

**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.**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 5

Séance tenue le 28 septembre 2016 à 19 h
Hôtel Hyatt Regency, Salle Ovation
1256, rue Jeanne-Mance
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 28 SEPTEMBRE 2016

MOT DU PRÉSIDENT 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

M. ANTON DUBREAU (DM45)..... 2
M. ROSS STITT (DM20)..... 25
M. CLAUDE DAUPHIN (DM68)..... 32
M. MARC-ANDRÉ ROY (DM48) 47

SUSPENSION

REPRISE

M. JEAN-FRANÇOIS TURCOTTE (DM22)..... 55
M. NORMAND LALONDE (DM57) 66
M. IRWIN RAPOPORT (DM65) 74

SUSPENSION

REPRISE

M. DAVID SITO (DM27) 87
M. DINU BUMBARU (DM42)..... 94

SÉANCE AJOURNÉE AU 29 SEPTEMBRE 2016 À 13 H

SÉANCE DU 28 SEPTEMBRE 2016
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le *Projet de Réseau électrique métropolitain de transport collectif* par CDPQ Infra inc. et bienvenue également aux personnes qui nous suivent en direct sur Internet au moyen de la webdiffusion audio et vidéo.

10

Alors, pour ceux et celles qui n'ont pas suivi les travaux avant les séances antérieures, je me permets de faire le point pour ce qui est des différentes consignes à respecter durant la séance.

15

Alors, afin de permettre une meilleure compréhension pour tous, un service de traduction simultanée français-anglais est disponible dans la salle pour l'ensemble des séances la deuxième partie; un casque d'écoute peut vous être prêté en remettant une pièce d'identité à l'entrée. Alors, il suffit simplement de s'adresser à la personne qui va se faire un plaisir de vous prêter un casque de traduction simultanée.

20

Alors, je vous demande également de bien vouloir mettre en mode sourdine vos cellulaires et appareils électroniques, histoire de ne pas être dérangés durant nos travaux.

25

Je vous signale également qu'il est toujours possible pour les personnes qui veulent présenter leur point de vue verbalement qu'ils peuvent le faire à la fin de la séance si le temps nous le permet, bien entendu, et pour ce faire, les gens doivent s'inscrire au registre à l'arrière, afin de faire part de leur intérêt à vouloir s'adresser à nous à la fin de la séance.

30

Alors, j'aimerais rappeler l'importance de maintenir un climat serein tel que nous l'avons vécu en première partie d'audience. C'est ainsi qu'aucun propos diffamatoire ou non respectueux ne sera accepté au cours de l'audience ni aucune manifestation d'approbation ou de désapprobation.

35

Nous soulignons que, tout comme le promoteur et les personnes-ressources, vous avez également la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans les mémoires d'un participant ou dans sa présentation. Ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits et non pas à se prononcer sur les opinions émises par les autres. Il ne s'agit donc pas de débattre des positions exprimées, mais bien de corriger des données erronées. Il peut s'agir par exemple de statistiques, de chiffres, de durées ou de tout autres données ou événements précis.

40

Pour se prévaloir de ce droit, vous pouvez le faire par écrit à l'adresse Internet de la commission et la commission – je pense que les gens peuvent faire évidemment du rectificatif sept jours après la fin de la deuxième partie et la commission se réserve le droit d'analyser les propos et de juger de la pertinence en fonction de ses travaux.

45

Alors, je rappelle que les présentations sont de quinze (15) minutes, tel que convenu. Et pour notre première présentation, j'inviterais monsieur Anton Dubrau s'il vous plaît.

50

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. ANTON DUBRAU

LE PRÉSIDENT :

55

Alors, bonsoir, Monsieur Dubrau.

M. ANTON DUBRAU :

60

Thank you very much.

LE PRÉSIDENT :

65

Alors la parole est à vous, quinze (15) minutes.

M. ANTON DUBRAU :

Thank you very much. Thank you, Mr. President, I would get right into it. My mémoire is fairly long and since I only have fifteen (15) minutes, I will focus on some of the concerns and hope that the Commission will consider the other points from my text.

Merci beaucoup, Monsieur le président. Bonjour. Je vais rentrer directement dans le sujet. Mon mémoire est assez long et comme j'ai seulement quinze (15) minutes, j'aimerais me concentrer seulement sur les inquiétudes et les espoirs que la commission pourrait considérer.

The first thing I would like to talk about is the monopolization of the Mont Royal Tunnel and conversion to an incompatible technology.

Premier point dont j'aimerais parler, c'est la monopolisation du tunnel Mont-Royal et sa conversion à une technologie incompatible.

As you know CDPQ Infra proposes to purchase the Mont Royal Tunnel and convert it to use an automated light metro technology. This will have a big impact on the current network and future potential for transit expansion in the whole region. First, existing Mascouche line which currently uses the tunnel. It will lose its direct access downtown.

Right now, the Mascouche line has low ridership but it is going. It is still a very long line. The REM studies imply that ridership will reduce to half of what was originally projected if the REM line would be built.

