

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS : **M. DENIS BERGERON, président**
 Mme CORINNE GENDRON, commissaire
 Mme LINDA GHANIMÉ, commissaire

**ENQUÊTE ET AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN
DE TRANSPORT COLLECTIF PAR CDPQ INFRA INC.**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 29 août 2016 à 19 h
Hôtel Bonaventure, Salon Westmount
900, rue de la Gauchetière Ouest
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 29 AOÛT 2016	
MOT DU PRÉSIDENT	1
LECTURE DE LA REQUÊTE	10
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR	
M. MACKY TALL, CDPQ.....	11
PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS	
M. DANIEL DONAIS	19
SUSPENSION ET REPRISE	
DÉPÔT DE DOCUMENTS	24
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
M. MICHEL MORIN.....	33
Mr. ROBERT HAJALY	37
M. JÉRÔME VAILLANCOURT	39
M. NORMAND DALLAIRE.....	35
M. JACQUES CÔTÉ	43
Mme DANA CHEVALIER.....	50
M. LAURENT LEFEBVRE	52
M. MICHEL BELLEAU	61
Mme IOANNA AVANITIS.....	67
SUSPENSION ET REPRISE	
M. JACQUES CARON	71
M. YVON DESROCHES	76
M. JULIAN RODRIGUEZ.....	81
Mme LOUISE BOUCHARD.....	87
Mme KATHERINE DAVID.....	90
Mr. IRWIN RAPPAPORT.....	95
Mme NATHACHA ALEXANDROFF.....	100
M. CYRIL GABREAU	107
M. JACQUES LANDRY	115
M. FRANCIS LAPIERRE	123
M. NORMAND PARISIEN.....	126

SÉANCE AJOURNÉE AU 30 AOÛT 2016 À 13 H

**SÉANCE DU 29 AOÛT 2016
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT**

5 **LE PRÉSIDENT :**

J'inviterais les gens à prendre place, s'il vous plait, nous allons débiter la séance. Alors, j'inviterais les gens à l'arrière qui discutent, s'il vous plait. Soit que vous vous joignez à nous, soit que vous tenez votre conférence à l'extérieur de la salle, s'il vous plait.

10

Alors, mesdames et messieurs bonsoir et bienvenue à cette première partie d'enquête et d'audience publique sur le *Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif* de la Caisse de dépôt et placement du Québec Infra inc.

15

Bienvenue également aux personnes qui participent aux travaux de la commission d'enquête depuis les salles satellites, ainsi qu'à celles qui nous suivent en direct sur Internet au moyen de la webdiffusion audio vidéo.

20

Mon nom est Denis Bergeron et je présiderai cette commission d'enquête et d'audience publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, monsieur David Heurtel. Je serai appuyé dans mon travail par madame Corinne Gendron et madame Linda Ghanimé, commissaires.

25

Pour assurer la meilleure compréhension possible pour tous, un service de traduction simultanée français-anglais est disponible dans la salle pour l'ensemble des séances de la première partie de l'audience. Le matériel requis est disponible à ceux et celles qui le désirent à l'arrière de la salle. Je vous demande également de bien vouloir mettre en mode sourdine vos cellulaires et appareils électroniques, et je vous en remercie.

30

Je vous avise également que la prise de photos et vidéos n'est pas permise dans la salle d'audience au regard du droit du respect à la vie privée des participants, à l'exception des médias. Si vous avez des questions à ce sujet, je vous réfère à notre responsable des communications, monsieur Luc Nolet qui est à l'arrière.

35

Voici maintenant le mandat que le BAPE a reçu du ministre en date du 28 juillet dernier et cette lettre s'adresse au président du Bureau d'audiences publiques, monsieur Pierre Baril.

40 « *En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte*
contre les changements climatiques et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de
l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences
publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le Projet du réseau
45 *électrique métropolitain par la Caisse de dépôt et placement du Québec Infra et de me faire rapport*
de ses constatations, ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite. Le mandat du Bureau débutera le 29
août 2016. »

Et c'est signé le ministre du Développement durable, monsieur David Heurtel.

50 Je dois vous rappeler qu'une commission d'enquête n'est pas un tribunal et que son rôle n'est
pas de prendre une décision. Notre mandat est d'établir les faits concernant les répercussions du
projet et de proposer au ministre un éclairage sur les principaux enjeux soulevés par sa réalisation.

55 Outre sa responsabilité d'enquêter, la commission doit faciliter l'accès du public à l'information
sur les enjeux soulevés par le projet et recueillir l'opinion des personnes intéressées.

60 De plus, la commission examinera, dans une perspective de développement durable, le projet
soumis en appliquant les notions d'environnement retenues par les tribunaux supérieurs, qui
englobent les aspects écologique, social et économique.

65 Ainsi, découlant de la Loi sur le développement durable, le BAPE s'est donné un plan d'action
permettant aux commissions d'enquête de considérer l'ensemble des seize (16) principes de la loi
afin d'intégrer la recherche d'un développement durable dans leur démarche d'analyse.

70 Enfin, la commission dispose des pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la
Loi sur les commissions d'enquête. Mes collègues, mesdames Gendron, Ghanimé et moi-même
sommes engagés à respecter le Code de déontologie des membres et les valeurs éthiques du
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

75 La commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve, et elle doit agir
équitablement envers tous les participants, tout en suscitant le respect mutuel et en favorisant leur
participation pleine et entière. C'est pourquoi il ne sera toléré aucune forme de manifestation,
d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou
d'attitudes méprisantes.

Le BAPE a élaboré des règles visant à faciliter la participation de toutes les personnes
intéressées. Elles sont disponibles sur le site Web du BAPE et elles sont aussi contenues dans un
document disponible à l'accueil.

80 Ces règles de participation portent aussi sur le respect du droit d'auteur et de la vie privée des personnes. Je me réserve donc le droit d'interrompre une présentation qui ne respecterait pas ces règles. Respecter ces règles permet des débats sereins et respectueux et constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

85 Parallèlement aux travaux de la commission d'enquête, le projet fait également l'objet d'une évaluation environnementale de la part du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. À partir de ces deux analyses, le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres qui rendra une décision sur le projet.

90 Cette commission d'enquête et d'audiences publiques effectuera l'examen public du projet de manière à satisfaire aux exigences de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Si vous voulez obtenir plus de renseignements sur la procédure d'évaluation environnementale, je vous invite à vous rendre à l'accueil où la documentation pertinente est disponible.

95 Le mandat de la commission d'enquête débute aujourd'hui, 29 août, et sera d'une durée maximale de quatre mois. Le rapport du BAPE sera remis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard le 28 décembre prochain.

100 Voici maintenant un aperçu du déroulement de cette première soirée selon nos règles de procédure. Je vous présenterai l'équipe qui assistera la commission et les personnes-ressources invitées. Puis, le ou les requérants seront invités à exprimer leurs motifs de leur requête.

105 J'inviterai ensuite le représentant du promoteur à décrire les grandes lignes de son projet. Par la suite, le registre sera disponible à l'arrière de la salle et des trois salles satellites pour ceux et celles qui désirent s'inscrire pour poser des questions sur le projet.

110 Également, à la demande de la commission, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports fera une présentation d'une trentaine de minutes portant sur la gouvernance du transport collectif métropolitain. Suivra une pause d'environ quinze (15) minutes après cette présentation. Au retour de la pause, les personnes inscrites au registre seront appelées dans l'ordre d'inscription à venir poser leurs questions.

115 Pour assurer un bon fonctionnement et permettre à tous de participer, un nombre limité de questions, sans préambule, est permis au cours de chaque intervention. Dans le cas présent, je permettrai deux questions par intervention et deux interventions par salle, et ce, à tour de rôle.

120 Il est bien entendu que les gens qui vont avoir posé leurs deux questions pourront se réinscrire à nouveau au registre. Si nous avons le temps, ils pourront à nouveau soumettre des questions et intervenir.

Afin de maintenir une équité entre tous les participants, la commission ne permettra pas de substitution de participants inscrits au registre.

125 Pour les participants qui suivent les travaux de la commission sur le site Web du BAPE, un formulaire permettant de soumettre à la commission une question en ligne est aussi disponible. La commission disposera des questions reçues selon leur pertinence et en fonction des questions déjà adressées et répondues en séance.

130 L'audience publique est divisée en deux parties. La première partie débute ce soir. L'objectif de cette première partie d'audience est de compléter l'information sur le projet. Elle donne la possibilité à la commission ainsi qu'aux personnes et aux groupes qui le désirent de poser des questions et d'obtenir des réponses du promoteur, ainsi que des compléments d'information ou des réponses de la part des personnes-ressources. Cet exercice permet donc de mieux cerner les enjeux relatifs au projet et d'enrichir nos connaissances sur divers sujets afférents.

135 La première partie ne sert pas à recevoir les opinions des participants, mais bien les questions qu'ils désirent poser. Cela ne veut pas dire que nous ne voulons pas entendre votre opinion, mais plutôt que nous l'entendrons seulement en deuxième partie de l'audience, c'est-à-dire à compter du 26 septembre prochain. C'est à ce moment que les citoyens et les groupes pourront exprimer leur position sur le projet.

140 Ceux et celles qui désirent faire une présentation verbale ou déposer un mémoire à la commission doivent préalablement exprimer leur intérêt et transmettre le formulaire Avis d'intention disponible à l'accueil et dans le site Web du BAPE. Nous invitons les gens à confirmer leur intention à la coordonnatrice du secrétariat, madame Caroline Cloutier, au plus tard deux semaines avant le début de la deuxième partie de l'audience publique, soit au plus tard le 12 septembre prochain à midi.

150 Cette façon de faire permettra de planifier la deuxième partie de l'audience publique. De plus, afin d'en prendre connaissance, vous devez nous faire parvenir votre mémoire au plus tard le 22 septembre prochain à midi, ce qui nous permettra, au moment de la présentation de votre mémoire, d'échanger avec vous afin de bien comprendre votre position.

155 Il est également possible de déposer votre mémoire à la commission sans le présenter ou opter uniquement pour une présentation verbale de votre position sur le projet. Ces trois options

sont donc disponibles. À la fin de l'audience publique, la commission poursuivra ses recherches et son analyse pour compléter son examen du projet.

160 Pour les questions posées ou encore en suspens à la fin de la première partie, la commission compte recevoir les réponses dans un délai maximal de quarante-huit (48) heures. Les renseignements ainsi obtenus seront aussitôt rendus publics et ils deviendront disponibles dans les centres de consultation et également sur le site Web du BAPE.

165 Nous vous rappelons que l'ensemble du dossier peut être consulté dans les centres de consultation, dans le site Web du BAPE, à nos bureaux à Québec et à la Bibliothèque des sciences juridiques de l'Université du Québec à Montréal.

170 Par ailleurs, tout ce qui se dit en audience est enregistré par une sténographe. Les transcriptions intégrales en français et les interventions en anglais seront disponibles dans le site Web du BAPE, ainsi que dans les centres de consultation environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience.

175 Aussi, le contenu de la webdiffusion audio des séances publiques sera disponible et accessible dans le site Web du BAPE le lendemain de chaque séance. Une version en anglais sera également disponible dans le site Web du BAPE au même moment. Enfin, la webdiffusion audio des séances publiques, autant en anglais qu'en français, sera disponible dans le site Web du BAPE en différé jusqu'à un mois suivant la publication du rapport.

180 Alors, voici comment nous allons procéder ce soir et au cours des autres séances de la première partie de l'audience publique. Tout d'abord, la disposition de la salle. Au centre, face à vous, la commission d'enquête. À ma gauche, la table des analystes et celle des personnes-ressources. À l'arrière, l'équipe de la commission. À ma droite, les représentants du promoteur et devant vous, la table où vous viendrez poser vos questions.

185 L'inscription pour les questions, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, se fait à l'arrière de chaque salle. Toutes les questions du public, comme les réponses, doivent m'être adressées. Je dirigerai les questions aux personnes concernées. Il est possible que je soumette la question à une autre personne en plus de la personne initialement interpellée.

190 Pour les questions posées par les commissaires Gendron et Ghanimé, les porte-paroles seront invités à leur répondre directement. Je vous demande, et je le répète, d'éviter les préambules à vos questions. Les seuls préambules acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question.

195 Bien entendu, mes collègues et moi pouvons intervenir en tout temps auprès des personnes-
ressources et des représentants du promoteur pour obtenir de l'information supplémentaire dans la
foulée de cette question. Les questions qui nécessitent une recherche ou un développement
devront être traitées dans un délai de quarante-huit (48) heures afin que les renseignements
demandés soient rendus publics le plus rapidement possible.

200 Si une information ou un document demandé par la commission est considéré comme
confidentiel par la personne qui doit le déposer, celle-ci doit lui en faire part au moment même de
la demande et cette information doit nous être remise avec la mention « confidentielle ». Après
analyse des motifs invoqués, si la commission le juge nécessaire, elle permettra aux personnes
205 concernées d'établir, s'il y a lieu, les préjudices qui pourraient être encourus si le document était
rendu public. Nous rendrons ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique, en tout ou en
partie, ou de ne pas rendre publique l'information, et cette décision sera rendue, elle, publique.

210 Les personnes concernées bénéficieront d'un délai pour réagir à la décision, à la suite de
quoi l'information sera rendue publique en tout ou en partie, ou sera renvoyée à la personne qui l'a
fournie sans que la commission en tienne compte dans ses travaux.

215 Le participant qui désire donner une information ou déposer un document au cours de
l'audience publique, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information peut
s'adresser à la coordonnatrice qui se chargera de vérifier le tout auprès de la commission. Vous
pouvez également nous communiquer les références à un document. La commission examinera
son contenu, comme elle le fait pour tous les documents déposés.

220 Je tiens à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est donné
une déclaration de service aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la
qualité de nos services. Je vous demande donc de bien vouloir le remplir et de le remettre au
personnel à l'accueil.

225 Alors, je souhaiterais maintenant vous présenter l'équipe de la commission d'enquête qui
nous supporte dans nos travaux. Alors, bien entendu, les deux commissaires qui vont m'appuyer
dans mon travail, madame Corinne Gendron, madame Linda Ghanimé. Monsieur Jasmin Bergeron,
analyste, madame Catherine Plasse qui agit aussi à titre d'analyste.

230 À l'accueil, notre conseiller en communications, monsieur Luc Nolet, et nos coordonnatrices,
mesdames Caroline Cloutier et Lynda Carrier. Et nous avons aussi le support de madame Géraldine
Chevalier à titre d'adjointe administrative, qui agit en support à la commission.

Madame Yolande Teasdale assure le travail de sténotypie et l'équipe du Centre de services
partagés du Québec, sous la supervision de monsieur Richard Grenier, est responsable de la

235 logistique et de la technique de la commission, et nous sommes appuyés également par monsieur Pierre Dufour qui assure la webdiffusion des séances.

J'inviterais maintenant le porte-parole du promoteur, monsieur Macky Tall, président et chef de la direction de CDPQ Infra inc. à nous présenter son équipe, s'il vous plaît.

240

M. MACKY TALL:

Merci, bonsoir. Donc, je suis Macky Tall, président et chef de la direction de CDPQ Infra. À ma gauche, Jean-Marc Arbaud, directeur général adjoint de CDPQ Infra. À ma droite, Virginie Cousineau, directrice des Affaires publiques et des relations avec les parties prenantes de CDPQ Infra. Denis Andlauer, directeur des opérations de CDPQ Infra, et Marie-Christine Patoine qui a dirigé donc les travaux sur l'étude d'impact sur l'environnement.

245

LE PRÉSIDENT:

250

Merci, Monsieur Tall. Alors, j'aimerais vous présenter également l'équipe des personnes-ressources. Tout d'abord, pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Monsieur Gagné.

255

M. HUBERT GAGNÉ:

Oui, bonsoir. Donc, Hubert Gagné, chargé de projet à la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres. C'est moi qui serai le porte-parole du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour cette audience. À ma gauche, nous avons Valérie Saint-Amant, coordonnatrice des projets de transports à la même direction, et aussi, nous avons madame Cynthia Marchildon de la même direction. Nous avons aussi de la Direction régionale du ministère de l'Environnement, mesdames Marilou Tremblay et Marie Lapierre.

260

LE PRÉSIDENT:

265

Merci, Monsieur Gagné. Pour le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

270

M. DANIEL DONAIS:

Bonjour, Daniel Donais. Je suis directeur de la Direction des inventaires et du Plan métropolitain pour la Direction générale adjointe de Montréal, en fait de la métropole et des projets

275 stratégiques. Je suis accompagné de madame Lise Talbot de notre service de l'expertise mobilière et de madame Houda Slaoui de notre service de l'administration des programmes.

LE PRÉSIDENT:

280 Merci. Pour le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.

M. ÉTIENNE DROUIN:

285 Bonjour, Étienne Drouin. Je suis biologiste-analyste pour le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs sur le projet du REM.

LE PRÉSIDENT:

Vous êtes seul?

290 **M. ÉTIENNE DROUIN:**

Pour l'instant, je suis seul. Mardi soir, ma collègue Kateri Lescop-Sinclair qui est plus du côté des enjeux forestiers va me remplacer.

295 **LE PRÉSIDENT:**

Merci. Pour la Ville de Montréal.

M. DAVID THERRIEN:

300 Bonsoir, David Therrien, ingénieur, chef d'équipe à la Direction Transport de la Ville de Montréal. Je représente l'agglomération de Montréal et la Ville de Montréal. Je suis accompagné d'une collègue aussi, Lise Bernier, division Développement de l'urbanisme à la Ville de Montréal et représente également l'agglomération de Montréal. On est accompagnés de plusieurs personnes dans la salle, dont on a déposé la liste des personnes-ressources présentes avec nous ce soir au besoin.

305 **LE PRÉSIDENT:**

310 Merci. Pour la Société des transports de Montréal.

M. MICHEL TREMBLAY:

315

Bonsoir, Michel Tremblay, chef de division à la planification à la STM. Puis dans la salle, il y a monsieur Sébastien Gagné, qui est également de la planification, qui m'accompagne.

LE PRÉSIDENT:

320

Merci. Pour la Communauté métropolitaine de Montréal.

Mme SUZY PEATE:

325

Suzy Peate, coordonnatrice à l'aménagement du territoire métropolitain. Ce soir, je suis accompagnée de Yves Phaneuf qui est coordonnateur aux transports à la CMM.

LE PRÉSIDENT:

330

Merci Madame. Pour l'Agence métropolitaine de transports.

M. LUDWIG DESJARDINS:

335

Bonsoir, Ludwig Desjardins, directeur Planification stratégique et développement des réseaux. Et dans la salle, je suis accompagné de monsieur Paul Dorval, directeur d'études principales, qui est notre spécialiste ferroviaire, et monsieur Frédéric Côté, chargé d'étude principal en développement des réseaux.

LE PRÉSIDENT:

340

Merci. Pour l'agglomération de Montréal. Je crois que c'est les deux mêmes représentants que la Ville. C'est bien ça, merci. Pour l'agglomération de Longueuil.

M. SYLVAIN BOULIANNE:

345

Alors, bonsoir, mon nom est Sylvain Boulianne. Je suis directeur de l'aménagement et de l'urbanisme de la Ville de Longueuil, qui exerce également les compétences de l'agglomération de Longueuil. Je suis accompagné avec moi ce soir dans la salle de monsieur Jean Mercil qui est chef de la division Planification régionale à la Ville de Longueuil également.

350

LE PRÉSIDENT:

355

Merci. Alors, ai-je oublié quelqu'un? Tout le monde est là? Merci d'être présents.

360

Alors, nous avons aussi demandé aux organismes suivants de désigner des personnes-ressources afin de répondre par écrit à d'éventuelles questions de la commission : le ministère des Affaires municipales et de l'occupation du territoire; le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation; le ministère de la Culture et des Communications; Environnement Canada; Pêches et Océans Canada; Aéroport de Montréal; Autorité des marchés financiers; le Conseil intermunicipal de transport des Laurentides; le Réseau de transport de Longueuil; la Société des transports de Laval; la MRC de Deux-Montagnes; la Ville de Baie-d'Urfé, de Beaconsfield, de Brossard, de Deux-Montagnes, de Dollard-des-Ormeaux, de Dorval, de Kirkland, de Laval, de Mont-Royal, de Pointe-Claire, de Sainte-Anne-de-Bellevue et Ville Saint-Laurent.

365

370

Si la collaboration d'autres ministères et organismes s'avérait nécessaire, la commission d'enquête, en vertu de ses pouvoirs, pourrait faire appel à eux en tout temps. Dans le cadre de cette enquête et d'audience publique, il y a une requête. La commission en a pris connaissance et elle sera rendue publique et disponible demain matin sur le site Web du BAPE.

375

Alors, j'invite maintenant monsieur Macky Tall, de la Caisse de dépôt et placement Infra inc. pour nous faire sa présentation, puis après ça, présenter le projet. Alors, tout d'abord votre requête, Monsieur Tall.

LECTURE DE LA REQUÊTE

380

M. MACKY TALL:

385

« Alors, CDPQ Infra souhaite solliciter une audience publique sur l'environnement dans le cadre de son projet de transport collectif Réseau électrique métropolitain.

390

Le REM propose d'intégrer à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'ouest de l'île, Sainte-Anne-de-Bellevue, la Rive-Nord, Deux-Montagnes et l'Aéroport au sein d'un seul réseau de système léger sur rail (SLR) entièrement automatisé et électrique de soixante-sept kilomètres (67 km). Il s'agit d'un projet d'envergure qui aura des impacts bénéfiques pour la grande région de Montréal.

Informé et instaurer un dialogue entre la population, les parties prenantes et CDPQ Infra est primordial pour assurer le succès du projet. C'est pourquoi nous souhaitons ouvrir un maximum de

395 *canaux d'information et de rétroaction permettant de bien saisir les préoccupations, les attentes et les suggestions de la population. Une audience publique permettra à CDPQ Infra d'expliquer les différentes composantes du projet à la population et aux principaux intervenants intéressés, en plus de leur permettre de poser leurs questions, d'exprimer leurs opinions concernant les impacts et enjeux du projet.*

400 *Pour cette raison, et à titre de promoteur du projet, nous souhaitons solliciter une audience publique selon les procédures prévues par la loi. »*

Si vous le permettez maintenant, Monsieur le président, donc je passe à la présentation?

405 **LE PRÉSIDENT:**

Exact.

410

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

M. MACKY TALL:

415 Très bien. Alors, bonjour à tous, mon nom est Macky Tall et j'aimerais donc saluer les membres de la commission et tous les gens présents ici ce soir.

420 Nous sommes heureux d'être ici pour présenter notre projet de réseau électrique métropolitain, le REM, et discuter de ses impacts et des solutions que nous proposons. Je vous ai présenté un peu plus tôt les personnes présentes avec moi sur mon panel et qui vont m'accompagner, donc, dans ces audiences. D'autres experts ont également collaboré à cette étude et sont également présents dans la salle et pourront répondre à des questions au besoin. J'ajouterai qu'en plus de mon rôle de président et chef de la direction de CDPQ Infra, je suis également premier vice-président Infrastructures pour la Caisse de dépôt et placement du Québec.

425

La présentation de ce soir donnera d'abord quelques éléments de contexte sur le promoteur et le projet avant d'aborder ses impacts et les mesures d'atténuation et de compensation que nous proposons.

430

J'aimerais commencer par dire quelques mots sur CDPQ Infra qui agit à titre de promoteur du projet de REM. CDPQ Infra est une filiale de la Caisse de dépôt et en juin 2015, après l'adoption du Projet de loi 38 par l'Assemblée nationale, la filiale a été créée pour mettre en œuvre un nouveau modèle de réalisation de grands projets qui repose sur un partenariat public-public entre la Caisse

435 et le gouvernement. En vertu de ce modèle, le gouvernement conserve sa responsabilité de protection de l'intérêt public, notamment en identifiant les besoins en infrastructures et les projets prioritaires, en fixant les grands paramètres des projets et en exerçant son pouvoir décisionnel à certains moments-clés du processus de réalisation des projets.

440 Ce nouveau mode de réalisation permet de faire des projets de manière efficace et performante en confiant la responsabilité de la planification, du financement, de la construction et de l'opération à long terme des infrastructures à une seule entité, CDPQ Infra.

445 Il permet également de limiter les dépenses et les risques du gouvernement tout en maintenant les infrastructures sous le contrôle d'une institution publique indépendante. Pour réaliser le REM, CDPQ Infra s'appuie sur les quinze (15) années d'expérience internationale de la Caisse en infrastructures, incluant des réseaux de transport comme le Canada Line à Vancouver, le Heathrow Express à Londres, et l'opérateur Keolis présent dans quinze (15) pays à travers le monde.

450 CDPQ Infra peut également compter sur une solide expertise interne, incluant l'ancien président et chef de la direction de la Canada Line, mon collègue Jean-Marc Arbaud. Son équipe bénéficie aujourd'hui du soutien de plus de quatre cents (400) experts ingénieurs et spécialistes qui collaborent à l'optimisation du projet. Ceci m'amène plus précisément au projet de REM.

455 L'histoire commence en janvier 2015 au moment où le gouvernement du Québec a soumis deux dossiers à l'examen de la Caisse : un système de transport collectif pour relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal sur le futur pont Champlain, et un système de transport collectif amélioré pour relier le centre-ville de Montréal à l'aéroport et à l'ouest de l'île. Il s'agit de deux questions qui étaient à l'étude depuis de nombreuses années et qui visent des besoins maintes fois exprimés.

460 Après une analyse rigoureuse des dossiers, CDPQ Infra a confirmé son intérêt et nous avons présenté notre solution en avril dernier :

465 Un seul réseau intégré de soixante-sept kilomètres (67 km) et vingt-quatre (24) stations qui comprend des antennes vers la Rive-Sud, vers Deux-Montagnes, vers l'aéroport et vers Sainte-Anne-de-Bellevue;

470 Une technologie de métro léger électrique et automatique qui offre un service rapide et sécuritaire, et des coûts d'opération avantageux;

Un service vingt (20) heures par jour, sept jours sur sept, avec une fréquence de trois à six minutes aux heures de pointe sur le tronçon principal;

475 Un réseau dédié qui circule à quatre-vingts pour cent (80 %) sur des emprises existantes et qui offre un service régulier et fiable, et des connexions avec les services d'autobus, l'aéroport, les trains de banlieue, les autobus, le métro de la STM, les stationnements incitatifs pour les automobiles et un accès universel pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.

480 Le REM est également conçu pour s'adapter à la croissance des besoins de mobilité de la région métropolitaine prévus pour les prochaines décennies. À cet égard, le choix d'un système de métro léger électrique et automatique s'avère judicieux. En raison de sa grande flexibilité, la fréquence de service du REM pourra être graduellement augmentée jusqu'à plus que doubler, s'ajuster aux besoins.

485 En somme, le REM représentera la plus grande infrastructure de transport public depuis le métro de Montréal. Il accroîtra la capacité d'un réseau actuellement saturé, dont la congestion coûte un virgule quatre milliards de dollars (1,4 G\$) par année et il réduira directement les émissions de GES de la région métropolitaine d'un minimum de seize mille huit cents tonnes (16 800 t) par année, sans parler des réductions indirectes qui sont actuellement à l'étude.

490 Un projet comme le REM implique évidemment des investissements importants. Nous avons estimé le coût de construction du projet à cinq virgule cinq milliards de dollars (5,5 G\$). La Caisse s'engage à participer à la hauteur de trois milliards de dollars (3 G\$). Le montage financier envisagé requiert aussi une participation des gouvernements du Québec et du Canada.

495 Avant d'aborder les impacts du projet, j'aimerais brièvement rappeler les démarches que nous avons réalisées depuis l'annonce du 22 avril dernier.

500 Il y a un an, nous avons lancé plusieurs analyses et études portant sur les impacts du REM sur les milieux naturels comme les espèces et les habitats touchés et sur les milieux humains, concernant notamment le transport collectif, le patrimoine culturel et les impacts socioéconomiques du projet. Ces études ont été déposées au ministère de l'Environnement entre les mois d'avril et juin dernier et elles ont été rendues publiques par le BAPE le 28 juillet.

505 Parallèlement, nous avons entrepris une importante démarche de consultation et d'information publiques. Plus de mille cinq cents (1 500) citoyens ont été rencontrés à ce jour dans le cadre de six événements portes ouvertes tenus à Brossard, à L'Île-des-Sœurs, à Pointe-Claire, à Deux-Montagnes, à l'arrondissement Saint-Laurent et au centre-ville de Montréal. Nous avons tenu des rencontres avec plus de cent vingt (120) maires, parties prenantes et divers groupes d'intérêt concernés. De plus, des tables de travail sont en place pour coordonner le projet avec les sociétés de transport.

