

CDPQ Infra inc.

RESEAU ELECTRIQUE METROPOLITAIN

Synthèse des activités de consultation

Septembre 2016



TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Portée et principes de la démarche.....	1
Prise en compte des consultations menées en amont de la création de CDPQ Infra	2
Mécanismes de concertation avec les instances et partenaires	3
Démarche d'information et de consultation élargie	6
1.1 Activités réalisées entre l'automne 2015 et le printemps 2016	6
1.2 Activités réalisées depuis le printemps 2016.....	7
1.2.1 Approche et objectifs	7
1.2.2 Moyens	8
1.3 Résultats de la démarche	18
1.3.1 Information et préparation aux audiences publiques du BAPE	18
1.3.2 Synthèse des commentaires, questions et préoccupations exprimées.....	18
1.4 Analyse des enjeux	28
1.5 Prise en compte de CDPQ Infra.....	32
1.5.1 Réponses aux principaux enjeux du projet.....	32
1.5.2 Optimisations au tracé.....	41
1.5.3 Engagements complémentaires.....	41
1.6 Prochaines étapes	42
Annexe.....	44

INTRODUCTION

Ce document présente la synthèse des activités de consultation menées par CDPQ Infra depuis sa création en juillet 2015 dans le cadre du développement du Réseau électrique métropolitain (REM). L'information présentée est tirée principalement du rapport principal de l'étude d'impact sur l'environnement « Projet de transport collectif dans l'axe A10/centre-ville de Montréal », de l'addenda 2 « Systèmes de transport collectif de l'Ouest-de-l'île de Montréal, via l'aéroport » et de l'addenda 3 « Projet optimisé et intégré ». De l'information complémentaire a été ajoutée pour présenter une mise à jour des activités réalisées de la fin juin à la fin août 2016.

PORTEE ET PRINCIPES DE LA DEMARCHE

La démarche de consultation des parties prenantes élaborée par CDPQ Infra s'articule autour de trois pôles principaux :

- 1) Prise en compte des consultations menées en amont de la création de CDPQ Infra
- 2) Mécanismes de concertation avec les instances gouvernementales et municipales, ainsi qu'avec les partenaires du projet
- 3) Démarche d'information et de consultation élargie des parties prenantes (citoyens, groupes d'intérêt, etc.)

CDPQ Infra souhaite mettre en place une démarche rigoureuse, transparente et soucieuse des collectivités touchées. La démarche d'ensemble élaborée par CDPQ Infra s'articule donc autour des éléments suivants :

- CDPQ Infra est à l'écoute de toute partie prenante désirant faire connaître son opinion sur le projet
- Des canaux d'échanges ouverts sont mis en place pour favoriser le dialogue
- Une diversité de moyens de communication est utilisée pour rejoindre un maximum de parties prenantes et répondre à leurs questions ou préoccupations
- L'information présentée est vulgarisée et transparente
- Les possibilités de contribution des parties prenantes au projet sont claires et précisées d'emblée

- Le dialogue amorcé par CDPQ Infra se poursuivra à toutes les phases du projet, incluant la construction et l'exploitation

En bref, la démarche vise une concertation en continu avec le milieu, afin d'optimiser le projet en fonction des commentaires et préoccupations soulevés.

Les trois pôles de la démarche mise en œuvre par CDPQ Infra sont présentés ci-après.

PRISE EN COMPTE DES CONSULTATIONS MENÉES EN AMONT DE LA CRÉATION DE CDPQ INFRA

Le projet de construction d'un nouveau système de transport collectif dans l'axe A10 reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, via le nouveau pont Champlain, est en gestation depuis une vingtaine d'années. Ainsi, plusieurs rencontres ont été tenues avec diverses parties prenantes sur les différents concepts à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Dès sa création en juillet 2015, CDPQ Infra a cherché à capitaliser sur les études et les consultations déjà réalisées sur des solutions parentes. Ces consultations incluait :

- Sept comités de travail mis en place par l'AMT via son bureau de projet (dès 2013)
- Consultation de l'AMT visant à développer une vision urbaine concertée autour du projet de SLR dans le corridor reliant l'A10 au centre-ville de Montréal (début 2014)

CDPQ Infra a pris connaissance de l'ensemble de la documentation reçue de l'AMT sur ces mécanismes en vue de recenser les parties prenantes concernées par le projet ainsi que les enjeux d'acceptabilité. De plus, CDPQ Infra a analysé les interventions des parties prenantes qui se sont exprimées devant la commission parlementaire sur le projet de loi 38. Les commentaires, préoccupations et suggestions soulevés ont été documentés et considérés dans le développement du projet, en particulier pour ce qui touche à l'identification des parties prenantes du projet, à l'intégration des réseaux et aux tarifs.

Pour plus de détails sur les consultations menées en amont de la création de CDPQ Infra, veuillez vous référer au rapport principal, chapitre 4.

MÉCANISMES DE CONCERTATION AVEC LES INSTANCES ET PARTENAIRES

Plusieurs comités et groupes de travail ont été créés par CDPQ Infra afin d’assurer un partage d’information et une collaboration étroite avec les instances décisionnelles et les partenaires dans le cadre du développement du projet. Ces mécanismes de concertation sont de nature opérationnelle et consultative, la décision finale sur les fonctionnalités du projet revenant à CDPQ Infra. Les différents mécanismes de concertation sont décrits plus en détail ci-dessous.

Tableau 4-1 : Mécanismes de concertation

Comité ou groupe	Organisations participantes	Mandat	Modalités
Comité opérationnel	<ul style="list-style-type: none"> • CDPQ Infra • Ministère des transports du Québec (MTQ) • Société québécoise des infrastructures (SQI) • Agence métropolitaine de transport (AMT) • Comité de transition (Mise en oeuvre du projet de loi 76) 	<ul style="list-style-type: none"> • Valider les hypothèses de dimensionnement et les choix technologiques • Faire un suivi de l’échéancier • Coordonner les intrants relevant du gouvernement du Québec 	<ul style="list-style-type: none"> • Rencontres statutaires hebdomadaires
Groupe de travail sur l’intégration des réseaux (antenne Rive-Sud)	<ul style="list-style-type: none"> • CDPQ Infra • CIT Chambly-Richelieu-Carignan • CIT Richelain • CIT Roussillon • Ville de Sainte-Julie • CIT La Vallée-du-Richelieu • Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu • CIT Sud-Ouest 	<ul style="list-style-type: none"> • Planifier l’intégration des réseaux au futur REM 	<ul style="list-style-type: none"> • Rencontres hebdomadaires au printemps 2016

Comité ou groupe	Organisations participantes	Mandat	Modalités
	<ul style="list-style-type: none"> • Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM) • Société de transport de Montréal (STM) • Réseau de transport de Longueuil (RTL) • SQI • MTQ • AMT 		
Groupe de travail sur l'intégration des réseaux (antenne de l'Ouest)	<ul style="list-style-type: none"> • CDPQ Infra • MTQ • AMT • SQI • STL • STM • CIT Laurentides • MRC Les Moulins • CIT La Presqu'île • AQTIM 	<ul style="list-style-type: none"> • Planifier l'intégration des réseaux au futur REM 	<ul style="list-style-type: none"> • Rencontres hebdomadaires au printemps 2016
Groupe de travail sur l'intégration tarifaire	<ul style="list-style-type: none"> • CDPQ Infra • SQI • MTQ • AMT 	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer la possibilité d'intégrer le système de tarification/billettique retenu par CDPQ Infra pour le projet au système de tarification métropolitaine en place 	<ul style="list-style-type: none"> • Novembre/décembre 2015
Groupe de travail avec Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • CDPQ Infra • MTQ 	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les conditions pour l'intégration physique du projet au nouveau pont 	<ul style="list-style-type: none"> • Rencontres hebdomadaires jusqu'à

Comité ou groupe	Organisations participantes	Mandat	Modalités
Canada	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructure Canada (IC) 	<p>Champlain</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identifier les conditions d'exploitation 	l'été 2016 puis au besoin
Groupes de travail individuels avec les municipalités et autres partenaires	<ul style="list-style-type: none"> • CDPQ Infra • Ville de Montréal et arrondissements • Ville de Brossard • Ville de Deux-Montagnes • Ville de Laval • Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue • Ville de Kirkland • Ville de Pointe-Claire • Ville de Baie-D'Urfé • Ville de Beaconsfield • Ville Mont-Royal • Aéroports de Montréal • Canadien National (CN) • Hydro-Québec • Parcs Canada 	<ul style="list-style-type: none"> • Définir le concept d'aménagement des stations • Planifier l'intégration urbaine des stations • Discuter des interfaces d'accès ou droits de passage 	<ul style="list-style-type: none"> • CDPQ Infra est en contact continu avec les municipalités concernées et ces dernières sont rencontrées individuellement environ une fois par semaine, en plus des échanges quasi-quotidiens qui se tiennent entre les équipes de CDPQ Infra et celles des municipalités • Pour les partenaires, des rencontres individuelles sont tenues au besoin.

DÉMARCHE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION ÉLARGIE

Cette section présente la démarche élargie mise en œuvre par CDPQ Infra auprès des parties prenantes du projet. Des informations sensibles ont été tenues confidentielles jusqu'au dépôt du premier volume de l'étude d'impact sur l'environnement et au lancement du projet en avril 2016, le tout afin d'éviter la spéculation foncière. Ces impératifs ont limité les possibilités de consulter certaines parties prenantes avant cette date.