One thing to note about the Mascouche line is that it has a very big potential. It passes by highly populated areas near Montréal North between Ahuntsic and Anjou and the area indicated on the map. There are two hundred forty thousand (240,000) people living within two kilometers of the line. This is more than the whole West Island at triple the density. These people live close to the line, many within walking distance and there's a lot of bus ridership in the area.

Right now, a few people who live in Montreal North use the line because it is optimized for the suburbs but ridership can increase a lot with some simple upgrades. The REM will make this impossible because transport with the REM will work out badly and because the total capacity of the REM will be insufficient to absorb all this extra ridership. In fact, the REM depends on the Mascouche line having low ridership.

Comme vous le savez, la CDPQ veut acheter le tunnel Mont-Royal et le convertir en un système de métro léger. Cela va avoir un gros impact sur le réseau actuel et sur son potentiel d'expansion dans toute la région. D'abord, la ligne de Mascouche qui actuellement utilise le tunnel, qui va perdre son accès vers le centre-ville.

Actuellement, la ligne de Mascouche a un faible achalandage, mais son achalandage est en croissance. C'est encore une ligne très jeune. Les études du REM impliquent que son achalandage se réduirait à la moitié de ce qui a été projeté.

Une chose importante à noter sur la ligne Mascouche, c'est qu'il y a un très haut potentiel. Elle passe dans des zones hautement peuplées près de Montréal-Nord, entre Ahuntsic et Anjou dans la zone indiquée sur la carte et il y a deux cent quarante mille (240 000) personnes qui vivent à deux kilomètres de la ligne. C'est plus que l'ensemble du West Island. Et c'est trois fois la densité. Et ces gens vivent proches de la ligne, souvent à distance de marche et il y a beaucoup de gens qui veulent l'utiliser.

Actuellement, il y a peu de gens qui vivent dans le nord de Montréal et qui utilisent la ligne parce qu'elle est optimisée pour les banlieues. Mais l'achalandage peut augmenter beaucoup avec certaines simples améliorations. Le REM veut rendre ça impossible. En fait, le REM compte sur le fait que la ligne de Mascouche aura un faible achalandage.

Secondly, the monopolization of the tunnel will affect the St. Jérôme line. The AMT has planned for many years to make the St. Jérôme line go through the Mont Royal Tunnel which would reduce the connection to downtown by fifteen (15) minutes. According to documents by the AMT the connection would result in a major augmentation of ridership. With the REM, this will not happen.

Thirdly, VIA Rail has announced the high frequency project. VIA wants to build a dedicated passenger tracks in the Québec-Windsor corridor which would allow much more frequent intercity service and that's much more ridership. If the line can use the Mont Royal Tunnel to connect between Montréal and Québec City, it would save about forty-five (45) minutes compared to the existing southern alignment. The REM will make this impossible.

Some have suggested we should simply build a second tunnel for the AMT and VIA. This doesn't make any economic sense. Considering the logic of the scenario, we will sell the Caisse our heavy rail tunnel supposedly at market value but whatever that market value is it will be way below the replacement cost, then we will invest ten times the money we received to build a second tunnel to replace the one we sold. If it makes sense to build a second tunnel, then why doesn't the Caisse build it itself?

But also, we don't actually need the second tunnel considering that the rail tunnel can support forty to sixty thousand (40,000-

Deuxièmement, la monopolisation du tunnel affecte la ligne de Saint-Jérôme. On a essayé pendant plusieurs fois de faire en sorte que la ligne de Saint-Jérôme aille jusqu'au tunnel, ce qui réduirait de quinze (15) minutes la connexion avec le centre-ville. Selon un document de l'AMT, la connexion conduirait à une grande augmentation de l'achalandage avec le REM cela ne se produira pas.

Troisièmement, VIA Rail veut construire des rails dédiés à des passagers dans le corridor Québec-Windsor et qui permettraient un service interurbain beaucoup plus fréquent, et ce qui augmenterait l'achalandage. Si la ligne pouvait utiliser le tunnel Mont-Royal, cela leur sauverait environ quarante-cinq (45) minutes par rapport à la ligne du sud.

Certains ont suggéré qu'on devrait tout simplement construire un deuxième tunnel pour l'AMT et VIA. Cela n'a aucun sens économiquement. Considérant la logique du scénario suivant : on va vendre à la Caisse notre tunnel pour les gros trains, supposément à la valeur marchande, mais, quelle que soit cette valeur marchande, elle est bien au-dessous du coût de remplacement. En fait, on va devoir investir dix fois cet argent pour construire un deuxième tunnel. Si c'était logique de construire un deuxième tunnel, pourquoi la Caisse ne le construit pas elle-même.

Mais en fait, on n'a même pas besoin de ce deuxième tunnel considérant qu'un tunnel peut servir, peut soutenir jusqu'à

60,000) passengers per hour per direction, the REM is built for twenty-four thousand (24,000).

The St. Jérôme and Mascouche lines as well as VIA Rail will, at most, require another fifteen to twenty thousand (15,000-20,000). So, over all we need a capacity of around forty thousand (40,000). This is within the capabilities of a single tunnel. Therefore, it makes much more economic sense and it is much more realistic if the various lines shared the tunnel which exists today.