510

515 Un sondage en ligne nous a permis de rejoindre plus de mille (1 000) personnes à ce jour pour recueillir leurs commentaires. Nous avons établi plusieurs voies de communication interactives, en particulier via notre site Web et nos comptes de médias sociaux. J'ajouterai que plusieurs des solutions et des optimisations que nous avons proposées sont le fruit des consultations et des rencontres que nous avons effectuées au cours des derniers mois. Nous allons continuer de travailler en ce sens, à l'écoute, pour apporter les améliorations possibles au projet.

520 J'aimerais maintenant aborder et passer en revue les différents impacts qui ont été identifiés pour le projet, et présenter un survol des optimisations et des mesures d'atténuation et de compensation que nous proposons. Ces impacts ont été répertoriés par les études et les analyses détaillées qui ont été menées sur le projet. Quant aux solutions avancées, elles ont plusieurs sources : les règles en vigueur en matière de compensation des impacts environnementaux, les consultations que nous avons menées avec les citoyens, les groupes et les municipalités
525 concernées, et le travail d'optimisation en continu de nos équipes. Nous avons d'abord dressé un portrait général des impacts du projet selon ses différentes antennes. Je traiterai d'abord des impacts biologiques avant de passer en revue les impacts sur le milieu humain.

530 Concernant les poissons et les habitats, le REM aura des impacts sur certains plans d'eau en raison de l'installation des piliers des ponts ferroviaires. Nous avons prévu diverses mesures d'atténuation de ces impacts. Par exemple, éviter la construction pendant les périodes critiques et minimiser la perturbation des fonds en utilisant des barges.

535 Nous prévoyons également mettre en place un plan de compensation complet pour les habitats perdus, conformément aux normes en vigueur.

540 Concernant certaines espèces à statut précaire, on parle ici d'espèces présentes à divers endroits du tracé et dont les habitats seront perturbés. Dans ce cas, nous avons prévu diverses mesures d'atténuation qui visent essentiellement à empêcher les animaux de s'approcher des sites de construction et à déplacer les spécimens qui seront capturés dans des nouveaux habitats appropriés.

545 Concernant les milieux humides, il est question en premier lieu du Parc nature des Sources dans le Technoparc de Saint-Laurent et aussi de certains milieux humides de Sainte-Anne-de-Bellevue et de la Rive-Sud.

550 Dans le cas du Technoparc, nous avons récemment proposé une optimisation du tracé qui devancerait l'entrée d'un tunnel pour éviter de perturber les milieux humides en passant dans le roc. Cet ajustement devrait significativement réduire ou éliminer les impacts du projet sur la population de petits blongios.

Pour ce qui est de Sainte-Anne-de-Bellevue, un ajustement devrait nous permettre de déplacer les stationnements à l'est de manière à éviter les impacts sur les milieux humides.

555 Pour la Rive-Sud, nous appliquerons des mesures d'atténuation, comme le maintien d'une distance sécuritaire entre les milieux humides et les sites de construction, et la reconstitution du lit et des rives après les travaux.

560 Dans tous les cas, nous proposerons un plan de compensation complet des pertes d'habitats conformément aux normes en vigueur.

565 Concernant les reptiles, les amphibiens et leurs habitats, les secteurs touchés sont le Parc nature des Sources et la station terminale de la Rive-Sud. Dans le cas du Technoparc, comme je viens de le dire, l'optimisation que nous avons proposée va réduire ou éliminer les impacts identifiés. Dans le cas des habitats de la Rive-Sud, des mesures d'atténuation et de compensation sont semblables à celles que nous appliquerons pour les couleuvres brunes : éviter que les spécimens s'aventurent sur les chantiers et relocaliser les spécimens capturés dans des nouveaux habitats.

570 Je passe maintenant aux impacts identifiés pour les milieux humains, c'est-à-dire les inconvénients expérimentés par les personnes pendant la construction et les conséquences possibles du projet pour certains immeubles et terrains.

575 Je commencerai en mentionnant que nos analyses concernant le bruit et la poussière ont été déposées la semaine dernière. Ces études démontrent que même dans les sections du tracé où les travaux seront les plus intenses, comme les travaux à l'entrée des tunnels, par exemple, le bruit et la poussière ne seront pas significatifs pour les personnes à proximité. Les résultats des analyses de vibration indiquent également que cet impact est non significatif.

580 Concernant le patrimoine culturel, le tracé initial laissait entrevoir la démolition partielle de l'édifice Rodier sur la rue Notre-Dame et la démolition possible de l'édifice Drummond McCall et le New City Gas. Nous avons toutefois pu optimiser le tracé de manière à préserver intégralement ces trois bâtiments.

585 Concernant les impacts sur le transport collectif, le REM aura inévitablement certains impacts sur les réseaux de transport public, tant dans la phase de construction que dans la phase d'opération. Dans la phase de construction, les impacts les plus significatifs toucheront la ligne de Deux-Montagnes qui devrait toutefois fonctionner aussi normalement que possible pendant les heures de pointe. Pendant les travaux en dehors des heures de pointe, nous prévoyons mettre en place des services d'autobus pour desservir les usagers.

590

595 Une fois en exploitation, le REM aura un impact sur les usagers de la ligne Mascouche qui devront transférer à la station A-40 pour accéder au centre-ville. Pour atténuer cet impact, nous avons conçu cette station spécifiquement pour que le transfert des trains vers le REM se fasse de manière simple, rapide et fluide. Notons par ailleurs que grâce au REM, les usagers de la ligne Mascouche auront plus d'options de transport collectif puisque le nouveau réseau leur permettra de se rendre facilement jusqu'à l'aéroport, à l'ouest de l'île et sur la Rive-Sud.

600 Concernant les zones agricoles, le terminus Rive-Sud du REM empiètera sur une terre agricole. Je précise qu'il s'agit d'une terre officiellement zonée agricole, mais qui est enclavée entre des autoroutes et les installations d'Hydro-Québec, et qu'elle n'a pas été cultivée depuis une dizaine d'années. Dans ce cas, nous prévoyons que la perte sera compensée conformément aux normes en vigueur, ce qui pourrait inclure la conversion de lots non agricoles en terrains agricoles. Nous envisageons aussi des mesures additionnelles, comme l'agriculture en serre sur le toit de certaines installations du REM et l'utilisation des stationnements comme marchés publics offrant des produits régionaux la fin de semaine.

610 Et concernant, finalement, les impacts socioéconomiques, il est question ici d'une trentaine de résidences qui devront être relocalisées et des pressions possibles sur le développement immobilier. Nous prévoyons accompagner les propriétaires affectés par les acquisitions de terrains et nous allons travailler en concertation avec les villes pour que le REM se développe en conformité avec leur plan d'aménagement.

615 Si vous le permettez, j'aimerais prendre un instant pour parler de la question des connexions du REM au réseau de métro, un enjeu que plusieurs ont soulevé et qui est très important pour nous. Dans le tracé annoncé en avril, le REM et le métro étaient connectés à la Gare Centrale et deux autres stations intermodales étaient présentées comme potentielles, une à l'Université de Montréal et l'autre à McGill. Je peux vous dire que nous avons beaucoup progressé dans nos analyses et que ces deux stations sont très sérieusement envisagées aujourd'hui. Des solutions techniques sont possibles et des options de financement sont à l'étude.

620 Dans le cadre des appels d'offres qui seront lancés dans les prochains mois, nous prévoyons demander à tous les soumissionnaires de déposer leurs meilleures solutions pour la réalisation de ces stations, de même qu'un prix ferme pour le faire. Il reste encore du travail à faire, notamment sur l'impact de ces stations sur leur calendrier de réalisation et le financement.

625 J'ai parlé plus tôt des impacts du projet et j'aimerais maintenant dire quelques mots sur ses retombées positives qui seront importantes.

630 En termes économiques, nous prévoyons sept mille cinq cents (7 500) emplois par an pendant la construction qui va durer quatre ans, une contribution de trois milliards de dollars (3 G\$)

635 au PIB au Québec, une réduction des pertes économiques liées à la congestion routière estimées à un virgule quatre milliards de dollars (1,4 G\$) par année dans la région métropolitaine, et la création d'un vecteur de cinq milliards de dollars (5 G\$) d'investissements privés pour le développement immobilier le long du tracé.

Rappelons également que le modèle de CDPQ Infra permet d'investir l'épargne des Québécois pour bâtir des infrastructures qui amélioreront concrètement leur qualité de vie tout en générant des revenus qui sécurisent leur retraite.

640 Concernant maintenant l'échéancier du projet, nous avons dévoilé le projet de REM le 22 avril dernier. Depuis, nous avons précisé et poursuivi l'étude d'impact environnementale qui avait été commencée quelques mois plus tôt. Nous avons également entrepris d'importantes démarches de consultation et d'information publiques, tel que je l'ai mentionné.

645 Parallèlement, en juin dernier, nous avons lancé un avis d'intérêt international qui vise à faire connaître le projet à des soumissionnaires potentiels.

650 Nous avons ensuite tenu une séance d'information aux marchés qui a attiré plus de deux cents (200) personnes représentant plus de soixante-quinze (75) entreprises, incluant les chefs de file mondiaux de leur industrie.

655 Entre les mois de mars et juin dernier, nous avons déposé diverses études au ministère de l'Environnement et ces études ont été rendues publiques le 28 juillet. Nous avons également soumis au ministère des réponses écrites aux questions posées. Nous avons aussi demandé la tenue d'audiences publiques sur le projet. Nous travaillons actuellement sur les documents d'appels d'offres internationaux et nous comptons finaliser le montage financier du projet d'ici le mois de décembre. Par la suite, nous prévoyons obtenir les principaux permis nécessaires pour commencer la construction d'ici l'été prochain, conformément à notre objectif de mettre les premières rames en service vers la fin de 2020.

660 En terminant, j'aimerais vous dire que nous sommes convaincus que le REM est un beau et un bon projet qui suscite un enthousiasme certain. Un projet nécessaire et structurant pour la grande région de Montréal et important pour tout le Québec. Le REM s'inscrit dans la volonté du Québec de développer des transports collectifs durables et de doter sa métropole d'infrastructures de calibre mondial.

665 Un projet majeur comme le REM engendre inévitablement certains coûts, certains impacts, certains changements, mais quand on regarde l'ensemble du projet, ses avantages et ses inconvénients, les avantages nous semblent largement prépondérants.

670 Nous avons l'opportunité de construire le plus grand réseau de transport collectif de Montréal
depuis cinquante (50) ans. Le troisième plus grand réseau de transport électrique automatisé au
monde. Nous sommes conscients de l'envergure du projet et nous voulons le réaliser dans les
règles de l'art. Nous allons donc travailler de manière constructive avec le BAPE, avec les experts
et tous les intervenants pour faire du REM une réalité et rendre notre métropole encore plus
675 dynamique, plus efficace et plus verte. Merci.

LE PRÉSIDENT:

680 Merci de votre présentation. Alors, on comprend que la présentation va être déposée?

M. MACKY TALL:

Oui, Monsieur le président.

685 **LE PRÉSIDENT:**

Pour ce qui est des mises à jour que vous avez soulignées lors de votre présentation, est-ce
qu'il y a des documents techniques qui pourront être déposés pour préciser exactement la nature
des modifications?

690 **M. MACKY TALL:**

Également, oui, Monsieur le président.

695 **LE PRÉSIDENT:**

S'il vous plaît. Je vous remercie.

700 Alors, j'avise maintenant que les registres sont ouverts. J'avise aussi les participants que
nous avons trois salles satellites, comme je l'ai mentionné tout à l'heure. Une est située à Brossard,
l'autre à Deux-Montagnes, une troisième à Baie-d'Urfé. Donc ces gens-là participent à part entière
au débat qui va avoir lieu ce soir. Ils vont avoir la possibilité aussi de poser des questions.

705 Alors, dans les règles que j'ai établies tout à l'heure, il va y avoir deux intervenants qui vont
pouvoir parler par salle; chacun des intervenants va pouvoir faire deux interventions et pourra se
réinscrire à nouveau.

Alors, le registre est ouvert et j'inviterais maintenant le représentant du ministère des
Transports à nous faire sa présentation. Monsieur Donais.

710

**PRÉSENTATION DU REPRÉSENTANT
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE
ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS**

715

M. DANIEL DONAIS:

Bonsoir, Daniel Donais du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

720

Donc, à la demande de la commission, nous avons préparé une présentation qui trace un portrait du transport collectif actuellement dans la grande région métropolitaine. Ce qu'on va vous présenter, en gros, donc c'est l'organisation actuelle du transport collectif dans la région de Montréal : son territoire, ses infrastructures, le service, le fonctionnement de la tarification, son achalandage et aussi un point sur la gestion de la planification, et la planification, ainsi que la nouvelle gouvernance.

725

Pour l'organisation actuelle, la meilleure façon de commencer, dans un premier temps, c'est de regarder le territoire avec les différents organismes. Donc on parle, comme organismes, au centre en gris, on remarque les trois sociétés de transport. Donc, la Société de transport de Laval, le Réseau de transport de Longueuil et la Société de transport de Montréal au centre.

730

En bleu, le trait bleu, ça souligne le territoire, ça délimite le territoire de l'AMT et, en périphérie, de différentes teintes de vert, c'est douze (12) organismes de transports qui sont soit les comités régionaux, comités intermunicipaux ou encore des municipalités qui offrent des services de transport. Ça nous aide à comprendre un petit peu le fonctionnement dans la région métropolitaine.

735

Ce qu'on peut voir, dans le fond, c'est que chaque CIT ou organisme suit à peu près un axe routier. Donc, si on regarde, tout à fait à l'ouest, on peut voir du côté le CIT de La Presqu'Île qui offre un service dans l'axe des autoroutes 40 et 20. Ensuite, le CIT Laurentides qui offre un service dans les axes des autoroutes on peut dire 13, 15. Du côté du Comité régional de transport de Lanaudière dans l'axe des autoroutes 25 et 40. Ensuite le CIT Sorel-Varennes dans l'axe de l'autoroute 30. Sainte-Julie dans l'axe de l'autoroute 20. Vallée-du-Richelieu dans l'axe de la route 116. La 112, la 10, c'est Chambly-Richelieu-Carignan.

740

745

Donc, en gros, chaque organisme dessert un axe routier principalement. Donc, c'est des transports qui sont principalement axés vers le centre-ville. Ce qu'on note aussi c'est qu'il y a beaucoup de déplacements qui se font en périphérie est-ouest. À ce moment-là, il y a des problématiques de transport entre les différents territoires.

750 En termes d'infrastructures, on a parlé du réseau de métro qui compte soixante et onze
kilomètres (71 km) dont quatre lignes, soixante-huit (68) stations. Le réseau de trains de banlieue
qui, lui, avec ses deux cent soixante-neuf kilomètres (269 km), compte six lignes, cinquante-neuf
(59) gares. Il y a les réseaux d'autobus qui comptent notamment des voies réservées, des mesures
755 préférentielles sur trois cent cinquante kilomètres (350 km). Il y a quinze (15) terminus d'autobus
métropolitains qui sont administrés par l'Agence métropolitaine de transport et on a aussi plusieurs
organismes de transport adapté.

760 Donc, si on regarde l'infrastructure plus près de Montréal, essentiellement, donc on a le
réseau de métro qui est au centre de l'île et qui se situe principalement, on peut dire, entre l'axe de
l'autoroute Décarie et Papineau. L'essentiel du métro se trouve là avec un prolongement vers l'est
dans la ligne verte qui se rend jusqu'à l'autoroute 25. Ensuite, on a des lignes de trains qui font le
tour de l'île. Donc la ligne Vaudreuil au sud-ouest, vers le nord-ouest la ligne de Deux-Montagnes,
765 vers le nord la ligne de Saint-Jérôme, vers l'ouest on a la ligne de Mascouche, vers l'est la ligne de
Mont-Saint-Hilaire et vers le sud-est la ligne de Candiac.

770 Au niveau du service, commençons par le réseau de métro. Je présente ici les horaires et
fréquences juste pour montrer qu'au niveau du métro, de cinq heures et demie (5 h 30) le matin à
près de une heure (1 h) du matin, le soir, que ce soit la semaine, le samedi ou le dimanche, on a
un horaire qui, peu importe la ligne, qui est similaire. Et en question de la fréquence, en termes de
775 pointe on va d'une fréquence des trains aux trois à quatre minutes, des wagons de métro, jusqu'aux
fins de semaine, à l'extérieur des heures de pointe, aux huit à onze minutes. Donc, une très bonne
desserte de ce côté-là.

780 Au niveau du train de banlieue, il y a des différences. On peut voir les lignes les plus
achalandées. Celle de Deux-Montagnes, notamment, où on retrouve quarante-neuf (49) départs
775 par jour. C'est une ligne qui appartient à l'AMT, donc pour laquelle on peut facilement disposer de
transport, de disponibilité sur les voies, alors que d'autres voies comme celles de Mont-Saint-Hilaire,
Vaudreuil-Hudson ou Candiac doivent être partagées avec les services des trains de marchandises.
Donc, il est plus difficile d'avoir un achalandage... Pas un achalandage, mais une fréquence plus
780 grande sur ces lignes-là. Puis on voit aussi que la fin de semaine, le samedi, dimanche, il y a juste
quelques lignes qui offrent un service. Donc, le service est variable selon différentes conditions.

785 Au niveau des services d'autobus, on compte dans cette région-là, la grande région, six cent
cinquante et une (651) lignes régulières, principalement la STM avec deux cent vingt (220) lignes.
Le Réseau de transport de Longueuil en offre quatre-vingt-dix-huit (98), la Société de transport de
Laval quarante-quatre (44). L'Agence métropolitaine avec sa ligne du stationnement express
Chevrier et les neuf CIT, le CRT et deux municipalités offrent deux cent quatre-vingt-huit (288)
lignes. À ça s'ajoutent des circuits de transport collectif et des services de transport adapté.

Excusez, je viens de parler de six cent cinquante et une (651) lignes, mais pour donner ce service, il y a cinq cent trente-cinq (535) titres de transport différents sur ce réseau-là, et si on ajoute — tantôt, je vous montrais... ça, c'est pour le territoire de la CMM — si on va à l'extérieur du territoire puis qu'on ajoute la périphérie, si on sort vers Saint-Hyacinthe, Valleyfield, Saint-Jean et tout ça, on atteint au-delà de sept cents (700) titres différents, donc des façons différentes de tarifer pour l'usager, dépendamment du déplacement qu'il veut faire.

Ces titres-là, dans le fond, ça peut varier selon l'organisme, le système de transport, la zone tarifaire (sa distance par rapport au centre-ville), le profil de l'usager (un étudiant, une personne âgée), la durée de l'action réseau (on peut avoir un titre de fin de semaine, soirée) ou la période de la semaine. Donc ça, ça permet d'assurer un financement aux organismes en partie par les usagers. Il y a aussi des revenus d'exploitation, des contributions municipales et l'aide gouvernementale qui viennent compléter ça, ainsi que des contributions des automobilistes via les permis de conduire, notamment.

Essentiellement, ce qu'on voit, il y a énormément de titres et dépendamment de l'organisme, on peut avoir des tarifs différents, même sur l'île de Montréal. Sur l'île de Montréal, on a un tarif unique pour la STM, mais l'AMT va offrir le service de trains, mais selon la région il va y avoir des tarifs différents. Donc, pour l'usager, ce n'est pas le même tarif. Et pour quelqu'un qui veut, mettons, partir de la Rive-Sud pour aller à Laval, actuellement, si je veux faire un seul passage, ça prend un billet du RTL, ensuite un billet de la STM, et ensuite un billet de Laval pour finir son passage à Laval. Donc, ça peut coûter près de vingt dollars (20 \$) faire un aller-retour. Donc, c'est des éléments qui, actuellement, peuvent freiner un peu les déplacements en transport collectif.

Pour ce qui est du service, au niveau de l'achalandage, ici, ce qu'on voit très bien c'est que c'est en millions de déplacements en 2015. On constate qu'au total on parle de cinq cent quinze mille (515 000) déplacements environ dans la région de Montréal. De ce nombre, on en compte quatre-vingts pour cent (80 %) de service par la STM. Essentiellement aussi, c'est le métro. Le métro, là-dessus, compte pour près de soixante pour cent (60 %) des déplacements, de tous les déplacements. Donc, plus de trois cent mille (300 000) déplacements, si mes chiffres sont bons, en métro.

Donc, une grande partie des déplacements est assurée, cinquante-six pour cent (56 %), par le métro. C'est ce que je montrais tantôt au niveau de l'effet de la fréquence et le service prolongé. Donc on ne va pas uniquement chercher de l'achalandage en période de pointe, on va aussi chercher de l'achalandage à l'extérieur des moments de pointe et aussi des fins de semaine, ce qui arrive à augmenter l'achalandage.

Donc, la STM compte pour quatre-vingts pour cent (80 %) des déplacements, et ensuite les quatre autres organismes, que ce soit la Société de transport de Laval, le Réseau de transport de

830 Longueuil, l'AMT, et j'ai appelé l'AQTIM, qui est le regroupement des CIT, comités régionaux et municipalités. Chacun a environ cinq pour cent (5 %) de parts de marché, on pourrait dire, au niveau du transport collectif dans la région de Montréal.

835 Ce qu'on note au niveau de l'achalandage, aussi — on fait des enquêtes origine-destination aux cinq ans — on a noté une croissance de la population dans la région pour le même territoire d'environ cinq pour cent (5 %) entre 2008 et 2013. On fait ces enquêtes-là aux cinq ans.

840 Durant la même période, on a eu une hausse de déplacements, le matin, en transport collectif de onze pour cent (11 %). Il y a près de quatre cent quatre-vingt mille (480 000) déplacements en transport collectif le matin sur un total de deux point un million (2,1 M) de déplacements motorisés. Quand je dis motorisés, c'est en autobus, en train, en métro et en automobile bien sûr. Donc, le transport collectif compte pour environ vingt-trois pour cent (23 %) de parts de marché le matin dans la région de Montréal pour les déplacements.

845 Et, aussi, ce qu'on a noté dans notre dernière enquête, c'est une hausse de la part de marché, en fait, des déplacements vers le centre-ville en transport collectif. Donc on est passé de soixante-dix (70 %) à soixante-quatorze pour cent (74 %) des déplacements vers le centre-ville qui se font actuellement en transport collectif.

850 Si on regarde la gestion et la planification, le fonctionnement un peu de la gouvernance actuellement, c'est que ça se fait à deux niveaux : au niveau des services métropolitains et des services locaux.

855 Donc, pour le service métropolitain, donc le gouvernement est là, dans le fond, pour l'approbation des plans stratégiques et l'aide au financement par des aides gouvernementales. La CMM doit approuver les plans stratégiques et les budgets. L'Agence métropolitaine, elle, agit plus au niveau stratégique, au niveau de la préparation de la planification des plans de desserte et des budgets et autres. Et finalement, au niveau opérationnel, bien, les réseaux sont opérés soit par l'AMT, les sociétés de transport ou les transporteurs privés.

860 Du côté local, donc aussi le service qui est offert sur le territoire des municipalités, c'est les municipalités à ce moment-là qui gèrent, au niveau politique, les approbations. La planification se fait soit par les sociétés de transport ou les CIT, et également l'aspect opérationnel, l'opération. Donc, actuellement, ce qu'on constate, c'est qu'il y a deux niveaux de gestion au niveau de la gouvernance, un niveau métropolitain et l'autre, local.

865 Ce qui est prévu avec la nouvelle loi, la Loi 76 qui modifie l'organisation de la gouvernance dans le transport collectif, dans le fond c'est d'un peu resserrer ça. On veut réduire le nombre d'organisations de transport collectif de seize (16) à cinq dans la région de Montréal. Il y a la création

870 de l'Autorité régionale de transport métropolitain, l'ARTM, qui, dans le fond, serait responsable... il y aurait juste une organisation qui serait responsable de l'ensemble de la planification, de l'organisation et du financement des services de transport collectif.

875 Et au niveau de l'exploitation, on aurait quatre organisations, soit la STM, le RTL et le STL, ainsi que le RTM, le Réseau de transport métropolitain qui serait créé, un nouvel organisme qui regrouperait, dans le fond, l'ensemble des CIT et des services offerts actuellement par l'AMT, donc, notamment, qui serait chargé de l'exploitation des trains de banlieue, des services d'autobus sur le territoire des couronnes nord et sud, et de l'express métropolitain bien sûr.

880 Donc, si on résume, à ce moment-là c'est qu'on a une gouvernance qui est plus unifiée où le gouvernement et la CMM jouent un peu le même rôle au niveau politique, mais tant à l'échelle locale que métropolitaine. Au niveau stratégique, il y a un seul organisme maintenant qui serait chargé de la planification, soit l'ARTM, l'Autorité régionale des transports métropolitains. Et au niveau opérationnel, plutôt que d'avoir seize (16) organismes, on en aurait quatre : STM, RTL, STL et RTM.

885 Tout ça, disons que ça a débuté en juillet par la mise en place, en fait, d'un comité de transition qui est en place pour faire la transition de l'organisation actuelle vers la nouvelle organisation. Le comité qui est chargé, dans le fond, de mettre en place cette nouvelle structure-là, parmi ses responsabilités, une des premières c'est d'établir le profil de compétence des membres indépendants des CA, de l'Autorité et du RTM, d'intégrer les employés des différents organismes dans la nouvelle structure, de dresser la politique de financement de l'Autorité, notamment les modalités de contractualisation des services, dresser le premier budget et assurer le transfert des actifs et des passifs entre les organismes.

895 Pour ce qui est du projet de CDPQ Infra là-dedans, actuellement, ce que souhaite le gouvernement, c'est une intégration optimale des services et des tarifs avec ceux de la nouvelle organisation. La Loi 76 ne s'applique pas directement à CDPQ Infra, mais CDPQ Infra... En fait, la Loi aussi prévoit qu'il va y avoir des ententes entre l'ARTM et CDPQ pour assurer une intégration tarifaire et des services entre les organismes. Un petit peu de la même façon, l'Autorité va avoir un plein pouvoir au niveau du territoire de la communauté métropolitaine de Montréal, mais les municipalités en périphérie pourront convenir d'ententes avec l'Autorité pour des services qui seront peut-être plus à caractère métropolitain.

900 Pour moi, ça complétait, dans le fond, la présentation que je voulais vous faire au niveau des services.

905

LE PRÉSIDENT:

910 Je vous remercie de votre présentation. On convient que la présentation va être déposée et elle sera disponible rapidement sur le site Web du Bureau d'audiences publiques ainsi que dans les centres de documentations.

915 Alors, je rappelle que le registre est ouvert. Les gens aux salles satellites ainsi qu'ici sur place peuvent s'inscrire. La commission va prendre quinze (15) minutes de pause et va revenir par la suite pour le questionnement. Je vous remercie.

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
DÉPÔT DE DOCUMENTS**

LE PRÉSIDENT:

930 Alors, comme je l'ai invité tout à l'heure, les gens qui souhaitent tenir salon, de le faire à l'extérieur de la salle, s'il vous plait. Alors, avant de céder la parole aux citoyens et au questionnement, la commission a préalablement demandé à certaines personnes-ressources ainsi qu'au promoteur de déposer les documents. Alors, nous allons procéder au dépôt de documents en quelque sorte.

935 Alors, pour le promoteur, s'il vous plait, nous confirmer les documents qui ont été déposés, ceux qui sont en attente.

M. MACKY TALL:

940 Oui, Monsieur le président. Je vais demander à Virginie Cousineau de confirmer.

Mme VIRGINIE COUSINEAU:

945 Monsieur le président, est-ce que vous souhaitez que je passe à travers la liste un par un?

LE PRÉSIDENT:

950 S'il vous plait.

Mme VIRGINIE COUSINEAU:

955 Parfait. Donc :

- Le recensement des orientations et des objectifs de planification et de développement des organisations municipales touchées par le projet, déposé.
- La caractérisation des sols sur les terrains susceptibles de faire l'objet de travaux d'excavation dans le cadre du projet, déposée.
- Les résultats des forages géotechniques et environnementaux au niveau de la rivière des Mille-Îles, seront déposés en septembre.
- L'évaluation de l'écoulement hydrogéologique susceptible d'être affecté par le projet dans le secteur de parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, déposée.
- La modélisation hydrogéologique des effets sur la nappe phréatique des travaux prévus au niveau du tronçon vers l'aéroport sera déposée sous peu en tenant compte de la modification du profil du tracé.
- Les inventaires d'espèces fauniques à statut particulier, déposés.
- Les inventaires d'espèces floristiques à statut particulier, déposés.
- L'identification, la délimitation et la valeur écologique des milieux humides dans les zones de l'aire d'influence du projet non inventoriés auparavant et incluant ceux touchés par le doublement de la voie ferroviaire de l'antenne Deux-Montagnes, déposées.
- Les inventaires d'espèces végétales exotiques envahissantes, déposés.
- Les inventaires ichtyologiques et les caractérisations de l'habitat du poisson des tronçons de cours d'eau situés dans l'aire d'étude, soit du ruisseau des Prairies, du ruisseau Bertrand, de la rivière de l'Anse-à-l'Orme, de la rivière des Mille-Îles et de la rivière des Prairies, déposés.

