure actuelle. Alors, on sait qu'il y a une étude qui a été demandée pour le secteur de Laval, une étude pour le secteur de la Rive-Sud, notamment. Alors, ce sont des réserves qui ont été faites dans le PQI pour des projets qui pourraient voir le jour dans la région, dans la grande région métropolitaine, pour compléter l'ensemble du réseau. Alors, voilà pour ce 2,2 milliards.

Vous avez des questionnements sur le financement. La proposition de la Caisse de dépôt, CDPQ Infra, sera déposée prochainement. Suite à ce dépôt, à cette proposition, il y a évidemment des discussions qui sont faites par l'ARTM, avec le ministère des Finances, avec le ministère des Transports, pour évaluer la proposition, faire les négociations qui doivent être faites, mais, à ce jour, là, je ne peux pas aller plus loin que cela dans le... au niveau du financement, sinon que l'évaluation du projet du REM de l'Est est de 10 milliards. Alors, on sait quelle est l'enveloppe.

Et, pour faire un comparable, là, dans le cas du REM, du premier REM, le REM de l'Ouest, là, qu'on peut appeler dorénavant, un projet qui, aujourd'hui, est à 6,5 milliards, qui avait débuté un peu moins que cela, le gouvernement s'est toujours engagé à 1 280 000 000 \$, et c'est toujours un engagement de 1 280 000 000 \$ pour ce premier REM. Sinon, un ajout que nous avons dû faire, parce qu'il y a eu un oubli de la part de l'ancien gouvernement dans le REM un, ce sont les mesures d'atténuation qui n'avaient pas été prises en compte. Lorsque nous sommes arrivés, nous avons pu constater cet oubli, donc, et nous avons corrigé le tir.

Concernant les consultations, vous me parlez de la Coalition pour un REM socialement acceptable, qui a été rencontrée le 11 mars dernier par CDPQ Infra. Parmi les... Il y a une quarantaine d'organisations. Ce sont des chambres de commerce, des comités transport de chambres de commerce, ou des tables de quartier, ou Corporation du développement communautaire de la Pointe, c'est Infologis de l'est de Montréal, l'Association industrielle de l'est de Montréal, donc toute une panoplie d'organisations qui représentent bien la société civile, qui ont déjà été rencontrées, là, depuis le début février, là, jusqu'à aujourd'hui. Suivront aussi, à partir de mai et juin... en fait, en mai et juin, des consultations citoyennes, tel que demandé. Et parallèlement à ça, dans toute la démarche du BAPE qui aura lieu à la fin de l'année, bien, il y a des consultations qui sont organisées, là, par le BAPE. Donc, il ne manque pas de consultations auprès de la population et des groupes ciblés, là, des organisations qui sont... qui ont un rôle à jouer pour l'avancement de ce projet.

Le comité avisé, oui, il est indépendant, il est nommé par le gouvernement et il est indépendant. Ce sont des gens qui ont une grande science, je dirais, et une vision très claire, là, de l'intégration d'un tel projet, l'importance de l'intégration d'un tel projet, projet signature. Et ce n'est pas un label publicitaire, là, c'est nous qui l'avons dit, c'est le gouvernement, c'est le premier ministre qui l'a dit, ce n'est pas la Caisse de dépôt qui a dit : On veut un projet signature. Nous avons dit : Nous voulons un projet signature, un projet qui s'intègre bien dans la communauté. Parce que, contrairement au premier REM, qui, comme je vous le disais, longe une autoroute, là, on est en milieu urbain et on traverse le centre-ville. C'est...

• (11 heures) •

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la ministre.

Mme Rouleau : Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. M. le député de Portneuf.

M. Caron : Bonjour et merci, Mme la Présidente. Très heureux d'être avec vous ce matin, très heureux d'avoir été sollicité par notre ministre pour intervenir ce matin. C'est ça, la beauté de la chose, lorsqu'on est député, c'est de travailler sur les dossiers de notre circonscription mais de pouvoir aussi intervenir sur des dossiers qui peuvent parfois être éloignés, mais pas éloignés dans notre cœur.

Bien que mon comté, Portneuf, est situé à plus de 200 kilomètres de Montréal, je crois qu'il est pertinent d'avoir le point de vue à la fois d'un citoyen, d'un député, bien entendu, mais aussi de faire un petit clin d'oeil à qui je suis, un citoyen issu de l'immigration. D'ailleurs, notre collègue critique du Parti québécois en matière de transport est le représentant d'une circonscription qui est située à 1 300 kilomètres de Montréal. C'est bien la démonstration, aujourd'hui, que les distances kilométriques, eh bien, n'empêchent pas la légitimité de pouvoir questionner nos ministres pour des projets d'ampleur tels que celui-là.

Donc, je vais faire un petit peu référence à la fois à mes origines, mais aussi à mon expérience passée. Vous savez, on dit souvent que Montréal est la plus grande ville francophone d'Amérique. Elle a été longtemps, d'ailleurs, la deuxième ville dans le palmarès des cités francophones après, bien entendu, Paris. Mais, depuis la croissance de certaines grandes municipalités, notamment en Afrique, la région métropolitaine de Montréal, avec ses 4,2 millions d'habitants, s'est récemment fait supplanter, en termes numériques, je m'entends bien.

Mais, qu'à cela ne tienne, sa réputation comme ville d'accueil cosmopolite rivée sur les arts et la culture n'est plus à refaire. Le Québec attire plein de gens par le tourisme, qui, séduits, désirent rester ici par la suite. J'en suis d'ailleurs la preuve vivante. Ces expatriés, Mme la Présidente... Présidente, pardon, sont en grande majorité jeunes, éduqués, motivés par un brillant avenir parmi nous. C'est une chance extraordinaire que le Québec a, d'ailleurs, dans ce domaine. Je crois qu'il est très pertinent de parler de cet accroissement dans le nombre d'Européens, de Maghrébins, de gens des Antilles, par exemple, qui désirent s'établir à long terme au Québec.

En Europe ou dans certaines grandes villes ayant de larges bassins francophones, les résidents sont familiers avec des systèmes structurants de transport en commun. Je pense, par exemple, aux métros de villes que je connais bien, comme Bruxelles, Lille, où j'ai étudié pendant de nombreuses années, à l'université de sociologie, et évidemment à Paris.

Mon arrivée, d'ailleurs, la première fois, lorsque j'ai posé ma valise au Québec, j'ai découvert le métro. Et je peux vous assurer que j'avais été, à l'époque, impressionné par la desserte qui existait déjà à ce moment-là mais qui mérite qu'on s'y en attarde beaucoup, encore aujourd'hui, mais par la propreté et la sécurité qui y règne.

Vous voyez, je suis résolument optimiste pour le Québec, Mme la Présidente. J'entends ce que la ministre déléguée aux Transports, responsable de la Métropole nous présente comme plan pour l'avenir de notre capitale économique et je ne peux faire autrement qu'être enchanté par ce développement en mobilité que nous amorçons.