The Caisse has given various excuses why a shared system is impossible. I want to show that that actually is possible and it is possible without changing the REM Project in an unacceptable way. We can have a shared system and the Caisse can still have the tunnel or use the tunnel. They can use the same infrastructure for the rest of their system and utilize an automated high frequency line.

The biggest issues are the frequency and the sharing of light and heavy rail. Firstly, frequency: the Caisse is building a system that uses a short train at extremely high frequency. They claim providing frequency is cheaper than building longer stations to accommodate longer trains. They are planning to have frequencies as high as every ninety (90) seconds. They claim that a heavier rail system cannot run at such frequencies. In order to achieve these very high frequencies, the REM will use very advanced signalling systems and automation.

quarante à soixante mille (40 000-60 000) passagers dans chaque direction. Le REM est construit pour vingt-quatre mille (24 000).

Les lignes Saint-Jérôme et Mascouche ont besoin d'au moins quinze à vingt mille (15 000-20 000) personnes. Donc, dans l'ensemble, nous avons une capacité de quarante mille (40 000). Cela est tout à fait dans la capacité d'un tunnel unique. Donc, il serait beaucoup plus logique et beaucoup plus réaliste si les différentes lignes pouvaient partager le tunnel qui existe actuellement.

La Caisse donne différentes excuses pourquoi un système partagé est impossible. Je vais vous montrer que c'est possible et c'est possible sans changer le projet du REM de façon non acceptable. Nous pourrions avoir avec un système partagé, la Caisse pourrait toujours utiliser le tunnel et pourrait utiliser la même infrastructure pour le reste de leur système et utiliser une ligne automatisée à haute fréquence.

Les deux gros problèmes sont la fréquence et le partage de train léger et de train lourd. D'abord, la fréquence : la Caisse a construit un système qui utilise une fréquence extrêmement élevée et prétend vouloir fournir cette fréquence parce que c'est moins cher que de construire des stations pour avoir des trains plus longs. Ils ont l'intention d'avoir des fréquences qui sont aux quatre-vingt-dix (90) secondes. Ils disent qu'un système de train lourd ne pourrait pas avoir ce genre de fréquence. Pour avoir ces trains à haute fréquence, le REM utilise un système de signalisation avancée et automatisation.

This high frequency would not be possible for AMT trains because their trains accelerate and decelerate more slowly and, more importantly, they stay longer at every stop. A REM train may stop for as little as thirty (30) seconds and an AMT train may need ninety (90) to a hundred twenty (120) seconds at a busy stop.

Cette haute fréquence serait impossible pour les trains de l'AMT parce que les trains accélèrent et décélèrent beaucoup plus lentement et surtout parce qu'ils restent plus longtemps à chaque station. Un train REM pourrait s'arrêter pour trente (30) secondes seulement...

LE PRÉSIDENT :

70

Monsieur Dubrau, juste faire une présentation posée pour que tout le monde puisse comprendre. Notre traducteur a de la difficulté à vous suivre. Alors, je vous demanderais simplement d'être plus modéré dans votre présentation de façon à ce que tout le monde puisse comprendre votre propos. Je comprends que vous vouliez...

75

M. ANTON DUBRAU :

I am sorry.

80

LE PRÉSIDENT :

Je comprends que vous vouliez occuper efficacement votre quinze (15) minutes, mais si on ne comprend rien, on n'avance pas. Alors, écoutez, soyez posé. Alors on vous écoute.

85

M. ANTON DUBRAU :

Okay. So the solution for a shared system is that AMT trains should not stop at any station that only has two tracks. This can be done if no AMT train with double-decker cars ever stop at Édouard-Montpetit and then, McGill we can only stop if this station is built with four tracks in total.

D'accord. Alors, la solution pour un système partagé c'est que les trains de l'AMT ne devraient pas s'arrêter à toutes les stations qui n'ont que deux voies. Cela peut se faire s'il n'y a aucun train de l'AMT qui a des trains doubles ne s'arrêtent jamais à Édouard-Montpetit; à McGill, on pourrait s'arrêter seulement si la station est construite avec quatre voies en tout.

This means that there are two tracks in every direction. So while one train is still

Ça veut dire qu'il y a deux voies dans chaque direction. Alors, pendant qu'un train est

stopped, another train can already enter on the other track. Since the two trains can be stopped at the same time and the same direction, the frequency can be very high even if the trains have to stop for a longer time.

It may be possible to have one train every two minutes using an advanced signalling system. Each train can still be stopped for two minutes at McGill and Gare Centrale. The REM can still maintain a high frequency even if forty percent (40%) of the available schedule slots are used by the AMT trains.

The frequency on the REM will be somewhat reduced, of course, under the shared system proposal but the desired capacity can be reached if the REM uses six-car trains instead of four-car trains. This proposal assumes that the Mont Royal Tunnel is shared including the McGill station and only the Mont Royal Tunnel.