985

- L'évaluation de l'ensemble des biens fonciers requis pour le projet et la détermination des besoins d'expropriation, déposée.
- L'évaluation des bâtiments patrimoniaux démolis ou altérés par le projet, déposée.
- 990 • L'étude détaillée du potentiel archéologique pour l'ensemble de l'emprise des travaux projetés du REM, les inventaires archéologiques effectués et/ou l'élaboration d'une stratégie d'intervention pour les zones à potentiel archéologique, déposés.
- 995 • L'étude sectorielle complète des impacts du projet sur l'architecture du paysage, les impacts visuels du REM et le plan d'intégration paysagère des infrastructures du projet, déposés.
- Les relevés de bruit ambiant et des vibrations dans les zones sensibles le long du tracé, déposés.
- 1000 • La modélisation plus détaillée de l'impact du projet sur le climat sonore et les vibrations, déposée.
- L'estimation du bilan des émissions de GES liées au projet, déposée.
- 1005 • L'évaluation des retombées socioéconomiques du projet, déposée.
- Les études détaillées de rabattement des usagers vers le REM permettant d'évaluer la réduction de la circulation routière, le tableau listant le nombre de lignes qui se destinent à chaque station ainsi que le détail des hypothèses macroéconomiques utilisées, soit les facteurs socioéconomiques ayant une incidence sur la sollicitation des réseaux de transport, sera déposé en octobre. L'étude est en cours de finalisation.
- 1010 • Les études d'achalandage du REM dont transport collectif sur l'accès du centre-ville de Montréal par Steer Davies Gleave de l'automne 2015 et évaluation des retombées d'un éventuel développement urbain réalisées par l'AMT en 2015, déposées.
- 1015 • Le rapport sommaire des études d'achalandage, déposé.
- 1020 • Les études de circulation et des besoins existants sur les axes routiers directement affectés par le projet et incluant plus particulièrement l'estimation de la congestion potentielle autour des stations et des terminus d'autobus, déposées, sauf pour deux stations qui sont en cours de révision.

- 1025 • L'évaluation des impacts de fermeture de rues, déposée.
- L'inventaire complet des lignes et des terminus d'autobus, déposé.
- 1030 • Les fiches techniques des stations comprenant les détails de leur localisation, de leur aménagement et de leur milieu d'insertion, ainsi qu'une justification de ces choix et une analyse des impacts, déposées.
- L'étude de besoins Système de transport collectif Accès 10 Montréal, bureau de projet CIMA AMT, juin 2015, déposée.
- 1035 • L'étude portant sur l'origine des usagers du stationnement Chevrier réalisée par l'AMT de 2013 à 2015, déposée.
- L'analyse des différents modes de transport, déposée.
- 1040 • L'analyse comparative des variantes de tracé pour l'antenne de l'aéroport, déposée.
- L'étude de variantes pour l'emplacement de la station terminale Rive-Sud et son terminus d'autobus sera déposée en septembre. La note technique est en production.
- 1045 • L'analyse des variantes pour la localisation des équipements à Sainte-Anne-de-Bellevue sera déposée en septembre.
- Les études techniques de raffinement sur l'alignement du tracé relativement aux bâtiments Rodier et Wellington-Ann-Brennan, déposées.
- 1050 • Les détails de la relocalisation d'un site d'entretien des trains de Mascouche, seront déposés cette semaine.
- 1055 • Les illustrations techniques du pont ferroviaire de l'Île des Sœurs, déposées.
- L'étude de modélisation hydraulique de l'impact des ponts sera produite par le fournisseur appelé à réaliser les travaux, donc début 2017. En fait, déposée en 2017.
- 1060 • Le rapport Ligne Montréal-Deux-Montagnes doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds, évaluation environnementale préparée par Environnement Illimité, déposé.

1065

- Les lignes directrices du plan des mesures d'urgence en période de construction, déposées.
- Le plan de surveillance des travaux de construction sera déposé en novembre.
- Le plan de suivi des impacts du projet sera déposé en novembre.

1070

- La carte présentant l'évolution du projet de sa première annonce à aujourd'hui, déposée.

1075

- Une synthèse consolidée et mise à jour de toute l'information concernant l'ensemble des activités de consultation menées jusqu'à maintenant avec le public et les acteurs du milieu sera déposée en septembre pour tenir compte des nouvelles modifications demandées par la commission pour l'intégration des objectifs et différents critères d'analyse.

Merci, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT:

1080

C'est complet? Merci beaucoup. Alors, bien entendu, l'ensemble des documents qui sont déposés seront disponibles dans nos centres de documentation, ainsi que sur le site Web de la commission.

1085

Nous avons aussi interpellé certaines personnes-ressources pour un dépôt de documents. Alors, pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques?

M. HUBERT GAGNÉ:

1090

Oui. Donc, nous, nous avons un seul document à transmettre, c'était le plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020. Nous avons eu la demande la semaine dernière et nous l'avons transmis. C'était seulement en format électronique que le BAPE nous avait demandé, et nous l'avons fait.

1095

LE PRÉSIDENT:

Merci. Alors, pour le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

1100

M. DANIEL DONAIS:

1105 Oui, bonjour. Nous, il y avait trois décrets concernant les réserves foncières qui ont été déposés, ainsi qu'une étude d'experts indépendants concernant l'achalandage au niveau du SLR Champlain. Ça a été déposé aussi.

LE PRÉSIDENT:

1110 Très bien. J'ai deux autres documents qui étaient de propulser le Québec par l'électricité, plan d'action de l'électrification des transports, 2015-2020.

M. DANIEL DONAIS:

1115 Excusez, ça aussi ça a été déposé.

LE PRÉSIDENT:

1120 Ainsi que... L'étude, le décret, c'est complet. Merci. À moins qu'on avait d'autres choses, Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

1125 Non.

LE PRÉSIDENT:

1130 C'est beau? Alors, pour le ministère de la Faune et des Parcs.

M. ÉTIENNE DROUIN:

Il n'y avait pas de document de notre côté.

LE PRÉSIDENT:

1135 On avait, en format électronique « Les lignes directrices de la compensation des habitats fauniques 2015 ». Alors, on prend note.

M. ÉTIENNE DROUIN:

1140 Ce sera déposé, oui, ce sera déposé d'ici demain.

LE PRÉSIDENT:

1145 S'il vous plaît. Pour l'agglomération de Montréal, en format électronique.

M. DAVID THERRIEN:

1150 Aucun document ne nous a été demandé jusqu'à date.

LE PRÉSIDENT:

1155 Alors, écoutez, ici on a le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

M. DAVID THERRIEN:

Ce sera déposé.

1160 **LE PRÉSIDENT:**

S'il vous plaît, merci. Pour l'agglomération de Longueuil.

M. SYLVAIN BOULIANNE:

1165 Alors, on a déposé le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil qui a été adopté en avril 2016, et on a également déposé le Plan de développement de la zone agricole qui, lui, a été adopté en juillet 2014.

1170 **LE PRÉSIDENT:**

Merci. Pour l'Agence métropolitaine des transports.

M. LUDWIG DESJARDINS:

1175 En fait, il y a les études qui ont été demandées et qui ont été citées par monsieur Donais et par CDPQ Infra, qui ont été réalisées par l'AMT par le passé, donc qui sont rendues publiques, mais nous, directement, on n'a pas reçu de demande spécifique.

1180 **LE PRÉSIDENT:**

O.K. On avait ici l'enquête origine-destination 2013 de la grande région de Montréal.

M. LUDWIG DESJARDINS:

1185 Je pourrais vous transmettre un résumé de l'enquête OD, oui.

LE PRÉSIDENT:

1190 S'il vous plaît. Peut-être le lien électronique, simplement?

M. LUDWIG DESJARDINS:

Oui.

1195 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, pour la Communauté métropolitaine de Montréal.

Mme SUZY PEATE:

1200 Un document nous a été demandé.

LE PRÉSIDENT:

1205 Alors, je vous précise les demandes de la commission. Nous avons le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, en format électronique seulement.

Mme SUZY PEATE:

1210 O.K.

LE PRÉSIDENT:

1215 Le financement du transport collectif métropolitain, rapport de la Commission du transport, de la priorisation des projets de transport en commun, mai 2013, toujours en format électronique.

1220 On avait aussi l'évaluation des impacts du réseau électrique métropolitain en matière d'aménagement et de développement du territoire du Grand Montréal, document déclencheur de la Commission de l'aménagement de juillet 2016.

On avait aussi le procès-verbal de la réunion de travail de la Commission de l'aménagement du jeudi 7 juillet 2016, et le compte rendu de la rencontre tenue entre la CMM et CDPQ Infra le 16 août.

1225

De toute façon, je pourrai compléter ou on pourra confirmer avec la coordonnatrice la liste des documents qui est attendue.

Mme SUZY PEATE:

1230

En ce qui concerne le document déclencheur, à priori, ce n'est pas un document public, donc je vais devoir valider pour ce document-là et procéder comme vous avez indiqué.

LE PRÉSIDENT:

1235

S'il vous plait, ou autrement, s'il n'est pas diffusé ou s'il est confidentiel, un dépôt avec une lettre qui motive la confidentialité du document.

Mme SUZY PEATE:

1240

Oui.

LE PRÉSIDENT:

1245

Alors, on avait pour la Ville de Montréal certains autres documents.

M. DAVID THERRIEN:

1250

On va faire la liste, on n'a pas reçu cette demande.

LE PRÉSIDENT:

1255

O.K. Alors, on avait le Plan d'urbanisme; le Programme particulier d'urbanisme du secteur Griffintown; le Programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares; le Programme particulier d'urbanisme du Technoparc Saint-Laurent.

M. DAVID THERRIEN:

1260

On va voir à déposer ça demain.

LE PRÉSIDENT:

1265 S'il vous plaît. Alors, on avait deux autres séries de documents, mais c'est par écrit donc on confirmera ultérieurement que ces documents-là sont déposés.

1270 Alors, je vous remercie, Messieurs, Mesdames. Alors, nous allons maintenant procéder à la période des questions. Alors, on m'avise qu'on avait aussi un autre document pour le ministère du Développement durable, je crois. C'est ça, le ministère du Développement durable, la quatrième série de questions dans le cadre de la recevabilité. Alors, ça sera à mettre sur la liste, s'il vous plaît.

M. HUBERT GAGNÉ:

1275 D'accord.

**PÉRIODE DE QUESTIONS
M. MICHEL MORIN**

1280 **LE PRÉSIDENT:**

1285 Alors, j'inviterais maintenant monsieur Michel Morin, s'il vous plaît, à venir nous soumettre ses questions. J'espère que vous venez à titre de citoyen, Monsieur Morin.

M. MICHEL MORIN:

À titre de citoyen et d'utilisateur du transport en commun.

1290 **LE PRÉSIDENT:**

Nous vous écoutons.

M. MICHEL MORIN:

1295 Alors, on vient d'entendre monsieur Tall qui nous a dit que la Caisse, avec ce projet-là, voulait générer des revenus qui sécurisent leur retraite. Ma question est très simple : c'est quoi le rendement que recherche la Caisse? Ce n'est pas une question anodine. Est-ce que c'est six pour cent (6 %), comme le chiffre a été évoqué, ou ce pourrait être trois pour cent (3 %)? Parce que le gouvernement du Québec aurait pu emprunter sur les marchés financiers à trois pour cent (3 %) et la différence entre les deux, c'est cent millions (100 M\$) de plus par année pour les usagers.

1300

LE PRÉSIDENT:

1305 O.K. Là, vous êtes dans l'opinion, Monsieur Morin. On va offrir la possibilité au promoteur d'y répondre. Quel rendement espérez-vous avec l'investissement du REM?

M. MACKY TALL:

1310 Alors, le rendement que nous espérons est un rendement commercial comparable à des rendements similaires dans d'autres projets dans le monde. Si vous le permettez, Monsieur le président, j'ai une capsule qui peut illustrer, en fait, les éléments qui vont nous permettre de déterminer ce rendement en vertu du modèle du REM.

LE PRÉSIDENT:

1315 S'il vous plait.

M. MACKY TALL:

1320 Alors, à la première page, rappeler l'objectif. Donc, en arrière du mandat de la Caisse, c'est de faire fructifier les avoirs des déposants, donc qui sont tous les Québécois, et c'est la raison pour laquelle on veut aller réaliser dans cet investissement un rendement commercial juste et raisonnable au même niveau que le marché, pas plus haut, pas plus bas. Le mécanisme prévoit également qu'un expert indépendant devra certifier ce rendement une fois établi et le rendre public en toute transparence. Et, également, donc, le modèle de REM, il permet donc la réalisation de ce projet et, avec la réalisation de ce projet, une contribution à leur régime de retraite.

1330 À la page suivante, le processus pour établir le rendement attendu — c'est la question — c'est d'abord, dans un premier temps, finaliser le cadre financier du projet, notamment au niveau de la contribution attendue des deux paliers de gouvernement. Le financement bancaire, donc quel taux d'intérêt va être négocié, un processus habituel de négociation commerciale. L'établissement des paramètres de risque avec le gouvernement, c'est prévu dans l'entente entre CDPQ Infra et le gouvernement, et la dernière étape, donc un rendement public et validé, donc tel que je l'indiquais un peu plus tôt.

1335 Dernière page, les variables qui rentrent dans la construction du rendement, ce sont les coûts de construction, d'opération. Les revenus, donc revenus d'achalandage, revenus de captation foncière au niveau immobilier. Aller chercher les revenus de publicité et de commerce, le financement qui nous donne le niveau de rendement.

1340

LE PRÉSIDENT:

Ce que je comprends de votre question, c'est que vous êtes en train de l'établir.

1345

M. MACKY TALL:

Exact.

1350

LE PRÉSIDENT:

Donc, c'est le mécanisme qui va permettre d'établir le rendement souhaité par le promoteur que vous nous avez présenté. Vous n'êtes pas à même de pouvoir nous donner un chiffre aujourd'hui, c'est ce que je comprends.

1355

M. MACKY TALL:

Non, parce que, en fait, ce chiffre ne sera pas déterminé unilatéralement par CDPQ Infra, il va être établi avec l'implication d'un expert indépendant pour être sûr qu'il est raisonnable, donc qu'il donne une bonne rémunération sur les avoirs des déposants de la Caisse, et qu'il confirme qu'il est en ligne avec le marché.

1360

LE PRÉSIDENT:

Merci. Alors, Monsieur Morin, votre deuxième question.

1365

M. MICHEL MORIN:

Mais est-ce qu'on est en train de nous enfumer?

1370

LE PRÉSIDENT:

C'est votre deuxième question? Je l'adresse à qui?

1375

M. MICHEL MORIN:

Dans le sens suivant : c'est qu'il y a une opposition entre le projet de la Caisse et un emprunt sur les marchés internationaux. J'en ai fait état dès le départ. C'est la différence. Alors, si c'est six pour cent (6 %), qu'on nous le dise. On ne nous le dit pas. Est-ce que ça serait cinq (5 %)? Et on pourrait toujours emprunter à moins de trois pour cent (3 %) sur les marchés internationaux. On réalise des projets actuellement avec l'inflation plus un pour cent (1 %).

1380

LE PRÉSIDENT:

J'aimerais entendre...

1385

M. MICHEL MORIN:

J'aimerais ça avoir ça. Le marché décide, d'une certaine manière, et des fonds importants pourraient être aussi mis à contribution. On n'en parle pas ici.

1390

LE PRÉSIDENT:

Mais, écoutez, Monsieur Morin, vous êtes actuellement dans l'opinion.

1395

M. MICHEL MORIN:

Je suis dans l'opinion, mais je pose la question. J'ai posé, la question était très simple.

LE PRÉSIDENT:

1400

Oui, oui. Alors, on a un élément de réponse.

M. MICHEL MORIN:

1405

Bien, il n'y a pas d'élément de réponse, je ne le sais pas.

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Morin, j'aimerais entendre votre opinion dans la deuxième partie de l'audience.

1410

M. MICHEL MORIN :

Merci, Monsieur le président.

1415

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous inviterais à vous inscrire, puis c'est avec plaisir qu'on pourrait échanger avec votre opinion en deuxième partie.

1420

M. MICHEL MORIN:

Merci, Monsieur le président.

1425

M. ROBERT HAJALY

LE PRÉSIDENT:

1430

Merci, Monsieur Morin. Alors, j'invite maintenant monsieur Robert Hajaly, s'il vous plait. Alors bonsoir, Monsieur Hajaly. La parole est à vous.

M. ROBERT HAJALY:

1435

Bonsoir, ma première question concerne la partie du projet qui ne va pas vers la Rive-Sud. Autrement dit, tout ce qui ne va pas vers la Rive-Sud. Et j'aimerais savoir quelle partie de cette ligne sera surélevée, aérienne. Quelle longueur? Combien de kilomètres ou miles seront aériens?

Good evening. My first question concerns the part of the project that's not going to the South Shore. In other words, it's everything else, and I would like to know how much of that line will be elevated. How long? How many kilometres or miles will be elevated?

LE PRÉSIDENT:

1440

Merci de votre question. Monsieur Tall.

M. MACKY TALL:

Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

1445

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Je voudrais juste reprendre sur l'ensemble du projet. La totalité, à l'exception, si vous regardez hors la partie sud jusqu'à la Gare Centrale, la totalité de la ligne, sauf la liaison vers l'aéroport, sera surélevée. Donc, ça fait à peu près quatre kilomètres moins... disons quarante kilomètres (40 km) de voie surélevée. Élevée au niveau du sol ou surélevée. Parce que c'est deux choses différentes. Mais je ne peux pas vous donner la répartition entre les parties surélevées et niveaux du sol. Est-ce que ça répond à la question?

1450

1455 **M. ROBERT HAJALY:**

Pourriez-vous répéter ça en anglais?

Would you please repeat that in English?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1460 Sure.

LE PRÉSIDENT:

1465 Monsieur, je m'excuse, Monsieur, nous, on procède en français. C'est possible pour vous d'aller vous procurer un casque d'écoute pour la traduction simultanée qu'on fournit. Alors, je vous inviterais peut-être à vous pourvoir d'un casque d'écoute. Alors, je ne crois pas que ce soit possible autrement que le faire en français. Alors, je vous remercie de votre question et vous pourrez prendre connaissance de la réponse dans les transcriptions.

1470 **M. ROBERT HAJALY:**

J'ai une autre question.

I have another question.

LE PRÉSIDENT:

1475 Vous avez une autre question, effectivement.

M. ROBERT HAJALY:

Quelle quantité de cela sera dans un tunnel?

How much of it will be in a tunnel?

1480 **M. JEAN-MARC ARBAUD:**

Quatre kilomètres. Quatre kilomètres, environ, en tunnel.

Four kilometres.

M. ROBERT HAJALY:

Pardon?

Sorry?

1485

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Quatre kilomètres, environ.

Four kilometres, around.

1490

M. ROBERT HAJALY:

Dans un tunnel.

In a tunnel.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Oui.

Yes.

1495

M. ROBERT HAJALY:

O.K. merci.

Okay, thank you.

1500

M. JÉRÔME VAILLANCOURT

LE PRÉSIDENT:

1505

Merci beaucoup. Alors j'inviterais maintenant pour la salle de Brossard, monsieur Jérôme Vaillancourt, s'il vous plait.

M. JÉRÔME VAILLANCOURT:

1510

Bonsoir, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT:

1515

Monsieur Vaillancourt, bonsoir. Alors, la parole est à vous, deux questions.

M. JÉRÔME VAILLANCOURT:

1520

Oui, ma première question, Monsieur le président, j'ai très apprécié la présentation du ministère des Transports au sujet de la gouvernance et je dois — peut-être simplement ma première question c'est celle-ci —, est-ce que je dois comprendre de façon plus précise que le projet de la CDPQ Infra n'est pas assujéti de façon formelle à la Loi 76, donc à l'Agence régionale de transport métropolitain? Première question.

LE PRÉSIDENT:

1525 Alors le ministère des Transports, monsieur Donais.

M. DANIEL DONAIS:

1530 En fait, c'est ça, c'est que la... En fait, la *Loi sur la gouvernance* fixe les paramètres au niveau de la gestion, donc ce n'est pas un projet qui va être planifié ou géré par l'Autorité, ça va être réalisé par la Caisse. Donc, c'est indépendant.

M. JÉRÔME VAILLANCOURT:

1535 Merci.

LE PRÉSIDENT:

1540 Alors, une autre question, Monsieur Vaillancourt?

M. JÉRÔME VAILLANCOURT:

1545 Oui, j'ai une deuxième question. À ce moment-là, quels sont les mécanismes d'imputabilité ou de régulation qui sont prévus par le promoteur quand on parle, par exemple, de gestion des plaintes, de la tarification, de tous les éléments — un peu comme quand on regarde ce qui se passe avec les communications, il y a le CRTC; avec Hydro-Québec, qui est un monopole, il y a la Régie de l'énergie —, pour discuter de certains éléments en dehors d'un circuit qui est plutôt, qui n'est peut-être pas opaque, mais qui est un conseil d'administration auquel on n'a pas vraiment accès, qui est le conseil d'administration de la Caisse de dépôt.

1550

LE PRÉSIDENT:

 Alors, Monsieur Tall.

1555

M. MACKY TALL:

 Monsieur le président, l'entente entre le gouvernement et CDPQ Infra prévoit que ces éléments seront contractuellement établis dans le cadre de l'entente à intervenir une fois que ses paramètres financiers seront établis et seront donc contraignants sur CDPQ Infra.

1560

M. JÉRÔME VAILLANCOURT:

1565 Ce serait en lien. Est-ce que je comprends bien, Monsieur le président, que ce sera en lien avec l'entente gouvernementale relative au financement des états, c'est-à-dire autant du Canada que du Québec?

M. MACKY TALL:

1570 Exact.

M. JÉRÔME VAILLANCOURT:

1575 Merci.

M. NORMAND DALLAIRE

1580 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, merci, Monsieur Vaillancourt pour vos questions. J'inviterais maintenant, toujours à la salle de Brossard, monsieur Normand Dallaire, s'il vous plait.

1585 **M. NORMAND DALLAIRE:**

Bonsoir, Monsieur le président.

1590 **LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir, Monsieur Dallaire. Alors, la parole est à vous, deux questions.

M. NORMAND DALLAIRE:

1595 D'accord, certainement. Dans le cadre de notre société, modèle économique de notre société, malheureusement beaucoup d'organisations ne prennent pas en considération le cycle de vie d'un bien du point de vue financier, c'est-à-dire du berceau au tombeau. Parce que les projets doivent être acceptés socialement par la population, donc le coût d'un bien n'est pas réel considérant le cycle de vie de ce même bien.

1600

1605 Ma première question est la suivante, elle est adressée au promoteur : quelle sera la vie utile de vos unités futures de transport considérant qu'ils seront soumis aux intempéries extérieures contrairement aux voitures de métro qui, elles, ont une durée de vie utile d'à peu près une quarantaine d'années?

LE PRÉSIDENT:

1610 Alors, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL:

Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

1615 **M. JEAN-MARC ARBAUD:**

1620 La durée de vie utile, aujourd'hui, sur les systèmes de transport, quand on parle des véhicules, on parle plutôt de maintenance et réhabilitation en continu. L'objectif c'est d'avoir une vie utile similaire. Les composantes sont différentes à quarante (40) ans de toute façon, mais on parle plutôt de réhabilitation des systèmes en cours.

LE PRÉSIDENT:

1625 D'autant l'infrastructure que le matériel roulant, quarante (40) ans.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

1630 Non, je parlais, excusez-moi, pour les véhicules... pour les véhicules. L'infrastructure, le design est fait pour cent (100) ans.

LE PRÉSIDENT:

Merci. Alors, votre autre question, Monsieur Dallaire.

1635 **M. NORMAND DALLAIRE:**

1640 Oui, certainement. Donc, j'imagine que dans votre projet, lorsque vous allez en appel d'offres, évidemment, au niveau international, est-ce que le promoteur a considéré les coûts lorsque les wagons seront à la fin de leur vie utile? Parce qu'un bien, oui, on peut parler de quarante (40) ans, mais un bien, à un moment donné, arrête de vivre à la fin de son exploitation, au niveau des voitures, par exemple.

LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'on parle d'amortissement?

1645

M. NORMAND DALLAIRE:

Ici, oui.

1650

LE PRÉSIDENT:

D'accord. Monsieur Tall.

M. MACKY TALL:

1655

Monsieur Arbaud.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

1660

La réponse est oui, nous avons pris en considération tous les coûts de remplacement et de maintenance des véhicules et les coûts de remplacement, parce qu'on a regardé le projet sur un horizon supérieur à quarante (40) ans.

M. NORMAND DALLAIRE:

1665

Super. Merci, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT:

1670

Alors, voilà pour vos questions, merci.

M. JACQUES CÔTÉ

1675

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais maintenant, pour la salle de Baie-d'Urfé, monsieur Jacques Côté. Bonsoir, Monsieur Côté.

1680

M. JACQUES CÔTÉ:

Bonsoir, Monsieur le président.

1685

LE PRÉSIDENT:

Alors, la parole est à vous, nous vous écoutons.

1690

M. JACQUES CÔTÉ:

Parfait. Tout d'abord pour mettre en contexte ma question, je suis un résident de Beaconsfield qui demeure au sud de l'Autoroute 20, en fait au sud du boulevard Beaconsfield, un peu à l'est du boulevard Saint-Charles.

1695

Deux questions qui s'ensuivent : il n'est pas clair, en fait c'est très clair dans le cas de la ligne Deux-Montagnes que le REM va remplacer le service de trains de banlieue. Dans le cas de la ligne Montréal–Sainte-Anne-de-Bellevue-Vaudreuil, c'est loin d'être clair ce qui va se produire à cette ligne-là. Évidemment, ça peut avoir un impact important sur les gens demeurant justement au sud de l'Autoroute 20 et évidemment sur les résidents de l'île Perrot et de Vaudreuil-Dorion.

1700

Donc, j'aimerais savoir quelles sont les intentions du promoteur, mais particulièrement du ministère des Transports et de l'Agence métropolitaine de transport sur l'avenir de ce service de trains de banlieue aux heures de pointe. Est-ce qu'il est appelé à disparaître avec la mise en service du REM ou est-ce qu'il va continuer d'opérer aux heures de pointe?

1705

LE PRÉSIDENT:

Alors, merci pour votre question. Je pense qu'on pourrait commencer d'abord, je crois, par l'AMT.

1710

M. LUDWIG DESJARDINS:

Oui. Alors, en fait, ce qu'on a comme données actuellement c'est que la branche de Sainte-Anne-de-Bellevue du projet de CDPQ Infra qui, bien sûr, va recouper les mêmes bassins de clientèle en partie que la ligne actuelle de Vaudreuil. Donc, c'est certain que ce réseau-là, ce nouveau réseau-là serait très attractif pour une portion de cette clientèle-là, surtout celle qui est plus près de l'axe de l'Autoroute 40.

1715

Par contre, comme vous, Monsieur, il y a beaucoup de bassins de population le long de l'actuelle ligne de Vaudreuil. Il y a des gens qui seraient toujours intéressés à accéder à Vaudreuil.

1720

1725 Donc, on est loin, dans les analyses préliminaires qu'on a faites, on est très loin d'une fermeture envisagée de cette ligne-là ou d'une réduction de service. On est davantage sur une évaluation de la perte possible d'achalandage, mais on est loin d'un scénario que vous avez envisagé, où on serait allés sur une fermeture ou un service réduit drastiquement en pointe.

1730 Donc on suit de près, bien sûr, l'impact que ça pourrait avoir, mais on est plutôt positifs sur l'avenir de la ligne comme telle, même si on sait qu'il peut y avoir une certaine baisse d'achalandage.

LE PRÉSIDENT:

Madame Ghanimé.

1735 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ, commissaire :**

1740 En lien avec cette question, est-ce qu'on pourrait savoir pourquoi ne pas avoir utilisé cette ligne dans le projet du REM? Et, ensuite, peut-être un peu plus de précisions sur les conséquences sur les utilisateurs de cette ligne, puis quelles hypothèses vous avez utilisées pour évaluer l'achalandage éventuel?

LE PRÉSIDENT:

1745 Alors, pour le promoteur, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL:

Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

1750 **M. JEAN-MARC ARBAUD:**

1755 Nous n'avons pas utilisé cette ligne parce que c'est une ligne du CP qui, aussi, si vous regardez ce corridor d'entrée dans Montréal, il y a deux lignes, une du CN et du CP, qui sont les principales voies d'exportation qui sont utilisées pour les États-Unis. Donc, c'est des lignes où il n'y a plus ou quasi plus de capacité pour ajouter de la fréquence. Est-ce que ça répond à votre question?