Les prochaines années seront belles, plus belles que celles qui ont précédé, j'en suis absolument convaincu. J'écoutais plus tôt, d'ailleurs, ce qui se dessine spécifiquement pour la région de l'est de l'île de Montréal, et je fais rapidement un lien entre le prolongement ou création de lignes de transport collectif et, bien entendu, développement urbain des municipalités limitrophes. Il y a effectivement une occasion à saisir pour contribuer à l'essor des territoires dévitalisés. La désignation de zones retenues se fera par le ministre de l'Économie et de l'Innovation, en temps et lieu, mais on peut présumer que l'accent sera mis sur des compagnies favorisant des principes de l'économie circulaire et des technologies vertes et plutôt que celles axées sur un passé industriel lourd et révolu.

Je suis allé consulter la page de la Caisse de dépôt. En termes de bénéfices purs, on évalue à 60 000 le nombre d'emplois générés durant la construction du REM de l'Est. C'est quand même très impressionnant, Mme la Présidente.

En terminant, je voudrais vous dire qu'il y a un charme qui s'opère présentement au Québec, c'est incontestable. Il est tranquille, mis en sourdine avec cette pandémie qui perdure, mais il est bien là comme un printemps tardif qui arrivera bientôt. On voit le soleil poindre aujourd'hui. Alors, les nouveaux arrivants tombent amoureux du Québec comme moi, il y a 20 ans, ils s'attendent, en retour, à ce que leur gouvernement investisse pour égaler leurs ambitions et qu'on donne des outils innovants, des moyens de transport durables et des milieux de vie axés sur la modernité. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Merci beaucoup. Donc, nous amorçons la quatrième série d'interventions avec le député de Marquette.

• (11 h 10) •

M. Ciccone : Merci beaucoup, Mme la Présidente. À mon tour de vous dire bonjour. Et, d'entrée de jeu, j'aimerais remercier le député de Beauharnois de nous avoir dit clairement, lors de sa première prise de parole, que ce projet du REM de l'Est favorise les comtés caquistes de l'île de Montréal. Alors, pour cela, je vous en remercie, M. le député.

Tout le monde s'entend, Mme la Présidente, pour dire que l'est et le nord de la ville méritent une meilleure desserte de transport en commun. Malgré que tous semblent d'accord avec le projet, il y a beaucoup de questions qui persistent. Lorsque même des organismes environnementaux et de valorisation du transport en commun ont leurs réserves, bien, ça nous dit quelque chose, il faut y voir. Que ce soit chez la classe économique, environnementale ou même citoyenne, ce qui fait l'unanimité, Mme la Présidente, c'est le sentiment que le projet est perfectible.

Le problème, c'est qu'en raison du manque de transparence et de coordination avec les partenaires, personne n'est en mesure de dire précisément ce qui pourrait être de ce projet-là. J'ai entendu dire la ministre, un peu plus tôt, qu'elle s'engageait à répondre à toutes les questions, qu'il était pour y avoir des consultations citoyennes. Le problème, c'est qu'il ne faut pas répondre à ces citoyens-là, il faut les écouter, il faut les écouter et les inclure dans le processus décisionnel.

Le ministre des Transports, le collègue de... la ministre de la Métropole, responsable de la Métropole, a tenu des consultations sur les dessertes aériennes régionales, dont mon collègue des Îles-de-la-Madeleine faisait partie, et le collègue de Mont-Royal—Outremont y était également. Alors, j'invite la ministre également à inclure les partis d'opposition. Parce que je veux mentionner que, devant elle, elle a une députée, la députée de Jeanne-Mance—Viger, qui était là dès le début, dès le début, a fait débloquer le projet de la ligne bleue, et c'est un peu grâce à elle que le tout a débloqué. Elle n'aime pas ça, quand je dis ça, mais je vous invite parfois à comprendre que votre meilleur allié, il est peut-être en face, de l'autre côté du salon bleu, il n'est pas à gauche ni à droite.

Ceci dit, je veux juste également aller... montrer une petite carte, ici, que vous connaissez très bien, Mme la ministre. Il y a Pointe-aux-Trembles, ça, c'est l'est de Montréal, mais il faut comprendre aussi que l'est de Montréal, ça contient Rivière-des-Prairies. À l'extrémité ouest, il va y avoir une station. Vous savez que c'est enclavé, c'est enclavé, puis il faut desservir, il faut desservir Rivière-des-Prairies. Quand ce n'est pas bien desservi au niveau du transport, ça peut créer une précarité. Et je le sais, dans mon comté, j'ai un quartier qui est enclavé, ça crée de la pauvreté, les gens ont de la difficulté à sortir de leur quartier, le transport n'est pas au rendez-vous, désert alimentaire, alors c'est important de bien desservir, comme je vous l'ai mentionné.

Il y a une pétition qui a été lancée par mon collègue, par les résidents de Rivière-des-Prairies, il y a 1 200 signataires, jusqu'à présent, alors c'est important de les considérer, Mme la ministre. Vous avez été mairesse,

vous avez été mairesse de Rivière-des-Prairies, également, vous connaissez très bien le sentiment des résidents de Rivière-des-Prairies. Je sais que mon collègue de LaFontaine, qui représente Rivière-des-Prairies, se bat contre ce manque de ce service-là. Là, on parle du prolongement du REM dans l'est, mais il doit y avoir, là, possibilité de mettre plus qu'une station, surtout aller plus loin que seulement l'extrémité ouest.

Je vais vous donner mes questions en rafale, parce qu'il ne me reste plus beaucoup de temps. Qu'allez-vous faire pour vous assurer qu'ils seront entendus et qu'ils pourront, le cas échéant, faire changer la proposition initiale de ne pas ajouter d'autres stations du REM à Rivière-des-Prairies? Comment la ministre peut nous assurer que le tracé du REM est le meilleur? Comment la ministre va gérer le tronçon sur René-Lévesque? Et mon collègue a parlé du 2,2 milliards, là, vous nous avez dit que c'était une provision de 2,2 milliards pour des études, alors est-ce que la ministre peut nous faire... peut nous décortiquer clairement les montants pour toutes ces études-là? Parce que des études à 2,2 milliards, là, on aimerait ça comprendre comment cet argent-là va être dépensé pour ces fameuses études. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Mme la ministre.

Mme Rouleau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. J'ai parlé de 2,2 milliards non pas pour ne faire que des études, là. Il y a des études qui sont en cours, et, si les projets sont acceptés, il y aura de l'argent en réserve pour ces projets. On parle de tronçons vers Laval, on parle de projets qui ont été... des études qui ont déjà été annoncées, là. On en a parlé déjà publiquement, de ces études-là, notamment sur la rive sud et du côté de la rive nord. Alors, c'est de l'argent qui est en réserve au PQI pour d'éventuels projets qui pourraient être mis de l'avant, mais on n'est pas encore rendus là, mais il fallait les mettre en réserve.