So the second issue is the mixing of light and heavy rail. I would like to talk about this regulation that prohibits this in particular, I mean the mixing of the light and heavy rail. So heavy rail in North America is optimized for freight trains where safety is ensured passively; that is, rather than using an advanced signalling system to prevent collision, trains are built with a lot of strains to reduce the impact of collisions. Trains are built so they can withstand a lot of force without deformations. And they are built to withstand collisions with heavy road vehicles.

arrêté un autre train peut déjà entrer sur l'autre voie. Étant donné que les deux trains peuvent arrêter en même temps dans la même direction, la fréquence peut être très élevée, même si les trains doivent s'arrêter pendant un temps plus long.

Il est peut-être possible d'avoir un train chaque deux minutes en utilisant un système de signalisation avancée. Chaque train peut quand même s'arrêter deux minutes à McGill et à la Gare Centrale. Le REM peut quand même maintenir une très haute fréquence, même si quarante pour cent (40 %) de tout l'horaire est utilisé par les trains de l'AMT.

La fréquence du REM sera un petit peu réduite, bien sûr, dans ce système partagé proposé, mais la capacité désirée peut être atteinte si le REM utilise des trains à six rames plutôt que quatre rames. Cette proposition suppose que le tunnel Mont-Royal serait partagé, y compris la station McGill, mais seulement le tunnel Mont-Royal.

Le deuxième enjeu est la mixité entre le train lourd et le train léger. J'aimerais parler de ce règlement qui semble interdire ce mélange entre le train lourd et le train léger. Le train lourd est optimisé, pour les trains de marchandises, pour la sécurité des passagers. C'est-à-dire au lieu d'utiliser un système de signalisation avancé pour réduire les collisions, les trains sont construits pour réduire les collisions. Et donc les trains sont construits pour qu'ils puissent soutenir une collision sans déformation. Ils peuvent soutenir une collision avec des trains lourds.

The REM trains will not follow these regulations; thus, they have to be completely separated from heavy rail lines. So they won't be allowed to share a track with the AMT or VIA Rail. But during the last two decades, some Transit Agencies in North America have received special permission to mix heavy and light trains, if it was proven that safety could be provided by other means. For example, in 2001, the old train in Ottawa received the waiver to run light weight European trains on the same tracks as freight which runs at night.

There also is a level crossing with a heavy rail line which is secured via a signalling system. It will prevent the O-Train from running into the intersection if it is already occupied by a heavy train. The O-Train was only a small project twenty million dollars (\$20 M). It is much smaller than the REM.

The second project I'd like to mention is in 2010, Caltrain a commuter rail system in California that uses similar regulations as we have here got a waiver to run new light weight European trains alongside their own existing heavy passenger trains. Both of these trains are allowed to run at the same time. The heavy passenger trains are very similar to what AMT and VIA have and their light trains would be similar to what REM would use.

It would be quite plausible for the Caisse to receive a similar waiver to mix the REM trains with AMT and VIA. The main

Les trains REM ne suivent pas ce règlement. Donc, ils doivent être complètement séparés des lignes de trains lourds. Ils n'auront pas le droit de partager des voies avec AMT ou VIA. Mais au cours des deux décennies, certaines agences de transport en commun en Amérique du Nord ont reçu des commandes spéciales pour faire le mélange entre les trains lourds et les trains légers, s'il est prouvé que la sécurité peut être fournie. Par exemple, en 2001, le O-Train à Ottawa a reçu une exemption, une permission pour avoir des trains légers sur les mêmes voies que les trains de marchandises la nuit.

Il y a aussi un passage à niveau avec un train qui est sécurisé par un signal de signalisation. Ça empêchera les O-Trains de circuler dans les intersections s'il est déjà occupé par un train lourd. Le O-Train n'était qu'un petit projet de vingt millions de dollars (20 M\$) qui est beaucoup plus petit que le REM.

Le deuxième projet que j'ai mentionné c'est qu'en 2013, Caltrain, un système de train de banlieue en Californie qui utilise les mêmes règlements qu'ici a reçu la permission d'utiliser de nouveaux trains européens légers sur les mêmes voies que les trains lourds. Ces deux trains peuvent être sur la même voie en même temps. Les trains lourds sont très semblables à ce que l'AMT et VIA possèdent et les trains légers sont très semblables à ce que le REM pourrait utiliser.

Il serait très plausible pour la Caisse de recevoir une permission spéciale pour mélanger les trains REM avec AMT et VIA. Les

reasons why this is feasible are 1) there would be no freight trains anywhere on the shared section; 2) the REM will use a highly advanced signalling system to allow automation which will make the chance of collision remote; 3) the shared section is a tunnel so there won't be any collisions with road vehicles and there won't be any major issues; 4) modern light trains used, for example, in Europe use something called Crash Energy Management to reduce the danger of a collision. Basically, they use crumple zones instead of rigidity. They provide the same safety during a crash while being much lighter.

It is very likely, in my opinion, that Transports Canada will be cooperative about granting such a waiver. Nevertheless, if they won't cooperate, there is still another option to allow sharing. The REM trains could simply be designed to follow some of the heavy rail's standards. Consider that the vehicle used today on the Deux-Montagnes train, they are only about twenty percent (20 %) too heavy to go on the Champlain Bridge, including passengers. But each train is much longer than the REM vehicles so, of course, they are heavier.