1.1 Activités réalisées entre l'automne 2015 et le printemps 2016

Entre sa création à l'été 2015 et le printemps 2016, CDPQ Infra a tenu près de 50 rencontres avec des ministères et agences gouvernementales ainsi qu'une vingtaine de rencontres avec des municipalités, sociétés de transport et groupes d'intérêt. Outre les ministères et agences gouvernementales provinciales, les parties prenantes rencontrées incluaient principalement des partenaires, tel que présenté ci-dessous :

- Aéroports de Montréal
- Canadien National
- Coalition du train de l'Ouest
- Hydro-Québec
- Parcs Canada
- Propriétaires fonciers et promoteurs immobiliers
- Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée
- Technoparc Montréal
- Transport 2000
- Ville de Brossard
- Ville de Montréal et arrondissements

Ces rencontres ont permis d'identifier les attentes des partenaires quant à l'intégration du projet dans le milieu urbain, afin de lancer le développement du projet. Ces attentes touchaient principalement aux éléments suivants :

- Acquisition des biens fonciers et processus d'acquisition
- Aménagement des stations et des équipements connexes (terminus d'autobus, stationnements incitatifs, accès pour piétons et vélos)
- Intégration du système aux réseaux de transport routier et collectif
- Intégration tarifaire
- Temps de parcours et correspondance, notamment pour la desserte vers l'aéroport
- Tracé et contraintes préliminaires identifiées (ex. empiètement dans la zone agricole, aménagement sur le futur pont Champlain, contraintes au niveau de l'antenne aéroport, etc.)

Pour plus de détails, veuillez vous référer au rapport principal et à l'addenda 2.

1.2 Activités réalisées depuis le printemps 2016

Cette section présente la démarche d'information et de consultation mise en œuvre par CDPQ Infra à partir du printemps 2016, soit au moment du lancement public du projet. Les sections suivantes présentent cette démarche et ses résultats.

1.2.1 Approche et objectifs

Les objectifs poursuivis par la démarche, lancée en amont de l'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), étaient de :

- 1) Répondre aux questions des parties prenantes et leur fournir un accès direct aux experts de l'équipe de CDPQ Infra
- 2) Permettre aux groupes intéressés de s'informer sur le projet pour mieux se préparer en vue de leur participation pour l'audience publique
- 3) Recueillir les préoccupations, commentaires et suggestions d'un maximum de parties prenantes sur le projet

1.2.2 Moyens

Dans le cadre de la démarche initiée en avril 2016, plusieurs moyens ont été utilisés par CDPQ Infra pour diffuser largement l'information sur le projet et échanger sur des sujets d'intérêt avec les groupes et citoyens intéressés.

1.2.2.1 Rencontres d'échanges ciblées et sectorielles

CDPQ Infra a privilégié une formule d'échanges individuels ou en groupe, par secteur, afin d'informer adéquatement les parties prenantes sur le projet, leur fournir de l'information ciblée et pour prendre connaissance de leurs commentaires et préoccupations.

Depuis la fin avril 2016 et jusqu'à la fin août, une trentaine de rencontres ont eu lieu et près de 150 représentants d'organisations ont été informés et consultés. CDPQ Infra n'a refusé aucune demande de rencontre et a souhaité rencontrer toutes les parties prenantes intéressées. Le calendrier des rencontres effectuées et les organisations participantes sont présentés ci-dessous. À noter que ce ne sont pas toutes les parties prenantes invitées par CDPQ Infra qui ont souhaité participer aux rencontres ou qui étaient disponibles aux dates prévues.

Tableau 5-1 : Rencontres ciblées et sectorielles

Date	Organisations participantes
2 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue
3 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Union des producteurs agricoles du Québec
9 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue
11 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Société de transport de Montréal (présidence et direction)
13 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Député de Marquette • Ville de Dorval • Ville de Lachine
13 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Montréal
16 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal
16 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Cadillac Fairview

Date	Organisations participantes
19 mai 2016	Rencontre sectorielle pour les villes de l’Ouest de l’île : <ul style="list-style-type: none"> • Ville de Baie-d’Urfé • Ville de Beaconsfield • Ville de Dorval • Ville de Kirkland • Ville de Pointe-Claire • Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue • Ville de Senneville • Ville de Montréal (service des transports)
19 mai 2016	Rencontre sectorielle pour les villes pour l’antenne Deux-Montagnes : <ul style="list-style-type: none"> • Ville Mont-Royal • Ville de Laval • Ville de Deux-Montagnes • Ville de Saint-Eustache • Ville de Montréal (service des transports) • Société de transport de Laval
24 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Longueuil
24 mai 2016	Rencontre sectorielle avec des groupes économiques : <ul style="list-style-type: none"> • Chambre de commerce et d’industrie de Deux-Montagnes • Chambre de commerce et d’industrie de Laval • Chambre de commerce du Montréal Métropolitain • Chambre de commerce et d’industrie de la Rive-Sud • Chambre de commerce du Sud-Ouest de Montréal • Chambre de commerce de l’Ouest de l’île de Montréal • Conseil du patronat du Québec • Conseil patronal en environnement du Québec • Fédération des chambres de commerce du Québec • PMT-MTL Ouest • Technoparc Montréal

Date	Organisations participantes
25 mai 2016	Rencontre sectorielle avec des groupes environnementaux : <ul style="list-style-type: none"> • CRE Laurentides • CRE Laval • CRE de la Montérégie • CRE Montréal • Regroupement des CRE du Québec • Transport 2000
26 mai 2016	Rencontre sectorielle avec des groupes municipaux : <ul style="list-style-type: none"> • Union des municipalités du Québec • Ville de Sainte-Julie • MRC Roussillon • MRC de La Vallée-du-Richelieu • Ville de Saint-Jean-sur-le-Richelieu • MRC du Haut-Richelieu • Ville de Chambly
26 mai 2016	Rencontre sectorielle avec les maires des arrondissements concernés de Montréal : <ul style="list-style-type: none"> • Arrondissement de Lachine • Arrondissement Pierrefonds-Roxboro • Arrondissement de Saint-Laurent • Arrondissement du Sud-Ouest • Arrondissement de Ville-Marie • Arrondissement de Verdun
26 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Parcs Canada

Date	Organisations participantes
27 mai 2016	Rencontre sectorielle avec des groupes en transport : <ul style="list-style-type: none"> • Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec • Association des usagers du transport adapté de Longueuil Association du transport urbain du Québec • Association lavalloise pour le transport adapté • Association pour le transport collectif de la Rive-Sud • Association québécoise des transports • Association québécoise du transport intermunicipal et municipal • Office des personnes handicapées du Québec • Regroupement des usagers du transport adapté de Montréal
27 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Cégep John Abott • Collège Macdonald
30 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • MRC des Moulins
30 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Brossard
31 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau de transport de Longueuil (direction)
1^{er} juin 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Héritage Montréal
2 juin 2016	Rencontre sectorielle avec des universitaires : <ul style="list-style-type: none"> • Chaire de recherche-innovation en stratégies intégrées transport-urbanisme (In.SITU), UQAM • Institut Hydro-Québec en environnement, développement et société, Université Laval • Département de génie civil de McGill • Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier • Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport
9 août 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Projet Montréal
13 août 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal
15 août 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Comité de citoyens Laval-les-Îles (Île Bigras)
19 août 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Alliance ARIANE
20 août 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Vivre en Ville

1.2.2.2 Courriels d'information ciblés

CDPQ Infra a procédé à un blitz d'envoi de courriels d'information ciblés le jour du lancement du projet en avril 2016, afin de rejoindre directement un grand nombre de parties prenantes et pour les inviter à prendre connaissance de documents d'information sur le projet. Les organisations suivantes ont été ciblées pour cet envoi.

Tableau 5-2 : Liste d'envoi des courriels d'information

Catégorie	Organisations
Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> • Fédération canadienne de l'agriculture • Union paysanne
Députés	<ul style="list-style-type: none"> • Députée fédérale d'Ahuntsic-Cartierville • Député fédéral de Brossard – St-Lambert • Députée fédérale de Dorval – Lachine – LaSalle • Député fédéral de La Prairie • Député fédéral de Lac-Saint-Louis • Député fédéral de LaSalle – Émard – Verdun • Député fédéral de Laval – Les Îles • Député fédéral de Longueuil – Charles-LeMoyne • Député fédéral de Longueuil – Saint-Hubert • Député fédéral de Montarville • Député fédéral de Mont-Royal • Député fédéral de Notre-Dame-de-Grâce – Westmount • Député fédéral d'Outremont • Député fédéral de Papineau • Député fédéral de Pierrefonds – Dollard • Députée fédérale de Rivière-des-Mille-Îles • Député fédéral de Saint-Laurent • Député fédéral de Ville-Marie – Le Sud-Ouest – Île-des-Sœurs • Députée provinciale d'Acadie • Député provincial de Chambly • Députée provinciale de Crémazie

Catégorie	Organisations
	<ul style="list-style-type: none"> • Député provincial de D'Arcy-McGee • Député provincial de Deux-Montagnes • Député provincial de Fabre • Député provincial de Jacques-Cartier • Députée provinciale de Gouin • Député provincial de La Pinière • Député provincial de La Prairie • Député provincial de Laurier-Dorion • Député provincial de Marguerite-Bourgeoys • Député provincial de Marquette • Député provincial de Mont-Royal • Député provincial de Notre-Dame-de-Grâce • Députée provinciale d'Outremont • Député provincial de Robert-Baldwin • Député provincial de Saint-Henri-Saint-Anne • Député provincial de Saint-Laurent • Député provincial de Sainte-Marie-Saint-Jacques • Député provincial de Verdun • Député provincial de Westmount – Saint-Louis
Économie	<ul style="list-style-type: none"> • Association des gens d'affaires de Brossard • Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) • Manufacturiers et Exportateurs du Québec • PME Montréal Centre-Ouest • PME Montréal Centre-Ville • PME Montréal Grand-Sud-Ouest • PME Montréal Ouest-de-l'île • Quartier de l'Innovation
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Canards Illimités • Centre d'écologie urbaine de Montréal • Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines

Catégorie	Organisations
	<ul style="list-style-type: none"> • Centre québécois du droit de l'environnement • Comité Zone d'intervention prioritaire (ZIP) Jacques-Cartier • Comité Zone d'intervention prioritaire (ZIP) Ville-Marie • Conseil des bassins versants des Mille Îles • Conseil du patrimoine de la Ville de Montréal • Nature-Action Québec • Nature Québec • Réseau québécois des groupes écologistes
Grand public	<ul style="list-style-type: none"> • Action-Gardien (Pointe-Saint-Charles) • Association des propriétaires et résidents de l'Île-des-Soeurs • Comité de citoyens de Laval-Ouest • Participation citoyenne Brossard
Santé	<ul style="list-style-type: none"> • CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'île-de-Montréal • CISSS des Laurentides • CISSS de Laval • CISSS de la Montérégie-Centre • CIUSSS du Nord-de-l'île-de-Montréal • Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles • Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) • Centre universitaire de santé McGill (CUSM) • Institut national de santé publique du Québec

1.2.2.3 Portes ouvertes

Une tournée de portes ouvertes a été organisée au cours du mois de juin dans des municipalités localisées le long du futur réseau. Ces rencontres, tenues de 17h à 20h30 dans six endroits différents, avaient pour objectif de :

- Présenter le projet au grand public
- Permettre aux citoyens de poser leurs questions directement aux représentants de CDPQ Infra (une équipe d'experts était sur place)
- Recueillir les commentaires et préoccupations

Les portes ouvertes présentaient une vingtaine de panneaux avec de l'information variée sur le projet. De plus, les participants étaient invités à consulter une carte interactive du tracé, à répondre à un sondage en ligne (voir la sous-section sur la plateforme participative ci-bas) et à laisser leurs commentaires et suggestions par écrit. Ces fiches de commentaires ont été distribuées à l'ensemble de l'équipe de CDPQ Infra et analysées.

Au total, près de 1 500 personnes se sont déplacées pour prendre de l'information sur le projet et rencontrer l'équipe de CDPQ Infra. En moyenne, 93% de celles qui ont rempli un sondage d'appréciation se sont déclarées satisfaites ou très satisfaites des portes ouvertes, tandis que 87% se sont montrées satisfaites ou très satisfaites de la qualité de l'information présentée.

Ces rencontres représentaient une première étape permettant à CDPQ Infra d'amorcer un dialogue à long terme avec la population concernée par le projet. Une deuxième série de portes ouvertes est prévue en octobre 2016.

Le calendrier des portes ouvertes et l'appréciation des activités par endroits sont présentés ci-dessous.

Tableau 5-1 : Calendrier des portes ouvertes (juin 2016)

Date	Lieu	Nombre de participants	Appréciation des portes ouvertes ¹
1^{er} juin 2016	• Arrondissement Saint-Laurent	• Environ 250 personnes	• 96% (sur 27 fiches complétées)
2 juin 2016	• Ville de Brossard	• Environ 350 personnes	• 93% (sur 72 fiches complétées)
8 juin 2016	• Île-des-Soeurs	• Environ 150 personnes	• 100% (sur 25 fiches complétées)
9 juin 2016	• Ville de Pointe-Claire	• Environ 300 personnes	• 83% (sur 24 fiches complétées)
15 juin 2016	• Ville de Deux-Montagnes	• Environ 250 personnes	• 90% (sur 10 fiches complétées)
16 juin 2016	• Ville de Montréal (centre-ville)	• Environ 125 personnes	• 75% (sur 8 fiches complétées)

¹ Pourcentage de personne ayant rempli le sondage et ayant donné une note de 4 ou 5, sur une échelle de cinq, à la question sur l'appréciation globale des portes ouvertes.

1.2.2.4 Plateforme participative en ligne

Une plateforme participative en ligne a été développée pour sonder le grand public sur certains aspects du projet. Le sondage en ligne était accessible directement sur le site Web de CDPQ Infra depuis le début du mois de juin, et ce, jusqu'à la fin août. Les parties prenantes étaient appelées à se prononcer sur les éléments suivants :

- Priorisation des attributs du service pour le futur REM (ex. fréquence, accès aux stations, tarif, etc.)
- Perception générale du projet
- Accès aux stations
- Stations et milieu de vie
- Moyens de communication proposés pour rester en contact
- Sujets d'intérêt privilégiés

Au final, 885 personnes ont rempli le sondage en ligne en français et 279 personnes en anglais. Les résultats finaux du sondage sont présentés à l'annexe 1.

1.2.2.5 Adresse courriel et ligne téléphonique dédiées

Les parties prenantes peuvent faire part de leurs questions, commentaires et suggestions en tout temps à CDPQ Infra par le biais d'une adresse courriel dédiée (questions@cdpqinfra.com) et d'une ligne téléphonique (514 847-2833).

En date du 31 août 2016, plus de 300 personnes avaient fait parvenir des questions ou commentaires et 30 appels avaient été reçus. L'équipe de CDPQ Infra a répondu à chaque personne en fournissant, dans la mesure du possible, des réponses complètes. Les thématiques les plus abordées étaient les suivantes :

- Audience publique du BAPE
- Connexion aux réseaux existants
- Choix technologique
- Changement de technologie sur la ligne Deux-Montagnes
- Approvisionnement

- Portes ouvertes

D'autres questions touchaient notamment à la justification du tracé, au positionnement des stations et aux stations potentielles, aux réserves foncières, à la rentabilité du projet, à l'utilisation du tunnel Mont-Royal, au terminal de l'aéroport, à l'accès aux stations et à l'accès universel, au patrimoine et à la correspondance pour le train de l'Est.

1.2.2.6 Alertes courriel et infolettre

Les citoyens sont invités à s'abonner à des alertes courriel pour recevoir les dernières nouvelles sur le projet via le site Web de CDPQ Infra. De plus, lors des portes ouvertes, les personnes intéressées pouvaient également s'inscrire à l'infolettre. Trois infolettres ont été envoyées les 30 mai 2016, 29 juin 2016 et le 26 août 2016, et près de 1700 personnes étaient inscrites aux alertes en date du 31 août 2016.

1.2.2.7 Médias sociaux

CDPQ Infra a également transmis de l'information à chaque semaine sur le projet par le biais des plateformes Twitter, Facebook et YouTube, incluant des vidéos, des simulations visuelles, le calendrier des portes ouvertes et des informations diverses sur le projet. Plus de 360 personnes sont abonnées au compte Facebook de CDPQ Infra et près de 765 au compte Twitter.

1.2.2.8 Site Web

Un onglet pour le REM a été créé sur le site Web de CDPQ Infra. Cet onglet contient de l'information sur le tracé et les stations, le temps de parcours et la fréquence, et sur la démarche d'information et de consultation, entre autres. Une carte interactive du tracé est présentée et des présentations vidéo sont disponibles. Des capsules vidéo thématiques sur des sujets d'intérêt seront également diffusées.

CDPQ Infra s'assure de mettre à jour le site Web en continu et au fur et à mesure que de l'information est disponible sur le projet. Les documents disponibles à tous sur le site incluent les panneaux présentés lors des portes ouvertes, l'avis au marché lancé en juin 2016, la présentation technique faite aux journalistes lors du lancement du projet en avril 2016 et celle d'août 2016 sur la mise à jour du projet, ainsi que des cartes et images.

1.3 Résultats de la démarche

1.3.1 Information et préparation aux audiences publiques du BAPE

Les deux premiers objectifs de la démarche étaient de répondre aux questions des parties prenantes et de permettre aux groupes intéressés de s'informer sur le projet, en vue de leur participation à l'audience publique du BAPE.

Tel que spécifié ci-haut, plusieurs milliers de citoyens ont été rejoints et ont pu échanger avec CDPQ Infra par le biais des portes ouvertes, de la plateforme participative en ligne, de l'infolettre, de l'adresse courriel et la ligne téléphonique, et des médias sociaux.

L'information transmise et les échanges tenus lors des rencontres ciblées et sectorielles ont également mis la table pour l'audience publique du BAPE. Ces rencontres ont permis de partager de l'information sur le projet, de traiter de sujets d'intérêts et d'établir les bases d'un dialogue en continu avec des groupes intéressés et concernés par le projet et le transport collectif, en vue d'enrichir leur contribution au BAPE.

1.3.2 Synthèse des commentaires, questions et préoccupations exprimées

Le troisième objectif de la démarche visait à recueillir les préoccupations, commentaires et suggestions d'un maximum de parties prenantes sur le projet. Le tableau ci-dessous présente une liste à jour des sujets qui ont été soulevés dans le cadre de la démarche d'information et d'échange initiée à partir du printemps 2016.

Cette liste a été développée à partir des comptes rendus détaillés de chaque rencontre, des fiches de commentaires et questions complétées par les participants et de la documentation des questions posées aux experts présents sur place aux portes ouvertes, et à partir des courriels, appels et messages reçus par CDPQ Infra via leur site Web, leur ligne téléphonique dédiée ou les médias sociaux. La liste détaille les commentaires par grande catégorie de parties prenantes, tel que présenté à la légende ci-dessous.