Là, d'entrée de jeu, là, vous dites pratiquement que c'est un projet politique. En fait, c'est une orientation de notre gouvernement de bien desservir la population, une population qui, comme l'a dit votre collègue, a été oubliée, au cours des dernières décennies, par les derniers gouvernements. Donc, on répare cette situation pour la population de l'est de Montréal. De l'est de Montréal, mais, comme je l'ai dit aussi à quelques reprises, cette structure du transport collectif, le métro sous-terrain, aérien, de surface qui maintenant va desservir l'ensemble de l'île de Montréal va servir pour l'ensemble de la grande région de Montréal aussi, va donner accès aux zones d'emploi, aux centres de grand savoir, aux centres de santé, pour l'ensemble de la population et particulièrement pour des populations qui sont tellement, tellement mal desservies en ce moment. Alors, ça va désenclaver des quartiers. Vous savez ce que c'est que des quartiers enclavés? Parce que probablement, M. le député, vous avez votre meilleure alliée devant vous.

Donc, vous parlez de manque de transparence. Je ne crois pas qu'il y ait manque de transparence dans l'ensemble de ce dossier. C'est un... on parle du REM de l'Est, qui est travaillé en collaboration avec la ville de Montréal, l'ARTM y contribue, les sociétés de transport y contribuent aussi. Des discussions, évidemment, ont eu lieu, de nombreuses discussions ont eu lieu avec CDPQ Infra, qui avait différentes propositions, différents scénarios pour arriver à ce scénario qui est le meilleur scénario pour répondre aux besoins de la population.

Vous parlez de Rivière-des-Prairies. Oui, bien sûr, je connais très bien Rivière-des-Prairies, c'est la raison, M. le député, pour laquelle le REM de l'Est se rend jusqu'à Rivière-des-Prairies, au collège Marie-Victorin. Et ce qui est important, à partir de ce moment-là où on a cette structure très... ce squelette, là, important, cette ossature du transport collectif, c'est ensuite de faire le rabattement nécessaire, donc, par des voies réservées.

Je propose que la ville et la STM mettent en place une voie réservée sur Maurice-Duplessis pour bien... pour amener les gens au réseau structurant qu'est le REM. C'était une proposition que j'avais faite, d'ailleurs, lorsque j'étais mairesse, mais qui malheureusement n'a pas été réalisée. Je crois qu'aujourd'hui c'est quelque chose qui devrait être repensé. Et c'est pensé, ça, par les sociétés de transport et, généralement, par l'ARTM, qui a justement déposé son plan stratégique de développement pour les 30 prochaines années. Donc, ce rabattement, il est extrêmement important.

Sommes-nous à l'écoute? Bien sûr que nous sommes à l'écoute. Et CDPQ est à l'écoute, le gouvernement est à l'écoute. Je rencontre énormément de citoyens, de groupes, d'organisations qui ont leur mot à dire. Et nous écoutons, bien sûr, que nous écoutons. Et d'ailleurs, dans cette écoute, et bien avant qu'il y ait des gens qui s'expriment très vocalement sur le REM, nous avons dit : Nous voulons un projet signature, nous voulons mettre en place un comité d'experts qui va travailler sur l'intégration architecturale du REM de l'Est, sur l'ensemble de son tracé. Et c'est ce que nous allons faire, M. le député.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la ministre. Je cède maintenant la parole au député de Bourget. M. le député.

M. Campeau : Merci, Mme la Présidente. J'ai déménagé dans Bourget, il y a 20 ans, pour être à côté d'une station de métro, c'est tout à fait volontaire. Il me reste cinq billets sur ma carte Opus, je l'utilise régulièrement. J'ai cinq stations de métro dans mon comté, puis mon bureau est à côté du métro Cadillac. La raison pour laquelle je dis ça, c'est que pour moi, c'est important, le transport en commun, je l'utilise régulièrement et j'y crois beaucoup.

Mais le transport en commun, ça fait partie aussi d'un ensemble de choses. Quand on a eu, en décembre 2018, au sommet du mâât olympique, la Déclaration pour revitaliser l'est de Montréal, on parlait, à ce moment-là, de plusieurs choses. On parlait à la fois de la ligne bleue, du REM de l'Est, le SRB Pie-IX, on parlait aussi de décontaminer les terrains de l'est de Montréal pour que ce projet-là passe à quelque part et, en plus de ça, on parlait aussi de zone d'innovation. Et il faut tout faire arriver ça ensemble, que ce soit imbriqué, que ça soit quelque chose de viable.

Le transport en commun, même déjà en période de pandémie, il y a 1,4 milliard qui a été mis en aide d'urgence. Il fallait le soutenir, parce que... si on veut qu'il existe toujours, le transport en commun, après la pandémie, il fallait le soutenir, c'était quand même important de le faire. Et ça, ça a été mis, déjà, d'avance.

Je voudrais vous rappeler l'histoire, un peu, de la ligne bleue. On a commencé à creuser pour la ligne bleue vers 1975, environ, et à ce moment-là on s'est rendu au niveau de l'Est, là, on allait de De Castelnau à Saint-Michel. Ça fait déjà un petit bout de temps. On a commencé... c'est en 1986 que c'est devenu opérationnel. Ensuite, la ligne a été prolongée vers l'ouest. La première campagne électorale où on a parlé de la ligne bleue, c'est en 1989, ça fait 32 ans.

Je suis certain qu'il n'y a pas eu un effort concerté pour nuire puis étirer ça pendant 32 ans, mais, quand on regarde, on parle aux gens de la ligne bleue, ils ne peuvent pas faire autrement, les citoyens, de se dire : Bien, ça ne sert à rien d'en parler, quand est-ce qu'elle va arriver, ça a été promis par-dessus promis et repromis. Alors, il est évident qu'il faut que les choses arrivent, parce que les gens vont croire à ce qu'ils vont voir.

• (11 h 20) •

Alors, c'est... J'aimerais vous citer Michel C. Auger : «Après des années de négligence, Montréal comblera enfin son retard en matière de transport, où il ne s'est pratiquement rien fait depuis l'inauguration du métro, il y a 50 ans.

«Il suffit de regarder la carte pour voir qu'encore une fois les résidents de l'est de Montréal sont totalement laissés pour compte.

«Des Montréalais qui paient le métro depuis le jour un, à qui on a promis maintes et maintes fois des investissements dans les transports en commun et qui ont toujours vu quelqu'un d'autre, un autre projet, devenir prioritaire et prendre leur place.»

Je suis sûr qu'il n'y a pas eu quelqu'un qui s'est levé en disant : Comment on peut nuire à l'est de Montréal? Mais, quand on regarde la carte puis qu'on regarde les différentes lignes de transport, c'était négligé, c'est de façon complètement évidente. Alors, qu'aujourd'hui on nous parle d'accélérer le projet, c'est quand même bizarre un peu. Je trouve ça un peu comique.