M. MACKY TALL:

1760 Il faut rajouter, donc, que l'objectif dans la conception du système du REM est justement de développer une ligne dédiée qui permet une fréquence élevée non seulement aux heures de pointe,

mais à travers toute la journée, ce qui nous permet d'offrir sur le REM, donc le service promis vingt (20) heures par jour avec une fréquence aux trois à six minutes en heure de pointe. C'est relié à cette question de capacité.

1765

LE PRÉSIDENT:

Là, on comprend, avec la réponse de l'AMT, que vous êtes à l'étape de l'évaluation. Est-ce que vous avez fait une projection quand ça pourrait éventuellement affecter la clientèle de la ligne existante avec l'implantation d'un nouveau parcours REM?

1770

M. MACKY TALL:

Monsieur Arbaud.

1775

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Oui, il y aura certainement un impact, mais on n'a pas fait les évaluations, on a des discussions avec l'AMT à ce sujet-là. Il y aura certainement un impact, mais si on regarde la carte qui n'est pas représentée, il y a toute la partie avant l'aéroport. Peut-être sur cette carte-là — on ne voit pas dans la salle là, mais...

1780

LE PRÉSIDENT:

Oui, un instant, on va simplement ajuster la projection.

1785

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Si vous voyez le corridor de la 20 et la liaison avec Montréal, en fait, il pourrait y avoir une compétition ou une complémentarité entre les deux lignes à partir de Pointe-Claire, et on dessert le nord de la 40 avec le REM. Pour tout ce qui est la partie 20 avant Pointe-Claire, c'est assez évident sur la carte qu'en termes de réseau de proximité, il n'y a pas de compétition possible ou de complémentarité entre les deux lignes. Je parlerais plutôt de complémentarité, quand vous regardez sur l'ensemble, que de compétition.

1790

1795

LE PRÉSIDENT:

Merci. Pour l'AMT, un élément complémentaire?

1800

M. LUDWIG DESJARDINS:

1805 Nous aussi, le terme complémentarité, je crois, s'applique bien à la coexistence des deux
lignes. Nous, on le voit, ces deux lignes-là, en coexistence, c'est-à-dire qu'il y a certains endroits où
Vaudreuil vient vraiment combler un besoin de la population, des bassins de clientèle, et il y a un
autre endroit où peut-être qu'il y a une superposition de ces bassins-là, que des clients pourraient
être intéressés à aller davantage vers le REM, mais si on peut rassurer sur la situation de la ligne
1810 Vaudreuil, pour nous, il n'y a pas de remise en question du service sur cette ligne-là, même si on
est conscients qu'il peut y avoir certaines baisses à certaines gares, notamment dans les gares qui
sont plus rapprochées de celles du REM.

LE PRÉSIDENT:

1815 Alors, voilà pour les éléments de réponse qu'on peut vous fournir aujourd'hui. Oui, vous avez
une autre... Oui, excusez-moi, Monsieur Donais.

M. DANIEL DONAIS:

1820 J'ai un complément d'information. De notre côté, ce qu'on notait c'est que sur l'île de Montréal,
le secteur situé au nord de la 40, dans l'ouest, c'est le secteur où on a les temps de déplacement
vers le centre-ville en transport en commun qui sont les plus longs. Donc, ça vient, dans le fond, le
projet vient solutionner une problématique qu'on avait au niveau des temps de déplacement vers
le centre-ville au niveau du transport collectif, et c'est aussi le corridor de l'Autoroute 40 par rapport
1825 à celui de l'Autoroute 20.

Ce qu'on a, c'est qu'on a plusieurs pôles d'emplois qui sont dans l'axe du corridor de
l'Autoroute 40 qui sont, dans le fond, une zone industrielle. Il y a plusieurs industries, plusieurs
commerces et centre commerciaux, donc au niveau de l'emploi, il y a une certaine attraction pour
1830 aller dans les deux directions qu'on n'avait pas dans le corridor de la 20. Donc, il y a une possibilité,
aussi, de desservir ces secteurs-là, l'achalandage lié à l'emploi dans le secteur.

LE PRÉSIDENT:

1835 Alors, Monsieur Chevalier, une autre question?

M. JACQUES CÔTÉ:

1840 Monsieur Côté.

LE PRÉSIDENT:

Excusez-moi, Monsieur Côté. Excusez-moi.

1845

M. JACQUES CÔTÉ:

Effectivement, merci. Je ne questionne pas l'emplacement de la ligne du REM, mais je pense que je veux insister sur l'importance pour les résidents de ce secteur de savoir à quoi s'en tenir. On a eu des commentaires du ministère des Transports qui sont encourageants, mais je pense qu'il serait important que les études soient poussées un peu plus à fond pour savoir exactement quel sera l'impact. Parce que si on ne le fait pas, puis on prend une décision, il sera peut-être trop tard.

1850

Deuxième question, qui est complémentaire, toujours en fonction de mon lieu de résidence. Sur la ligne du REM, nous serons desservis par la station Kirkland. Je n'ai pas réussi à avoir, à date, une définition ou une description claire de où sera la station Kirkland. C'est évident pour nous, le principal accès routier c'est le boulevard Saint-Charles et dans la mesure où cette station-là sera à proximité du boulevard Saint-Charles, ça serait idéal.

1855

Par contre, il a été question, je sais, lorsque vous avez parlé dernièrement de la possibilité de relocaliser les stationnements de Sainte-Anne-de-Bellevue plus à l'est, il a été question également que la station de Kirkland déménage plus à l'ouest. Donc, j'aimerais, effectivement, si cette décision-là est déjà prise, savoir la réponse. Sinon, savoir quand les promoteurs seront en mesure de nous donner cette réponse-là définitive sur la station Kirkland.

1860

1865

LE PRÉSIDENT:

Alors, localisation de la station Kirkland et du stationnement incitatif.

1870

M. MACKY TALL:

Monsieur le président, est-ce qu'il y avait deux questions? Peut-être une qui était concernant la façon d'accéder à la station Kirkland, à laquelle monsieur Andlauer peut répondre. Quant à l'emplacement de la station, je demanderais par la suite à monsieur Arbaud d'y répondre.

1875

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Sur la partie d'emplacement de la station, pour donner un peu de contexte à ce que disait Monsieur, c'est vrai qu'on a regardé entre la station Sainte-Anne-de-Bellevue et la station Kirkland, entre le balancement, dans un souci d'optimisation en continu, de l'ensemble des projets.

1880

Donc, on a deux variantes qu'on regarde pour la station Kirkland, et puis je peux peut-être demander à Christian Ducharme, qui s'occupe de l'implantation de l'ensemble des stations, notre directeur d'ingénierie, de venir donner quelques détails sur la position exacte des variantes de stations que nous nous regardons.

1885

LE PRÉSIDENT:

S'il vous plaît.

1890

M. CHRISTIAN DUCHARME:

Alors, bonsoir.

LE PRÉSIDENT:

1895

Juste vous présenter pour les besoins de transcription, s'il vous plaît.

M. CHRISTIAN DUCHARME:

1900

Oui, Christian Ducharme, directeur ingénierie pour le projet du REM avec CDPQ Infra.

LE PRÉSIDENT:

Alors, la parole est à vous.

1905

M. CHRISTIAN DUCHARME:

Oui. Alors, les options qu'on regarde sont assez simples, il y en a deux. La première, effectivement, se situe au coin de la rue Saint-Charles, alors que la seconde option qu'on regarde se situe au coin du boulevard Jean-Yves. Alors, c'est deux scénarios qu'on étudie actuellement, pour lesquels on discute également avec la municipalité concernée. Est-ce que ça répond bien à la question?

1910

LE PRÉSIDENT:

1915

Juste un instant, Monsieur Côté.

M. MACKY TALL:

1920

Je crois que ça répond à la question de monsieur Côté.

LE PRÉSIDENT:

1925 Alors, Monsieur Côté, on est en discussion, deux endroits qui sont potentiels. On discute avec la municipalité. Alors, voilà pour les réponses à votre question. Je vous remercie beaucoup, Monsieur Côté.

M. JACQUES CÔTÉ:

1930 Merci.

Mme DANA CHEVALIER

1935 **LE PRÉSIDENT:**

1940 Alors, j'inviterais maintenant madame Dana Chevalier — sans me tromper, c'est madame Chevalier — alors, madame Dana Chevalier, à la salle de Baie-d'Urfé, à venir nous soumettre ses questions. Bonsoir, Madame.

Mme DANA CHEVALIER:

1945 Oui, bonsoir, merci. Ma question, c'est juste un peu à mieux comprendre qui est le promoteur, parce qu'on parlait de CDPQ Infra inc., à un moment donné, mais est-ce que c'est vraiment une entité de la Caisse ou est-ce que c'est une entité séparée? Puis on a parlé de partenariat public-public. Peut-être, juste m'expliquer un peu plus cette entité-là, Infra.

LE PRÉSIDENT:

1950 Alors, monsieur Tall en a fait mention dans sa présentation qui est disponible en documentation, mais si vous pouviez répéter succinctement, CDPQ Infra et Caisse de dépôt et placement, rôles respectifs.

M. MACKY TALL:

1955 Oui. Alors, donc la réponse à la question, Monsieur le président, je confirme que CDPQ Infra est une filiale à cent pour cent (100 %) à part entière de la Caisse de dépôt et placement du Québec, qui est responsable de faire fructifier l'argent de retraite des Québécois.

1960 Pourquoi est-ce que nous appelons ce modèle un partenariat public-public? Parce que c'est un partenariat, le REM est développé dans le cadre d'un partenariat entre le gouvernement du Québec et une institution publique dont la responsabilité est de gérer les argents de retraite de millions de Québécois.

1965 **LE PRÉSIDENT:**

Donc, une entreprise distincte. Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

1970 Oui. Monsieur Macky, est-ce que vous pourriez élaborer un petit peu plus sur les pouvoirs qui découlent de l'entente avec le gouvernement du Québec, qu'on comprenne mieux vos rôles, vos pouvoirs dans le projet?

1975 **M. MACKY TALL:**

Oui. Alors, ces rôles et responsabilités, la gouvernance autour donc de ce partenariat sont clairement établis à l'intérieur de l'entente qui est notamment disponible sur notre site Internet.

1980 Dans le cadre de cette entente, le gouvernement du Québec propose, en fait, à la Caisse d'examiner un projet. Dans ce cas-ci, il s'agissait de deux projets, et la Caisse, dans le cadre de l'entente, CDPQ Infra examine ces projets pour confirmer son intérêt à les développer, confirmer leur faisabilité technique et commerciale, ce que nous avons fait notamment en avril avec l'annonce du projet intégré. Et, par la suite, donc dans le cadre de cette entente, CDPQ Infra a donc la responsabilité d'assumer les différentes phases de réalisation du projet, de la planification à la conception, au financement, à la construction, et finalement à l'exploitation à long terme.

1990 C'est un modèle, donc, où les risques sont transférés du gouvernement à CDPQ Infra, notamment les risques de construction, les risques au niveau de l'exploitation à long terme, la responsabilité de financement. Et une caractéristique importante de ce modèle, et également le risque d'achalandage, une caractéristique importante de ce modèle, c'est que le projet est réalisé en minimisant l'impact sur le bilan du gouvernement en comparaison des modes traditionnels de réalisation de projets.

1995 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, est-ce que c'est possible de déposer l'entente? Je sais que vous l'avez disponible sur votre site Internet, il suffirait simplement, peut-être, de nous fournir le lien ou une copie du document? Nous, on le rendra disponible.

2000

M. MACKY TALL:

Ce sera fait, Monsieur le président.

2005

LE PRÉSIDENT:

S'il vous plaît. Alors, Madame Chevalier, est-ce que vous avez une autre question?

2010

Mme DANA CHEVALIER:

Non, merci.

2015

LE PRÉSIDENT:

Merci, Madame Chevalier.

M. LAURENT LEFEBVRE

2020

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'invite maintenant, à la salle de Deux-Montagnes, monsieur Laurent Lefebvre, s'il vous plaît. Alors, bonsoir, Monsieur Lefebvre.

2025

M. LAURENT LEFEBVRE:

Bonsoir, Monsieur le président.

2030

LE PRÉSIDENT:

Peut-être vous rapprocher un peu du microphone, qu'on puisse bien vous entendre.

2035

M. LAURENT LEFEBVRE:

Oui. Bonsoir, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT:

Alors, la parole est à vous.

2040

M. LAURENT LEFEBVRE:

Merci, j'ai deux questions qui s'adressent au promoteur. C'est des questions qui sont précises concernant la gare de Sainte-Dorothée qui est sur l'antenne de Deux-Montagnes du réseau.

2045

Donc, ma première question est concernant le réseau routier, les modifications qui sont proposées. Sur votre dernier document, vous parlez de possiblement faire une connexion entre le boulevard du Bord-de-l'Eau et le boulevard de l'Avenue des Bois. J'imagine que c'est par un tunnel sous le train actuel, puis on se questionne sur l'impact des connexions actuelles avec la Terrasse de Fontenelle puis la rue du Chemin-de-Fer qui sont maintenant raccordées avec l'Avenue des Bois à cet endroit-là. C'est ma première question.

2050

LE PRÉSIDENT:

Donc, Monsieur Tall.

2055

M. MACKY TALL:

Oui, Monsieur Arbaud.

2060

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Pour répondre à la question sur le plan exact sur la rue des Bois, je pense qu'il y a un certain nombre de... Est-ce que vous parlez d'endroits où il y a un passage à niveau aujourd'hui, si je comprends bien?

2065

LE PRÉSIDENT:

Est-ce que c'est le passage à niveau?

2070

M. LAURENT LEFEBVRE:

Non, il n'y a pas de passage à niveau en ce moment, il y a un passage à niveau à proximité qui va être fermé, et puis il y a un nouvel accès au bout de l'Avenue des Bois qui semble être proposé ou remplacé.

2075

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Oui, tout à fait. La réponse à cette question c'est qu'on regarde différentes solutions. Juste pour remettre le contexte, comme c'est un système automatisé sur la ligne de Deux-Montagnes, il

2080 y a environ quinze (15) passages à niveau qui doivent être fermés, puisque c'est un système propre, pour pouvoir fonctionner avec la fréquence.

2085 Selon les endroits, on a décidé de passer au-dessus ou en dessous des voies, et puis, dans cette zone-là, il y a un passage à niveau qui ne peut pas être, sur lequel on ne peut pas ni passer au-dessus ni en dessous. Donc, on envisage la fermeture et la création d'un passage d'une rue par une rue parallèle, d'ouvrir une nouvelle connexion des deux côtés de la voie via la rue des Bois. Est-ce que ça répond à votre question ou vous voulez plus d'informations?

2090 **M. LAURENT LEFEBVRE:**

Bien, c'est parce que nous on est voisins immédiats, puis on se questionne sur la connexion, dans le fond, de nos rues résidentielles sur ce nouvel embranchement-là.

2095 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, est-ce que vous avez des précisions?

M. JEAN-MARC ARBAUD:

2100 Est-ce que je peux? Si vous voulez un peu plus de détails, est-ce que je peux demander à monsieur Christian Ducharme de venir répondre à la question? Merci, Monsieur le président.

M. CHRISTIAN DUCHARME:

2105 Oui, bonsoir, merci. Juste vous dire qu'effectivement, c'est un coin qu'on regarde, puis j'ai devant moi un document qu'on pourrait peut-être montrer un peu plus tard, qui montre les aménagements prévus dans le coin du chemin du Bord-de-l'Eau. Les accès, l'objectif, sans entrer dans les détails...

2110 **LE PRÉSIDENT:**

Avez-vous un visuel qu'on pourrait projeter? Notre objectif c'est que les gens comprennent, ça fait que si vous avez un visuel, bien, ça aiderait.

2115 **M. CHRISTIAN DUCHARME:**

Le chemin Bord-de-L'Eau? Chemin Bord-de-L'Eau, oui, s'il vous plait. Alors, est-ce qu'on parle bien du bon endroit?

2120 **M. LAURENT LEFEBVRE:**

Oui, on parle du bon endroit. Bord-de-l'Eau et la connexion future possible avec l'Avenue des Bois.

2125 **M. CHRISTIAN DUCHARME:**

Oui. Alors, actuellement, comme vous le voyez — bien, en fait, vous ne le voyez peut-être pas, mais ça, c'est la situation actuelle. Le chemin Bord-de-l'Eau, là...

2130 **M. LAURENT LEFEBVRE:**

On ne voit pas les images d'ici.

2135 **M. CHRISTIAN DUCHARME:**

Je m'excuse. Alors, je vais essayer de vous le narrer le mieux que je peux. En fait, l'accès du chemin du Bord-de-l'Eau va demeurer. Il n'est pas question de le fermer. On va même améliorer d'une certaine façon la géométrie pour assurer une meilleure fluidité, et comme monsieur Arbaud le mentionnait, l'Avenue des Bois, elle, va être bonifiée pour pouvoir traverser la voie ferrée. Et d'ailleurs, il y a des études de circulation qui sont en cours pour s'assurer que dans le secteur, la fluidité des lieux est maintenue. Donc, il n'y a pas de réaménagement majeur prévu dans ce coin-là, outre ce qu'on vous a décrit précédemment.

2145 **M. LAURENT LEFEBVRE:**

Je vois maintenant les images. Ce n'est pas la connexion dont je parle. Moi, je parle vraiment de la connexion qui est au bout de l'Avenue des Bois. L'Avenue des Bois, maintenant, ne débouche pas, et puis dans votre dernier document, vous parlez de bonifier, faire traverser la voie ferrée par un prolongement de l'Avenue des Bois.

2150 **M. CHRISTIAN DUCHARME:**

On va aller sur un autre document, si vous le permettez. Mon collègue vient de me montrer autre chose qui est plus parlant. Il faudrait aller au KMZ, s'il vous plait, la station Sainte-Dorothee, et je vais illustrer un peu mieux ce que je veux dire.

2155 **M. LAURENT LEFEBVRE:**

J'apprécie.

2160 **M. CHRISTIAN DUCHARME:**

Étant conscient que vous n'avez pas le plan devant vous.

2165 **LE PRÉSIDENT:**

Non, je crois que c'est possible quand même que les gens de la salle de Deux-Montagnes puissent avoir le visuel?

2170 **M. CHRISTIAN DUCHARME:**

Oui, alors on pourrait zoomer beaucoup, davantage.

LE PRÉSIDENT:

2175 Avez-vous le visuel, Monsieur Lefebvre?

M. LAURENT LEFEBVRE:

2180 Oui, je le vois très bien, puis c'est exactement comme je l'avais visualisé. Maintenant, ce qui nous inquiète, c'est la grande différence de niveaux, dans le fond, entre l'Avenue des Bois, au nord, et le chemin du Bord-de-l'Eau, au sud, et puis pour pouvoir connecter ces deux niveaux-là ensemble, il va falloir probablement creuser avec un grand recul sur l'Avenue des Bois. Donc, nous, on se demande comment l'intersection actuelle entre Terrasse de Fontenelle puis la rue du Chemin-de-Fer, qui sont en ce moment perpendiculaires avec l'Avenue des Bois, va pouvoir se faire à ce moment-là. Est-ce qu'il va y avoir encore une connexion entre ces artères-là? Dans le fond, nous, on s'inquiète beaucoup du flot de circulation sur notre rue résidentielle. On essaie de comprendre qu'est-ce qui est proposé au point de vue de cette intersection-là.

2190 **M. CHRISTIAN DUCHARME:**

2195 Merci, je comprends mieux la question, puis d'ailleurs, c'est une très bonne question. C'est des sujets qu'on discute aussi actuellement avec les gens de votre municipalité. Juste pour vous expliquer la traverse qu'on va construire, donc effectivement, l'Avenue des Bois va traverser jusqu'au chemin du Bord-de-l'Eau. La chaussée va être aménagée sous la voie ferrée, donc on va descendre la chaussée à cet endroit-là. La voie ferrée va être légèrement surélevée, rien de significatif, pour faire en sorte que les deux se chevauchent.

Pour ce qui est de la rue dont vous parlez — Fonteneau, je crois, c'est ça —, l'idée, évidemment, c'est de minimiser l'impact. Et, d'ailleurs, on a des études de circulation qui sont en

2200 cours pour mesurer l'impact d'un réaménagement de ce secteur-là, puis ces études-là vont être probablement disponibles d'ici deux à trois semaines. Alors, on va voir quel est le meilleur scénario pour le secteur.

2205 On est conscients qu'on pourrait affecter le coin de rue dont vous parlez par ces travaux-là, et s'il y avait un changement au niveau du flux de circulation ou même une fermeture de cette rue-là, on est conscients qu'il faut maintenir un accès, peut-être par un autre endroit dans le secteur. Alors, c'est des discussions qu'on a avec les gens, encore une fois, de Laval, puis on va travailler ensemble avec eux et avec vous pour trouver la meilleure solution possible.

2210 **M. LAURENT LEFEBVRE:**

2215 Parfait, je vous remercie, ça m'éclaire beaucoup. Ma deuxième question concerne les reprises de propriétés. Il y a des voisins immédiats qui ont bien évidemment reçu des avis concernant des possibles reprises de propriété. On se demande si le promoteur pourrait clarifier ses intentions. Probablement qu'il y a des propriétés qu'ils veulent seulement utiliser au cours des travaux, qui veulent être reprises de façon définitive, on se demande dans quel délai ça va être possible pour le promoteur de clarifier ses intentions pour stabiliser la situation avec les propriétaires actuels qui sont évidemment inquiets.

2220 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, Monsieur Tall.

2225 **M. MACKY TALL:**

Monsieur le président, je vais demander à monsieur Louis Trudel de répondre à cette question. Il est le directeur immobilier de CDPQ Infra.

2230 **LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Trudel, la parole est à vous.

2235 **M. LOUIS TRUDEL:**

Bonjour, Monsieur le président. Merci. Alors, pour un peu donner suite à monsieur Ducharme qui vient de parler, on regarde et on précise en ce moment les besoins au niveau de la logistique, de la géométrie des rues et, et cetera. On a identifié des propriétés qui seraient potentiellement touchées.

2240 À l'étape, en ce moment-ci, on est à faire les relevés d'arpentage. Ces relevés d'arpentage vont confirmer ou infirmer nos besoins et à ce moment-là, on va contacter les propriétaires potentiellement touchés dans un processus d'acquisition. Naturellement, on va viser en premier lieu des ententes de gré à gré, mais parallèlement, on travaille en coordination avec le ministère des Transports, qui a le mandat d'acquérir les propriétés en notre nom. Et c'est ça, il va y avoir un processus, puis on va essayer d'être le plus transparents, le plus respectueux possible pour les propriétaires potentiellement touchés.

LE PRÉSIDENT:

2250 Je pense qu'il y avait un élément, aussi. Quand? Avez-vous un calendrier, un échéancier? Quand pensez-vous approcher les propriétaires pour éclaircir la situation avec eux?

M. LOUIS TRUDEL:

2255 Oui. Alors, la prochaine étape, comme je disais, c'est les arpentages, la finalisation des arpentages. Avant de parler avec ces propriétaires-là, on veut être sûrs de combien on touche, comment on touche à la propriété, quels seront les impacts sur ces propriétés-là. Donc, dans l'étape, on fait l'arpentage, on va mandater des évaluateurs et on va rencontrer ces propriétaires-là, on espère, pour le mois, on va commencer septembre, octobre. D'ici la fin de l'année, tous les propriétaires potentiellement touchés vont être rencontrés.

2260 **LE PRÉSIDENT:**

Donc, un échéancier à l'automne pour prendre contact avec les propriétaires.

2265 **M. LOUIS TRUDEL:**

Exactement.

LE PRÉSIDENT:

2270 Alors, voilà, Monsieur.

M. LAURENT LEFEBVRE:

2275 Merci. Merci beaucoup, Monsieur le président d'avoir souligné la question calendrier de ma question. Bonne soirée.

LE PRÉSIDENT:

2280

Merci beaucoup. Alors, Madame Ghanimé.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2285

Oui, merci. Alors, la question de monsieur, je pense, elle peut s'élargir à l'ensemble des stations. Alors, on aimerait que vous nous expliquiez comment vous faites pour considérer les nouveaux besoins au niveau d'axes routiers et comment ça s'organise, ces modifications-là.

M. MACKY TALL:

2290

Monsieur Arbaud, s'il vous plaît.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

2295

Il y a deux niveaux d'étude. Il y a un premier niveau qui est autour de chaque station. Pour chaque station, nous avons défini, en partenariat et en collaboration avec les entreprises de transport, toutes les amenées en termes de terminus d'autobus, et cetera. Donc c'est défini au niveau de chaque station, l'ensemble des besoins, puis là, de voir l'impact – puis c'est les études de circulation dont on parlait au préalable –, de voir l'impact dans la périphérie des stations. Puis ça, c'est le niveau, la façon dont se conduisent ces études-là.

2300

Et puis on a des réunions avec chaque municipalité autour de chaque station. De manière à pouvoir conduire ça, on a rencontré tout le monde. Toutes les mairies, directions générales des différentes villes, pour examiner les besoins et apporter des solutions. C'est valable pour les stations et pour les passages à niveau, les modifications. Est-ce que ça répond à votre question?

2305

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

Partiellement. Dans les cas où il y aurait besoin d'avoir des nouvelles routes, par exemple, vous discutez ça avec la municipalité, avec le ministère des Transports? Des nouveaux accès.

2310

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Des nouveaux accès, non. Sur les cas des stations, là, si on parle d'accès simples, si c'est comme là, sur une petite rue, on discute ça avec les municipalités ou on les met en œuvre quand c'est autour de la station. Ça fait partie de notre plan de travail. Si c'est des axes routiers, ça devient, c'est l'autorité du ministère du Transport, ça ne fait pas partie de notre mandat.

2315

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2320

O.K. Peut-être juste une dernière question, aussi, sur ça, mais comment vous encadrez ces discussions-là? Est-ce que les municipalités auront à modifier les routes? Vous assumez les frais? Pouvez-vous nous donner un petit peu plus de détails, là, comment se fera le partage après ça, soit des ajustements à faire ou au niveau des coûts réels? Au niveau des coûts, au niveau des travaux physiques et de l'entretien.

2325

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Dans notre mandat, nous incluons l'ensemble, tous les accès aux stations. Ça veut dire que les parkings incitatifs, l'accès aux parkings incitatifs, tel que vous avez pu le voir sur un plan, toutes ces zones-là font partie de notre mandat. Donc, on en a inclus les coûts de réalisation et les coûts d'opération et de maintenance sur le long terme. Et si vous regardez sur le reste du projet, la totalité du projet, il n'y a pas d'autres modifications, aux accès routiers des villes ou choses comme ça. Puis quand on parle des modifications qu'il peut y avoir, ponctuelles aux accès routiers, c'est les passages à niveau qui sont supprimés. Toutes ces modifications-là font partie de notre plan de travail.

2330

2335

LE PRÉSIDENT:

Peut-être une question complémentaire à ma collègue. Bon, on comprend que vous prenez en charge l'ensemble de l'accès pour ce qui est du stationnement incitatif de la station, tout ça, mais votre raccordement au réseau local, je veux dire, il y a quand même des discussions, vous devez quand même convenir avec la municipalité où va se raccrocher, en quelque sorte, votre infrastructure avec celle du réseau local. Puis éventuellement, la municipalité, est-ce qu'elle peut vous faire certains commentaires pour dire : bon, bien, ce n'est peut-être pas l'endroit le plus avisé en fonction de mes propres visions de développement, de ce que je propose comme aménagement dans le coin. Ou est-ce que vous y allez derechef? Vous dites : écoutez, nous c'est ça, on ne peut pas faire autrement. Comment vous procédez pour convenir du raccordement au réseau local de vos infrastructures?

2340

2345

2350

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Bien, on a des réunions, je vous dirais, hebdomadaires ou bihebdomadaires avec l'ensemble des municipalités. Je mentionnais au préalable, Christian Ducharme, qui est venu intervenir, est responsable de cette partie-là, mais il a des réunions, on présente aux municipalités les plans, notre vision, qu'est-ce qu'on voit, puis ils nous donnent, ils font leurs commentaires, on s'ajuste, on essaie de trouver la meilleure solution.

2355

2360 Il y a certaines fois, c'est difficile techniquement de notre part, dans d'autres cas c'est de la
part des municipalités, puis on arrive à trouver un consensus sur les plans d'implantation. Puis c'est
ce qu'on veut achever pour être sûrs qu'on a une solution avant de partir en appel d'offres, qu'il y a
une solution qui convient à toutes les parties. Donc, c'est vraiment un processus en continu. On est
venus avec une première solution. Dans certains cas, elles ont beaucoup changé en prenant en
compte les besoins des municipalités ou leurs commentaires.