Légende :

Code (PP = partie prenante)	Catégorie	Source
PP1	<ul style="list-style-type: none"> Citoyens et groupes de citoyens 	<ul style="list-style-type: none"> Appels et courriels Échanges lors des portes ouvertes Fiches commentaires et suggestions (portes ouvertes) Médias sociaux Rencontres ciblées
PP2	<ul style="list-style-type: none"> Élus, représentants des municipalités et organismes municipaux (rencontres) 	<ul style="list-style-type: none"> Appels et courriels Rencontres ciblées et sectorielles Échanges lors des portes ouvertes
PP3	<ul style="list-style-type: none"> Groupes du domaine des transports 	<ul style="list-style-type: none"> Appels et courriels Rencontres ciblées et sectorielles Échanges lors des portes ouvertes
PP4	<ul style="list-style-type: none"> Groupes environnementaux, incluant les groupes en agriculture 	<ul style="list-style-type: none"> Appels et courriels Échanges lors des portes ouvertes Rencontres ciblées et sectorielles Échanges lors des portes ouvertes
PP5	<ul style="list-style-type: none"> Groupes économiques 	<ul style="list-style-type: none"> Appels et courriels Rencontres ciblées et sectorielles Échanges lors des portes ouvertes
PP6	<ul style="list-style-type: none"> Groupes universitaires et de recherche 	<ul style="list-style-type: none"> Appels et courriels Rencontres ciblées et sectorielles
PP7	<ul style="list-style-type: none"> Groupes du patrimoine 	<ul style="list-style-type: none"> Appels et courriels Rencontre sectorielle

Tableau 5-4 : Commentaires, questions et préoccupations recensés

Catégorie	Sujets – commentaires, questions et préoccupations	Parties prenantes						
		PP1 Public	PP2 Muni.	PP3 Trans.	PP4 Env.	PP5 Écon.	PP6 Univ.	PP7 Patrim.
Accès aux stations	• Accessibilité universelle des stations et modalités d'accès des voitures	X	X	X				
	• Accès piétonniers, pour les vélos et routiers prévus pour les stations et pour accéder aux infrastructures situées autour des stations (ex. centres d'achat)	X	X	X				
	• Interrogation sur la possibilité d'apporter un vélo dans les voitures	X						X
	• Nécessité d'ajuster certaines infrastructures routières existantes qui sont insuffisantes pour l'accès aux stations (ex. absence de voies réservées sur les autoroutes 10 et 30, axes routiers nord-sud problématiques dans l'Ouest de l'île)	X	X			X		
	• Nécessité de mettre en place un rabattement efficace des autobus vers les stations et au départ des stations	X	X	X		X		
	• Opportunité d'offrir des options d'intermodalité aux stations (BIXI, autopartage, etc.)	X	X		X			
	• Problématiques avec l'accessibilité universelle du REM et du réseau de la STM (ex. gare Centrale)	X		X				
	• Place des stationnements incitatifs dans le projet (localisation, philosophie de CDPQ Infra, étage)	X	X	X	X	X		
	• Possibilité de mettre en place des aires d'attentes fermées pour les autobus	X						
Aménagement du territoire	• Alignement et intégration avec les projets d'aménagement du territoire déjà prévus et les outils de planification territoriale existants		X				X	
	• Impact du projet sur le développement des TOD		X		X		X	

Catégorie	Sujets – commentaires, questions et préoccupations	Parties prenantes						
		PP1 Public	PP2 Muni.	PP3 Trans.	PP4 Env.	PP5 Écon.	PP6 Univ.	PP7 Patrim.
	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur le rôle de CDPQ Infra dans les orientations d'aménagement du territoire 		X		X		X	
	<ul style="list-style-type: none"> Préoccupation liée à l'étalement urbain généré par le projet (pression de développement sur les terrains adjacents aux stations) 	X	X		X			
Architecture	<ul style="list-style-type: none"> Concept architectural prévu pour les stations 	X	X		X			X
	<ul style="list-style-type: none"> Nécessité d'intégrer le REM dans la trame urbaine 	X	X				X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Possibilité de mettre en place un processus exemplaire pour l'architecture du projet (comité consultatif, design obligatoire) 							X
Captation de la plus-value foncière	<ul style="list-style-type: none"> Déséquilibre financier potentiel entre certaines municipalités 		X					
	<ul style="list-style-type: none"> Questions d'éclaircissement sur la portée du mécanisme de captation de la plus-value foncière 		X					
Coordination et intégration avec les réseaux existants (autobus, trains de banlieue, métro)	<ul style="list-style-type: none"> Coordination actuelle de CDPQ Infra avec l'AMT, les sociétés de transport et les conseils intermunicipaux de transport (CIT) 	X	X	X	X		X	
	<ul style="list-style-type: none"> Compétition et complémentarité avec les réseaux existants (ex. ligne Vaudreuil-Hudson, impact sur les terminus et trajets d'autobus) 	X	X	X	X		X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Connexions prévues avec le métro et les trains de banlieue 	X	X	X	X			
Correspondance entre les réseaux (rupture de charge)	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les usagers de la Rive-Sud (plus de voies réservées sur le pont Champain et d'accès direct au centre-ville) 	X	X	X				X
	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les passagers du train de l'Est et mesures prévues pour minimiser le délai pour la correspondance à la station A40 	X	X	X				X
Démarche d'information et	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation liée au niveau de détail prévu pour les portes ouvertes et les thématiques qui seront abordées 	X	X					

Catégorie	Sujets – commentaires, questions et préoccupations	Parties prenantes						
		PP1 Public	PP2 Muni.	PP3 Trans.	PP4 Env.	PP5 Écon.	PP6 Univ.	PP7 Patrim.
de consultation	• Interrogation sur la confidentialité des données d’achalandage			X	X		X	
	• Nécessité de mettre en place une démarche transparente		X				X	
	• Moyens disponibles pour faire part des préoccupations et commentaires	X		X	X	X		
	• Questions d’éclaircissement sur l’échéancier de l’audience publique du BAPE		X					
	• Souhait et importance d’établir des mécanismes de dialogue en continu, tout au long du développement du projet (incluant la construction)	X	X			X		
Développement du REM et description du projet	• Capacité du REM à absorber une hausse d’achalandage et les passagers provenant de l’ensemble des connections prévues avec les autres réseaux	X	X	X				
	• Conditions de l’acceptabilité sociale du projet					X	X	
	• Impact du projet sur le centre d’entretien prévu à Pointe-Saint-Charles	X						
	• Interfaces et collaboration avec les municipalités concernées	X	X			X		
	• Interrogation sur la fermeture prévue de la rue Ottawa	X						X
	• Moyen utilisé pour l’alimentation électrique du métro léger			X				
	• Opportunité pour favoriser un transfert modal optimal			X				
	• Préoccupation liée à l’étagement des passages à niveau sur l’antenne Deux-Montagnes (vue sur l’intérieur des résidences)	X	X					
	• Utilisation prévue des trains actuels de l’AMT	X	X					
Développement du réseau de transport	• Besoin d’une cohérence d’ensemble pour favoriser le transport collectif (ex. tarification des stationnements au centre-ville)		X	X	X		X	
	• Connexion possible entre le REM et la ligne Vaudreuil-Hudson	X	X	X		X		

Catégorie	Sujets – commentaires, questions et préoccupations	Parties prenantes						
		PP1 Public	PP2 Muni.	PP3 Trans.	PP4 Env.	PP5 Écon.	PP6 Univ.	PP7 Patrim.
métropolitain	<ul style="list-style-type: none"> Rôle de la future autorité en transport (ARTM et RTM) pour la planification globale du réseau et le cadre financier 		X	X	X			
Échéancier	<ul style="list-style-type: none"> Capacité de réaliser le projet dans l'échéancier souhaité 	X	X		X			
	<ul style="list-style-type: none"> Échéancier et faisabilité pour les stations potentielles et nécessité d'une correspondance avec le métro de Montréal 	X	X	X				X
	<ul style="list-style-type: none"> Priorité visée pour la mise en vise service des différentes antennes (séquencement) 	X	X	X	X			
Financement et coût du projet	<ul style="list-style-type: none"> Coût du projet par passager 		X	X				
	<ul style="list-style-type: none"> Coût des stations potentielles et modalités de financement 		X	X	X	X		
	<ul style="list-style-type: none"> État des discussions avec les gouvernements provincial et fédéral 	X	X		X			
	<ul style="list-style-type: none"> Impact du financement du REM sur les autres projets de transport collectif dans la région métropolitaine (ex. prolongement de la ligne bleue) 	X	X	X	X	X		
	<ul style="list-style-type: none"> Impact du REM sur le financement des sociétés de transport et opportunité d'augmenter le service 		X	X	X			
	<ul style="list-style-type: none"> Participation municipale attendue 		X	X				
Gestion des travaux	<ul style="list-style-type: none"> Climat sonore prévu (pendant les travaux et lors de l'exploitation) 	X						
	<ul style="list-style-type: none"> Gestion des travaux dans le Parc d'entreprise de Pointe-Saint-Charles (terrains contaminés) 	X						X
	<ul style="list-style-type: none"> Maintien de la ligne Deux-Montagnes pendant les travaux de construction 	X	X	X				
Impacts environne-	<ul style="list-style-type: none"> Impact du projet sur les milieux humides (ex. Technoparc Montréal, Sainte-Anne-de-Bellevue, Deux-Montagnes) 	X			X			