La Chambre de commerce de l'est de Montréal nous a parlé, même, de la mobilité du personnel. C'est de voir que ce n'est pas juste d'amener du monde au centre-ville puis de les ramener, le soir, on parle du fait que, dans certaines industries, en particulier de Montréal-Est et de Pointe-aux-Trembles, on manque de personnel ou le personnel a de la difficulté à se rendre. Puis un va avec l'autre, alors donc ça va aller dans les deux sens. Et la chambre de commerce en parlait très clairement, en disant : Ça va nous aider à aller vers le centre-ville. Mais ça va aider dans l'autre sens aussi.

Pour ce qui est d'être à l'écoute des projets, j'aimerais juste renchérir sur ce que la ministre vient de mentionner. Quand il y a un gros projet, il y a toujours beaucoup d'intervenants. Je parlais de ce sujet-là hier, au sujet de la foresterie, il y a toujours beaucoup d'intervenants. Et, quand on écoute, bien, on entend des choses dissonantes. Mais ce n'est pas parce qu'il n'y a pas d'écoute. Il y en a, je pense, beaucoup, d'écoute. Je pense que, par rapport au projet du REM de l'Ouest, le REM de l'Est se qualifie pour avoir vraiment plus d'écoute. Et, quand on a de l'écoute, c'est sur qu'on ne fera pas 100 % d'heureux, parce qu'on essaie d'écouter et de voir qu'est-ce qui va être le mieux, mais c'est aussi à l'intérieur d'une enveloppe budgétaire. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. La cinquième série d'interventions s'amorce avec Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Merci à tout le monde. Les gens de l'est de Montréal ont été délaissés depuis très longtemps, ça, il y a un consensus, tout le monde est d'accord. Des projets, ils en ont entendu parler depuis belle lurette. Ce qui a manqué, c'est les actions, et c'est ce qui fait qu'on a eu du retard, dans l'est de Montréal, en matière de transport en commun.

Mais moi, maintenant, dans mon intervention, je veux parler d'un projet qui m'inquiète particulièrement, et c'est celui du Réseau express métropolitain de l'est de Montréal, que le gouvernement a annoncé en décembre dernier. Et je veux être très clair, à Québec solidaire, on est d'accord pour qu'il y ait, absolument, un projet de transport en commun structurant pour les gens de l'est de Montréal, mais pas géré par la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Ce qui est important, et les experts nous le disent, quand on planifie un projet de transport en commun, il faut se préoccuper d'une seule chose fondamentale, pas de garantir un rendement à la Caisse de dépôt et placement du Québec à la hauteur de ses exigences, pas de faire plaisir aux gens des affaires, pas de foncer tête baissée, sans transparence et sans réellement consulter et écouter ce que les citoyens ont à dire, il faut avoir une seule obsession, c'est celle de s'assurer que les projets répondent aux besoins de mobilité des citoyens et des citoyennes. C'est ça à quoi doit penser le gouvernement quand il planifie des projets de transport en commun partout au Québec et notamment, aussi, à Montréal, dans l'est de Montréal. Il faut que les transports en commun soient réfléchis pour répondre à une vision, celle que c'est un service public qui doit être rendu à la population.

Et, si on regarde les besoins des gens de l'est de Montréal, qu'est-ce qu'on voit? La grande majorité des déplacements, 58 %, se passent à l'intérieur du secteur, seulement 13 % se passent vers le centre-ville. Est-ce que le REM de l'Est répond à ces besoins? Pas du tout. Ce projet-là, il est pensé en silo, tout seul, non intégré avec tous les autres projets. Pour le tracé, il cannibalise les réseaux existants, il laisse tomber les plus de 100 000 habitants, totalement à l'est, Pointe-aux-Trembles, Mercier-Est, Rivière-des-Prairies. Ces gens-là aussi ont besoin de transport en commun.

Réduction des gaz à effet de serre : 0,14 % seulement, ce projet de 10 milliards, qu'il va contribuer pour la cible de 2030. Ce n'est rien, très peu de gens vont laisser leur auto pour le prendre, ça va être les gens dans les réseaux actuels qui vont le prendre, notamment sur la ligne verte. Gouvernance : opacité totale, on n'a pas besoin de faire la preuve, elle est déjà faite, celle de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Intégration urbaine : ça va être

une catastrophe, au centre-ville de Montréal, on va avoir une cicatrice et on va en payer le prix. Il y a même des... il y a des architectes, des experts qui le dénoncent. Le financement : le REM va coûter extrêmement cher aux Québécois. La ministre a poussé des hauts cris par rapport aux dépassements de coûts de la ligne bleue. A-t-elle regardé les dépassements de coûts du REM de l'Ouest? De 5,5 milliards, on est rendus, selon les chiffres que j'ai : 8,9 milliards. Et ce n'est pas terminé, dès l'année prochaine, les Québécois vont payer 400 millions de dollars par année pour le faire opérer.

Et qu'est-ce qui va arriver? Est-ce que la ministre et ce gouvernement-là peuvent nous dire... est-ce qu'il va y avoir une réduction de services des transports en commun actuels parce qu'il va falloir qu'on se serre la ceinture pour pouvoir payer le REM? C'est la même tarte, la même cagnotte, le gouvernement n'a pas investi massivement en transport en commun, et donc ce que ça va faire, c'est qu'on va se serrer la ceinture, il va y avoir une réduction de services. Est-ce que la ministre peut répondre à ça?

Pour les routes, il n'y a qu'un seul payeur, sans condition. Dépassement de coûts, élargissement d'autoroutes, aucun problème, le gouvernement paie, on met le chèque. Quand il s'agit de transport en commun, où on doit investir, là, on a besoin de mettre des conditions, il faut que ce soit rentable pour la Caisse de dépôt et placement du Québec, il faut qu'il y ait des partenaires. Pourquoi est-ce que ce n'est pas le gouvernement qui met l'argent, et on investit autant sur les routes que le transport en commun?

Je répète, Québec solidaire, nous sommes pour un réseau de transport en commun structurant pour les gens de l'est de Montréal, qui ont été délaissés depuis trop longtemps, mais pas géré par la caisse, il faut que ce soit vu comme un service public. Pour ce qui est du financement, les sociétés de transport en arrachent. La STM va avoir des manques à gagner de 100 à 150 millions de dollars, et ce n'est pas juste à cause de la pandémie, la pandémie a le dos large sur beaucoup de choses, pas juste sur ça, c'était le cas avant. Qu'est-ce que la ministre va faire? Il y a eu un chantier sur le financement des transports en commun, en 2019; quand est-ce qu'on va avoir la couleur de ce rapport?