With shorter vehicles and modern weight reduction techniques, it may be possible to develop a vehicle that is light enough to go on the Champlain Bridge, but nevertheless follows heavy rail regulations.

raisons principales pour lesquelles cela est possible sont premièrement qu'il n'y aurait pas de train marchandises sur les sections partagées; deuxièmement, le REM utilise un système de signalisation hautement avancé pour permettre l'automatisation, ce qui réduit les chances de collision; troisièmement, la section partagée est un tunnel, donc il n'y aurait pas aucune collision avec des véhicules routiers et donc aucun problème d'intempéries; les trains modernes légers utilisent un système de gestion de l'énergie en collision pour réduire le danger de collision. Il y a des zones de froissement plutôt que de rigidité. Ça donne une bonne sécurité pendant une collision, tout en étant très léger.

Il est très possible que Transports Canada coopère pour accorder une telle permission. Cependant, s'ils ne veulent pas coopérer, il y encore une autre option pour permettre le partage. Les trains REM pourraient être conçus pour suivre certaines des normes des trains lourds. Considérer que les véhicules utilisés actuellement sur les trains de Deux-Montagnes ne sont seulement que vingt pour cent (20 %) trop lourds pour aller sur le pont Champlain, y compris avec leurs passagers, mais chaque train est beaucoup plus le long que le véhicule REM, donc, bien sûr, ils sont plus lourds.

Avec des véhicules plus courts avec des techniques modernes de réduction du poids, il serait possible de développer avec eux un train assez léger pour aller sur le pont Champlain, mais qui suivraient les règlements des trains lourds.

Okay. Now, something completely different. Let me talk about another subject, the location of the stations in the West Island. In general, if you design a rapid transit line in the suburbs, there's always the problem of low population density. To make the line as effective as possible, the line should 1) be placed where the density is the highest to maximize people within a walking distance. It should allow very good bus connections so that more people can reach the line; it should be built where the opportunities for urbanization and densification are the greatest and it should not compete with other transit lines. Parking should only be used as a last resort.

So I have a map showing the population density in the West Island. So, in terms of direct population access, the REM is pretty bad. Right now, the REM is the green line that goes to the centre there. You can see that it basically looks like it is bypassing all of the population. Right now, eighteen percent (18%) of West Island population is served by existing commuter rail stations within a walking distance. The REM will only connect to an additional three point five percent (3.5%) within a walking distance.

At the same time, the REM will compete with the existing Vaudreuil-Hudson line. So if service actually gets reduced, the total number of people that can reach service within a walking distance may reduce if the service gets reduced.

Maintenant quelque chose de complètement différent. Je vais parler d'un autre sujet, la localisation des stations sur le West Island. En général, si vous concevez des stations dans une banlieue, il y a toujours un problème de faible densité. Pour rendre la ligne aussi efficace que possible, la ligne devra être placée là où la densité est la plus élevée pour maximiser le tout et devra avoir de bonnes connexions avec les autobus pour que plus de personnes puissent atteindre la ligne et il devrait prévoir la possibilité d'une densification et ne devrait pas interférer avec les autres lignes de transport en commun. Le stationnement devrait être utilisé comme une solution de dernier ressort seulement.

J'ai une carte ici qui montre les populations, la densité de population dans l'ouest de l'île. Alors, pour ce qui est de l'accès, à ce moment-là le REM est assez mauvais. Il ne donne pas bon accès à la population. Actuellement, le REM c'est la ligne verte qui passe au centre ici. Vous pouvez voir qu'essentiellement, ça contourne toutes les zones de population, essentiellement. Quarante-vingts pour cent (80 %) de toute la population du West Island est desservie par des trains de banlieue qui sont à distance de marche. Le REM ne pourra se connecter qu'à trois point cinq pour cent (3,5 %) de plus qui seront à distance de marche.

En même temps, le REM va être en concurrence avec la ligne Vaudreuil-Hudson et si le service est diminué, le nombre total de personnes qui pourront atteindre le service de train en marchant pourrait facilement être réduit si le service est réduit.

At the same time, bus access. If you design transit in the suburbs, buses have to be integral to the scheme. The best way to provide service is to have frequent buses on straight corridors which connect directly to rail stations. There are five major North-South corridors in the West Island. Fifty-six percent (56%) of the population of the West Island lives within a walking distance of these corridors on the map that is all the purple area.

This means, together with the Vaudreuil-Hudson line and the Deux-Montagnes line, three quarters of the West Island could be served well if transit on this bus corridor is frequent and connects directly to the REM.

Unfortunately, the REM will have its stations away from these corridors. This will force long detours. Rather than building an efficient rectangular grid, the REM will rely on an inefficient hub-and-spoke system using large terminuses. So in top of the extra length the buses will have to travel, the terminuses will increase the walking distance of the transfer.

Another issue is development. The proposed REM stations will all be placed along highways which reduces the chance for densification and urbanization. You cannot create something resembling a town in these pedestrian hustle areas and there are major health issues associated with living along highways.

En même temps – bon, maintenant, accès par autobus. Si on conçoit le transport en commun dans les banlieues, il faut qu'il y ait des autobus de façon intégrale dans le plan. La meilleure façon c'est de donner du service fréquent sur des corridors droits qui se connectent directement avec des stations. Il y a cinq grands corridors nord-sud sur l'Ouest-de-l'Île. Cinquante-six pour cent (56 %) de la population de l'Ouest-de-l'Île vit à distance de marche de ces corridors.