Catégorie	Sujets – commentaires, questions et préoccupations	Parties prenantes						
		PP1 Public	PP2 Muni.	PP3 Trans.	PP4 Env.	PP5 Écon.	PP6 Univ.	PP7 Patrim.
mentaux	• Impact du projet sur les aires protégées et les boisés à proximité des stations	X			X			
	• Perte d'habitat de la couleuvre brune et mesures d'atténuation prévues				X			
	• Préoccupation sur l'interférence potentielle du projet avec l'écocampus Hubert-Reeve (Technoparc Montréal)				X			
Modèle d'affaires	• Modalités d'exploitation du REM	X					X	
	• Modalités de contrôle du projet par la Caisse et le gouvernement du Québec (propriété, exploitation)	X	X	X	X		X	
Municipalités	• Interrogation liée à la gestion des demandes citoyennes par les municipalités		X					
	• Impact du projet sur les valeurs foncières des bâtiments le long du tracé	X	X				X	
	• Pression sur les ressources municipales		X					
Patrimoine	• Impact sur les bâtiments patrimoniaux	X	X					X
Paysage	• Impact visuel des portions aériennes du tracé et de l'étagement des passages à niveau	X	X				X	
	• Importance de considérer l'intégration des piliers du REM dans le paysage urbain						X	X
	• Intégration visuelle des caténaires sur le pont Champlain							X
Processus d'approvisionnement	• Étapes prévues pour le processus d'approvisionnement			X		X		
	• Interrogation sur la place du contenu québécois dans le projet (siège d'affaires, priorisation des entreprises québécoises)			X		X		
	• Souhait de favoriser un appel d'offres compétitif			X		X		
Recherche	• Opportunité de faire un suivi du projet (ex. achalandage, clientèle)						X	

Catégorie	Sujets – commentaires, questions et préoccupations	Parties prenantes						
		PP1 Public	PP2 Muni.	PP3 Trans.	PP4 Env.	PP5 Écon.	PP6 Univ.	PP7 Patrim.
	<ul style="list-style-type: none"> Possibilités de faire des projets de recherche avec CDPQ Infra 						X	
Rendement	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur la capacité du projet de générer un rendement et l'interrelation entre les revenus, les dépenses, le tarif et l'achalandage 		X		X			
	<ul style="list-style-type: none"> Horizon de rentabilité du projet 						X	
Réserves foncières	<ul style="list-style-type: none"> Impact des réserves sur l'aménagement du territoire 	X			X			
	<ul style="list-style-type: none"> Mécanisme d'information prévu pour les municipalités 		X					
Retombées	<ul style="list-style-type: none"> Préoccupation liée aux pertes d'emploi des chauffeurs d'autobus et de taxis 	X		X				
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur les enjeux de sécurité dans le tunnel Mont-Royal 		X	X				X
	<ul style="list-style-type: none"> Mesures prévues en cas de pannes d'électricité ou d'interruption de service 			X				
	<ul style="list-style-type: none"> Normes de sécurité en cas d'incendie 			X				
	<ul style="list-style-type: none"> Risque de déraillement ou de chute du train sur les axes routiers 	X						
	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité du système sans conducteur 	X						
Stations	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement des stations 	X	X					
	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur la localisation exacte des stations 	X	X	X		X		X
	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur la réalisation des stations potentielles et le calendrier prévu 		X	X				
	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur le réaménagement prévu de la gare Centrale 			X				X
	<ul style="list-style-type: none"> Opportunité de mettre en place des marchés publics dans les stations 				X			

Catégorie	Sujets – commentaires, questions et préoccupations	Parties prenantes						
		PP1 Public	PP2 Muni.	PP3 Trans.	PP4 Env.	PP5 Écon.	PP6 Univ.	PP7 Patrim.
	<ul style="list-style-type: none"> Préoccupations sur la localisation prévue de certaines stations loin des zones résidentielles et près d'accès routiers congestionnés (ex. Pointe-Claire, Des Sources, station terminale) 	X	X		X			
Tarif	<ul style="list-style-type: none"> Intégration tarifaire dans la région métropolitaine 	X	X	X	X			
	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur la tarification des stationnements et l'intégration avec le REM 	X	X					
	<ul style="list-style-type: none"> Questionnement sur l'impact pour les clients de Saint-Jean-sur-Richelieu, qui ne font pas partie de la grille métropolitaine 		X	X				
	<ul style="list-style-type: none"> Tarif envisagé pour utiliser le REM 	X	X	X	X	X		
Temps de parcours et fréquence	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur la correspondance avec l'aéroport pour les différentes antennes 	X						
	<ul style="list-style-type: none"> Temps de parcours et fréquence prévus, et comparaison par rapport au temps de déplacements actuels 	X	X	X				
Tracé	<ul style="list-style-type: none"> Justification du choix du tracé et de l'exclusion de certaines municipalités ou secteurs (ex. Lachine, LaSalle, est de Montréal, Chevrier) 	X	X	X	X			
	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur le statut définitif du tracé 	X	X		X	X		
	<ul style="list-style-type: none"> Nécessité de desservir les pôles d'emplois importants 		X			X		
	<ul style="list-style-type: none"> Questionnement sur les expropriations potentielles (localisation, nombre) 	X	X					
Valeur des propriétés	<ul style="list-style-type: none"> Impact potentiel sur la valeur des propriétés 	X	X					
Voitures	<ul style="list-style-type: none"> Demande de collaboration pour optimiser l'accessibilité universelle des voitures 	X		X				
	<ul style="list-style-type: none"> Détails sur les voitures (places assises, zone pour les valises, etc.) 	X	X					

Catégorie	Sujets – commentaires, questions et préoccupations	Parties prenantes						
		PP1 Public	PP2 Muni.	PP3 Trans.	PP4 Env.	PP5 Écon.	PP6 Univ.	PP7 Patrim.
	• Interrogation sur l'espace aménagé dans les voitures pour les valises	X						
	• Interrogation sur le niveau de bruit prévu lors du passage des trains	X	X		X			
	• Interrogation sur le type de matériel roulant prévu	X						
Zone agricole	• Empiètement sur la zone agricole (station terminale Rive-Sud)	X	X		X			
	• Interrogation sur le mécanisme prévu pour le dézonage du terrain pour la station terminale			X	X			
	• Préoccupation liée à la pression supplémentaire du projet sur la zone agricole (développement urbain)	X	X	X	X			

1.4 Analyse des enjeux

De façon générale, le projet est bien accueilli par l'ensemble des parties prenantes rencontrées. Ces dernières y voient l'opportunité de répondre à la saturation existante du système, de mettre en place un réseau de transport métropolitain intégré et fluide et de favoriser un véritable transfert modal entre la voiture et le transport collectif.

Parmi les commentaires, questions et préoccupations recensés dans la section ci-haut, certains sujets étaient abordés par une majorité de parties prenantes incluant :

Accès aux stations

- Accès piétonniers, pour les vélos et routiers prévus pour les stations et pour accéder aux infrastructures situées autour des stations (ex. centres d'achat)
- Nécessité d'ajuster certaines infrastructures routières existantes qui sont insuffisantes pour l'accès aux stations
- Nécessité de mettre en place un rabattement efficace des autobus vers les stations et au départ des stations
- Place des stationnements incitatifs (localisation, capacité prévue et étagement)

Coordination et intégration avec les réseaux existants

- Compétition et complémentarité avec les réseaux existants – entre autres pour ce qui touche à la ligne Vaudreuil-Hudson et aux trajets et terminus d'autobus
- Connexions prévues avec le métro et les trains de banlieue
- Coordination actuelle de CDPQ Infra avec l'AMT, les sociétés de transport et les CIT

Correspondances entre les réseaux (rupture de charge)

- Impact sur les passagers du train de l'Est et mesures prévues pour minimiser le délai pour la correspondance à la station A40
- Impact sur les usagers de la Rive-Sud (plus de voies réservées sur le pont Champaign et perte d'accès direct au centre-ville)

Démarche d'information et de consultation

- Moyens disponibles pour faire part des préoccupations et commentaires
- Souhait et importance d'établir des mécanismes de dialogue en continu, tout au long du développement du projet

Développement du REM et description du projet

- Interfaces et collaboration avec les municipalités concernées
- Capacité du REM à absorber une hausse d'achalandage et les passagers provenant de l'ensemble des connections prévues avec les autres réseaux

Développement du réseau de transport métropolitain

- Rôle de la future autorité en transport (ARTM et RTM) pour la planification globale du réseau et du cadre financier

Échéancier

- Capacité de réaliser le projet dans l'échéancier souhaité
- Échéancier et faisabilité pour les stations « potentielles » et nécessité d'une correspondance avec le métro de Montréal

Gestion des travaux

- Impact sur le maintien de la ligne Deux-Montagnes pendant les travaux de construction
- Phasage des travaux de construction selon les antennes

Modèle d'affaires

- Modalités de contrôle du projet par la Caisse et le gouvernement du Québec (propriété, exploitation)

Patrimoine

- Impact sur les bâtiments patrimoniaux

Sécurité

- Interrogation sur les enjeux de sécurité dans le tunnel Mont-Royal

Stations

- Interrogation sur la localisation exacte des stations

Tarif

- Intégration tarifaire dans la région métropolitaine
- Tarif envisagé

Zone agricole

- Préoccupation liée à la pression supplémentaire du projet sur la zone agricole (développement urbain)

De plus, outre les enjeux déjà présentés ci-haut, certains enjeux ont été soulevés de façon plus spécifique pour chaque antenne lors des portes ouvertes. Ils sont détaillés ici :