Donc, moi, je suis convaincue qu'il va y avoir des réductions de services, dans les réseaux de transport actuels, existants, puisque le REM va cannibaliser, il va falloir payer cet argent-là. Comment les municipalités vont-elles faire? Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la députée. Mme la ministre.

• (11 h 30) •

Mme Rouleau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je salue la députée de Mercier et la remercie pour ses nombreuses questions. En partant, vous parlez du manque d'action chronique qu'il y a eu. Et nous agissons. Alors, nous agissons, nous réalisons des projets qui sont extrêmement importants et structurants pour l'est de Montréal, puisque nous parlons principalement de l'est de Montréal.

Vous semblez avoir une certaine aversion envers la Caisse de dépôt, le bas de laine des Québécois. Cependant, je dois vous rappeler que CDPQ Infra a développé une expertise qui est reconnue internationalement, qui fait que nous sommes en train de devenir, avec les projets structurants que nous développons avec le partenaire... et dans un mode financier qui nous permet de ne pas payer à 100 % les projets extrêmement importants de transport collectif pour la population, à laquelle nous pensons toutes les deux, j'en suis sûre, mais qui permet d'avoir un modèle financier qui fait que nous pouvons réaliser plus de projets de transport collectif.

Est-ce que le REM de l'Est va cannibaliser? Non. Le REM vient s'ajouter à cette structure du métro, notamment, à cette structure de transport collectif extrêmement important à laquelle va se rabattre tout un ensemble de transports, soit par autobus, soit par SRB, soit par différents modes de transport, et qu'on pourra imaginer, dans les 30 prochaines années, parce qu'on développe le transport collectif. Donc, ça fait partie d'une offre de transport structurant extrêmement important, extrêmement... on utilise beaucoup «structurant», mais qui permet le développement économique et social.

Le REM de l'Est, selon les études qui nous ont été fournies... le REM de l'Est sera constitué de 90 % de nouveaux usagers, des gens qui, actuellement, prennent leur voiture parce qu'ils n'ont pas le choix et qu'ils sont bloqués continuellement, sur la rue Notre-Dame ou sur Sherbrooke, et qui dorénavant pourront prendre un transport tel que le REM de l'Est et se déplacer en l'espace de 15, 20, 25 minutes pour se rendre, notamment, au centre-ville, pas seulement au centre-ville, Mme la députée. Parce que ce qui est pensé, contrairement à ce que vous avez affirmé... ce qui est pensé, c'est justement de permettre d'avoir des déplacements intra-muros, si on peut dire ainsi, là, intraterritorial, parce que ça manque. Ça manque cruellement.

Donc, c'est ce qu'on met en place, ce mode de transport structurant qui va se rendre jusqu'à La Pointe-de-l'Île, qui va se rendre jusqu'à Rivière-des-Prairies, qui va traverser des arrondissements et des quartiers qui sont dans un état, à l'heure actuelle, Mme la députée, inimaginable, où une population est dans des situations inimaginables, parce que, justement, il n'y a pas de transport structurant digne de ce nom, parce que ses populations ont été laissées pour compte.

Alors, nous rétablissons cette situation avec le REM de l'Est, qui n'a été dûment pensé pas seulement que par la Caisse de dépôt, toute seule dans son coin, ça a été réfléchi avec le gouvernement. Nous avons fait partie des discussions. La ville de Montréal a fait partie des discussions. Je vous rappelle que, lors de l'annonce du 15 décembre dernier, il y avait non seulement le premier ministre du Québec, non seulement le P.D.G. de la Caisse de dépôt, mais aussi la mairesse de Montréal, le ministre des Transports en titre et moi-même, comme ministre déléguée et ministre responsable de la Métropole. Nous participions à cette grande annonce, très saluée, éminemment saluée par la population et l'ensemble des organismes.

Alors, Mme la députée, je crois fermement que c'est un projet extrêmement important pour l'est de Montréal, qui est dûment réfléchi. Chaque étape est réfléchie. Chaque étape fait le... est un effort collectif de toutes les parties prenantes

pour arriver aux meilleures solutions, où on a aussi, justement, une façon... une nouvelle façon de faire. Ce n'est pas le REM un de l'ancien gouvernement, c'est le REM de l'Est de notre gouvernement, avec une adhésion comme jamais vue pour un projet aussi important.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la ministre. Merci beaucoup. M. le député de Bourget.

M. Campeau : Merci, Mme la Présidente. On n'a pas vraiment le choix d'aller vers du transport en commun. On a tous voté ici en faveur d'une réduction des gaz à effet de serre de 37,5 %.

(Interruption) Pardon. On sait qu'à l'intérieur de tous les gaz à effet de serre qu'on produit il y en a à peu près 43 % à 45 %, dépendant où on regarde, là, qui viennent des transports, en particulier les transports routiers. Alors, on a une dépendance au pétrole, et il faut aller chercher à quelque part ces gaz à effet de serre là, puis le transport en commun... C'est beau d'y aller avec des voitures électriques, et c'est très utile, mais y aller en transport en commun électrique, c'est encore infiniment mieux. Mais ce qui est bien, c'est de la façon... Il y a des projets qui ont été partis auparavant, de nos anciens gouvernements, et c'est tout à fait réel, mais là ce qu'on essaie de faire, c'est d'intégrer ces choses-là à notre économie en même temps, et on est quand même chanceux de pouvoir le faire, parce qu'il y a peu d'endroits dans le monde où ils sont capables de faire ça.

Je pense à un exemple. Dans le cas du... Si je reviens à quelques chiffres, que c'est... On va prendre les gaz à effet de serre. On dit que le métro peut sauver jusqu'à 2,7 millions de tonnes de CO₂ par année. Considérant qu'on veut en réduire par 29 millions de tonnes pour 2030, en gros, ce n'est pas loin de 10 %, alors il est évident qu'il faut viser sur des apports majeurs, et le transport en commun ne peut être que l'un de ces apports majeurs que nous avons par rapport à ça.

Il y a d'autres choses qui ont été faites aussi, c'est qu'on vise, pour 2030, que 55 % du parc d'autobus urbains soit électrique et 65 % des autobus scolaires en circulation aussi. Ça va faire tout un changement. Et, pour des gens qui n'ont jamais essayé une voiture électrique, ça fait tout un changement. J'en ai une, et, je vous dis, au niveau du bruit, ça fait un... en particulier, ça fait tout un changement. Ça va même jouer sur la qualité de l'air.

On a maintenu les péages au-delà de décembre 2020, les autoroutes 25 et 30, que ça reste gratuit pour les voitures électriques, encore une fois, pour encourager les gens. C'est quand même un avantage intéressant. Et ce qui est encore plus intéressant, c'est qu'on peut l'intégrer à l'intérieur de notre économie. On a des mines de lithium, de graphite. Donc, on peut aller extraire les minéraux. On peut faire des batteries, en fabriquer. Puis on a même une entreprise, à Anjou, qui est une usine de démonstration de recyclage de batteries, que j'ai visitée.