Ça veut dire qu'en plus de la ligne Vaudreuil-Hudson et la ligne Deux-Montagnes, trois quarts (3/4) de l'Ouest-de-l'Île serait bien servis, si le service de transport sur ces corridors d'autobus est fréquent et se relie directement avec le REM.

Malheureusement, le REM aura ses stations très loin de ces corridors d'autobus. Cela le forcera à faire de longs détours. Plutôt que d'avoir une grille rectangulaire efficace, le REM va se fier à un système avec pivot et rayons très inefficace. Et en plus de ça, cela augmentera les distances de marche pour les transferts.

Un autre problème, c'est le développement. Les stations de REM vont toutes être placées le long d'autoroutes, ce qui réduit la possibilité de densification et d'urbanisation. On ne peut pas construire une ville dans ces endroits; il y a de grands problèmes de santé associés lorsqu'on vit près d'une autoroute.

Overall, despite claiming that the line is designed for active transportation first, parking is king on the REM. In the ridership study, the last two stations of the line will rely almost exclusively on parking for their ridership. Overall, almost two thirds of the ridership come from drivers compared to the existing lines that use about one third of the ridership from drivers.

I've talked a little about an alternative in my memoire, the Salaberry Corridor. It aims to solve some of these problems and show that it is possible to have a better solution for the West Island. Firstly, it moves the line north so more population is within a walking distance. So in the line that I propose, that is the orange line, eleven percent (11%) of the West Island is within a walking distance of the five proposed stations instead of three and a half (3.5%) for the REM, which uses the same number of stations.

There is a station directly at every bus corridor, you see the yellow dotted lines, so that transfer times are smaller, especially from the North, bus travel time will reduce as much as ten minutes. There is less competition with the Vaudreuil-Hudson line, the branch would be shorter and stay within the developed area of the West Island. I didn't even talk about sprawl before.

Overall, the branch is half the length so it may allow building it underground for the same cost. The stations will be integrated in a more urban milieu allowing densification along

De plus, malgré les prétentions que cette ligne est conçue pour le transport actif, ce n'est pas tout à fait vrai. Dans une étude d'achalandage, les deux dernières stations doivent se fier à presque exclusivement sur le parking pour leur achalandage. Près des deux tiers de tout l'achalandage proviennent d'autos, comparés avec les lignes existantes qui utilisent seulement un tiers de l'achalandage qui provient d'autos.

J'ai parlé un petit peu d'une alternative dans mon mémoire, c'est le corridor Salaberry. Ça essaie de résoudre certains de ces problèmes et de montrer qu'il est possible d'avoir une meilleure solution pour l'Ouest-de-l'Île. Tout d'abord, ça déplace la ligne vers le nord et il n'y a plus de gens qui pourront marcher. Ce que je propose c'est qu'à la ligne orange, onze pour cent (11 %) de l'Ouest-de-l'Île est à distance de marche des cinq stations proposées au lieu de trois et demi pour cent (3,5 %) seulement pour le REM qui utilise le même nombre de stations.

Il y a une station directement dans chaque corridor d'autobus – vous voyez les lignes jaunes pointillées –, donc les temps de transit sont plus faibles. Surtout du nord, le temps peut être réduit d'autant que dix (10) minutes. Il y a moins de compétition avec la ligne Vaudreuil-Hudson, le trajet serait plus court et resterait dans la région de l'Ouest-de-l'Île.

Dans l'ensemble, les antennes pourraient permettre la construction souterraine pour le même coût. Les stations seraient intégrées dans un milieu plus urbain,

the North-South corridors. And the North-South corridors look like this; there are already many story-buildings along the line.

Moving on, station design. One concern I mentioned in my memoire is the location of the stations and the length of the transfer. Let's first look at Panama. Right now, bus users in Brossard have a convenient commute. They get picked up by bus in the suburb and go directly downtown via the Champlain Bridge. Most people do not even need to transfer.

With the REM, this will change. Now people will have to transfer at Panama to go from the bus to the train. A transfer adds inconvenience and it adds time; so to show that the transfer is perceived as twice as inconvenient as a delay. So passengers will perceive a five-minute transfer the same as ten minutes on the bus. They will prefer an alternate route that is up to ten minutes longer if it doesn't include a transfer. If you want to minimize the impact on existing bus riders and want to maximize ridership, then we have to make this transfer at Panama as fast as possible.

The problem is that the new Panama Station is not well designed. It is set up using exit cases that are relatively close to the train station but only the closest ones have an acceptable distance. So, in the morning, the walking time is two to four (2-4) minutes.

permettant la densification le long d'un corridor nord-sud. Et les corridors nord-sud ont cet air-là; il y a beaucoup d'édifices à plusieurs étages déjà le long de cette ligne.

Si on avance maintenant à la conception des stations. Une préoccupation que j'exprime dans mon mémoire c'est la localisation des stations et la longueur des correspondances. Regardons Panama. Actuellement, les usagers d'autobus à Brossard ont une navette pratique et se font ramasser par les autobus dans la banlieue et vont directement au centre-ville avec le pont Champlain. Ils n'ont même pas besoin de transférer.