Antenne Deux-Montagnes

- Aménagement de la station sur l'île Bigras
- Climat sonore prévu (pour les habitations situées près des voies ferrées)
- Interface avec la Ville de Laval sur l'interférence des travaux pour le REM avec la réfection des ponts routiers de l'île Bigras
- Impact potentiel sur les milieux humides et les parcs situés autour de la gare Deux-Montagnes
- Impact potentiel sur la valeur des propriétés
- Interrogation sur l'étagement des passages à niveau existants
- Interrogation sur les expropriations potentielles
- Justification du choix de localisation des portes ouvertes
- Risques de sécurité (personnes sur les voies ou les ponts, déraillement du train)

Antenne Rive-Sud (incluant le centre-ville de Montréal)

- Impact des fermetures de rue potentielles dans Griffintown
- Impact du projet sur le patrimoine
- Interrogation sur la capacité future des stationnements incitatifs prévus
- Interrogation sur la réalisation potentielle de la station Chevrier
- Interrogation sur la réutilisation potentielle du pont temporaire de L'Île-des-Sœurs
- Justification de l'arrêt du service sur le pont Champlain (voies réservées pour les autobus)
- Modalités de l'accès à l'aéroport
- Détails sur les voitures : nombre de places assises et place disponible pour le transport de valises

Antennes Ouest de l'Île et aéroport

- Accessibilité des stations (axe nord-sud)
- Impact du projet sur le développement urbain à Sainte-Anne-de-Bellevue
- Impact sur les zones protégées ou en voie de l'être (parc de l'Anse-à-l'Orme, milieux humides situés près du Technoparc au parc-nature Des Sources, écocampus Hubert-Reeves)
- Impact visuel de la structure sur pilotis (tracé aérien)
- Interrogation sur les caténaires (câbles porteurs)
- Justification du tracé et de l'exclusion de certains secteurs
- Modalités de l'accès à l'aéroport
- Nécessité de mettre en place des accès sécuritaires pour les piétons et les vélos au-dessus de l'autoroute 40 et pour l'accès aux stations
- Préoccupations sur la localisation prévue de certaines stations loin des zones résidentielles et près d'accès routiers congestionnés (ex. Pointe-Claire, Des Sources)

1.5 Prise en compte de CDPQ Infra

La section suivante détaille la prise en compte, par CDPQ Infra, des commentaires, questions et préoccupations recueillis dans le cadre de la démarche d'information et de consultation initiée en 2016. Cette prise en compte est présentée selon trois axes principaux, soit les réponses fournies par CDPQ Infra aux principaux enjeux du projet, les optimisations apportées au tracé pour tenir compte des préoccupations et commentaires soulevés, ainsi que les engagements complémentaires pris par l'organisation.

1.5.1 Réponses aux principaux enjeux du projet

Seuls les principaux commentaires, questions et préoccupations présentés à la section 1.4 sont repris dans cette sous-section (donc ceux ayant été soulevés par au moins trois groupes de parties prenantes dans le cadre de la démarche d'information et de consultation).

Par contre, il est important de souligner que l'ensemble des commentaires, questions et préoccupations soulevés dans le cadre de la démarche ont été diligemment considérés, et continueront de l'être, par l'équipe de CDPQ Infra dans la suite du projet.

Tableau 5-5 : Réponses de CDPQ Infra

Catégorie	Sujets	Réponse et considération de CDPQ Infra
Accès aux stations	<ul style="list-style-type: none"> Nécessité d'ajuster certaines infrastructures routières existantes qui sont insuffisantes pour l'accès aux stations 	<ul style="list-style-type: none"> L'objectif de CDPQ Infra est d'assurer la fluidité des déplacements et l'accès aux stations. CDPQ Infra travaille en concertation avec le ministère du Transport du Québec (MTQ) de qui relève cette planification.
	<ul style="list-style-type: none"> Nécessité de mettre en place un rabattement efficace des autobus vers les stations et au départ des stations 	<ul style="list-style-type: none"> L'objectif de CDPQ Infra est de maximiser l'achalandage pour le REM, ce qui passe par un rabattement efficace et fluide. CDPQ Infra travaille étroitement avec les réseaux de transport en commun (sociétés de transport et CIT), notamment par la mise en place de groupes de travail qui se réunissent régulièrement pour chaque antenne. La responsabilité revient aux réseaux de transport en commun et à l'ARTM de déterminer comment ils pourront utiliser leurs ressources de la manière la plus efficace pour les usagers. La mise en service est prévue pour 2020, ce qui laisse quelques années aux réseaux de transport pour ajuster leurs opérations.

Catégorie	Sujets	Réponse et considération de CDPQ Infra
	<ul style="list-style-type: none"> Place des stationnements incitatifs 	<ul style="list-style-type: none"> CDPQ Infra est consciente des problématiques d'accès actuelles relatives à certains stationnements incitatifs sur l'antenne Deux-Montagnes et les commentaires à cet effet ont été rigoureusement considérés. L'objectif demeure d'offrir un accès simple et fluide, pour maximiser le nombre d'utilisateurs. La priorité est de favoriser le rabattement des autobus aux stations pour amener le plus d'utilisateurs possible au réseau via le transport en commun, tout en assurant un équilibre avec l'offre de stationnements incitatifs. Lorsque possible, les stationnements incitatifs seront étagés pour réduire l'empreinte sur le territoire. Cette option est notamment considérée pour le stationnement de la station Panama.
Coordination et intégration avec les réseaux existants	<ul style="list-style-type: none"> Compétition et complémentarité avec les réseaux existants 	<ul style="list-style-type: none"> Le REM sera un complément et un ajout à l'offre en transport en commun. Pour la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson, le REM ne dessert pas directement le même bassin de population comme Lachine ou LaSalle. Il s'agit donc d'un service complémentaire pour l'Ouest de l'Île. Pour les trajets d'autobus existants qui pourraient dédoubler l'offre lorsque le REM sera en service, l'ARTM aura pour mandat de planifier la bonne complémentarité des services et les réseaux de transport ont encore quelques années pour ajuster leurs opérations.
	<ul style="list-style-type: none"> Connexions prévues avec le métro et les trains de banlieue 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet offrira des connexions avec la ligne orange du métro, à la station Bonaventure, le réseau de trains de banlieue de l'AMT, soit la ligne Mascouche à la station de correspondance A40 et éventuellement la ligne Saint-Jérôme à la station Canora. Les autres connexions au métro sont sérieusement analysées.

Catégorie	Sujets	Réponse et considération de CDPQ Infra
Correspondance entre les réseaux (rupture de charge)	<ul style="list-style-type: none"> Coordination actuelle avec l'AMT, les sociétés de transport et les CIT 	<ul style="list-style-type: none"> CDPQ Infra travaille étroitement avec les réseaux de transport en commun (sociétés de transport et CIT), notamment par la mise en place de groupes de travail qui se réunissent sur une base hebdomadaire pour chaque antenne.
	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les passagers du train de l'Est (ligne Mascouche) et mesures prévues pour minimiser le délai pour la correspondance à la station A40 Impact sur les usagers de la Rive-Sud (plus de voies réservées sur le pont Champaign et d'accès direct au centre-ville) 	<ul style="list-style-type: none"> Les usagers de la ligne Mascouche devront faire une correspondance à la station A40 pour accéder au centre-ville. En effet, pour des raisons technologiques, de fréquence et de sécurité, il est impossible pour le train de l'Est, un train lourd, de partager le même réseau de rails que le métro léger. Il ne sera donc plus possible pour le train de l'Est d'accéder au tunnel Mont-Royal. Pour chaque passage du train de la ligne Mascouche, des rames du REM vides seront en attente à la station A40, sur une voie d'évitement, pour minimiser le temps d'attente pour les passagers. La fréquence du REM en période de pointe sera de trois minutes à cette station. De plus, un quai partagé sera construit pour faciliter l'accès rapide du train au REM et vice-versa. Les études d'achalandage de CDPQ Infra permettront de documenter les habitudes de déplacement des passagers du train de l'Est ainsi que les nouvelles clientèles qui pourraient être créées du fait des nouvelles dessertes qui seront offertes à la ligne Mascouche (ouest, nord, aéroport, sud) du réseau. Le service actuel d'autobus reliant la Rive-Sud au centre-ville est saturé et la congestion grandissante annonce une détérioration des conditions de déplacement par autobus et voiture dans cet axe dans les années à venir. CDPQ Infra est consciente que le REM amènera les usagers à changer leurs habitudes de transport. CDPQ Infra souhaite que l'expérience des usagers avec le REM, la fréquence accrue du réseau et sa fiabilité compensent pour la rupture de charge d'un service direct.