2365 **LE PRÉSIDENT:**

Merci. Madame Ghanimé?

2370 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:**

Je pense que ça va.

2375 **M. MICHEL BELLEAU**

LE PRÉSIDENT:

2380 Merci, alors je demanderais maintenant, monsieur Michel Belleau, s'il vous plait, à venir nous
soumettre ses questions. Bonsoir, Monsieur Belleau.

M. MICHEL BELLEAU:

2385 Bonsoir, Monsieur le président, merci de me recevoir. Ma première question irait au
promoteur. Monsieur Côté, tantôt, de Baie-d'Urfé, a posé une bonne question concernant la ligne
existante de l'AMT et la nouvelle ligne du REM qui va s'en venir. On m'avait suggéré qu'il y aurait
un lien autobus entre l'AMT et la nouvelle station du REM. Dans ce contexte — et aussi qu'il faut
regarder les municipalités environnantes de Sainte-Anne-de-Bellevue, je parle de l'île Perrot,
Pincourt, Vaudreuil, possiblement Hudson, ils vont tous s'en venir chez nous pour utiliser le REM,
2390 étant donné que la vitesse d'exécution va être beaucoup améliorée.

On est partis avec un projet de deux mille (2 000) cases de stationnement et maintenant, on
parle entre deux cents (200) et cinq cents (500) cases de stationnement. De quelle façon est-ce
que le promoteur a conçu le deux mille (2 000) cases et maintenant cinq cents (500) cases?

2395

LE PRÉSIDENT:

2400 Oui. Bien alors, pour le promoteur, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL:

2405 Oui, Monsieur Andlauer, s'il vous plait.

M. DENIS ANDLAUER:

2410 Oui, Monsieur le président, la première hypothèse quand on a construit la station, quand on a imaginé la station Sainte-Anne-de-Bellevue c'était effectivement, comme c'est une station terminale, l'objectif sur l'ensemble du réseau, c'est de faire en sorte que les automobilistes qui sont à l'extérieur de la grande couronne restent le plus possible à l'extérieur. Donc c'est de mettre des grands stationnements plutôt en bout de ligne plutôt que de les ramener à l'intérieur.

2415 La deuxième étape c'est de faire une analyse de l'impact de la circulation autour de la station qui est liée à l'arrivée massive de ces nouvelles voitures. Et quand on a fait cet exercice, qui est une espèce de travail continu, on s'est rendu compte que l'arrivée de deux mille (2 000) voitures créait un impact majeur sur la 40 et autour de la bretelle de Morgan. Donc, c'est la raison pour laquelle on a revu notre plan en disant : on ne peut pas garder cette infrastructure de cette taille. Après discussion avec la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue et les gens de Baie-d'Urfé, on a décidé de repousser le stationnement pour limiter sa taille, pour éviter justement d'encombrer la circulation.

M. MICHEL BELLEAU:

2425 Si vous me permettez, Monsieur le président, j'ai...

LE PRÉSIDENT:

Vous posez la question à moi, oui.

2430 **M. MICHEL BELLEAU:**

2435 Oui, j'ai de la difficulté à comprendre parce que si on regarde l'afflux supplémentaire des voitures, en plus que nous on a un PPU, donc un Plan particulier d'urbanisme qui s'en vient, qu'il va y avoir un ajout substantiel d'automobiles, comment est-ce qu'un stationnement de deux cents, cinq cents (200-500) places va pouvoir prendre toute cette affluence-là?

LE PRÉSIDENT:

2440 Alors, pour le promoteur, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL:

2445 Oui, Monsieur Andlauer, s'il vous plait.

M. DENIS ANDLAUER:

2450 Oui. Alors, effectivement, nous, notre objectif, évidemment, c'est de faire du transport collectif, ce n'est pas de faire du transport par auto, et le premier objectif de toutes les stations du REM c'est qu'elles soient conçues de manière à faire en sorte que... souvent, dans les stations existantes, quand on regarde ce qui s'est passé à Montréal à travers les années, on construit une station, on met des stationnements autour, et quand il y a de la place, on met des quais d'autobus. Ce qu'on regarde, c'est faire l'inverse. C'est de construire la station, construire les accès d'autobus tout autour et ensuite de mettre les stationnements.

2455 Donc, l'objectif qu'on poursuit en tout premier lieu, c'est d'abord et avant tout de faire du rabattement d'autobus avec l'AMT et les sociétés de transport en direction des stations, et non pas de favoriser l'accès des voitures. Après, il faut faire un équilibre dans tout ça. Il faut créer un équilibre, respecter les PPU et respecter les capacités des rues avoisinantes pour recevoir la circulation.

2460

M. MACKY TALL:

2465 Monsieur le président, si vous le permettez, en complément d'information.

LE PRÉSIDENT:

Oui.

2470 **M. MACKY TALL:**

Monsieur Arbaud.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

2475 Puis juste pour répondre précisément à votre question, les places n'ont pas disparu. Ce qu'on a dit, c'est par rapport à l'environnement, au problème environnemental, à l'impact environnemental

2480 à Sainte-Anne-de-Bellevue, à nos études de trafic, on a privilégié ces mille cinq cents (1 500) places de différence autour de la station Kirkland, qui était déjà dans un environnement urbain et pour lequel le trafic était plus facile d'accès. Donc, c'est certain qu'on cherche à privilégier l'intégration, puis ça a été dit par le ministère, avec les systèmes de transport en commun, le transport collectif en général, mais les deux mille (2 000) places n'ont pas disparu, elles sont toujours là.

LE PRÉSIDENT:

2485 Elles sont déplacées.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

2490 Elles sont déplacées à une station plus loin.

LE PRÉSIDENT:

2495 D'accord. Juste un instant, l'AMT. On parlait de rabattement éventuel, on parlait d'un système d'autobus. Monsieur avait soulevé...

M. LUDWIG DESJARDINS:

2500 Tout à fait. Il y a déjà eu des travaux avec CDPQ Infra au niveau d'un comité qui rassemblait les opérateurs de la région, au niveau de l'intégration des réseaux, justement, regarder plus les questions de rabattement d'autobus. C'est un comité qui va aussi se poursuivre dans les prochaines semaines, mois, pour optimiser, justement, le rabattement. Puis au-delà de ça, il n'y a toujours pas de scénario définitif sur le rabattement, mais on est arrimés pour arriver à maximiser, en fait, les gens qui arrivent en transport collectif aux stations, aux nouvelles stations du REM.

2505 **LE PRÉSIDENT:**

2510 Donc, éviter le trop-plein, en quelque sorte, des stationnements de façon à ce que les gens puissent prendre l'autobus plutôt que de prendre la voiture.

M. LUDWIG DESJARDINS:

2515 Bien, idéalement aller sur des modes, c'est ça, plus durables : transport actif, ensuite transport collectif. Et pour une certaine portion de la clientèle où c'est plus difficile, en fait, donner une alternative, offrir du stationnement incitatif. C'est un peu la logique qu'on a aussi sur les lignes de trains de banlieue qui est suivie ici, là.

LE PRÉSIDENT:

2520 Alors, votre deuxième question.

M. MICHEL BELLEAU:

2525 O.K., je pensais d'avoir un complément pour aider aux gens, du promoteur, si vous me permettez, sinon je vais aller à ma deuxième question.

LE PRÉSIDENT:

2530 Je vous inviterais plutôt à votre deuxième question.

M. MICHEL BELLEAU:

2535 D'accord. Alors, la deuxième question s'adresserait surtout pour les gens de la CMM concernant le PMAD. Si vous me permettez, Monsieur le président, j'ai juste quelques phrases du PMAD à lire.

LE PRÉSIDENT:

2540 Allez-y.

M. MICHEL BELLEAU:

2545 On dit :

2545 « *Le PMAD propose d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon d'un kilomètre autour des stations actuelles ou projetées, de métro, de trains de banlieue, de service léger sur rail et de service rapide autobus développés dans des quartiers de type TOD, donc Transit-Oriented Development.* »

2550 Étant donné qu'on a une nouvelle station à Sainte-Anne-de-Bellevue et que nous avons la station existante de l'AMT qui, elle, est un TOD, est-ce que notre station va devenir une haute densité, pour ne pas dire TOD?

LE PRÉSIDENT:

2555 Alors, pour la CMM.

Mme SUZY PEATE:

2560 En ce qui concerne les aires TOD, il y a des seuils de densité qui sont à respecter, tant pour
les aires TOD existantes que projetées. En ce qui concerne un mode de transport collectif comme
un système léger sur rail, c'est une densité qui varie entre soixante (60) logements à l'hectare
jusqu'à cent cinquante (150) logements à l'hectare. Il faut comprendre, le cent cinquante (150)
2565 logements à l'hectare, on est dans la portion centrale du territoire, et plus on s'éloigne, plus la
densité diminue et ça s'applique strictement aux terrains qui sont à des fins résidentielles ou mixtes
comprenant une composante résidentielle.

M. MICHEL BELLEAU:

2570 Dans notre cas, si vous me permettez, Monsieur le président, c'est zoné résidentiel et on a
le PPU qui s'en vient. Donc, à ce moment-là, la densité. Le PMAD a été fait avant la venue du SLR,
mais ils ont été intelligents de dire « actuelles ou projetées ». Donc les nouvelles stations qui
viendraient devraient automatiquement s'enligner sur une haute densité ou TOD.

Mme SUZY PEATE:

2575 C'est certain que quand on parle de projetée, ça devrait s'enligner sur une densité supérieure
à la densité qui est prévue pour le hors TOD. Il n'en demeure pas moins que ça s'applique aux
terrains vacants et à redévelopper, je veux juste préciser ça.

2580

M. MICHEL BELLEAU:

Exact. Exact.

Mme SUZY PEATE:

2585 Et puis c'est certain qu'actuellement, la densité c'est considéré comme un hors TOD si on
n'avait pas le projet de REM, mais on serait davantage vers le soixante (60) logements à l'hectare.

M. MICHEL BELLEAU:

2590 Je ne me trompe pas en disant trente (30) portes à l'hectare?

Mme SUZY PEATE:

2595 Je pense que c'est trente (30) logements à l'hectare actuellement.

LE PRÉSIDENT:

2600 Merci beaucoup pour vos questions.

M. MICHEL BELLEAU:

2605 J'ai essayé, merci.

Mme IOANNA AVANITIS

2610 **LE PRÉSIDENT:**

 Merci beaucoup. Alors, j'inviterais maintenant Ioanna Avantis, s'il vous plaît. Madame.

Mme IOANNA AVANITIS:

2615 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT:

2620 Bonsoir. Nous vous écoutons.

Mme IOANNA AVANITIS:

2625 Oui, mon nom c'est Ioanna Avantis. Justement, j'étais présente quand vous avez dévoilé, le promoteur a dévoilé le projet, il y avait au Centre Montréal, et j'ai été bouleversée par l'innovation et l'expertise du projet. C'était vraiment un projet du XXe siècle et j'ai eu des souvenirs de quand j'étais très jeune, j'ai visité l'Expo 67, le minirail.

2630 Alors, j'ai une inquiétude. Mon inquiétude, et c'est pour ça que j'ai venu, je l'ai notée quand j'étais là à quelqu'un, que vous savez que présentement on a un projet qui est en démolition ici, dans la ville, c'est le projet de la Bonaventure, l'express Bonaventure, et que le coût au ministre des Transports en dépenses, c'était vraiment une dépense, pendant les dernières années, énorme de faire la réparation des overpass, et cetera, et cetera.

2635 Et, moi, je vous explique premièrement que moi, je ne suis pas une experte ni fiscale ni expert en structure, mais je me promène comme photjournaliste dans les chantiers de Montréal, et j'ai conclu que d'après mes démarches – je suis urbaniste – que possiblement, il y aura une autre

2640 manière de réfléchir la formule de béton, quand vous faites la formule de béton — in other words, the formula for concrete. So what I am looking at here, que possiblement j'ai fait quelques recherches que je vais déposer dans mon mémoire, mais qu'il y aura un élément de plastification ou quelque chose, un autre formulaire de béton qui est plus imperméable.

LE PRÉSIDENT:

2645 Madame, votre question.

Mme IOANNA AVANITIS:

2650 Alors, premièrement, est-ce que c'est quelque chose que, dans vos projets, vous avez pensé qu'il y aurait moins de dépenses, que peut-être ça serait une structure qui va surmonter l'humidité, qui sera plus solide?

LE PRÉSIDENT:

2655 Alors, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL:

2660 Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-JACQUES ARBAUD:

2665 La réponse à la question est oui, la formule, sans rentrer dans tous les détails techniques, mais oui, la formule du béton intervient dans la longévité et la composition chimique des bétons interviennent dans la longévité des ouvrages. Donc, dans les prescriptions, il y a, tout comme ça a été fait pour le nouveau pont Champlain où ça se fait sur les ouvrages, il y a des prescriptions de durée de vie dans la conception des ouvrages. Les ingénieurs qui, après, vont faire ces calculs, ça va inclure à la fois des notions de structure, mais aussi sur la qualité et la composition chimique des bétons. Donc, oui, c'est prévu.

2670

LE PRÉSIDENT:

2675 Donc, dans le cahier de charge de l'éventuel entrepreneur qui serait recruté, on préciserait...

M. JEAN-JACQUES ARBAUD:

2680 Bien les durées de vie attendues et les méthodologies d'évaluation des durées de vie attendues. Donc, la réponse plus en détail, la question de Madame est justifiée.

Mme IOANNA AVANITIS:

2685 Merci. La deuxième question porte sur les fils électriques chauffés, la possibilité d'incorporation des fils électriques chauffés. Comme quand on travaille en aménagement d'intérieur, dans les salles de bain, maintenant, on met des fils électriques chauffés. Quand les tuiles sont froides, on touche les pieds nus dans un plancher qui est chauffé. Et pour les périodes de grande neige, est-ce que vous avez des projections pour mettre les fils électriques dans le réseau, en dessous, pour que la neige se... How do you say in French, melt?
2690

LE PRÉSIDENT:

Fonde.

2695

Mme IOANNA AVANITIS:

Oui, le voilà.

2700

LE PRÉSIDENT:

Alors, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL:

2705

Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-JACQUES ARBAUD:

2710 Les climats sont très difficiles ici. On a regardé pour l'alimentation électrique, à faire une alimentation électrique par le sol, l'alimentation, pas le chauffage, qui nécessiterait d'être chauffée, mais il n'y a pas d'exemple dans le monde où ça s'est fait. Donc, on a une alimentation électrique par le haut.

2715

Pour ce qui est du chauffage du sol, après donc la neige est enlevée par la fréquence des trains aux trois minutes. C'est ça qui est le point fondamental pour enlever les intempéries. Pour ce

qui est du reste, l'ensemble des stations sont fermées, donc c'est un chauffage intérieur à l'intérieur des stations. Est-ce que ça répond à la question?

2720 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, autrement, ce qu'on comprend, c'est que l'entretien va être conventionnel autour des stations pour ce qui est des accès à des marches. Donc, il n'y aura pas l'installation de convection à l'intérieur même du béton ou de l'infrastructure.

2725 **Mme IOANNA AVANITIS:**

2730 Non. Moi, c'est plus pour les rails, pour les trains qui passent par les rails. Comme ça passe en extérieur par les rails, est-ce qu'il y a une pensée, peut-être, de mettre des fils électriques pour la neige? Parce que mon père a fait ça à Laval dans notre driveway pour descendre, parce qu'à Laval, pour rentrer au garage, ce n'est pas droit, c'est comme ça, et il était le premier à Laval qui a mis des fils électriques et c'est pour ça j'ai pensé de cette solution pour votre projet.

2735 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, sur la base de la réponse du promoteur, ce n'est pas le cas. Alors, je vous remercie beaucoup de votre question, Madame.

2740 **Mme IOANNA AVANITIS:**

Merci.

LE PRÉSIDENT:

2745 Alors la commission va prendre une courte pause de dix (10) minutes, le temps que les gens reprennent leur souffle, et nous allons continuer le questionnement après. Merci.

2750 **SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES**

2755

**REPRISE DE LA SÉANCE
PÉRIODE DE QUESTIONS
M. JACQUES CARON**

2760

LE PRÉSIDENT:

Alors, j'annonce officiellement que le registre est maintenant fermé, et j'inviterais, à Brossard, j'inviterais monsieur Jacques Caron, s'il vous plait. Est-ce que monsieur Caron est présent à Brossard?

2765

M. JACQUES CARON:

Je m'en viens.

2770

LE PRÉSIDENT:

Le voilà.

2775

M. JACQUES CARON:

Bonsoir, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT:

2780

Bonsoir, Monsieur Caron.

M. JACQUES CARON:

2785

Deux questions.

LE PRÉSIDENT:

Juste un instant. Il y a des conférences qui se déroulent à l'arrière de la salle, qu'on ferme les portes ou que les gens viennent se joindre à nous, s'il vous plait. Excusez-nous, Monsieur Caron, la parole est à vous.

2790

M. JACQUES CARON:

Merci. O.K., j'ai deux questions. La première concerne l'ensemble des trains du REM, de même que les vingt-quatre (24) stations, de même que les quais d'embarquement-débarquement

2795

pour voir si, au niveau de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, si ça va être conforme à l'accessibilité universelle.

2800 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, Monsieur Tall.

2805 **M. MACKY TALL:**

Oui, Monsieur Andlauer, s'il vous plait.

M. DENIS ANDLAUER:

2810 Monsieur le président, depuis le début du projet, on a rencontré les différents acteurs du transport adapté et l'ensemble des organismes qui oeuvrent autour de l'accessibilité universelle, notamment le RUTA de Montréal, qui nous a fait part, dans une lettre, de l'ensemble des recommandations qui visent à respecter tous les concepts de l'accessibilité universelle, à la fois pour les stations et également pour les trains, et aussi pour l'environnement des stations, et on a
2815 intégré la quasi-majorité de l'ensemble de ces recommandations dans nos prescriptions pour la construction des stations.

M. JACQUES CARON:

2820 Y compris les quais d'embarquement?

LE PRÉSIDENT:

2825 Donc, on peut comprendre — juste un instant, Monsieur Caron — on comprend, l'ensemble de toutes vos installations puis des rames seraient accessibles au transport adapté.

M. DENIS ANDLAUER:

2830 Oui. Alors, ce n'est pas juste le transport adapté, en fait, c'est une accessibilité universelle. Ça veut dire que tous les quais, surtout que ce sont des quais qu'on ne peut pas traverser les voies, c'est un système fermé. Quand on est sur les quais, il y a des portes palières qui empêchent d'aller sur les voies, et pour aller sur les quais, il faut utiliser des escaliers mécaniques ou des escaliers, mais aussi des ascenseurs. Donc tous les endroits où il y a des dénivelés, il y a des ascenseurs ou des rampes, ou des équipements qui permettent aux personnes à mobilité réduite de se rendre.
2835

Même chose pour l'accès aux trains, c'est ce qu'on retrouve généralement dans presque tous les réseaux, il y a des dalles podotactiles devant l'entrée des portes pour que les gens qui ont des problèmes de déficience visuelle ou autres soient capables de sentir l'accès aux portes. C'est prévu également.

2840

M. JACQUES CARON:

D'accord.

2845

LE PRÉSIDENT:

Alors, voilà votre première question, vous avez déjà des éléments de réponse. Alors, votre deuxième question, Monsieur Caron.

2850

M. JACQUES CARON:

Ma deuxième question concerne l'échéancier. Fin 2020, est-ce que c'est l'ensemble des lignes, des vingt-quatre (24) stations, qui vont être ouvertes, ou s'il y a un échéancier selon différentes lignes?

2855

LE PRÉSIDENT:

Alors, Monsieur Tall.

2860

M. MACKY TALL:

Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

2865

Non, fin 2020, ce n'est pas l'ensemble des lignes et des vingt-quatre (24) stations. On a parlé d'un échéancier de mise en service progressive, donc avec une mise en service des premières rames à la fin de 2020. À cette échelle de réseaux, de taille, d'intensité, de fréquence, il est nécessaire de faire une mise en service progressive. On ne peut pas mettre ça en service du jour au lendemain.

2870

2875

LE PRÉSIDENT:

2880 O.K. Bien, complémentaire à la question que monsieur Caron a soulevée, 2020, donc ce sera un lien Rive-Sud, Rive-Nord? Ça serait l'aéroport? C'est quoi les premières infrastructures qui seraient fonctionnelles à partir de l'échéancier de 2020?

M. JEAN-MARC ARBAUD:

2885 La décision n'est pas encore prise, parce qu'on travaille sous la forme de bâtir un échéancier de contraintes, c'est-à-dire qu'on liste l'ensemble des contraintes à la réalisation. Là, on se fait un modèle d'échéancier, mais dans notre appel d'offres pour les constructeurs, on veut laisser la liberté au constructeur d'organiser, d'une certaine façon, autour des contraintes qui sont imposées, son échéancier. Donc, ce n'est pas décidé encore quelle est la façon la meilleure d'approcher le projet.

2890 **LE PRÉSIDENT:**

Donc, la planification éventuelle de l'entrepreneur déterminerait en quelque sorte les priorités d'aménagement.

2895 **M. JEAN-MARC ARBAUD:**

Oui.

2900 **LE PRÉSIDENT:**

Viendraient après ça les infrastructures.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

2905 Oui, puis aussi les contraintes. Par exemple, l'accès pour la réalisation sur le tablier du pont Champlain, si on prend la Rive-Sud, il faut que le pont soit fini. Avant ça, ce n'est pas possible de faire les travaux sur cette partie-là du projet.

2910 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, en termes d'échéancier, ce qu'on a compris c'est que vous allez en appel d'offres international pour votre entrepreneur cet automne?

2915

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Oui.

2920 **LE PRÉSIDENT:**

C'est déjà en cours, donc comment pensez-vous, réalistement, dans le cadre de la planification des ouvrages, en arriver avec un calendrier? Je veux dire 2017, 2018?

2925 **M. JEAN-MARC ARBAUD:**

Non, en même temps qu'on signe le contrat avec l'entrepreneur l'année prochaine, au début de 2017, avec un calendrier de réalisation.

2930 **LE PRÉSIDENT:**

Donc c'est là, début 2017, qu'on saurait exactement qu'est-ce qui sera priorisé, puis qu'est-ce qui sera fonctionnel à partir de 2020.

2935 **M. JEAN-MARC ARBAUD:**

Tout à fait.

2940 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, voilà pour vos questions, Monsieur Caron.

M. JACQUES CARON:

2945 Merci.

LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie beaucoup.

2950

2955

M. YVON DESROCHES

LE PRÉSIDENT :

2960 Alors, j'inviterais maintenant, toujours à Brossard, monsieur Yvon Desroches, s'il vous plait.

M. YVON DESROCHES:

2965 Bonjour, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir, Monsieur Desroches. La parole est à vous.

2970 **M. YVON DESROCHES:**

Première question, par rapport au transport de Brossard au centre-ville, le point de correspondance, à quelle distance serait-il d'une station de métro la plus proche?

2975 **LE PRÉSIDENT:**

Oui. Là, on parle Brossard-centre-ville? Autrement dit, ce que je comprends de votre question, c'est la proposition de raccordement à la Rive-Sud, ce serait quoi la première station, en quelque sorte, que ce raccordement-là rencontrerait pour le métro, c'est ça?

2980 **M. YVON DESROCHES:**

C'est ça, le point de correspondance, rendu à Montréal, serait à quelle distance de la station de métro la plus proche.

2985 **M. MACKY TALL:**

Monsieur Andlauer, s'il vous plait.

2990 **M. DENIS ANDLAUER:**

2995 Monsieur le président, quand on prend la ligne de l'antenne sud, donc elle part à Brossard, au Quartier Dix-30, et en direction de la Gare Centrale, cette distance-là c'est environ quinze kilomètres (15 km), quinze, seize kilomètres (15-16 km), qui se parcourt en environ quinze (15) minutes.

Donc, dépendamment où monsieur Desroches va prendre son départ, s'il prend la station terminale, ça va prendre quinze (15) minutes pour aller à la Gare Centrale, où là, il y a une correspondance pour aller à la station de métro Bonaventure. S'il prend le SLR un petit peu plus loin, par exemple à Panama, ça va prendre douze (12) minutes pour être au centre-ville.

3000

LE PRÉSIDENT:

Donc, ce serait vraiment la liaison directe Gare centrale, station Bonaventure.

3005

M. DENIS ANDLAUER:

Absolument.

M. YVON DESROCHES:

3010

Ma question était, Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT:

3015

Oui?

M. YVON DESROCHES:

3020

Entre le moment où on descend à Montréal et on arrive à une station de métro, quelle est la distance à cet endroit-là?

LE PRÉSIDENT:

3025

Ah, vous voulez dire... J'essaie d'interpréter votre question, là.

M. YVON DESROCHES:

Oui.

3030

LE PRÉSIDENT:

C'est-à-dire à partir du moment où est-ce qu'on arrive à la Gare Centrale, on est à quelle distance de la station de métro, c'est ça?

3035

M. YVON DESROCHES:

Oui, c'est ça.

3040 **LE PRÉSIDENT:**

Concrètement.

3045 **M. DENIS ANDLAUER:**

3050 Oui, O.K. Alors, le SLR, le REM va arriver dans la Gare Centrale, contrairement à aujourd'hui, aux autobus qui desservent la Rive-Sud et qui vont en direction du centre-ville, tous ces autobus, aujourd'hui, se rendent au 1000 de La Gauchetière, donc au terminus du centre-ville. Le REM, lui, va arriver directement dans la Gare Centrale. Et les stations, la manière dont on imagine la station dans la Gare Centrale, elle est pas mal au sud par rapport à la Salle des pas perdus, que les usagers habituels de la Gare Centrale connaissent bien, on est plutôt au sud, donc plutôt entre la Gare Centrale et le bâtiment qui est ici, la Place Bonaventure.

3055 L'accès au métro se ferait sous l'édifice de la Place Bonaventure, à travers les corridors qui permettent de rejoindre directement la station de métro. Donc, en termes de temps — je ne sais pas si Monsieur veut une réponse en termes de temps ou en termes de distance?

LE PRÉSIDENT:

3060 Surtout en termes de distance.

M. DENIS ANDLAUER:

3065 En termes de distance?

LE PRÉSIDENT:

3070 Disons, à partir du moment qu'on descend du REM, est-ce qu'ils vont avoir accès, est-ce que les gens vont débarquer, ils vont avoir directement accès au hall central de la Gare Centrale?

M. DENIS ANDLAUER:

3075 Quand les gens vont arriver dans la station de la Gare, ils vont être au niveau en dessous de la Salle des pas perdus, et là il y a plusieurs possibilités pour sortir; soit dans la Salle des pas perdus, soit un petit peu au nord, dans le secteur où il y a les boutiques d'alimentation, soit un petit

peu au sud, en direction de l'entrée de la Place Bonaventure. Et on arriverait, grosso modo, au niveau de la Salle des vestiaires.

LE PRÉSIDENT:

3080

O.K., donc la distance, concrètement?

M. DENIS ANDLAUER:

3085

Donc, la distance c'est environ, je vous dirais, autour de trois cent cinquante mètres (350 m).

LE PRÉSIDENT:

3090

Alors, ce serait trois cent cinquante mètres (350 m). Un usager descendrait de la rame, puis il aurait trois cent cinquante mètres (350 m) pour se rendre jusqu'à la station de métro Bonaventure.

M. YVON DESROCHES:

3095

Merci pour cette première réponse.

LE PRÉSIDENT:

Alors, votre deuxième question, Monsieur Desroches.

3100

M. YVON DESROCHES:

Est-ce que, parmi les projets de départ, on a évalué un projet qui serait basé uniquement sur un transport par bus électrique à capacité maximale?

3105

LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous parlez pour l'ensemble du réseau ou l'antenne de Brossard?

M. YVON DESROCHES:

3110

Pour l'ensemble du réseau, oui.

LE PRÉSIDENT:

3115

Pour l'ensemble du réseau?

M. YVON DESROCHES:

Oui.

3120 **LE PRÉSIDENT:**

Donc, le choix technologique. Est-ce qu'on peut parler du choix technologique ou la rame train? Alors, pourquoi on en est arrivés à une technologie d'un train automatisé? Est-ce que vous avez analysé d'autres alternatives? Avantages, inconvénients? La parole est à vous.

3125

M. MACKY TALL:

Monsieur Andlauer.

3130 **M. DENIS ANDLAUER:**

Oui, Monsieur le président, pour dimensionner un système de transport, il y a plusieurs variables qui rentrent en ligne de compte. La première variable, évidemment, c'est le nombre de personnes à déplacer pendant une heure à l'heure de pointe. Ça, c'est une première donnée. La deuxième donnée, c'est la capacité de l'infrastructure existante à supporter ce volume de passagers.