Alors, on est capables d'intégrer tout le long... de créer quelque chose qui se tient et d'avoir du transport en commun. Alors, tout ce qu'on fait au niveau électrification peut s'intégrer à l'intérieur de notre économie.

Une autre chose que je trouve intéressante à mentionner, c'est que, dans le... on l'appelle le PEV, l'ancien plan vert qui est devenu le PEV, de 2021 à 2026, il y a déjà 6,7 milliards de mis. Bon, tout le monde peut dire : S'il arrive 22 autres pandémies, il va-tu être encore là? On peut tous regarder le verre à moitié plein, mais on pourrait dire que, pour une fois, les sommes nous permettant de baisser les gaz à effet de serre d'une portion pour se rendre à 37,5 %, et ce n'est pas la totalité, sont déjà là, sont déjà intégrées, et, malgré les budgets qui ont été mis à mal des deux dernières années, bien, ils sont toujours là. Alors, il y a quand même... On peut quand même clairement dire qu'il y a eu un effort majeur en ce sens-là.

Un autre item sur lequel j'aimerais terminer, c'est qu'il y a d'autres modifications aussi, dans l'est de Montréal, qui vont être utiles, c'est l'accès, avec l'administration portuaire... l'accès au port de Montréal. On parle de la rue Souigny et Notre-Dame. Pour qu'un port soit efficace, il faut que les camions rentrent. Il faudrait qu'ils sortent aussi. Alors, on va contribuer à libérer un peu la rue Notre-Dame. Ce n'est pas juste les camions qui l'embourbent, mais c'est, entre autres, les camions, et ils vont pouvoir rentrer plus librement au port, mais surtout sortir plus librement. À quelque part, c'est une rentabilité qu'on a pour le port. C'est une aide pour les gens qui utilisent la rue Notre-Dame. Et, en même temps, des camions qui tournent au ralenti dans le port à ne rien faire, ce n'est pas, non plus, bon pour l'environnement. Alors, c'est un autre exemple d'une chose qui est en développement.

Il y a des rencontres, actuellement, qui se tiennent, qui continuent à se tenir, pour avoir une meilleure acceptabilité sociale, mais ce que j'entends, c'est que ça semble bien se dérouler et qu'à part de ça est-ce qu'on a le choix? Il faut y aller vers fluidiser le transport. On n'a pas le choix. Il faut le faire. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Nous terminons les séries d'interventions avec la députée de Jeanne-Mance—Viger.

Mme Rotiroti : Merci, Mme la Présidente. Alors, je comprends que j'ai à peu près deux minutes pour le dernier bloc. Alors, je vais essayer de résumer ça un peu rapidement, parce qu'il y a beaucoup de choses qui se sont dites.

Alors, écoutez, je comprends que le REM de l'Est, l'annonce qui a été faite en décembre, d'aucune manière, et ça, c'est qu'est-ce que la ministre nous dit aujourd'hui, là, d'aucune manière, va avoir un impact négatif sur les dossiers de transport déjà existants. Alors, de ça, je retiens que la ligne bleue, qui est déjà en cours, va continuer. La mise en place du comité... groupe d'action, qui a été mis en place par la ministre, est un comité qui est décisionnel et imputable. Alors, j'imagine qu'au moment que quelque chose ne fonctionnera pas ce sera la faute du comité puis, au moment... Quand ça fonctionne ou il y a des bonnes nouvelles, bien là ça va être grâce au gouvernement.

Alors, pour répondre un petit peu aux commentaires du député de Bourget, on est très contents que la ligne bleue soit arrivée. Le SRB, le Train de l'Est, c'est tous des grands projets, des infrastructures en transport en

commun qui ont été annoncées, qui... L'argent a été réservé par un gouvernement... le gouvernement précédent. Alors, on est très fiers. Malheureusement, je n'ai pas eu de réponse par rapport à... le budget de la ligne bleue. Alors, qu'est-ce que... On n'est pas capables de savoir si le gouvernement prend en considération le... je ne parle pas de l'effet de la pandémie, mais tout l'aspect des hausses de coûts, pénurie de main-d'œuvre, que les prix des matériaux ont augmenté.

Alors, j'aimerais ça, peut-être, dans le dernier bloc de la ministre, si elle pourrait nous confirmer, parce qu'on parle d'un projet de 4,5 milliards, mais qui est rendu à 6 milliards... si elle est capable un peu de nous expliquer ces dépassements de coûts là, pourquoi, et qu'est-ce que... Est-ce qu'il y a une façon qu'il va payer le prix ou où on va couper dans la ligne bleue pour... parce que la demande du gouvernement, c'est de... on doit rester dans cette enveloppe de 4,5 milliards. Alors, on n'a pas de réponse à ça. Et c'est dommage, Mme la Présidente, quand on voit qu'on s'acharne sur la ligne bleue, par rapport à ce budget-là, qu'on pourrait mettre en péril le projet...

• (11 h 40) •

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la députée. Je dois vous couper.

Mme Rotiroti : Oui, tout à fait.

Conclusions

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Donc, nous en sommes maintenant aux dernières interventions. Mme la ministre, vous avez la parole pour 10 minutes.

Mme Chantal Rouleau

Mme Rouleau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci à l'ensemble des collègues parlementaires qui ont participé à l'exercice d'aujourd'hui, ainsi qu'aux membres du personnel administratif et politique qui y ont contribué.

Depuis plusieurs années, et particulièrement au cours de la dernière décennie, suite à la fermeture de Shell, notamment, des acteurs, tant communautaires, économiques que politiques, se concertent, se mobilisent et se manifestent pour obtenir plus de services, plus de soutien et plus de transport collectif dans l'est de Montréal. Le simple fait de nous être retrouvés ici aujourd'hui à débattre des enjeux de transport collectif dans l'est est un signal clair qu'on s'est fait entendre. Cette interpellation d'aujourd'hui, cet exercice de questionnement, de critique et de prise de position, peu importent les divergences, s'ajoute aux démonstrations que l'est est maintenant et enfin l'objet d'une attention toute particulière.

Ce combat pour nous faire entendre, je l'ai mené depuis plusieurs années avec l'ensemble des acteurs clés. Sans nommer tous ces joueurs qui ont fait preuve d'une ténacité et détermination exemplaire, je veux qu'ils sachent, et ils se reconnaîtront, que nous avons réussi tous ensemble à faire reconnaître toute l'importance de l'est de Montréal non seulement pour la relance économique de la métropole et du Québec, mais pour faire en sorte que Montréal se propulse encore plus haut et plus loin dans le palmarès des belles et innovantes métropoles du monde.