Catégorie	Sujets	Réponse et considération de CDPQ Infra
Démarche d'information et de consultation	<ul style="list-style-type: none"> Moyens disponibles pour faire part des préoccupations et commentaires 	<ul style="list-style-type: none"> Les principes de base de la démarche de CDPQ Infra s'appuient sur l'écoute, des canaux d'échanges multiples et de l'information vulgarisée, et la continuité du dialogue tout au long du développement du projet. Plusieurs moyens ont été déployés dans le cadre de la démarche d'information et de consultation : rencontres, portes ouvertes, plateforme participative en ligne, adresse courriel et ligne téléphonique, médias sociaux, infolettre et site Web. Suite aux demandes reçues et à l'achalandage des premières portes ouvertes, CDPQ Infra s'engage à tenir une deuxième série de portes ouvertes à l'automne 2016 pour présenter de l'information plus détaillée sur le projet aux citoyens et poursuivre les interactions avec les différentes parties prenantes, toujours dans un but de bonification des différents aspects du projet. Un bureau des relations avec la communauté et des comités de bon voisinage seront mis en place lors de la phase de construction du projet pour informer et échanger avec les citoyens et les instances concernées et s'assurer de minimiser les impacts. Un système rigoureux et diligent de gestion des plaintes sera également déployé.
	<ul style="list-style-type: none"> Souhait et importance d'établir des mécanismes de dialogue en continu, tout au long du développement du projet 	<ul style="list-style-type: none"> Cet élément fait partie des principes de base de la démarche de CDPQ Infra, tel que décrit ci-dessus. Le détail de la démarche prévue lors de la construction est également présenté plus bas.
Développement du REM et description du	<ul style="list-style-type: none"> Interfaces et collaboration avec les municipalités concernées 	<ul style="list-style-type: none"> L'équipe de CDPQ Infra est en contact régulier avec les directeurs généraux des municipalités touchées pour valider l'emplacement, l'intégration et les modes d'accès aux stations, et poursuivra dans ce sens aussi longtemps que nécessaire.

Catégorie	Sujets	Réponse et considération de CDPQ Infra
projet	<ul style="list-style-type: none"> Capacité du REM à absorber une hausse d'achalandage et les passagers provenant de l'ensemble des connections prévues avec les autres réseaux 	<ul style="list-style-type: none"> Le REM offrira un service à haute fréquence et sera doté d'une grande capacité (600 passagers en même temps à l'heure de pointe). Il est possible de plus que doubler la capacité du REM sans changer les infrastructures, en augmentant la fréquence à 90 secondes (au lieu de 3 minutes). De plus, cinq rames supplémentaires seront achetées à l'ouverture pour pouvoir augmenter la capacité rapidement, au besoin.
Développement du réseau de transport métropolitain	<ul style="list-style-type: none"> Rôle de la future autorité en transport (ARTM et RTM) pour la planification globale du réseau et du cadre financier 	<ul style="list-style-type: none"> L'ARTM sera responsable de la planification des services de transport collectif et du cadre tarifaire dans la région métropolitaine. CDPQ Infra s'assurera de travailler en étroite collaboration avec l'ARTM dès que cette organisation sera mise en place. CDPQ Infra travaille déjà avec le Comité de transition chargé d'implanter l'ARTM.
Échéancier	<ul style="list-style-type: none"> Capacité de réaliser le projet dans l'échéancier souhaité Échéancier et faisabilité pour les stations « potentielles » et nécessité d'une correspondance avec le métro 	<ul style="list-style-type: none"> CDPQ Infra maintient la cible de 2020 pour la mise en service des premières rames et toute l'équipe est à pied d'œuvre pour y arriver. Les stations Bridge-Wellington, McGill et Édouard-Montpetit sont importantes pour la connectivité du REM au métro de Montréal. Des progrès importants ont été réalisés depuis avril et la construction de ces stations est sérieusement envisagée dès la phase 1. Ces stations seront incluses en option dans les appels d'offres lancés cet automne.

Catégorie	Sujets	Réponse et considération de CDPQ Infra
Gestion des travaux	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur le maintien de la ligne Deux-Montagnes pendant les travaux de construction 	<ul style="list-style-type: none"> L'objectif est de maintenir le service autant que possible, avec des interruptions ponctuelles et planifiées. La construction du REM pourra se faire à côté de la ligne existante de Deux-Montagnes (section voie ferrée unique). Les travaux pourront avoir lieu en dehors des heures de pointe (pm, fins de semaine) et le service pourra être assuré par autobus pendant ces arrêts ponctuels et planifiés. Les usagers seront avertis en amont de toute interruption de service planifié afin de les informer des services alternatifs.
	<ul style="list-style-type: none"> Phasage des travaux de construction selon les antennes 	<ul style="list-style-type: none"> Tous les projets du genre, à travers le monde, sont mis en service par phases. Il est cependant trop tôt pour préciser le phasage de la mise en service. Cet aspect dépendra, entre autres, de l'accès aux terrains et des stratégies de construction avec le consortium qui sera choisi.
Modèle d'affaires	<ul style="list-style-type: none"> Modalités de contrôle du projet par la Caisse et le gouvernement du Québec (propriété, exploitation) 	<ul style="list-style-type: none"> Les termes de la propriété des actifs font partie de l'entente signée en 2015 entre le gouvernement du Québec et la Caisse. Cette entente est publique et est disponible sur le site Web de CDPQ Infra. La Caisse doit maintenir un minimum de 51% de contrôle du projet en tout temps. Le gouvernement du Québec aura toujours une option d'achat pour le projet si la Caisse décidait d'en vendre une partie.

Catégorie	Sujets	Réponse et considération de CDPQ Infra
Patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les bâtiments patrimoniaux 	<ul style="list-style-type: none"> Le scénario analysé pour la construction des ouvrages d'art entre les rues Notre-Dame Ouest et Saint-Paul Ouest pouvait initialement entraîner la démolition partielle de la section arrière de l'édifice Rodier et d'autres édifices à caractère patrimonial. Une nouvelle entente avec le CN, signée en août 2016, permet de mieux arrimer le tracé du REM aux voies aériennes du CN (Viaduc du Sud) arrivant à la Gare Centrale. Cette optimisation du tracé permet de préserver la section arrière de l'édifice Rodier, le New City Gas ainsi que certains édifices situés dans le quadrilatère formé par les rues Wellington-Ann-Brennan, qui incluait notamment l'édifice Drummond-McCall.
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur les enjeux de sécurité dans le tunnel Mont-Royal 	<ul style="list-style-type: none"> Le REM est 100 % électrique et n'a à son bord aucun carburant inflammable. Les technologies actuelles de construction des systèmes de trains légers offrent les plus hauts standards en matière d'inflammabilité et de gestion des fumées. Des travaux additionnels pour faciliter l'évacuation des fumées sont prévus dans le tunnel, ainsi que d'autres dispositifs qui permettent de mettre rapidement les clients à l'abri. Les mesures d'intervention à mettre en place pour l'évacuation dans le tunnel seront élaborées en étroite collaboration avec le Service Sécurité incendie de Montréal.
Stations	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur la localisation exacte des stations 	<ul style="list-style-type: none"> Une carte interactive présentant le tracé préliminaire est disponible sur le site Web de CDPQ Infra. La localisation exacte de chaque station et leur aménagement seront précisés au début de l'automne 2016. Pendant l'été, CDPQ Infra travaille étroitement avec les municipalités pour valider les modes d'accès aux stations.

Catégorie	Sujets	Réponse et considération de CDPQ Infra
Tarif	<ul style="list-style-type: none"> Intégration tarifaire dans la région métropolitaine 	<ul style="list-style-type: none"> CDPQ Infra souhaite intégrer le REM à la grille tarifaire qui sera développée par l'ARTM. L'ARTM sera responsable du cadre tarifaire dans la région métropolitaine.
	<ul style="list-style-type: none"> Tarif envisagé 	<ul style="list-style-type: none"> L'objectif est que le client du REM utilise un seul titre de transport (carte Opus ou autre) et qu'il paie un tarif simple, intégré et comparable aux tarifs actuels. CDPQ Infra souhaite intégrer le REM à la grille tarifaire qui sera développée par l'ARTM. Le tarif précis dépend encore de plusieurs facteurs, dont les discussions avec l'ARTM et les discussions avec les gouvernements fédéral et provincial concernant leur participation dans le projet.
Zone agricole	<ul style="list-style-type: none"> Préoccupation liée à la pression supplémentaire du projet sur la zone agricole (développement urbain) 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet aura un impact faible, puisque l'aire visée pour la station terminale Rive-Sud est adjacente au périmètre urbain et qu'elle est cernée par le boulevard Rome et le chemin des Prairies à l'ouest et au sud, par l'autoroute 10 et l'autoroute 30 au nord-ouest et nord-est, et à l'est par la propriété d'Hydro-Québec. Ces barrières aident à circonscrire tout développement futur. De plus, le schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil ne permet pas de développement urbain dans la zone agricole.

1.5.2 Optimisations au tracé

L'objectif de CDPQ Infra est d'optimiser le tracé et le projet en continu, en fonction des préoccupations et commentaires soulevés par les parties prenantes et afin de répondre aux attentes et besoins du milieu. En ce sens, des optimisations importantes du tracé ont été réalisées au courant du printemps et de l'été 2016, tel que présenté ci-dessous.

Tableau 5-6 : Optimisations récentes du tracé

Optimisations	Résultat
Relocalisation de la station Du Quartier en amont du futur viaduc Du Quartier	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure intégration de la station avec le futur TOD Du Quartier
Réalignement de la plongée du tracé en souterrain dans le Technoparc Montréal pour être au niveau du roc dans le secteur des milieux humides	<ul style="list-style-type: none"> • Préservation de l'intégrité des milieux humides et du parc-nature des Sources pendant la construction • Préservation de l'habitat du petit blongios pendant la construction
Déplacement vers l'est de certains équipements prévus à la station Sainte-Anne-de-Bellevue	<ul style="list-style-type: none"> • Préservation de milieux humides situés autour de la station
Intégration du tracé du REM aux voies aériennes du CN (nouvelle entente)	<ul style="list-style-type: none"> • Préservation intégrale de l'édifice Rodier en raison de la nouvelle entente avec le CN, qui permet une optimisation du tracé et une intégration aux voies aériennes (Viaduc du Sud) • Autres édifices à caractère patrimonial également préservés au centre-ville (New City Gas et Drummond-McCall) • Fermeture des rues Saint-Paul, William et Dalhousie évitées en raison de la nouvelle entente avec le CN

De plus, CDPQ Infra est en contact continu avec les municipalités qui accueilleront des stations sur leur territoire afin d'optimiser leur localisation, leurs modes d'accès et leur intégration à la trame urbaine, et ce de façon personnalisée. Le même exercice est réalisé avec les sociétés de transport, via les deux groupes de travail mis en place à cet effet, afin de permettre le déploiement d'un réseau de rabattement des autobus efficace.