Mais ça va changer, les gens vont devoir transférer à Panama pour passer sur le train. Une correspondance ajoute un inconfort et ajoute du temps. C'est deux fois plus inconfortable qu'un retard. Donc, les passagers vont avoir cinq minutes de transfert au lieu d'avoir dix minutes sur l'autobus. Ils préféreraient avoir un tracé alternatif qui serait dix (10) minutes plus long, s'il n'y a pas de transfert. Si on veut minimiser l'impact sur les utilisateurs de l'autobus, il faut que ce transfert à Panama soit aussi rapide que possible.

Le problème, c'est que la nouvelle station Panama n'est pas bien conçue. C'est conçu en utilisant des quais de sortie qui sont proches de la station de train, mais seulement le plus proche a une distance acceptable. Donc, le matin le temps de marche est de deux à quatre minutes.

In the afternoon, people may have to get to the very large terminal that is nearby and the distance here is three to six (3-6) minutes. But then, you also have to add in a waiting time, you also need to consider that the transfer overall counts twice the in-vehicle time and you end up with large impacts overall.

Another problem is the location of the exit case. Yes, there are relatively close to the train station but they can only be used by buses going westward, but most of the bus traffic comes from the East from Taschereau Boulevard. The current design doesn't seem to have any direct connection for buses so they have to make a larger detour to go from Taschereau to those exit cases which can be up to five minutes. The large detour will be a great problem also if a bus rapid transit or tram is built along Taschereau as proposed.

An alternative solution in order to solve this, the Caisse should place the bus case directly under the train station. This way most transfers would take only a minute or two.

Unfortunately, there's only one station that serves most of Brossard, so most people have to travel through Panama, meaning there are a lot of buses there. If more stations were placed on the REM line within Brossard, then busses could connect to other stations instead of Panama. This would relieve the pressure on Panama and make the trip time faster for

Pendant l'après-midi, les gens devront aller au très gros terminal très proche à une distance de trois à six (3-6) minutes. Mais il faut aussi ajouter le temps d'attente et il faut considérer que le temps de correspondance dans l'ensemble est deux fois plus long que le temps en véhicule et vous avez de gros impacts.

Un autre problème est la localisation des quais de sortie. Oui, ils sont relativement proches de la gare de train, mais ne peuvent être utilisés que par des autobus qui vont vers l'ouest, mais la plupart des autobus proviennent de l'est du boulevard Taschereau. La conception actuelle ne semble pas avoir de connexion directe pour les autobus, donc ils sont obligés de faire un plus grand détour pour passer de Taschereau à ses quais de sortie. Ce détour pourrait prendre jusqu'à cinq minutes. Ce grand détour sera un gros problème aussi s'il y a un système de train rapide ou un tramway qui est construit sur le boulevard Taschereau tel que proposé.

Une solution alternative pour résoudre ce problème serait de placer les autobus directement au-dessous de la station, à ce moment-là, et les correspondances prendraient une minute ou deux seulement.

Malheureusement, il y a une seule station qui sert la grosse partie de Brossard. Donc, la plupart des gens vont devoir passer par Panama, ça veut dire qu'il va y avoir beaucoup d'autobus. Si on plaçait plus de stations sur la ligne REM à Brossard, les autobus pourraient se connecter à d'autres stations plutôt qu'à Panama. Ça éliminerait

passengers who can connect to a train station that would be closer to their home. More stations also mean more people within a walking distance.

Another concern is the transfer at Gare Centrale and Bonaventure between the REM and the orange line of the Montreal Metro. Right now, there's a pretty good connection between the orange line and the bus terminus used by the South Shore buses. You just have to go up two sets of stairs from the metro to the terminus.

Because of the distance between Gare Centrale and Bonaventure, the transfer will always be long but it could be more optimized. If you look at a profile, you see that you actually have to do a detour and you have to go up and then down and then a long tunnel and then down again. There's probably a way to improve this.

Also note that the station is placed further North from the orange line connections, not directly on top of it which means that there is an extra walk. But there's a certain trade off here because if you move the station South, then the walk to René-Lévesque, which is also a very important corridor, would be reduced; would be larger. So one proposal that is possible is to actually have the train stop twice: once at René-Lévesque and once at Gare Centrale. And this distance is relatively short

beaucoup de pression sur Panama et ferait en sorte que les temps de déplacement seraient plus rapides pour les passagers qui pourraient se connecter à une station de train qui serait plus proche de chez eux. Plus de stations, ça voudrait dire plus de personnes à distance de marche.

Une autre préoccupation c'est que la correspondance à la Gare Centrale, à Bonaventure entre le REM et la ligne orange du métro de Montréal. Actuellement, il y a une assez bonne connexion entre la ligne orange et le terminus d'autobus utilisé par les autobus de la Rive-Sud. Vous n'avez simplement qu'à monter deux escaliers à partir du métro pour aller au terminus.