3135

Dans l'ensemble des études qui ont été faites, et notamment les études qui ont été faites sur la région de Brossard en direction du centre-ville, ça fait très longtemps et c'est très documenté, il y a toute une librairie qui existe sur la quantité d'études qui ont été faites depuis les quarante (40) dernières années sur l'antenne sud, à travers le nouveau pont Champlain.

3140

L'option de l'autobus, même s'il était électrique, ferait en sorte que l'arrivée au centre-ville ne règle pas le problème de la congestion. Aujourd'hui, autour du 1000 de La Gauchetière, quand on regarde tous les matins à l'heure de pointe, c'est plus de quatre cents (400) autobus qui rentrent en trois heures. S'ils étaient électriques, on aurait évidemment moins de gaz à effet de serre, ça on en convient tous. Par contre, on aurait la même congestion et la même problématique d'engorgement comme on la voit tous les matins, et surtout tous les soirs.

3145

Donc le choix de la technologie d'autobus ou de SRB, système rapide par bus, ou de système de bus en voie réservée, il est bien sur le tronçon entre la Rive-Sud et le pont, mais dès qu'on arrive au centre-ville de Montréal, ce type de technologie ne tient plus. Donc, il faut passer à un type de technologie, une technologie plus lourde, alors là, il y a plusieurs technologies qui existent. Le choix qu'on a retenu c'est un système à haute fréquence avec des capacités de six cents (600) personnes

3150

3155 par train qui permet de répondre au besoin de déplacer douze mille (12 000) personnes à l'heure à peu près, au démarrage.

M. YVON DESROCHES:

3160 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

3165 Alors, voilà pour la deuxième réponse à votre question. Merci beaucoup, Monsieur Desroches de vos questions.

M. JULIAN RODRIGUEZ

3170 **LE PRÉSIDENT :**

J'inviterais maintenant, à Baie-d'Urfé, monsieur Julian Rodriguez, s'il vous plait. Alors Monsieur Rodriguez, bonsoir.

3175 **M. JULIAN RODRIGUEZ:**

Bonsoir, Monsieur le président et toute l'équipe, merci pour inviter moi de répondre à mes questions.

3180 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, nous vous écoutons.

3185 **M. JULIAN RODRIGUEZ:**

3190 O.K., mon nom est Julian Rodrigez. Je vais être intéressant à regarder l'idée de ce projet de REM. Ma question regarder ce projet sur comment le projet de REM, avec le ministère des Transports, les municipalités et les sociétés de transport pour mitiger la croissance de la circulation autour des stations prévues, mais mon train concernant dans l'axe de l'Autoroute 40, c'est la difficulté d'accès nord-sud, pour pas seulement des piétons et les personnes en bicyclette, mais aussi pour la circulation de voiture.

3195

LE PRÉSIDENT:

O.K. Est-ce que je comprends de votre question, dans quelle mesure on a intégré, dans la planification du réseau du REM, certaines alternatives d'accès soit par bicyclette, soit à pied? Est-ce que c'est l'essence de votre question, Monsieur Rodriguez?

3200

M. JULIAN RODRIGUEZ:

C'est un cas, concernant les piétons et les cyclistes. Par exemple, la station Kirkland, je vais accéder au boulevard Saint-Charles vers la station, vous avez... aussi, on a un service de REM en fonction, mais c'est trop dangereux pour accès du côté ouest du viaduc de l'Autoroute 40 dans ce cas. J'avais des suggestions, comme de mettre un viaduc ou tunnel piétonnier pour accéder simple et sécuritaire vers la station Kirkland. Même chose pour la station Pointe-Claire.

3205

LE PRÉSIDENT:

3210

Bon, d'accord, on va laisser la parole au promoteur pour y répondre. Donc, comment intégrez-vous ou comment vous assurez, dans vos aménagements, qu'on fasse un accès sécuritaire aux piétons puis aux cyclistes?

3215

M. MACKY TALL:

Monsieur Arbaud, s'il vous plaît.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

3220

Bien, ça revient, on utilise, c'est la même démarche que celle dont on a pu parler, en regardant en partenariat avec les villes et dans nos processus de communication, puis Virginie voudra peut-être ajouter sur les parties prenantes et comment on communique. Conception, chaque station, toute forme d'accès, c'est conçu, c'est dans les plans, cyclistes, piétons, autobus et voitures. Donc, c'est pris en compte dans l'ensemble, puis après on a des processus de consultation avec les partenaires, villes, et cetera. — Je ne sais pas si tu veux rajouter?

3225

Mme VIRGINIE COUSINEAU:

3230

Oui, en fait, c'est important de mentionner, Monsieur le président, qu'on a des rencontres régulières, comme on a dit, avec toutes les municipalités ainsi que les sociétés de transport. En fait, c'est qu'il y a des scénarios d'aménagement qui sont mis sur, dans le fond, un plan, et on évalue les modes d'accès selon, aussi, les projets d'aménagement que chacune des municipalités a.

3235 Je donne l'exemple, par exemple à Brossard, la ville planifie un viaduc à du Quartier, alors la station doit s'arrimer à ce futur viaduc-là et l'ensemble des déplacements véhiculaires autour de ce futur viaduc-là doivent également être pris en compte avec le REM. Donc, c'est des exemples concrets de comment le REM est vraiment planifié en concertation avec les villes, au niveau des accès routiers et cyclables et piétons pour faciliter, dans le fond, une intégration harmonieuse. Donc, c'est vraiment des rencontres de travail périodiques.

3240

LE PRÉSIDENT:

Juste un instant, Monsieur Rodriguez, madame Gendron a une question à poser.

3245

Mme CORINNE GENDRON, commissaire :

Oui, merci. Justement, au sujet du réseau cyclable, vous nous avez parlé de l'intermodalité avec le rabattement par bus, vous avez mentionné, éventuellement aussi, l'accessibilité des piétons, mais quel est l'arrimage que vous faites avec l'entièreté du réseau cyclable de la ville de Montréal? Est-ce que vous avez, disons, réfléchi à une façon d'optimiser cette intermodalité?

3250

M. MACKY TALL:

Monsieur Arbaud.

3255

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Simplement au niveau des stations. C'est-à-dire qu'on fait la connexion au niveau des stations, mais nous ne sommes pas responsables de l'ensemble du réseau cycliste dans Montréal. Donc, on vérifie au niveau des stations qu'il y a une connexion possible.

3260

LE PRÉSIDENT:

O.K. Ce que je comprends c'est que ça se limiterait strictement aux discussions avec la municipalité, puis l'éventuelle, comment dire, volonté de la municipalité d'aménager de façon à ce que ça converge à la station?

3265

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Oui.

3270

LE PRÉSIDENT:

3275

Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON:

3280

Pour rester dans le même sujet, qu'est-ce que vous avez prévu comme facilité, par exemple, pour que les gens puissent utiliser, comme cyclistes, le réseau et se rendre à d'autres lieux?

M. MACKY TALL:

3285

Monsieur Andlauer, s'il vous plait.

M. DENIS ANDLAUER:

3290

Madame la commissaire, en fait, ce qu'on a fait à chaque station, de la même façon qu'on a dimensionné le nombre de quais pour les autobus, dépendamment des fréquences et des nombres de lignes qu'on imagine qui vont être desservies, on a fait le même exercice pour les cyclistes. Donc, on a imaginé à la fois des stationnements pour les voitures qui fournissent des pauses-minute pour les autobus qui font des arrêts sur quai ou sur rue, et des nombres de places de stationnement pour des vélos basés sur le parc vélo qui est identifié par la Ville de Montréal quand on parle de Montréal, et avec les autres villes, également, quand il s'agit des autres villes.

3295

Donc, on essaie de dimensionner chaque stationnement de vélos en fonction du potentiel de besoins qui va se présenter. Ça peut aller de vingt (20) places à cent cinquante (150) places, à peu près, là, d'une station à l'autre.

3300

LA COMMISSAIRE GENDRON:

Peut-être pour être plus précise, est-ce qu'il sera possible de transporter son vélo dans le REM?

3305

M. DENIS ANDLAUER:

Alors, désolé de ne pas avoir compris la question. Effectivement, comme dans le métro, on pourra transporter son vélo dans le REM en dehors des heures de pointe, parce qu'on a toujours le même enjeu de sécurité pendant les heures de pointe quand on rentre avec un vélo dans un système de transport en commun. Il n'y aura pas d'endroit pour accrocher son vélo ou pour l'immobiliser, ce sera comme une poussette. La personne rentre avec son vélo à bord. Donc, ce

3310

sera accepté en dehors des heures de pointe pour être cohérent avec l'approche qu'utilise la STM pour le métro.

3315

LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup. Alors, votre deuxième question, Monsieur Rodriguez.

3320

M. JULIAN RODRIGUEZ:

Oui, ma deuxième question, c'est regarder la station prévue Pointe-Claire. Je vais habiter très proche de cette station qui va être potentiellement une station très haute d'achalandage dans l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et va être localisée à deux pas du centre commercial Fairview.

3325

Et moi, concernant cette situation, c'est l'accès vers la station prévue juste à l'ouest, très ouest du boulevard Saint-Jean, plus proche de l'axe proposé pour le prolongement du boulevard Jacques-Bizard. Nous avons de la circulation forte, nous avons très possible dans les rues voisines résidentielles. Est-ce que vous avez des actions proposées par les gens des municipalités, les villes avec CDPQ Infra pour mitiger cette situation? Et aussi, de plus, améliorer en même temps, à la même station Pointe-Claire, l'accès plus simple et sécuritaire vers le centre commercial et pour les autres stationnements prévus?

3330

LE PRÉSIDENT:

Alors, je pense qu'on comprend de la question c'est dans quelle mesure il va y avoir la gestion de l'éventuel trop-plein ou en période de pointe, de débordement pour ce qui est des réseaux locaux, et deuxième point, je crois, la question porte surtout sur l'accès au centre d'achats, en fonction, à partir de la station, pour résumer la question de monsieur Rodriguez. Alors, Monsieur Tall.

3335

3340

M. MACKY TALL:

Oui. Alors, sur la première question qui est faciliter l'accès au stationnement, peut-être, comme ça avait été mentionné un peu plus tôt, mon collègue, monsieur Andlauer, mentionnait le travail qui est fait pour faciliter l'accès, les études de circulation autour des stations. Donc, peut-être est-ce que vous souhaitez qu'il renouvelle cette explication pour monsieur Rodriguez?

3345

LE PRÉSIDENT:

Oui, succinctement. Je crois que pour préciser un peu, suite à la question de monsieur Rodriguez, s'il vous plait nous rappeler.

3350

M. DENIS ANDLAUER:

3355 Oui. Donc, Monsieur le président, ce qu'on fait c'est qu'on dimensionne à la fois les
stationnements incitatifs. Donc, on se donne une première idée en fonction des enquêtes origine-
destination. On a une assez bonne idée du volume d'utilisateurs en transport personnel qui
souhaitent se rendre à la station. Et on a aussi une bonne idée de l'achalandage potentiel en
transport collectif.

3360 Donc, on fait un premier exercice en disant : on va avoir, par exemple, sept cents (700) places
de stationnement, et puis une quinzaine de quais d'autobus. Et là-dessus, on fait des études de
trafic pour voir qu'est-ce que ça donne si on fait ça pendant l'hyper pointe la plus chargée, le matin,
entre 7 h et 8 h, ça donne quoi dans le réseau avoisinant en termes d'intersection.

3365 Donc, ça, c'est comme le premier exercice qui permet de dire : le dimensionnement, il a du
sens ou il n'a pas de sens. Et en l'occurrence, pour Pointe-Claire, on a fait cet exercice et on est en
train, c'est un exercice qui n'est pas terminé. Il y a deux stations qui ne sont pas terminées, Pointe-
Claire n'est pas terminée.

3370 L'objectif c'est que, après le premier exercice, on relève soit des dysfonctionnements qu'on
peut régler avec des solutions marginales. Par exemple, changer la programmation des feux
rouges, prévoir des bretelles d'accès ou des tournes à gauche, des choses très techniques, mais
relativement simples, et avec des solutions. Ou alors, on arrive à une situation d'un tel blocage que
3375 les chiffres qu'on a proposés au départ sont trop grands, et donc là, il faut réestimer à la fois le
stationnement incitatif, et aussi le rabattement.

3380 Donc, c'est une espèce d'exercice, c'est pour ça que des fois c'est un peu long. Pointe-Claire
est effectivement, comme monsieur Rodriguez le souligne, c'est un enjeu, parce que c'est une des
grosses stations. Ça va être la grosse station de l'antenne vers Sainte-Anne-de-Bellevue, comme
c'est le cas pour Panama avec l'antenne de Brossard. Donc, on y porte une attention un peu plus
grande, en collaboration avec l'ensemble des acteurs, aussi bien la ville que les sociétés de
transport.

3385 **M. MACKY TALL:**

Et peut-être, si vous le permettez, madame Cousineau en complément pour l'autre partie de
la question de monsieur Rodriguez.

3390

Mme VIRGINIE COUSINEAU:

3395 Oui, en fait, Monsieur Rodriguez, je pense, avait en tête Jacques-Bizard. Tantôt on a parlé de
l'importance que les accès routiers soient intégrés avec l'arrivée du REM. Donc, l'importance de
faire le lien, de créer le nouveau boulevard, de prolonger, pardon, Jacques-Bizard, ça a déjà été
3400 identifié par la Ville de Pointe-Claire comme étant un élément important pour le succès de l'accès
à Pointe-Claire, et Jacques-Bizard, c'est un projet qui est dans la planification de la Ville de
Montréal, donc c'est quelque chose qu'on regarde attentivement parce que ça doit faire partie des
éléments qui vont améliorer la desserte nord-sud au niveau des accès, comme monsieur Rodriguez
s'inquiète.

LE PRÉSIDENT:

3405 Alors, voilà, Monsieur Rodriguez, pour ce qui est des éléments de réponse. Alors, nous vous
remercions de vos questions.

M. JULIAN RODRIGUEZ:

3410 Oui, merci beaucoup.

Mme LOUISE BOUCHARD

LE PRÉSIDENT:

3415
3420 Merci beaucoup, alors j'inviterais maintenant, à Deux-Montagnes, madame Louise Bouchard.

Mme LOUISE BOUCHARD:

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT:

3425
3430 Bonsoir, Madame, la parole est à vous.

Mme LOUISE BOUCHARD:

3435 Suite à la parution de deux articles dans La Presse, on a parlé de la fermeture de l'avenue Henri-Dunant à Deux-Montagnes. J'aimerais savoir si on connaît l'étendue de cette fermeture-là. De quelle avenue à quelle avenue, ça va se faire.

LE PRÉSIDENT:

3440 Alors, on parle du réseau local, on parle du réseau municipal? C'est une route municipale, Madame?

Mme LOUISE BOUCHARD:

3445 C'est une rue... la rue Henri-Dunant, c'est une rue ordinaire, là.

LE PRÉSIDENT:

3450 Oui, mais de la responsabilité de la ville.

Mme LOUISE BOUCHARD:

3455 Oui.

LE PRÉSIDENT:

3460 Je veux dire, on ne parle pas d'une route qui est la responsabilité du ministère des Transports. C'est juste cette précision-là.

Mme LOUISE BOUCHARD:

O.K., non, c'est ça, c'est la ville, oui.

LE PRÉSIDENT:

3465 C'est municipal. Alors, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL:

3470 Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

3475 Monsieur le président, si vous permettez, je vais demander à monsieur Christian Ducharme s'il peut venir donner quelques détails sur cette rue particulière.

LE PRÉSIDENT:

3480 Alors, Monsieur Ducharme.

M. CHRISTIAN DUCHARME:

3485 Oui, bonsoir, merci. En fait, effectivement, la fermeture de la rue Henri-Dunant a été évoquée. Je peux, par contre, vous affirmer qu'on travaille une autre solution avec la municipalité, qui se situe un peu plus au nord pour assurer quand même un maintien d'un accès des deux secteurs résidentiels de part et d'autre de la voie ferrée. Donc, c'est quelque chose qu'on regarde actuellement comme alternative.

3490 **LE PRÉSIDENT:**

Mais est-ce que ça maintiendrait, est-ce que la rue en question serait quand même condamnée?

3495 **M. CHRISTIAN DUCHARME:**

3500 Oui, en fait, ce qu'on regarde c'est la fermeture de la rue Henri-Dunant pour une ouverture de la rue Guy qui est située un peu plus au nord. Donc, pour assurer, comme je le mentionnais, un accès entre les deux secteurs qui seraient divisés par la fermeture d'Henri-Dunant. C'est quelque chose qu'on regarde avec la municipalité ces jours-ci.

LE PRÉSIDENT:

3505 Alors, voilà pour une partie de la réponse à votre question, Madame. Est-ce que vous avez une autre question?

Mme LOUISE BOUCHARD:

3510 Oui, j'aimerais savoir s'il y a des expropriations prévues sur la rue Henri-Dunant.

M. MACKY TALL:

3515 Monsieur Trudel, s'il vous plait.

M. LOUIS TRUDEL:

3520 La réponse, c'est assez simple, sur la rue Dunant, il n'y a pas d'expropriation prévue dans ce secteur-là.

LE PRÉSIDENT:

3525 Alors, merci beaucoup. Alors, voilà pour les réponses à vos questions, Madame.

Mme LOUISE BOUCHARD :

Merci.

3530

Mme KATHERINE DAVID

LE PRÉSIDENT :

3535

Alors, j'inviterais, toujours à Deux-Montagnes, madame Katherine David, s'il vous plait. Bonsoir, Madame David.

Mme KATHERINE DAVID:

3540

Bonsoir, Monsieur le président. On a parlé tantôt de trente (30), une trentaine de résidences qui pourraient être détruites. Je fais partie de ceux qui ont reçu une lettre de CDPQ Infra, à la fin juillet, et puis il y a eu des arpenteurs chez nous. Donc, la question est combien de maisons à Deux-Montagnes sont touchées par la possibilité de destruction sur la trentaine qui a été mentionnée plus tôt dans cette soirée?

3545

LE PRÉSIDENT:

Alors, Monsieur Tall.

3550

M. MACKY TALL:

3555 Oui, Monsieur Trudel, s'il vous plaît.

M. LOUIS TRUDEL:

3560 Je n'ai pas la répartition exacte des maisons ou des propriétés qui risquent d'être touchées à Deux-Montagnes. Ce que je peux dire c'est qu'au niveau des propriétés résidentielles, on parle d'à peu près vingt-deux (22) résidences qui auraient un potentiel de relocalisation. Alors, quand je dis potentiel de relocalisation, c'est qu'à ce moment-ci, comme Madame a dit, il y a des arpentages qui se font sur le terrain. Nous, on regarde qu'est-ce qui se passe dans ce coin-là. C'est des arpentages qui vont confirmer si l'empiètement dont on a besoin est impactant au point de
3565 nécessiter une relocalisation. Pour l'instant, on estime à vingt-deux (22). Ça comprend Deux-Montagnes et d'autres secteurs comme Laval, par exemple.

LE PRÉSIDENT:

3570 Oui, c'est ça. Je veux dire, on pose la question relocalisation de la maison ou de la ligne?

M. LOUIS TRUDEL:

3575 Excusez-moi?

LE PRÉSIDENT:

3580 Vous parlez de ce qui nécessiterait une relocalisation. Ce serait une relocalisation de la résidence, c'est-à-dire vous déplacerez la résidence, vous la reconstruirez? Qu'est-ce que vous voulez dire par?

M. LOUIS TRUDEL:

3585 Bon, relocalisation, c'est toutes ces options-là sont envisageables, c'est relocalisation du propriétaire, principalement. Si c'est possible de bouger la maison, de la déplacer, c'est quelque chose qui peut être envisagé, mais parfois ce n'est pas possible. Alors, à ce moment-là, on va relocaliser la famille, c'est-à-dire qu'on va offrir une compensation, on va les accompagner et on va trouver une solution de rechange pour pouvoir les relocaliser, préférablement dans le même secteur.

3590

M. MACKY TALL:

Monsieur le président, si vous me permettez d'ajouter?

LE PRÉSIDENT:

3595

Oui, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL:

3600

L'objectif du travail en cours, de l'arpentage, de l'optimisation, et l'objectif de CDPQ Infra, c'est de minimiser, justement, des situations où on aurait à procéder à une telle relocalisation, et ce travail se poursuit depuis les premières indications qu'on a déjà faites. Donc, c'est un objectif important pour nous, et c'est la raison pour laquelle ces travaux-là se poursuivent.

3605

LE PRÉSIDENT:

Mais on comprend de la teneur de la réponse qui nous a été donnée c'est, il y aurait potentiellement vingt-deux (22) maisons qui pourraient être affectées.

3610

M. MACKY TALL:

Exact.

LE PRÉSIDENT:

3615

Alors, voilà pour la réponse à votre question, Madame. Alors, votre deuxième question, Madame?

Mme KATHERINE DAVID:

3620

La deuxième question, c'est un peu sur le même sujet, c'est : pouvez-vous nous dire de quelle façon le calcul des compensations pour les propriétés affectées serait fait et par qui? On parle aussi, je veux juste rajouter, on parle d'évaluation municipale et/ou, en ce moment, pour ce qui me concerne, on vient juste de faire des rénovations. Ça fait partie de ma question.

3625

LE PRÉSIDENT:

D'accord. Alors, Monsieur Tall?

3630

M. MACKY TALL:

Monsieur Trudel, s'il vous plait.

M. LOUIS TRUDEL:

3635

Oui. Alors, Monsieur le président, le principe général c'est qu'on remet le propriétaire dans la même situation où il se retrouvait, sans enrichissement ni appauvrissement. Donc, ce qu'on fait c'est qu'il y a une évaluation qui va être faite de la maison. L'évaluation municipale est certainement une indication, mais ce n'est pas généralement là-dessus que la conclusion se fait. Il y a un évaluateur professionnel qui va être engagé de notre côté et on va offrir aux propriétaires d'engager leur propre évaluateur, et les frais de cet évaluateur-là vont être compensés selon un barème, un critère – naturellement, il y a des barèmes pour ça – et il y aura un échange et le but c'est de donner la valeur marchande de la propriété à la date du moment où on prend possession et d'inclure là-dedans tous les dommages ou les accessoires. Par exemple, on va payer le déménagement, on va payer les taxes de bienvenue à la nouvelle propriété. Tous ces genres de compensations là sont additionnés pour que ça soit sans coût pour la personne qui est impactée.

3640

3645

LE PRÉSIDENT:

3650

Juste un point d'éclaircissement. On disait tout à l'heure que le ministère des Transports va avoir un rôle à jouer éventuel pour ce qui est des servitudes et éventuellement, peut-être, l'expropriation?

M. LOUIS TRUDEL:

3655

Exactement. Le processus...

LE PRÉSIDENT:

3660

Donc, qui des deux va négocier avec le propriétaire pour préciser, là?

M. LOUIS TRUDEL:

3665

Le processus, parce que si on parle d'expropriation, il y a deux processus en parallèle. Nous, notre objectif, naturellement, c'est d'avoir des ententes de gré à gré, mais on va suivre le processus naturellement. Parallèlement à ça, le ministère des Transports, qui a le mandat de fournir les propriétés, entame un processus qu'on peut appeler le processus d'expropriation officielle, et ce processus-là, on le fait en coordination avec, de notre côté, les rencontres de gré à gré, et cetera. Les deux se font en collaboration.

3670

LE PRÉSIDENT:

3675

O.K. Mais c'est vous qui négociez avec les propriétaires puis essayer de convenir d'une entente?

M. LOUIS TRUDEL:

3680

Ça va se faire conjointement.

LE PRÉSIDENT:

3685

Éventuellement, s'il y a expropriation, ce sera le ministère des Transports qui va agir.

M. LOUIS TRUDEL:

3690

Ça va se faire conjointement, alors le but c'est d'essayer d'avoir du gré à gré, mais en même temps, on suit le processus du ministère des Transports dans l'éventualité où il n'y aurait pas possibilité de s'entendre.

LE PRÉSIDENT:

3695

D'accord. Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON:

3700

Oui, je m'excuse. Dans votre réponse, vous parlez d'une compensation qui correspondrait à une valeur que vous voulez établir, mais est-ce qu'il y a un montant pour compenser pour la nuisance, du fait de devoir être délocalisé, ou si ça ne fait pas partie de votre évaluation?

M. LOUIS TRUDEL:

3705

Je ne sais pas par nuisance qu'est-ce que vous entendez. Si vous parlez de dommages moraux ou de dommages...

LA COMMISSAIRE GENDRON:

3710

Ça peut être ça ou simplement le fait d'être obligé de... Vous, vous avez parlé des frais de déménagement, mais il y a d'autres, un impact à un déménagement, donc on peut qualifier ça de nuisance, si vous voulez, de dommage moral, les termes peuvent varier, mais est-ce que vous avez

prévu une compensation pour ça ou si vous vous limitez uniquement au calcul de la valeur marchande de la maison?

3715

M. LOUIS TRUDEL:

La première chose c'est de calculer la valeur marchande de l'actif qui est acquis, et la deuxième chose c'est de calculer tous les, ce qu'on appelle, les dommages que cette transaction entraîne pour la personne qui est impactée. Alors, ça, c'est très large. Il y a une vaste jurisprudence, il y a des pratiques, c'est des choses qui sont reconnues. Ultiment, il y a un tribunal d'administration qui va statuer là-dessus. L'intention c'est de remettre la personne dans la même situation où elle était et de compenser pour tous les inconvénients qu'elle va subir.

3720

3725

LE PRÉSIDENT:

Alors, voilà pour les réponses qui vous sont apportées à vos questions, Madame. Je vous remercie beaucoup.

3730

M. IRWIN RAPPAPORT

LE PRÉSIDENT :

3735

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Irwin Rapaport, s'il vous plait. Alors, bonsoir, Monsieur Rappaport.

M. IRWIN RAPPAPORT:

3740

Bonsoir. *Les alternatives, ce sont deux corridors, quatre point cinq milliards (4,5 G\$) présentés par Option transport pour étendre la ligne bleue du transport avec plusieurs lignes. On parle d'un projet où on pourrait transporter trois fois plus de passagers. Il pourrait y avoir une combinaison de ces deux choix aussi.*

Good evening. There are alternatives to the REM, the use of two existing commuter rail corridors with a five point five billion-dollar (\$5.5G) plan put forward by Option transport durable to extend the blue line of the Metro and build seven tramway lines; their project would carry three times the number of passengers than the REM would carry. It could be a combination of both options.

Ce que nous voyons actuellement avec la proposition du REM, c'est qu'il y a des cas présentés par Bombardiers et par le gouvernement, mais la question c'est cui bono? Qui va bénéficier de ce projet du REM? Avant que les audiences du BAPE complètement, ceux qui étaient contre le REM, ceux qui avaient des doutes par rapport à sa viabilité et son coût réel insistent sur le fait qu'on devrait faire une étude des alternatives pour que le BAPE et pour que le gouvernement provincial remettent à plus tard ces audiences, jusqu'à ce que des propositions alternatives soient correctement étudiées pour pouvoir établir une comparaison.

What we are facing now with the REM proposal is a triumvirate that links the Caisse de dépôt, Bombardier and the Quebec Government, which is pulling the strings, cui bono? Who benefits is the question to ask. Before the hearings, before the BAPE hearings start in full, those who oppose the REM and have serious doubts about its viability and real costs are insisting upon a proper study of the alternatives. Will the BAPE, and more importantly the Provincial Government agree to postponing these hearings until the alternative proposals are properly studied so that we have a fair comparison?

LE PRÉSIDENT:

Oui, Monsieur Rappaport, votre question s'il vous plait.

3745

M. IRWIN RAPPAPORT:

La question c'est qu'on ne connaît pas quelles sont les alternatives. Ni le BAPE ni le gouvernement provincial n'ont fait les études alternatives. On ne sait pas ce qui a été fait concernant ces alternatives. Et de plus, nous voulons que ces audiences soient remises à plus tard jusqu'à ce que nous ayons une étude sur ces alternatives. C'est un projet de cinq point cinq milliards de dollars (5,5 G\$), et donc c'est une somme importante.

Well, my question is, we don't know what the alternatives are and whether the BAPE and the Provincial Government have actually done a study. We would like to know what studies have been done about the alternatives, and we also want these hearings postponed until we get a proper study of the alternatives, because it's a five point five billion-dollar (\$5.5G) project, which appears to be a fait accompli.