1.5.3 Engagements complémentaires

La démarche mise en œuvre a permis à CDPQ Infra d'asseoir les bases d'une collaboration plus étroite avec plusieurs groupes de parties prenantes. Ainsi, CDPQ Infra s'est engagée à travailler avec les groupes environnementaux pour développer des mesures de compensation appropriées et innovantes concernant les impacts environnementaux du

projet. De plus, CDPQ Infra a collaboré avec les groupes en transport adapté, qui ont proposé leur expertise pour optimiser l'accès universel des stations et des voitures avant la mise en service. Finalement, des rencontres régulières avec les groupes du patrimoine et autres groupes intéressés auront lieu pour les tenir à jour et échanger sur le concept architectural global et l'intégration à la trame urbaine.

1.6 Prochaines étapes

Une deuxième série de portes ouvertes est prévue à l'automne 2016. Ces portes ouvertes porteront notamment sur l'aménagement et l'accès aux stations et présenteront de l'information personnalisée pour chaque antenne et chaque municipalité.

Pour la période de construction, plusieurs moyens seront déployés, en étroite collaboration avec l'entrepreneur choisi, pour diffuser l'information relative aux travaux et échanger avec les parties prenantes pour minimiser les impacts. L'objectif de CDPQ Infra sera de garder un contact permanent avec les résidents et commerces touchés par les travaux ainsi qu'avec les instances concernées, et ce par le biais de communications proactives et régulières.

Les moyens de communication précis qui seront mis en œuvre seront adaptés au contexte de chaque municipalité. Ils inclueront aussi bien des outils de proximité (ex. campagnes porte-à-porte, accroches-portes et dépliants, etc.) que des outils visant à rejoindre un plus large public (ex. médias sociaux, site Web, infolettre, etc.)

De plus, un bureau des relations avec la communauté et des comités de bon voisinage par antenne seront mis en place afin de :

- Faciliter l'échange avec les riverains touchés par les travaux
- Maintenir un dialogue tout au long des travaux
- Faire le point sur les travaux
- Aborder les préoccupations de chacun et de travailler à mettre en place des solutions communes et d'atténuer les répercussions de chantier
- Diffuser l'information aux personnes concernées

La composition des comités de bon voisinage visera à assurer la représentativité des acteurs du milieu. Lorsque possible, les canaux existants avec la communauté seront maximisés. De plus, les comptes rendus des rencontres des comités, ainsi que l'ensemble de la documentation présentée lors des rencontres, seront disponibles sur le site web du projet. En fonction de la technologie disponible, les rencontres des comités pourraient également

être diffusées en direct sur le web. La population sera en tout temps conviée aux rencontres et pourra poser des questions.

Enfin, un système rigoureux et diligent de gestion des plaintes sera développé et géré par CDPQ Infra, tant en période de construction que d'exploitation. Les citoyens pourront acheminer leurs plaintes ainsi que leurs questions par téléphone et par courriel, à un numéro et à une adresse dédiés à cette fin. Un représentant de CDPQ Infra communiquera avec les plaignants dans un délai de 48 heures. Les plaintes seront consignées dans un registre et un suivi du nombre de plaintes et des mesures prises sera fait lors des rencontres des comités de bon voisinage.

ANNEXE

Résultats du sondage Metroquest

Durée du sondage : juin à août 2016

Répondants :

- **885 personnes ont rempli le sondage en ligne en français**
- **279 personnes en anglais**

Catégorie : Opinion

Question : Quelle est votre perception générale du projet?

Résultats du test en français :

87,95% des répondants sont très en accord ou en accord avec le projet.

Pourcentage	Élément
62,92%	Très en accord
25,03%	En accord
5,73%	Neutre
3,98%	En désaccord
2,34%	Très en désaccord

Résultats du test en anglais :

86,03% des répondants sont très en accord ou en accord avec le projet.

Pourcentage	Élément
67,92%	Très en accord
18,11%	En accord
7,55%	Neutre
4,53%	En désaccord
1,89%	Très en désaccord

Catégorie : Profil des répondants

Question : Quel est votre groupe d'âge?

Résultats du test en français :

Pourcentage	Élément
40,81%	20-35 ans
31,33%	36-50 ans
20,63%	51-65 ans
5,72%	Plus de 65 ans
1,51%	Moins de 20 ans

Résultats du test en anglais :

Pourcentage	Élément
37,62%	20-35 ans
34,29%	36-50 ans
17,14%	51-65 ans
7,14%	Plus de 65 ans
3,81%	Moins de 20 ans

Question : À quelle fréquence utilisez-vous le transport en commun?

Résultats du test en français :

Pourcentage	Élément
43,42%	Toujours
26,63%	Fréquemment
26,32%	Occasionnellement
3,63%	Jamais

Résultats du test en anglais :

Pourcentage	Élément
43,33%	Toujours
26,67%	Fréquemment
21,90%	Occasionnellement
8,10%	Jamais

Question : Pensez-vous être un futur utilisateur du REM?

Résultats du test en français :

Pourcentage	Élément
71,73%	Oui
23,71%	Peut-être
4,56%	Non

Résultats du test en anglais :

Pourcentage	Élément
81,43%	Oui
16,19%	Peut-être
2,38%	Non

Catégorie : Priorités

Question : Nous aimerions connaître ce qui est important pour vous. Quels facteurs vous motiveraient à utiliser ce nouveau système de transport collectif?

Classez vos **5 grandes priorités** (8 éléments possibles)

Résultats du test en français :

Position	Élément
1	Fréquence
2	Connexion aux réseaux
3	Temps de parcours
4	Tarif
5	Heures de service
6	Accès facile aux stations
7	Confort
8	Technologie

Résultats du test en anglais :

Position	Élément
1	Fréquence
2	Temps de parcours
3	Heures de service
4	Accès facile aux stations
5	Connexion aux réseaux
6	Tarif
7	Confort
8	Technologie

Catégorie : Accès aux stations

Question : Le REM sera composé de 24 stations. Merci de nous indiquer les éléments les plus importants pour vous! Comment souhaitez-vous pouvoir accéder aux stations ? **(3 choix maximum)**

Résultats du test en français :

Position	Élément
1	Marche
2	Autobus
3	Vélo
4	Auto solo
5	Covoiturage

Résultats du test en anglais :

Position	Élément
1	Marche
2	Autobus
3	Vélo
4	Auto solo
5	Covoiturage

Catégorie : Stations et milieu de vie

Question : Quels sont les éléments les plus importants pour vous? **(3 choix maximum)**

Résultats du test en français:

Position	Élément
1	Information (exemples : écrans avec information sur les prochains départs, écrans de télévision pour diffusion de nouvelles, distribution de journaux gratuits)
2	Services (exemples : cafés ou restaurants, dépanneur, kiosque à journaux, marchés publics)
2	Environnement (exemples : espaces verts avec aire de détente, bornes de recharge pour voitures électriques)
3	Arts (exemples : performances de musiciens, œuvres d'art, boîtes à livres pour le partage gratuit de livres)

Résultats du test en anglais :

Position	Élément
1	Information (exemples : écrans avec information sur les prochains départs, écrans de télévision pour diffusion de nouvelles, distribution de journaux gratuits)
2	Services (exemples : cafés ou restaurants, dépanneur, kiosque à journaux, marchés publics)
2	Environnement (exemples : espaces verts avec aire de détente, bornes de recharge pour voitures électriques)
3	Arts (exemples : performances de musiciens, œuvres d'art, boîtes à livres pour le partage gratuit de livres)

Catégorie : Communication

Question : CDPQ Infra souhaite rester en contact avec vous tout au long du développement du projet. Votre opinion sur les moyens à privilégier et les sujets à partager nous intéresse! Combien d'étoiles accordez-vous aux moyens de communication proposés, sur une échelle de 1 à 5?

Résultats du test en français :

Position	Élément
1	Site web
2	Médias sociaux
3	Infolettre
4	Comité de bon voisinage
5	Texte pendant les travaux

Résultats du test en anglais :

Position	Élément
1	Site web
2	Médias sociaux
3	Infolettre
4	Comité de bon voisinage
5	Texte pendant les travaux

Question : Combien d'étoiles accordez-vous aux sujets proposés, sur une échelle de 1 à 5?

Résultats du test en français :

Position	Élément
1	Service – information sur les différents services qui seront offerts sur l'ensemble du réseau.
2	Architecture – information sur l'intégration urbaine et l'évolution architecturale du projet.
3	Environnement - impacts environnementaux et mesures d'atténuation.
4	Technologie - informations vulgarisées sur les choix technologiques sur l'ensemble du réseau.
5	Construction – nuisances durant les travaux et mesures d'atténuations

Résultats du test en anglais :

Position	Élément
1	Service – information sur les différents services qui seront offerts sur l'ensemble du réseau.
2	Architecture – information sur l'intégration urbaine et l'évolution architecturale du projet.
3	Technologie - informations vulgarisées sur les choix technologiques sur l'ensemble du réseau.
4	Environnement - impacts environnementaux et mesures d'atténuation.
5	Construction – nuisances durant les travaux et mesures d'atténuations