Le combat ne s'arrête pas là. L'est est en marche, mais il faut que cette marche suive une cadence à la hauteur de nos ambitions et sans faux pas. Les faux pas et les cadences saccadées ont trop souvent été la norme lorsqu'il était question de transport collectif pour l'est et pour l'ensemble de Montréal, et ça ne s'arrête pas là. Si on s'éloigne un peu de l'est, on peut aussi faire référence au prolongement du métro de Laval, où un kilomètre de tracé avait été oublié dans les estimations par l'ancien gouvernement.

En somme, les choses sont en train de changer pour l'est et pour le transport collectif. Je pense que vous avez pu constater que cette interpellation... Notre détermination à réussir à livrer nos grands projets est claire. Notre gouvernement a non seulement la ferme intention de réaliser les projets en cours, qui sont le SRB Pie-IX et la ligne bleue, mais aussi celui du REM de l'Est, qui, j'en suis convaincue, deviendra un projet dont nous serons fiers et exemplaires dans notre savoir-faire, dans notre efficacité et dans notre audace.

Permettez-moi de souligner la contribution de mes collègues du gouvernement, ministres et députés, mais tout particulièrement le ministre... le premier ministre. Non seulement il s'est exprimé haut et fort sur ses ambitions pour l'est de Montréal en campagne électorale, mais il est passé à l'action d'une façon exceptionnelle en annonçant que le plus important investissement de l'histoire du Québec en transport collectif se ferait dans l'est.

Le REM de l'Est permettra de facto la revitalisation d'un premier tronçon de Notre-Dame. Nous nous étions engagés à revitaliser la rue Notre-Dame, promesse tenue. Nous nous étions engagés à implanter un projet de transport collectif structurant dans l'est, promesse tenue. Nous nous étions engagés à investir massivement pour la décontamination de l'est, promesse tenue. Et, je le dis bien humblement, mais non sans grande fierté, l'arrivée de notre gouvernement au pouvoir a été l'élément qui manquait cruellement à notre force vive de l'est, mobilisée depuis des années, et qui n'attendait que la volonté politique pour déployer tout son potentiel.

En tant que résidente de l'est de Montréal, je partage depuis plusieurs années la réalité des Pointelières, Pointelières, Montréalais, Montréalaises qui doivent mettre plus d'une heure, chaque matin et soir, même en période de pointe, pour se rendre au boulot ou à des activités. Imaginez tout ce que ça représente pour les travailleurs de l'est, qui mettront maintenant une vingtaine de minutes pour se rendre au centre-ville. Imaginez l'expérience qu'ils vivront en voyageant au-dessus des voitures et des feux de circulation, assis confortablement dans un train électrique et autonome. Imaginez la vue imprenable sur le fleuve Saint-Laurent une fois arrivés sur la rue Notre-Dame, en entrant au centre-ville.

À terme, c'est 133 000 usagers qui vont vivre cette expérience quotidiennement, 133 000 personnes à qui nous améliorons le quotidien. Imaginez quelques instants comment le jeune étudiant de Montréal-Nord pourra avoir accès aux universités en quelques minutes, alors que son quartier est présentement enclavé. La station Rolland du REM pourra non seulement lui enlever un frein à l'enseignement supérieur, mais aussi lui permettre de voir la qualité de vie, dans son quartier, s'améliorer. Je vous rappelle que le secteur nord-est de Montréal-Nord, où sera située la gare Rolland, est composé de 28 % de jeunes de zéro à 19 ans, comparé à 20 % pour l'ensemble de la ville, le taux de personnes sans diplôme est trois fois plus élevé que dans l'ensemble de la ville, et que le taux de chômage avant pandémie était de 16 %, comparativement à 9 % pour la ville. Ces jeunes, ces familles méritent un meilleur accès aux institutions d'enseignement, aux établissements de santé et aux emplois payants. Ils méritent que nous franchissions avec succès les étapes pour mener à terme le REM de l'Est, et ce, dans les meilleurs délais.

Je ne m'attarderai pas davantage à identifier les nombreux avantages du REM de l'Est ou de tout autre mode de transport collectif pour ce secteur de la ville. Mais, si je me suis permis de rappeler l'importance, pour le travailleur de Pointe-aux-Trembles ou pour l'étudiant de Montréal-Nord, de ces modes de transport, c'est que je souhaite que chaque élu, chaque décideur, chaque architecte, chaque ingénieur qui sera appelé à participer ou à s'exprimer sur le projet du REM garde toujours en tête la qualité de vie des familles montréalaises.

C'est également dans cette optique que nous avons accordé une grande importance à la complémentarité des différents modes de transport collectif dans l'est. Le réseau interconnecté est formé du REM, du SRB Pie-IX, de la ligne bleue, jusqu'à Anjou, du Train de l'Est et de la navette fluviale, vient donner la structure et l'ancrage sur lequel développer et construire l'avenir de notre milieu de vie à notre image, nous, citoyens de l'est.

Je termine, Mme la Présidente, en vous assurant que je demeure réaliste et soucieuse des défis qui nous attendent pour livrer nos très ambitieux projets de transport collectif. J'ai bien entendu les commentaires et les préoccupations des collègues élus aujourd'hui, et je suis tout à fait consciente que de nombreux obstacles restent à franchir, mais je demeure toutefois absolument convaincue et assurément déterminée à faire mieux, à faire autrement et à collaborer avec nos experts pour notre réussite. Collectivement, nous sommes capables de faire mieux, et, Mme la Présidente, soyez assurée que nous y arriverons. Je vous remercie infiniment.

• (11 h 50) •

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la ministre. Je cède maintenant la parole au député des Îles-de-la-Madeleine pour sa dernière intervention. M. le député, vous avez 10 minutes.

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Merci beaucoup. Merci, Mme la Présidente, Mme la ministre, collègues députés, également, de l'opposition, pour cette première étape pour discuter véritablement, là, des enjeux qui nous interpellent dans le dossier du transport collectif dans le Grand Montréal, et plus particulièrement dans l'est de Montréal. Il ne faut pas que ça s'arrête ici. Ce n'est que le début, parce que, comme la ministre l'a si bien exprimé à la fin de son allocution, on peut faire mieux, on doit faire mieux, et, pour cela, il va falloir en parler davantage, et avoir beaucoup plus d'information, et élargir le débat davantage encore.

Et j'invite la ministre... Après avoir mentionné que la CDPQ avait rencontré la Coalition pour un REM socialement acceptable, j'invite la ministre à les rencontrer également, parce qu'ils ne veulent pas que rencontrer la CDPQ, mais bien les élus. Donc, une rencontre ministérielle serait tout à fait indiquée. C'est la suggestion que je lui fais humblement aujourd'hui.

Pour ce qui est du comité aviseur sur l'intégration architecturale du REM de l'Est, il y a des personnes qui, actuellement, sont recrutées. On nous dit qu'elles seront indépendantes. Ce que la ministre n'a pas dit, c'est que des individus et des organisations ont été approchés et ont refusé de s'associer à ce projet-là. C'est dire à quel point il ne fait pas l'unanimité. Les gens hésitent à s'y associer. Il va falloir effectivement faire mieux, faire beaucoup mieux.