LE PRÉSIDENT:

3750

Oui. Alors, écoutez, il y a une partie de la question qui s'adresse à la commission. Alors, je tiens à vous préciser que nous ne suspendrons pas nos travaux. Nous n'avons aucune discrétion quant à la période ou de suspendre ou non nos travaux. Donc, nous avons une obligation de résultat sur la base du mandat qui a été donné par le ministre du Développement durable. Donc, nous n'envisageons pas de suspendre les travaux, à moins que le ministre le décide lui-même. Donc, si

3755

vous avez intérêt à vouloir faire suspendre les travaux du Bureau d'audiences publiques, vous devrez vous adresser au ministre.

3760 Alors, pour la deuxième partie, pour ce qui est de l'évaluation des alternatives, peut-être parler... on va commencer par le promoteur. Monsieur Tall.

M. MACKY TALL:

3765 Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

3770 Je pense que mon collègue Denis a commenté au préalable, mais oui, il a été regardé les différentes alternatives. Les alternatives sont bus, système rapide par bus, puis après, système de train léger. Et après, la dernière alternative c'est le métro qui est surcapacitaire pour la distance.

3775 Donc, oui, les autres alternatives ont été regardées. Elles ont été regardées au préalable par le ministère et l'AMT avant qu'on ne s'occupe du projet, pour les systèmes par bus. Et les raisons pour lesquelles ça n'a pas été pris c'est parce qu'il y a une limitation de capacité au niveau du pont et l'incapacité de ces systèmes-là à répondre à la demande future. Donc, voilà pour la réponse.

LE PRÉSIDENT:

3780 Alors, une deuxième question, Monsieur Rappaport.

M. IRWIN RAPPAPORT:

Oui. *Le projet REM proposé, s'il est construit, va mener à la destruction de plusieurs espaces verts, plusieurs espaces environnementaux, d'infrastructures. Ceci met en danger les terres agricoles, des zones vertes à Saint-Laurent, le Technoparc, des espaces verts, des forêts, plusieurs communautés seront affectées par ce seul projet qui va détruire les espaces verts qui restent sur l'île. Alors, nous allons voir, en plus, qu'il y aura de l'étalement urbain.*

The proposed REM project, if built, will result in the destruction of vast tracks of farmland, wilderness and green space to build the track, train stations, infrastructure and large parking lots. This threatens the wilderness and farmland on the South Shore and on the West Island of Montreal, wetlands in Saint-Laurent's Technoparc, wilderness in l'Anse-à-l'Orme and green space and forest in many communities, with this one project destroying most of the wilderness that remains

on the Island. This will lead to a great amount of urban sprawl.

Le rapport confirme cette destruction. Ce sera une sentence de mort pour plusieurs espèces mises en danger dans les forêts et dans les zones humides.

The BAPE's own report confirms that the destruction which will result will be a death sentence for many endangered species, forest and wetlands.

La question c'est : nous aimerions savoir plus précisément combien de zones humides, combien de forêts, combien d'espaces verts, combien de terres agricoles seront détruits par ce projet. Deuxièmement, nous voulons savoir combien d'espèces menacées seront affectées par la destruction de ces zones vertes et ces zones sauvages. Nous voulons savoir comment elles seront affectées et c'est pourquoi nous voulons voir les études en question, qui vont confirmer la destruction éventuelle de ces forêts et de la biodiversité.

The question is, we would like to know if specifically, how many marshes, how many forests, how much green space, how much farmland will be destroyed by this project. And secondly, we want to know how many threatened species are to be affected by the destruction of this green space and wilderness. And we want to know how they will be affected and why, and we want to see the studies that confirm the destruction of the forests and the biodiversity.

LE PRÉSIDENT:

3785

Oui, là, on a une question à plusieurs volets. Alors, Monsieur Tall, s'il vous plait, pour ce qui est du calcul des superficies qui seraient éventuellement compromises par la réalisation du projet.

M. MACKY TALL:

3790

Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

3795

D'abord, au préalable, quatre-vingts pour cent (80 %) du projet est réalisé sur des emprises existantes. Soit des emprises ferroviaires, soit au milieu de voies ferrées. Nous y avons attaché une importance particulière. Donc, l'impact est très faible pour ce qui est du projet.

3800

Maintenant, dans toutes les études, puis on peut rentrer sur le détail, nous avons mis dans les études d'impact, l'identification de toutes les zones touchées, que ce soit les zones agricoles ou les zones boisées et, de la même façon que les études pour les différentes espèces qu'on trouve dans l'île de Montréal et sur lequel passe le REM dans les corridors existants.

Maintenant, ma collègue Marie-Christine veut peut-être rajouter quelque chose sur la partie boisée.

3805

LE PRÉSIDENT:

Essayez de nous répondre à la question à savoir en termes de superficie.

3810

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Ce que je peux vous dire c'est qu'on a fait le calcul.

LE PRÉSIDENT:

3815

Milieus humides, boisés, terres agricoles. Vous avez quand même une évaluation approximative des surfaces qui seraient éventuellement affectées par la réalisation du projet.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

3820

Oui.

LE PRÉSIDENT:

3825

Nous donner une idée, là. Tout en considérant que quatre-vingts pour cent (80 %) est déjà dans les emprises existantes.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

3830

Bien, la zone agricole, c'est vingt (20) hectares, trente (30), et puis sur le reste du projet, on doit probablement avoir l'équivalent de zones boisées ou emprises pas forcément protégées qui seraient touchées.

LE PRÉSIDENT:

3835

O.K. Écoutez, je pense qu'on aurait besoin d'une réponse un peu plus précise. Je vous inviterais peut-être...

M. JEAN-MARC ARBAUD:

3840

D'accord, on peut vous fournir...

LE PRÉSIDENT:

3845 ... faire vos recherches puis éventuellement nous déposer une réponse écrite. On parle ici,
entre autres, de superficies boisées, milieux humides. On parle de terres agricoles. Peut-être aussi
un inventaire. Quoique dans la documentation c'est quand même mentionné, un rappel des
différentes espèces à statut qui seraient éventuellement affectées. Alors, peut-être nous préciser
3850 exactement où vous en êtes, de façon à pouvoir répondre à la question de monsieur Rappaport, s'il
vous plait.

M. IRWIN RAPPAPORT:

3855 Merci beaucoup pour votre intervention.

LE PRÉSIDENT:

3860 Merci pour vos questions, Monsieur Rappaport.

Mme NATHACHA ALEXANDROFF

LE PRÉSIDENT :

3865 Alors, j'invite maintenant madame Nathacha Alexandroff.

Mme NATHACHA ALEXANDROFF:

3870 Bonsoir. J'habite Pointe-Saint-Charles. Pour ceux qui ne connaissent pas, c'est au sud du
canal de Lachine entre Verdun et Griffintown. Donc, ce projet, ce charmant train ou cet hybride de
métro-train va passer par chez nous.

3875 Je fais partie d'un comité, ça s'appelle l'OPA, Opération populaire d'aménagement. C'est un
comité de la Table de concertation communautaire Action-Gardien. Dans le quartier, on a toujours
eu l'habitude, quand un projet arrivait, de pouvoir le décortiquer, le regarder, que les citoyens
donnent leur avis. En général, on s'arrange toujours pour les consulter. Ça ne s'est pas fait cette
fois-ci.

3880 Alors, moi, je voudrais savoir, parce que là on est rendus ici, et je trouve que c'est pas mal
tard — du temps où c'était l'AMT, on avait discuté avec l'AMT, on avait eu des différentes options,
différentes propositions — j'aimerais savoir si on va avoir des descriptions précises de ce qui va se

3885 passer dans notre quartier. Comment ça va passer? On dit que ça va être souterrain, mais où exactement? Est-ce qu'on va avoir une gare? On en a parlé, la gare Wellington-Bridge, puis on regarde les cartes, on ne la voit pas. C'est une zone d'emploi, pour nous c'est très important.

3890 Alors, ça, c'est ma première question : est-ce qu'on va être consultés beaucoup plus proche, plutôt que d'ici avec des extensions un peu partout, est-ce que ça va être la seule façon dont on va être approchés dans le quartier?

LE PRÉSIDENT:

3895 Alors, Monsieur Tall. Peut-être nous rappeler les éventuelles consultations que vous auriez pu tenir, puis aussi préciser si éventuellement, il va y avoir des consultations publiques, puis les citoyens vont être associés. Dans un premier temps. Je vais la considérer peut-être comme une question, mais Madame demande aussi, plus précisément, pour ce qui est de Griffintown, qu'est-ce qui va se passer, y a-t-il une station? Alors, peut-être préciser aussi qu'est-ce qui est éventuellement prévu pour ce qui est de l'aménagement du REM pour Griffintown.

3900 **M. MACKY TALL:**

Très bien. Donc, pour les deux premières questions, Madame Cousineau.

Mme VIRGINIE COUSINEAU:

3905 Oui. Alors, Monsieur le président, il y a de l'information qui a été envoyée au groupe Action-Gardien dès qu'on a lancé le projet en avril. On a lancé de l'information à plusieurs groupes en leur disant que s'ils avaient des intérêts, à venir nous consulter, on était ouverts. On ne passe pas — le tracé, il est vraiment dans Griffintown, donc on est à la limite extrême est du quartier résidentiel de Pointe-Saint-Charles. Alors, on a évidemment tenu des portes ouvertes à Montréal.

3915 On n'a pas eu de demande de la part d'Action-Gardien spécifiquement suite à nos envois d'information. Ceci étant dit, on est absolument ouverts d'aller rencontrer les gens. On l'a fait à plusieurs reprises lorsqu'on a eu des demandes de groupes de citoyens qui avaient des préoccupations et qui souhaitaient mieux comprendre le projet. On s'est déplacés, par exemple, à l'île Bigras. On s'est déplacés à Baie-d'Urfé, on s'est déplacés à d'autres endroits. Donc, assurément, on est disponibles pour rencontrer les gens d'Action-Gardien.

3920 Au niveau de la station, on peut peut-être voir à l'écran le tracé? Si c'est possible? Juste pour répondre à la deuxième partie de la question.

LE PRÉSIDENT:

3925 Alors, le support visuel du promoteur, merci.

Mme VIRGINIE COUSINEAU:

3930 Donc, si on fait un zoom sur le secteur de Bridge-Wellington, la station potentielle dans ce secteur-là, on la voit avec le point blanc, se situe en dessous du bassin Peel, en fait. C'est là où il y a des discussions présentement avec la Ville de Montréal pour bien positionner cette future station. C'est une station qui doit être arrimée au Plan de développement de la Ville de Montréal, donc on a des rencontres statutaires avec la Ville de Montréal et des groupes de travail pour bien positionner la station en vertu de ces projets-là. On voit donc qu'on est à l'extrémité du secteur résidentiel de

3935 Pointe-Saint-Charles, et on est plus dans le secteur de Griffintown.

Mme NATHACHA ALEXANDROFF:

3940 Là, je m'excuse, vous êtes à Pointe-Saint-Charles, vous n'êtes pas à Griffintown. Et vous êtes dans le secteur industriel complètement, là.

Mme VIRGINIE COUSINEAU:

3945 Vous avez raison sur le point, effectivement, industriel. Je croyais que vous parliez du secteur résidentiel. Mon erreur, désolée. On a d'ailleurs, si je peux me permettre, le projet de réutiliser le Centre d'entretien de Pointe-Saint-Charles et donc, de maintenir, dans le fond — nous, on cherche à s'intégrer avec le Centre qui va être construit par l'AMT.

LE PRÉSIDENT:

3950 Mais juste préciser, parce que Griffintown, est-ce qu'on se retrouve la courbe juste à côté du curseur ou...?

Mme NATHACHA ALEXANDROFF:

3955 Griffintown est en haut du canal.

LE PRÉSIDENT:

3960 Donc, c'est ça. On est plus vers le nord-est. O.K. Puis là, ce que je comprends de la réponse c'est que vous êtes en discussion avec la Ville de Montréal pour déterminer l'endroit exact de la station.

Mme VIRGINIE COUSINEAU:

3965 De la station future.

LE PRÉSIDENT:

3970 Il y a toujours une station de prévue.

Mme VIRGINIE COUSINEAU:

Potentielle.

3975 **M. MACKY TALL:**

3980 Oui, alors cette station, comme j'y ai fait référence un peu plus tôt en début de session, tout comme pour, par exemple la station McGill et les connexions au métro, nous faisons également du travail sur cette station avec la Ville de Montréal, comme madame Cousineau le mentionnait, mais également pour inclure et demander aux soumissionnaires de nous fournir une option sur la construction de cette station. Donc, c'est également une station que nous considérons très sérieusement.

LE PRÉSIDENT:

3985 D'accord. La Ville de Montréal, quelque chose à ajouter?

M. DAVID THERRIEN:

3990 Juste confirmer qu'il y a des équipes de travail qui, avec la Caisse de dépôt, qui se rencontrent hebdomadairement sur les sujets comme la localisation de cette station-là qui est à l'étude, les demandes qui ont été adressées à la Caisse de dépôt pour connaître la localisation, la faisabilité technique d'insérer une station à cet endroit-là, et la localisation d'édicules pour desservir le secteur aussi, parce qu'on est en souterrain à cet endroit-là. Donc, la Caisse de dépôt nous parle d'une faisabilité, puis on attend le détail de précisément d'où seraient situés les édicules et la position fine de la station à cet endroit-là.

LE PRÉSIDENT:

4000 Est-ce que vous avez un mécanisme de consultation statutaire auprès des citoyens lorsqu'on sera convenus, ou c'est de gré à gré ad hoc?

M. DAVID THERRIEN:

4005 Si c'est de gré à gré ad hoc?

LE PRÉSIDENT:

4010 Soit que c'est à la demande des citoyens que vous faites une consultation, ou soit que vous avez un mécanisme statutaire de prévu pour consulter les gens.

M. DAVID THERRIEN:

4015 Dans le cadre du REM, il n'y a pas de consultation organisée par la Ville de prévue jusqu'à présent pour ce volet-là. Tout est fait en collaboration avec les portes ouvertes de la Caisse de dépôt.

LE PRÉSIDENT:

4020 Mais spécifiquement, pour ce qui est du cas qui nous concerne, je veux dire est-ce que, éventuellement, si vous aviez une demande de consultation de la part des citoyens, est-ce que vous vous engageriez à tenir la consultation?

M. DAVID THERRIEN:

4025 On veut définitivement recevoir la demande et en concertation avec l'arrondissement aussi, pour voir comment on peut traiter cette demande-là.

LE PRÉSIDENT:

4030 Merci. Alors votre deuxième question.

Mme NATHACHA ALEXANDROFF:

4035 Vous auriez pu laisser la carte, s'il vous plait? Alors, à la Pointe, on est presque le seul endroit à Montréal où on n'a pas accès au fleuve parce qu'on a eu un remblaiement qui s'est fait au sud du quartier avec des choses qui sont extrêmement polluées, dans lequel vous allez passer — je vous souhaite bonne chance. Nous, ce qu'on voudrait savoir c'est, on essaie d'avoir un accès au fleuve et on a des grandes discussions, parce je suis aussi au comité de bon voisinage du nouveau pont
4040 Champlain, on voudrait absolument qu'on nous permette d'avoir accès au fleuve et il y a de plus en plus de rues et de choses qui se construisent entre nous et le fleuve, et on voudrait savoir si vous

pourriez mettre dans votre cahier de charge l'accès au fleuve pour les résidents de Pointe-Saint-Charles.

4045 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, Monsieur Tall.

4050 **M. MACKY TALL:**

Oui, mais en fait, donc cette question est reliée à la consultation en cours pour tenir compte du Plan d'aménagement de la Ville. Madame Cousineau, s'il vous plait.

4055 **Mme VIRGINIE COUSINEAU:**

Oui, si je peux me permettre. En fait, le projet de réaménagement du secteur, du quadrilatère de rues de ce secteur-là pour donner accès aux berges est piloté par la Ville de Montréal. Donc, le projet que nous définissons, on est en tunnel dans ce secteur-là, donc permet tout de même de redévelopper les accès. En tout cas, n'empêchera pas de développer les accès, mais le projet spécifiquement par rapport à l'accès aux berges relève de la Ville de Montréal.

4060 **LE PRÉSIDENT:**

Donc, avant de se tourner auprès de la Ville de Montréal pour savoir, pour s'avancer pour une réponse, je répète, je demande que les téléphones soient mis en sourdine. Alors, ceux qui veulent faire du Facebook, je vous demanderais de sortir de la salle. Merci. Ville de Montréal.

Mme LISE BERNIER:

4070 Oui, le secteur dont Madame parle appartient au secteur de planification stratégique identifié au Schéma d'aménagement qui s'appelle le Havre, qui comprend effectivement la partie de Bridge-Wellington au nord de la rue Bridge, mais qui comprend aussi le secteur du parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles plus au sud. Donc, ce secteur-là fait l'objet actuellement d'études d'aménagement, d'hypothèses d'aménagement pour sa mise en valeur à la lumière des orientations qui sont précisées au Schéma d'aménagement et au Plan d'urbanisme aussi.

4075 Éventuellement, il y aura des étapes de consultation avec la population quand ces hypothèses-là seront évaluées techniquement et financièrement. Donc, on est en préfaisabilité si on veut.

4080

LE PRÉSIDENT:

4085 Mais est-ce que les deux projets sont liés ou c'est deux projets indépendants? Ou en termes d'échéancier ils vont se rencontrer?

Mme LISE BERNIER:

4090 Bien, en fait, l'insertion du projet du REM va conditionner éventuellement les hypothèses de réaménagement de ce secteur-là. Donc, le projet du REM doit être consolidé pour qu'on puisse intégrer et poursuivre les analyses pour le secteur du Havre.

LE PRÉSIDENT:

4095 Merci beaucoup.

Mme NATHACHA ALEXANDROFF:

4100 Est-ce que je peux me permettre une petite sous-question? S'il vous plaît?

LE PRÉSIDENT:

4105 Très courte. Très courte. Écoutez, il y a encore une dizaine de personnes qui veulent intervenir.

Mme NATHACHA ALEXANDROFF:

4110 C'est juste parce que s'il n'y a pas une décision maintenant de par où on va passer pour aller au fleuve, tout ce qui va se construire après va être un empêchement. Alors, c'est un peu, on est en train de faire les choses à l'envers. On fait des grands projets, puis nous on attend, on attend, on attend, puis un jour on va nous dire, bien... Parce que réaménager le bord du fleuve, c'est bien beau, mais pouvoir y aller, c'est une autre affaire. Surtout du centre de la Pointe. Pas au bout là-bas, parce que là-bas, il y a personne qui habite.

LE PRÉSIDENT:

4115 Mais je comprends qu'il y a un arrimage qui se fait entre les deux projets, l'un ayant une influence sur l'autre, puis on va devoir d'abord convenir de l'éventuel passage du REM, puis après ça, ça va conditionner en partie le projet d'accès au fleuve, c'est ça?

4120

Mme LISE BERNIER:

4125 Bien, en fait, toute l'accessibilité au fleuve dépend beaucoup aussi de l'avenir de l'espace, de
l'emprise routière qui est dédiée à l'autoroute Bonaventure dans ce tronçon-là. Donc, ce sont aussi
des éléments d'étude qui vont être pris en compte. Parce que le projet du REM, comme le
promoteur le mentionnait, est souterrain dans ce secteur-là. Donc, la principale barrière est
davantage le réseau routier, et c'est des études du réseau routier qui sont en cours actuellement,
4130 qui vont permettre d'évaluer la faisabilité d'ouvrir davantage l'accès au fleuve.

LE PRÉSIDENT:

Alors, merci pour vos questions, Madame.

4135 **Mme NATHACHA ALEXANDROFF:**

Merci.

4140

M. CYRIL GABREAU

LE PRÉSIDENT:

4145 Alors, j'inviterais maintenant, à Brossard, monsieur Cyril Gabreau, s'il vous plait.

M. CYRIL GABREAU:

Bonsoir, Monsieur le président, merci beaucoup.

4150

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir, Monsieur Gabreau.

4155 **M. CYRIL GABREAU:**

Alors, ma première question, bien sûr, ça va être du côté de Brossard. C'est par rapport du
quadrant sud de l'échangeur de l'Autoroute 10 et de l'Autoroute 30 à Brossard, en zone agricole.
On parle d'une station terminale, d'un atelier de dépôt, d'un stationnement incitatif de trois mille
4160 (3 000) places. Par contre, on a entendu plus tôt la Ville de Longueuil qui dit qu'ils ont déposé, en
juillet 2014, leurs documents à propos de cette zone-là.

4165 Par contre, on n'a toujours pas de réponse. On ne sait pas quelle expansion ça va prendre, mais on parle ici, dans le document du communiqué de ce soir, qu'il va y avoir une perte d'une partie du bois de Brossard, du bois de Laprairie et de Carignan. Donc, la zone ne semble pas très claire. On dit, oui, entre l'Autoroute 10, Autoroute 30, Hydro-Québec, parce qu'il y a une installation d'Hydro-Québec, et on se demande quelle expansion ça va prendre dans ce quartier-là, comment ça va être défini, l'expansion de cette zone-là du développement terrain en soi.

4170 **LE PRÉSIDENT:**

On va commencer peut-être avec les gens de l'agglomération de Longueuil.

M. SYLVAIN BOULIANNE:

4175 Alors, le Plan de développement de la zone agricole de Longueuil, de l'agglomération, ne fait pas, évidemment, état du projet du REM dans le sens qu'il n'est pas prévu être implanté en zone agricole. Le Schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil, également, ne prévoit pas le projet du REM en zone agricole. Donc, oui, le Schéma d'aménagement attend le projet du SLR, le situe très bien dans l'axe de l'Autoroute 10 pour se rendre au centre-ville de Montréal, mais le
4180 Schéma d'aménagement comme tel, tout comme le PDZA, ne prévoit pas ces infrastructures-là, c'est-à-dire la station terminale, le stationnement incitatif dans la zone agricole.

LE PRÉSIDENT:

4185 Donc, le mécanisme pour régulariser la situation face à votre Plan?

M. SYLVAIN BOULIANNE:

4190 Nous, l'agglomération de Longueuil, on n'a pas le pouvoir de l'autoriser. C'est-à-dire que pour être conforme aux orientations gouvernementales, pour être conforme au Plan métropolitain d'aménagement, l'agglomération n'a pas le pouvoir de l'autoriser en zone agricole.

LE PRÉSIDENT:

4195 Donc, on comprend que le promoteur, lui, de son côté, va devoir faire une démarche ou il a déjà engagé une démarche auprès de la Commission de protection du territoire agricole?

M. MACKY TALL:

4200 Exact.

LE PRÉSIDENT:

4205 Alors, peut-être nous préciser la teneur de votre demande, les superficies impliquées, pour répondre un peu à l'interrogation de Monsieur, à savoir dans quelle mesure ça va affecter le territoire si, éventuellement, vous avez l'autorisation de procéder pour ce qui est du dézonage agricole de votre projet.

M. MACKY TALL:

4210 Oui. Alors, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

4215 Trente (30) hectares qui sont les zones qu'on a précisées entre les autoroutes et Hydro-Québec.

LE PRÉSIDENT:

4220 Qui sont agricoles, strictement agricoles? Est-ce qu'il y a du boisé? Est-ce qu'il y a un couvert boisé ou c'est strictement à vocation agricole? Ou c'est tout zoné agricole?

M. JEAN-MARC ARBAUD:

4225 Marie-Christine, si tu peux donner plus de détails?

Mme SUZY PEATE:

4230 Monsieur le président? Monsieur le président, si je peux me permettre?

LE PRÉSIDENT:

Oui, Madame. Excusez-moi.

Mme SUZY PEATE:

4235 Oui, il y a un bois et corridor forestier métropolitain à cet endroit. Je ne sais pas quelle portion du bois et corridor sera visée. C'est certain que le bois et corridor, il y a une partie de couvert forestier, une partie qui est juste la délimitation, mais à la gare terminale, il y a une partie du territoire qui pourrait être visée selon l'implantation finale de cette station terminale là.

4240

LE PRÉSIDENT:

D'accord, mais on ne connaît pas les superficies exactes.

4245

Mme SUZY PEATE:

Mais, comme je n'ai pas l'implantation exacte, je ne sais pas dans quelle mesure on va devoir abattre des arbres ou avoir une perte de couvert forestier pour ce territoire-là.

4250

LE PRÉSIDENT:

D'accord. Madame Ghanimé. Non? C'est beau. Alors, peut-être revenir au promoteur. Est-ce que c'est possible pour vous de déposer votre demande à la Commission de protection du territoire agricole? Puis dans une certaine mesure, je crois que ça doit préciser, en partie, vos besoins en termes de superficie.

4255

Mme VIRGINIE COUSINEAU:

Oui, en fait, juste une précision. Comme on l'a mentionné plus tôt, dans le cadre de l'entente commerciale qui a été conclue entre le gouvernement du Québec...

4260

LE PRÉSIDENT:

Le ministère des Transports.

4265

Mme VIRGINIE COUSINEAU:

... le ministère des Transports, qui est chargé de nous fournir les biens libres de droits et de servitudes. Alors, la demande est faite par le ministère des Transports.

4270

LE PRÉSIDENT:

De la part du ministère des Transports. Alors. je vais à vous, Monsieur Donais. S'il vous plait.

4275

M. DANIEL DONAIS:

Oui.

4280

LE PRÉSIDENT:

4285 Alors, le dépôt de la demande à la Commission de protection du territoire agricole, possible?

M. DANIEL DONAIS:

Oui.

4290 **LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que c'est précisé dans votre demande, les superficies impliquées?

M. DANIEL DONAIS:

4295 Bien, effectivement, on a un plan d'arpentage. On parle d'environ trente (30) hectares et c'est depuis qu'Infra nous a fourni le terrain dont ils avaient de besoin, et effectivement, ça se situe entre les terrains d'Hydro-Québec et l'Autoroute 10.

4300 **LE PRÉSIDENT:**

Et la nature du terrain, dans le sens couvert forestier? Agricole?

M. DANIEL DONAIS:

4305 Il y a peut-être une petite pointe...

LE PRÉSIDENT:

4310 Je pense le promoteur, dans son information, dans son étude d'impact, disait que c'était un territoire qui était en friche, sur le plan agricole.

M. DANIEL DONAIS:

4315 Essentiellement, puis il y a peut-être un petit peu, une petite pointe boisée sur le terrain d'Hydro-Québec.

LE PRÉSIDENT:

4320 O.K. Bien, on va prendre connaissance de la demande à la CPTAQ. Peut-être qu'on ira vers vous pour des précisions. Alors, Monsieur Drouin, pour le MFFP?

M. ÉTIENNE DROUIN:

4325 Oui, en fonction des derniers tracés que le promoteur nous a transmis, on a évalué que c'est environ deux point trois (2,3) hectares de la pointe de boisé qui allaient être touchés. C'est un des boisés d'intérêt métropolitain identifiés par la CMM.

LE PRÉSIDENT:

4330 Puis est-ce qu'il y a des particularités? Est-ce qu'il y a des espèces à statut?

M. ÉTIENNE DROUIN:

4335 Pas à notre connaissance pour l'instant.

LE PRÉSIDENT:

4340 D'accord. Alors, on va commencer d'abord par le dépôt de la demande à la Commission de protection du territoire agricole. — Pas de question, Mesdames? On va attendre? — Alors, on s'attend au dépôt de la part du ministère des Transports pour ce qui est de la demande à la CPTAQ, ça fait qu'il va y avoir un élément de réponse qui pourra vous être fourni. Alors, votre autre question?

M. CYRIL GARBEAU:

4345 Mon autre question c'est tout simplement, c'est encore par rapport à cette zone-là. On parle de l'abondement du stationnement Chevrier. L'abondement Chevrier, en ce moment, c'est au numéro de case c'est deux mille trois cent treize (2 313) cases de stationnement, pour un trois mille (3 000) cases de stationnement incitatif dans cette zone-là, dans le quadrant sud. On parle des wagons qui vont durer quarante (40) ans, le projet de rail cent (100) ans, tout ça.

4350 Si on projette ce projet-là dans l'avenir, on s'entend que le trois mille (3 000) places de stationnement incitatif, on veut promouvoir le développement durable de transport en commun et tout ça, c'est ce que la Ville de Brossard déploie, et la Ville de Longueuil, depuis plusieurs années, pour permettre à leurs usagers de pouvoir travailler à l'île de Montréal sans avoir à utiliser leur voiture avec le système d'autobus.

4360 Par contre, l'expansion et la saturation de ce système-là est effectivement à sa limite, mais je ne comprends pas la vision à long terme. Donc, je pose la question : comment on projette de projeter à long terme ce développement-là si on détruit un deux mille trois cent treize (2 313) places pour créer seulement sept cents (700) places de stationnement incitatif quand on sait que le développement urbain de la région sud de l'île de Montréal est en pleine expansion et continue

encore et encore, tant, ça s'étend même jusqu'à maintenant Chambly et même plus loin, donc Beloeil et toutes les régions. Donc, je me demandais, dans ce système REM, comment on envisage ce développement-là à long terme, la projection?

4365

LE PRÉSIDENT:

D'accord. Qui est responsable du stationnement Chevrier, l'AMT? Pouvez-vous nous donner un état de situation combien de cases, il est occupé à...

4370

M. LUDWIG DESJARDINS:

Oui, en fait, bien Monsieur avait les données exactes concernant Chevrier, deux cent treize (213) places. En fait, en tout, il y a à peu près deux cent trente (230) places. Deux mille trois cent trente (2 330), pardon.

4375

LE PRÉSIDENT:

C'est différent, là.

4380

M. LUDWIG DESJARDINS:

Qui sont utilisées. On considère qu'elles sont utilisées à capacité. C'est-à-dire qu'elles sont remplies à cent pour cent (100 %).

4385

LE PRÉSIDENT:

O.K. Puis on prévoit un stationnement. Le REM, lui, prévoit un stationnement, déplacement d'un stationnement incitatif de combien de places?

4390

M. MACKY TALL:

Monsieur Andlauer, s'il vous plait.

4395

M. DENIS ANDLAUER:

Oui, de trois mille (3 000) places.

4400

LE PRÉSIDENT:

4405 Donc, on parle à peu près dans le même gabarit, en quelque sorte. Et puis la préoccupation de Monsieur c'est de dire c'est déjà à saturation. En fonction du REM, on pourrait se retrouver devant une situation où il y aurait un trop-plein à gérer. C'est ce que je comprends, là.

M. LUDWIG DESJARDINS:

4410 Oui, puis à Panama, on a la même situation de saturation. On est à près de mille (1 000) places, avec une saturation également complète.

M. DENIS ANDLAUER:

4415 Oui.

LE PRÉSIDENT:

4420 Donc, comment on gère l'éventuelle demande si c'est un succès de foule?

M. DENIS ANDLAUER:

4425 Monsieur le président, aujourd'hui, effectivement, quand on fait le bilan des stationnements incitatifs qui existent à Panama et à Chevrier, on a aujourd'hui trois mille trois cents (3 300) places, qui sont mille (1 000) à Panama, puis deux mille trois cents (2 300) à Chevrier, pour faire un chiffre rond.

4430 Ce qu'on propose, c'est de réduire le nombre de places à Panama et de supprimer le stationnement à Chevrier pour mettre le maximum de monde avant l'Autoroute 30. Parce qu'il y a aussi une volonté de sortir les voitures de l'emprise urbaine de Brossard et de Longueuil. Aujourd'hui, soixante pour cent (60 %) des utilisateurs du stationnement Chevrier sont des utilisateurs qui viennent de l'extérieur de la Ville de Brossard. Donc, ce qu'on cherche, c'est faire en sorte que les autos restent à l'extérieur et que les gens qui veulent quand même venir en voiture s'arrêtent avant de rentrer sur la congestion routière. Ça, c'est le premier élément.

4435 Le deuxième élément, ce qu'on cherche, puis j'ai déjà eu l'occasion de le dire et je vais le répéter : nous, ce qu'on veut faire, c'est du transport collectif. Et pour faire du transport collectif, il faut créer de l'intermodalité qui fonctionne bien. Et ce qu'on crée à la station terminale, donc dans le quadrant sud et à la station Panama, c'est des grands hubs — je vais le dire en anglais, là —, mais c'est des grandes stations intermodales qui permettent très facilement le rabattement avec des autobus pour dégager les routes des autos.

4440

4445 Alors, on prévoit, par exemple, à la station terminale, dix-sept (17) quais d'autobus, et à la station Panama, vingt-huit (28) quais d'autobus. Alors, l'objectif, ce n'est pas d'augmenter à l'infini le nombre de places de stationnement parce qu'à un moment donné, ça ne sera plus le problème de places de stationnement, ça va être le problème sur les autoroutes, qui sont déjà congestionnées. Et aujourd'hui, un des enjeux majeurs, c'est que l'Autoroute 30 est congestionnée. Donc, si on rajoute mille (1 000) places de plus à ce stationnement-là, ça va faire mille (1 000) autos de plus à l'heure de pointe sur la 30 et sur la 10.

4450 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, merci beaucoup pour vos questions.

4455 **M. CYRIL GABREAU:**

O.K., merci.

4460 **M. JACQUES LANDRY**

LE PRÉSIDENT:

4465 Alors, j'inviterais maintenant monsieur Jacques Landry, s'il vous plait.

M. JACQUES LANDRY:

Merci, Monsieur le président.

4470 **LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir, Monsieur Landry.

4475 **M. JACQUES LANDRY:**

4480 Bonsoir. Je vais vous poser une question, d'abord, sur les questions d'achalandage. En 2007, l'AMT a publié son rapport d'avant-projet sur le SLR qui, à cette époque-là, considérait juste ce qui s'appelle maintenant l'antenne sud, et dans ce rapport-là, il y avait une magnifique section qui s'appelle « Achalandage du SLR et impact sur les réseaux de transport ».

4485 Pour être capables de réagir et d'écrire un mémoire, on aurait besoin que, d'une part, cette étude-là soit remise à jour — j'imagine que l'AMT a tous les chiffres pour faire ce travail-là — et on aurait besoin d'avoir l'équivalent pour les autres antennes, de telle sorte à savoir quel va être l'impact. Ici, par exemple, dans ce rapport-là, on annonçait que la ligne jaune aurait une perte de six pour cent (6 %). Ça, ça veut dire que les coûts de la ligne jaune, les coûts d'exploitation par passager vont augmenter. C'est tout de l'information critique dans l'analyse du projet.

4490 Alors donc, on aurait besoin des études pour Dorval, ça va être quoi l'impact, entre autres, surtout les taxis à Dorval, combien on prévoit en éliminer, et combien l'antenne ouest va diminuer l'achalandage sur le train de l'ouest, et quel va être, éventuellement, l'impact sur le train de l'est. J'imagine que l'AMT qui va continuer à opérer ces trains-là doit faire des études en prévoyant qu'il va arriver un concurrent, et ça devrait être des chiffres disponibles. Et le total... O.K.

4495 **LE PRÉSIDENT:**

Oui. Alors, on va commencer avec ça parce que c'est quand même une grosse bouchée. Alors, pour l'AMT.

4500 **M. LUDWIG DESJARDINS:**

4505 En fait, bien, il y a plusieurs parties à la question. Si je peux aborder d'abord la question des études qui ont été faites pour le SLR, effectivement, les études auxquelles Monsieur fait référence, c'est des études qui ont été faites au début des années 2000, qui ont rendues publiques, il y a un rapport en 2007 auquel Monsieur fait référence, et il y a eu des études plus récentes quand on a fait un bureau de projets sur le SLR avant que le projet soit transféré à la Caisse de dépôt.

4510 Donc, il faut apporter quelques nuances. C'est-à-dire que nous, on n'a jamais regardé le projet dans le même état que ce que CDPQ Infra a fait. C'est un projet intégré avec différentes antennes. Nous, on a regardé uniquement un tronçon qui reliait la Rive-Sud au centre-ville. Donc on arrive à des données, à identifier un besoin, des niveaux d'achalandage, mais je serais mal à l'aise à les comparer à exactement le même tronçon du projet de CDPQ Infra parce qu'on ne travaille pas sur le même, on n'a pas travaillé sur les mêmes scénarios de desserte.

4515 Ces études-là ont été entièrement transférées à CDPQ Infra lorsque le projet leur a été confié. Elles ne sont plus notre propriété intellectuelle, donc c'est le ministère des Transports qui a la propriété intellectuelle de ces études-là, mais nous, on n'a pas de problème à déposer ce rapport-là si nos partenaires sont d'accord.

4520

LE PRÉSIDENT:

Là, on parlait de 2007, des données de 2007 sur la base d'un document. Est-ce qu'il y aurait objection que le ministère des Transports dépose?

4525

M. DANIEL DONAIS:

Non.

4530

LE PRÉSIDENT:

Là, évidemment, on parle 2007. On est en 2016.

M. DANIEL DONAIS:

4535

Oui, mais c'est sûr que ce n'est pas les mêmes données.

LE PRÉSIDENT:

4540

Mais est-ce qu'il y a eu une actualisation des données en termes d'achalandage?

M. LUDWIG DESJARDINS:

4545

Il y a eu une actualisation de 2013 à 2015, quand on travaillait sur un bureau de projet pour le système léger sur rail sur le pont Champlain.

LE PRÉSIDENT:

4550

Est-ce que ces données-là sont publiques?

M. LUDWIG DESJARDINS:

4555

Je crois que dans les études, il y a beaucoup d'études qui ont été citées par CDPQ Infra en introduction tout à l'heure. Je crois qu'il y a certaines études où on trouvera certainement l'information demandée. On pourrait vérifier. Si j'ai la liste complète de ce qui a été déposé par CDPQ Infra, je pourrais voir si ça répond à la demande pour identifier les niveaux d'achalandage qu'on avait regardés.

4560

LE PRÉSIDENT:

Parce qu'effectivement, la commission a demandé l'évaluation de l'achalandage qui a été déposée.

4565

Mme VIRGINIE COUSINEAU:

Effectivement, Monsieur le président, l'étude des besoins 2015 de l'AMT fait partie des documents qui ont été déposés.

4570

M. LUDWIG DESJARDINS:

C'est ce que je pensais.

4575

LE PRÉSIDENT:

Donc, incessamment, cette documentation-là va être disponible sur le site Internet, donc on pourrait peut-être commencer avec ce qu'on a déjà. Qu'est-ce que ça couvre exactement, l'étude d'achalandage que vous avez déposée? Est-ce que c'est l'ensemble des antennes, comme Monsieur le souhaite?

4580

Mme VIRGINIE COUSINEAU:

Non, c'était dans le cadre du bureau de projet de l'axe A-10 que l'AMT a piloté jusqu'en 2015. Alors, c'est une étude des besoins pour le corridor A-10, donc du secteur Brossard jusqu'au centre-ville de Montréal.

4585

LE PRÉSIDENT:

O.K. donc ça porte strictement là-dessus.

4590

M. JACQUES LANDRY:

Donc, on aurait besoin d'avoir ces...

4595

LE PRÉSIDENT:

Votre autre question.

4600

M. JACQUES LANDRY:

4605 C'est-à-dire la question c'était, est-ce qu'on peut avoir l'information sur l'impact sur les réseaux de transport? L'impact sur la ligne jaune, l'impact sur le train de l'ouest, l'impact sur le train de l'est, sur l'achalandage de ces lignes-là.

LE PRÉSIDENT:

4610 Alors?

M. MACKY TALL:

Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

4615 **M. JEAN-JACQUES ARBAUD:**

4620 Toutes les études d'achalandage que nous avons faites, elles ont été publiées ou données, les dernières cet après-midi. Nous, on développe le projet en tant que tel, le projet de REM, mais on n'a pas une étude d'impact sur l'ensemble des autres réseaux de transport.

LE PRÉSIDENT:

4625 Alors, on va se tourner auprès de la Société de transport de Montréal. Est-ce que vous avez fait une évaluation éventuelle de l'incidence que ça pourrait avoir, ou de l'influence que ça pourrait avoir sur votre réseau?

M. MICHEL TREMBLAY:

4630 Donc, c'est une excellente question et c'est d'importance capitale de regarder l'impact sur les réseaux. Je ne pourrais pas répondre pour les trains, je ne vous donnerai pas de chiffres non plus ce soir. Maintenant, c'est quelque chose qui est en cours de réalisation présentement. Il faut voir que dans le court laps de temps qu'on eu, nous, l'objectif premier c'était de collaborer à arrimer nos réseaux au réseau du REM, donc de s'assurer qu'on faisait des rabattements le plus intelligents possible. Ça, c'était la priorité numéro un.

4635
4640 Maintenant, on est en train, en collaboration avec l'Agence métropolitaine et CDPQ, de regarder les impacts sur les réseaux. Évidemment, nous, la STM, on est concernés par qu'est-ce que ça va avoir comme impact sur les diminutions de certaines branches du métro, par exemple, la ligne orange, on regarde des choses là-dessus. À des stations aussi, par exemple à la station Bonaventure, au niveau des mouvements dans les tunnels puis l'accès à la station, quels seront

les impacts de tout ça. Mais ce n'est pas des choses qu'on a en main à l'heure actuelle, les études sont en train de se faire parce que c'est des choses, ça, c'est des études qui prennent quand même passablement de temps, mais c'est quelque chose aussi, comme je le répète, qui est fait en collaboration entre les différents organismes présentement.

4645

LE PRÉSIDENT:

Donc, en cours, puis on comprend que pour ce qui est des chiffres actualisés, il va y avoir une vérification qui va être faite avec l'AMT puis le ministère des Transports, puis nous donner ce qu'il y a de plus récent qui a été déposé. On comprend. Oui? Alors, on pose la question : quand ça serait possible d'avoir... quand votre évaluation va être complétée?

4650

M. MICHEL TREMBLAY:

Je ne peux pas répondre parce qu'en fait, le maître d'œuvre de tout ça, on a considéré que c'était l'Agence métropolitaine. Il y a une bonne raison à ça, c'est que tous les rabattements de réseaux régionaux, nous, la STM, on ne les a pas, donc on regarde évidemment des choses qui sont sur le territoire de Montréal, mais on n'a pas l'entièreté des rabattements de réseaux, puis des changements dans le réseau qui auront donc une influence sur le réseau du métro.

4655

Il faut voir que ce que la STL, ce que le RTL fait, ce que les CIT font, ça a un impact certain sur le métro en plus de ce qui se passe sur le territoire de Montréal avec nos systèmes de bus puis les rabattements avec le REM. Donc, c'est pour ça qu'il faut qu'il y ait une... les études se font de façon concertée avec l'Agence métropolitaine, et puis à ce stade-ci, je n'ai pas de date à vous donner. Je ne peux pas vous dire à quel moment ça sera entièrement terminé ces études-là.

4660

Je ne sais pas si monsieur Andlauer a une idée, mais c'est des choses qui sont en cours. C'est sûr qu'on veut avoir le plus possible des réponses au cours de l'automne pour avoir des ordres de grandeur d'impacts sur les réseaux.

4665

LE PRÉSIDENT:

Mais est-ce qu'on va devoir magasiner à chacun des organismes pour savoir à quoi s'en tenir?

4670

M. MICHEL TREMBLAY:

Non, je ne pense pas, il va falloir qu'il y ait quelqu'un qui soit... En fait, je ne sais pas si l'AMT...

4675

4680

LE PRÉSIDENT:

L'AMT qui serait le maître d'œuvre.

4685 **M. MICHEL TREMBLAY:**

Normalement, en fait, l'entente qu'on a avec eux, c'est qu'ils étaient maîtres d'œuvre et qu'on collaborait avec eux là-dessus.

4690 **LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

4695 **M. LUDWIG DESJARDINS:**

Excusez-moi, si je peux préciser, si vous me permettez. Les travaux qui ont été faits jusqu'à maintenant, essentiellement, c'était basé sur un dimensionnement des équipements pour CDPQ Infra. Donc, on a regardé les rabattements, les besoins en quais, par exemple, dimensionnement des stations pour les aider à, en fait, dimensionner leurs équipements, aller détailler davantage leur projet.

4700

Ce qui est prévu dans l'échéancier, là c'est qu'on rassemble, en fait, l'ensemble des transporteurs de la région avec CDPQ Infra. C'est quelque chose qui va être fait avec le comité de transition pour la nouvelle gouvernance, parce que c'est éventuellement l'autorité, la nouvelle autorité de transport qui va être responsable de l'intégration des réseaux. Donc, il y a des travaux qui vont être faits dans les prochaines semaines, mois avec ce comité, les représentants du comité de transition, et là on va avoir un portrait global à la fois de l'intégration des réseaux, besoins en rabattement, et également les impacts réseaux sur les différents réseaux de la région.

4705

4710 **LE PRÉSIDENT:**

Vous avez un échéancier?

4715 **M. LUDWIG DESJARDINS:**

Je dirais, il n'y a pas d'échéancier qui a été déposé officiellement. Je dirais que c'est un travail qui va prendre plusieurs mois. On pourrait parler de quelques mois, ça, c'est certain. Ensuite, il y a des choses qui vont être actualisées dans le temps, parce que le projet va se définir, le projet de CDPQ Infra va se définir. Il y a des éléments qui ne sont pas toujours déterminés à cent pour cent

4720 (100 %) actuellement, qui pourraient venir modifier un peu ces données-là dans le temps, mais on pourrait, d'ici quelques mois, certainement avoir des chiffres sur certains impacts.

LE PRÉSIDENT:

4725 Alors, on parle de mois. L'autre question, Monsieur Landry.

M. JACQUES LANDRY:

4730 L'autre question c'est qu'une fois qu'il y a des impacts sur des réseaux qui ne sont pas connectés – on parlait du train de l'ouest, par exemple – s'il y a des pertes là, ça devrait faire partie du coût du projet, puisqu'on aura à financer quand même, si on veut garder le même niveau de service, on aura à financer les équipements avec moins d'achalandage.

LE PRÉSIDENT:

4735 Mais là, vous me brûlez le punch de votre mémoire, là. Vous êtes en train de brûler le punch de votre mémoire.

M. JACQUES LANDRY:

4740 Je ne suis pas capable de l'écrire, je vais avoir de la misère à l'écrire si je n'ai pas ces chiffres-là. Ça va venir dans le mémoire.

LE PRÉSIDENT:

4745 Alors, écoutez, on s'entendra pour en discuter à votre mémoire.

M. JACQUES LANDRY:

4750 Merci.

M. FRANCIS LAPIERRE

4755 **LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie, Monsieur Landry. Alors il est déjà 11 h, j'ai encore dix (10) personnes qui sont inscrites au registre. Alors, écoutez, je vais me permettre de prendre deux autres personnes,

4760 puis je peux assurer que pour ce qui est des autres personnes qui sont inscrites au registre, elles seront priorisées lors des prochaines séances.

4765 S'ils sont présents, je leur céderai la parole, ils seront priorisés pour ce qui est du questionnement. Je crois qu'à 11 h, je pense que raisonnablement, tout le monde a sa journée, alors je vais inviter deux autres personnes à venir soumettre leurs questions. Après, on ajournera pour un début de séance qui se déroulera demain après-midi, 13 h, puis on a prévu aussi une séance en soirée à 19 h.

4770 Alors, j'inviterais maintenant monsieur Francis Lapierre, s'il vous plait. Alors bonsoir, Monsieur Lapierre.

M. FRANCIS LAPIERRE:

4775 Bonsoir, je vais essayer de ne pas claquer des dents en posant la question parce qu'il fait vraiment froid dans la salle, je n'avais pas prévu ça. Donc, ma question s'adresse au promoteur ainsi qu'au gouvernement du Québec en général, mais plus particulièrement au ministère de...

LE PRÉSIDENT:

4780 Ici, les questions s'adressent au président.

M. FRANCIS LAPIERRE:

4785 Oui, oui, mais je veux dire la destination finale, au ministère de l'Environnement puis le ministère des Transports, puis la Ville de Montréal.

4790 Donc, le Canada a signé l'Accord de Paris sur le climat. Les transports représentent la majeure partie des gaz à effet de serre du Québec. Le gouvernement du Québec a des objectifs ambitieux de réduction de gaz à effet de serre et, étant donné que le Fonds vert, avec des fonds fédéraux sont requis, qui demande des réductions notables de gaz à effet de serre et donc un véritable transfert modal de l'auto solo vers le transport en commun et le transport actif.

4795 Or, il est moins qu'évident qu'il y ait un véritable transfert modal et de réduction de GES avec seulement seize mille huit cents tonnes (16 800 t) de GES évitées — moi, je verrais plutôt des millions de tonnes de gaz à effet de serre ou voire des milliards, mais là, ça semble peu — en utilisant la technologie la plus chère parmi les formules possibles de SLR alors que des formules moins chères auraient mieux fait à ce niveau-là. Alors, pourquoi avoir choisi ce type de technologie et est-il encore temps de changer?

4800 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, toujours en regard de l'objectif de réduction des gaz à effet de serre.

4805 **M. FRANCIS LAPIERRE:**

Oui.

LE PRÉSIDENT:

4810 Alors, pour le promoteur, en termes de bilan, seize mille huit cents tonnes (16 800 t) évitées.

M. MACKY TALL:

Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

4815

M. JEAN-MARC ARBAUD:

4820 Le point sur les technologies, la réponse est non. Une autre technologie n'aurait pas été plus efficace. Le mode de calcul des seize mille huit cents tonnes (16 800 t) c'est selon le mode de calcul du gouvernement du Québec par rapport aux transporteurs. Et, effectivement, c'est un chiffre qui peut paraître — d'abord c'est annuel, ce n'est pas cumulé sur une grande période — et c'est un chiffre qui peut paraître petit, faible, pas petit, et qui correspond à... ne prend pas les coûts indirects. C'est juste les économies directes par le transfert.

4825 **LE PRÉSIDENT:**

Mais l'évaluation du seize mille huit cents tonnes (16 800 t), c'est essentiellement quoi? Le retrait des autobus qui sont actuellement sur le pont Champlain?

4830 **M. JEAN-MARC ARBAUD:**

4835 Oui. Mais si vous faites une évaluation, par exemple, pour donner un exemple : si vous avez cent cinquante mille (150 000) passagers par jour et que si ces gens-là prenaient tous une voiture à la place, ça ferait cent cinquante mille tonnes (150 000 t) de plus par an. Dix fois plus, si vous voulez. C'est parce qu'on prend en compte le coefficient de dire tout le monde n'utilise pas sa voiture, mais le chiffre sur lequel le monsieur avait... Ça, si tous les usagers arrêtaient de prendre le REM et prenaient leur voiture, ça ferait cent cinquante mille tonnes (150 000 t) de GES par an de plus.

4840 **LE PRÉSIDENT:**

Ça représente combien de véhicules? Ministère des Transports.

4845 **M. DANIEL DONAIS:**

On parle de cent cinquante mille (150 000) personnes, de cent cinquante mille (150 000) déplacements. C'est aller-retour, ça? Donc, soixante-quinze mille (75 000) et avec un taux d'utilisation du véhicule autour de un point deux (1,2), donc on est à peu près à soixante mille (60 000) véhicules.

4850 **LE PRÉSIDENT:**

Donc c'est évité... Devant l'hypothèse, c'est-à-dire que si tout le monde prend le REM, on éviterait ça. C'est un coût évité. O.K.

4855 **M. FRANCIS LAPIERRE:**

Bien, je me demandais, c'est parce que là...

4860 **LE PRÉSIDENT :**

Vous avez droit à une autre question.

4865 **M. FRANCIS LAPIERRE :**

Il y a d'autres technologies qui existent. Il y a des SLR qui sont, par exemple, des tramways qui ont des conducteurs de tramway à l'intérieur, donc qui ne sont pas automatisés. Ça semble être la formule la plus chère, mais en ayant une technologie moins chère, on peut faire plus de stations, donc on peut rabattre plus de monde. Donc, il y a ça aussi à considérer.

4870 **LE PRÉSIDENT:**

Donc la question?

4875 **M. FRANCIS LAPIERRE:**

Donc la question c'est pourquoi pas avoir envisagé cette technologie-là à la place?

4880 **LE PRÉSIDENT:**

Le promoteur.

4885 **M. MACKY TALL:**

Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD:

4890 La technologie, la différence, système automatisé, système manuel, il n'y a pas beaucoup de différence avec un système de tramway. Les coûts d'investissement pour un système de tramway sont moins élevés, mais les coûts à long terme, incluant les coûts d'opération, et cetera, coûts totaux de projet sont inférieurs pour la technologie que nous avons choisie.

4895 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, merci pour vos questions.

4900

M. NORMAND PARIISIEN

LE PRÉSIDENT :

4905 J'inviterais maintenant monsieur Normand Parisien, s'il vous plait. Bonsoir, Monsieur Parisien.

M. NORMAND PARIISIEN:

4910 Alors, bonsoir, Monsieur le président, Mesdames les commissaires. Ma question porte spécifiquement sur les études qui pourraient être disponibles sur la satisfaction des usagers du système de transport actuel, parce que vous savez, ici on a un projet qui est colossal. Vous conviendrez, Monsieur le président, que ce n'est pas, contrairement à l'implantation d'une usine, un centre de traitement des déchets, le projet ajoute un seul nouveau service, en réalité, qui est
4915 celui sur l'axe entre Dorval et le centre-ville de Montréal.

Il y a deux services qui existent déjà, à savoir la ligne de train de Deux-Montagnes-Montréal et aussi, il y a plusieurs transporteurs qui offrent le service entre la Montérégie, la plaine

4920 montérégienne de la Rive-Sud, qui inclut la Rive-Sud, et le centre-ville de Montréal. Et ça va affecter
considérablement les déplacements au quotidien sur à peu près la moitié du territoire.

4925 Donc, les usagers sont les premiers concernés dans l'implantation de pas seulement une
ligne, mais d'un nouveau système de transport dans la métropole. En conséquence, est-ce qu'il est
possible, au-delà de toutes les données techniques qui sont disponibles — et remerciements au
4930 promoteur et à la commission de nous donner accès à cette information —, mais une information
essentielle pour l'évaluation du besoin c'est la satisfaction des usagers sur trois axes de transport
importants, à savoir l'axe entre Deux-Montagnes et Montréal, celui entre Montréal et la Rive-Sud,
si une étude peut être disponible pour l'ensemble des déplacements entre la Rive-Sud et Montréal,
et aussi sur la ligne actuelle du train de l'est dont l'implantation est récente et remonte à décembre
2014. Alors, normalement, ce serait l'AMT qui dispose de ces données.

LE PRÉSIDENT:

4935 Alors, enquête de satisfaction de la clientèle?

M. LUDWIG DESJARDINS:

4940 Alors, dans les trois cas, la ligne de train Deux-Montagnes, où ce qu'on fait sur notre réseau
c'est des enquêtes clientèle récurrentes sur différents sujets. Je pourrais voir ce qui est disponible,
ce qu'on pourrait déposer concernant la satisfaction de la clientèle.

4945 Évidemment, le problème de capacité, c'est ce qui ressort beaucoup, le problème de capacité
sur cette ligne-là. La ligne Mascouche, même chose, on fait le même type d'enquête. Par contre,
concernant l'axe A-10 ou les liens entre la Rive-Sud et le centre-ville, c'est plus complexe. Nous,
on a service d'autobus qui part du stationnement Chevrier et qui est opéré par le RTL vers le centre-
ville où on a des enquêtes clientèle qu'on fait de manière distincte. Par contre, il y a plusieurs
opérateurs qui utilisent cet axe-là. Ils ont probablement leur propre sondage ou revue de la clientèle
qui est fait, et il n'y a rien d'intégré au niveau de mesure de satisfaction de la clientèle dans cet axe-
là qui tiendrait compte de l'ensemble des clientèles.

4950 **LE PRÉSIDENT:**

4955 Mais on pourrait avoir quelques données pour ce qui est de la STL, ce qui est sous la
responsabilité de la STL. C'est bien ce que je comprends?

M. LUDWIG DESJARDINS:

Qui est sous la responsabilité de l'AMT et opéré par le RTL.

LE PRÉSIDENT:

4960

Le RTL, excusez-moi. Alors, s'il vous plait. Donc on aura certains éléments qui seront déposés.

M. NORMAND PARISIEN:

4965

Alors, pas besoin d'avoir toute une série chronologique, mais au moins sur la satisfaction pour deux périodes de référence, exemple, 2010 et 2015, parce que ça devrait être un intrant essentiel à toute décision ultérieure quand des changements en profondeur dans la livraison des services.

4970

LE PRÉSIDENT:

Alors, votre deuxième question, Monsieur Parisien.

4975

M. NORMAND PARISIEN:

C'est la seule question pour ce soir.

LE PRÉSIDENT:

4980

Alors, je vous remercie, Monsieur Parisien.

M. NORMAND PARISIEN:

4985

Merci de votre attention, Monsieur le président.

MOT DE LA FIN

4990

LE PRÉSIDENT:

Alors, on va faire diligence pour ce qui est de rendre disponible l'information dès que ce sera déposé.

4995

Alors, c'est ce qui conclut les travaux de la commission pour ce soir. J'assure les personnes qui étaient déjà inscrites au registre qu'elles seront priorisées pour les prochaines séances.

5000

Alors, je vous remercie de votre patience. Alors, nous allons continuer nos travaux à partir de la séance de demain, 13 h au même endroit. Alors, merci de votre contribution. Merci aussi aux gens qui étaient en salle satellite et qui nous ont posé des questions. Donc, reprise des travaux, demain, 13 h. Merci.

5005

SÉANCE AJOURNÉE AU 30 AOÛT 2016 À 13 H

5010

Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle bilingue, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

5015

ET J'AI SIGNÉ :

5020

Yolande Teasdale, s.o./o.c.r.