On a parlé de 90 % de nouveaux usagers sur la nouvelle ligne vers l'est, le REM de l'Est. Je l'espère, mais nous aimerions avoir les études, les chiffres, les preuves à cet effet, parce que la démonstration, à l'heure actuelle, selon nous, n'a pas été faite, de la génération de cette clientèle-là pour le transport qui sera offert.

Les préoccupations que je veux amener, en terminant, sont cependant ailleurs. On a parlé... Tout à l'heure, le député de Beauharnois a parlé d'un modèle de partenariat public-public qui était innovant. Ce qu'on sait des ententes, actuellement, c'est que, le partenariat, il est public-public et potentiellement privé, d'où les inquiétudes qui peuvent être exprimées aujourd'hui. C'est un certain modèle de privatisation de nos transports collectifs, à l'heure actuelle, qui est en déploiement, définitivement, sur le plan de la gouvernance, car la CDPQ Infra ne rend pas de comptes à la population, et ça pourrait même être une privatisation de facto dans la propriété des infrastructures. On le sait, ça reste à voir.

À l'heure actuelle, ce qu'on sait, c'est que les exigences, actuellement, du projet répondent aux impératifs économiques de la CDPQ, à son modèle d'affaires, pas nécessairement, de façon complète, aux besoins et aux attentes de la population, qu'on prenne pour exemple le projet de circulation aérienne et en béton, qui va littéralement couper en deux des quartiers où les gens habitent. C'est leur environnement. C'est leur milieu de vie auquel on va essentiellement s'attaquer avec un projet comme celui-là.

C'est aussi un projet qui se fait par un monopole, disons-le. Et puis, pour ce qui est de l'architecture, la signature, bien, encore faut-il que cette signature-là, elle soit exemplaire, et, à l'heure actuelle, plusieurs ont déploré que ce soit plutôt une cicatrice ou une balafre, et, si c'est ça, la signature... Bien, quand la ministre nous appelle à imaginer, beaucoup de gens, à l'heure actuelle, imaginent le pire, et c'est ces préoccupations-là auxquelles on doit

répondre pour que la confiance soit rétablie, et, actuellement, on ne voit pas de garde-fou aux visées de la CDPQ Infra. Plusieurs ont l'impression que les dés sont pipés, que le processus est vicié, que la conclusion de tout ce processus, là, elle est écrite d'avance.

Il y a très peu de respect pour les organismes qui ont compétence pour développer et coordonner le transport en commun dans la région de Montréal, notamment l'ARTM. La ministre dit que la ville et l'ARTM sont parties prenantes aux discussions, mais ont-ils leur mot à dire? On peut se permettre d'en douter. Il y a très peu de transparence, aucune reddition de comptes adéquate.

L'acceptabilité sociale, à l'heure actuelle, est inexistante dans le REM de l'Est. Des ententes de confidentialité ont été rentrées dans la gorge des élus locaux, et on a pu apprendre cette information-là par des coupures de presse. Qu'on nomme l'ex-maire de Westmount, Peter Trent, qui était heureux d'annoncer sa démission du C.A. de la STM, se disant qu'il pourrait enfin dire à quel point le REM n'était pas en mode coopération avec la STM, c'est tout dire.

Aucune considération pour les milieux de vie, je l'ai déjà mentionné, traversés et pour les groupes citoyens. Le député de Bourget, tout à l'heure, citait Michel C. Auger. Il a choisi son article parce que le chroniqueur, l'un des plus critiques du projet du REM, il parle de cela comme d'une drogue dure pour le gouvernement de la CAQ, et je me permettrai à mon tour de le citer puisqu'on m'a ouvert la porte. Ce projet, dont la facture devrait être de 8 milliards de dollars, selon les informations qu'il obtient, et je le cite, «c'est une estimation puisque CDPQ Infra ne se soumet à aucun exercice régulier de reddition de comptes et que le gouvernement ne lui en demande aucun, ce qui est incroyable pour un projet de cette envergure». Et il continue en disant : «La dernière fois qu'on a vu un chantier de cette envergure se réaliser sans aucune transparence, ça s'est appelé le Stade olympique. On se souvient du résultat.»

Alors, si je reviens à ma conclusion, la réalisation des projets de transport en commun pour lancer le Québec vers la transition écologique, ça doit se faire de la bonne manière, en toute transparence, avec une saine gouvernance, avec des modes de transport... et tous les modes de transport qui sont considérés pour répondre aux besoins et aux attentes de la population. Les projets de transport collectif, notamment dans le l'est de Montréal, on l'a dit, qui a été négligé pendant des décennies, c'est important pour amener les gens de tous les âges à leurs loisirs, à leur école, à leur travail. C'est un geste d'inclusion qu'on doit enfin poser envers les populations de ces secteurs. C'est un service qu'on doit offrir aux familles, aux personnes seules, aux travailleurs, et il faut en discuter avec eux.

Le modèle des REM, choisi par les libéraux et adopté par la CAQ, c'est, à l'heure actuelle, développer des projets derrière des portes closes, selon les intérêts premiers de la CDPQ Infra, un projet ou des projets dans lesquels la rentabilité économique pour l'organisation est plus importante que toute autre considération, comme l'intégration urbaine, l'intégration humaine, l'efficacité pour les populations desservies. C'est un modèle où la CDPQ ignore encore la totalité des autres acteurs concernés, avec la bénédiction du gouvernement.

Alors, en terminant, moi, je vais insister sur le fait que ceci n'est qu'une étape dans un débat public qui doit se faire car il nous engage pour les 200 prochaines années, les deux prochains siècles. C'est peu dire. Alors, la CDPQ doit venir s'expliquer devant les élus de l'Assemblée nationale. Il faut que l'on puisse faire la lumière sur l'ensemble des différents projets. On nous dit actuellement que le projet sera expliqué, dans son caractère financier, dans les prochaines semaines, et pourtant on a tous l'impression que, le projet, il est déjà tout ficelé, il est conclu. Et, chaque fois qu'une voix discordante se fait entendre dans l'espace public, on leur dit que c'est impossible et on s'emploie à démolir toutes les préoccupations et les objections qui sont soulevées dans la population, par les chroniqueurs, et surtout par les citoyens des régions et des territoires concernés, sans apporter aucune démonstration, aucune preuve, aucune étude à l'appui. Et je pense qu'on ne peut pas considérer la CDPQ Intra comme étant un gouvernement dans le gouvernement. La CDPQ doit s'astreindre à un exercice de reddition publique, et le plus tôt sera le mieux, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Donc, merci, chers collègues, pour cet échange qui portait sur les projets de transport en commun dans l'est de Montréal.

Je lève la séance, et la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux au mardi 27 avril, après les affaires courantes, où elle entreprendra un autre mandat.

(Fin de la séance à 11 h 58)