À cause de la distance entre la Gare Centrale et Bonaventure, le transfert sera toujours long, la correspondance sera toujours longue, mais ça pourrait être optimisé. Si vous regardez le profil, en fait, vous devez faire des détours, vous devez monter, ensuite descendre, passer un long tunnel puis descendre encore. Il y a probablement un moyen d'améliorer cela.

Notez aussi que la station est placée plus au nord par rapport à la ligne orange, mais pas directement au-dessus de la ligne orange; ça veut dire qu'il y a une marche supplémentaire à faire. Mais il y a une certaine compensation, parce que si on pouvait déplacer la station vers le sud, la marche vers René-Lévesque, qui est un corridor très important, serait allongée. Alors, une proposition qui serait possible, ce serait en fait de faire en sorte que le train s'arrête deux fois :

but it's about the same as the metro stations in downtown Montreal.

une fois à René-Lévesque et une fois à Gare Centrale. Cette distance est relativement courte, mais c'est à peu près la même chose que la distance entre deux stations de métro dans le centre-ville de Montréal.

At the same time, two stations would reduce the number of people that would have to get in and out at a stop which makes the dwell time shorter, and this is important because we want a ninety (90)-second frequencies. So if everybody gets in and out at the same station, this may be very difficult; but with two stops, this may be much easier.

En même temps, le fait d'avoir deux stations réduirait le nombre de personnes qui seraient obligées d'entrer et de sortir à un arrêt, ce qui ferait en sorte que le temps total serait plus court. C'est important parce qu'on veut avoir beaucoup de fréquences. Alors, si tout le monde sort à la même station, ça rend les choses difficiles; mais s'il y a deux arrêts, ça peut être beaucoup plus facile.

So, I'm going to stop here and I thank you very much.

Maintenant, je vais m'arrêter ici et je vous remercie beaucoup..

LE PRÉSIDENT :

90 Merci, Monsieur Dubrau. Alors, on a quelques questions à vous poser suite au dépôt de votre mémoire. Alors, Madame Ghanimé.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

95 Merci. Merci pour votre mémoire. La commission aimerait vous entendre un petit peu plus sur cette alternative que vous appelez Salaberry; est-ce que c'est à la hauteur de la rue Salaberry? Et sur le graphique, c'est-à-dire à Dollard-des-Ormeaux, mais sur le graphique, est-ce qu'il est plus court parce qu'il n'y a pas de prolongation après à Kirkland, Sainte-Anne-de-Bellevue? Alors, pouvez-vous juste préciser, là? Ce n'est pas clair avec cette carte-là, en tout cas
100 pour nous, où s'arrête Salaberry. Alors...

M. ANTON DUBRAU :

So, the way I have drawn this is basically, so we have the existing line which is, or the proposed line by the REM, which is this, which is about sixteen kilometres (16 km) and

Alors, la façon dont j'ai dessiné cela essentiellement, on a actuellement la ligne existante ou la ligne proposée du REM qui est d'environ seize kilomètres (16 km) et un peu

a bit. And this orange line here is the Salaberry Corridor. It would be shorter, on the one hand, because it would just not go as far into the West Island but it's also shorter because the connection is further here. So this is about eight point nine kilometres (8.9 km), it's a bit more than half.

And the idea was to use, there is a Hydro-Quebec Corridor, I think there was actually a BAPE about building another high-voltage line in this corridor, so it is actually relatively wide. And the idea would be to use this Hydro Corridor, and because it is a wide corridor you can maybe bury the line without much, you know, without a very large impact.

But overall this proposal is not necessarily saying we have to build it this way; this is more of an idea of can we solve this problem? And I think this is one potential; there are many more, probably.

plus, et cette ligne orange c'est le corridor Salaberry. Ça serait plus court, d'un côté parce que ça n'irait pas aussi loin dans l'Ouest-de-l'Île, mais ça serait plus court aussi parce que la connexion est plus loin de ce côté ici. C'est environ huit point neuf kilomètres (8,9 km). C'est à peu près la moitié; un peu plus que la moitié.

L'idée c'était d'utiliser un corridor de l'Hydro-Québec. Je pense qu'on en a parlé de construire une autre ligne haute tension dans ce corridor, alors c'est quand même assez large, cette emprise de l'Hydro-Québec et ce serait utiliser cette emprise d'Hydro-Québec. Parce que c'est large, on pourrait peut-être enfouir la ligne sans que ça ait de très gros impacts.

Mais dans l'ensemble, cette proposition ne dit pas qu'il faut nécessairement aller de ce côté-là, mais c'est plus une solution possible. C'est juste une solution possible; il y en a plusieurs autres.

105 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Oui. Alors, on comprend que cette proposition, en fait, c'est pour avoir des emplacements de tracés qui correspondent davantage à des secteurs plus denses où il y a plus de population. Alors, on comprend que c'est pour ça qu'il n'y a pas d'extension jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue, mais ce secteur-là, si je ne me trompe pas, c'est plutôt des maisons unifamiliales. Alors, pouvez-vous juste expliquer davantage, autre le fait qu'il y ait la ligne, là, votre calcul au niveau d'améliorer le tracé en fonction de la densité d'habitations? Puis j'imagine que c'est actuel, ça, mais si vous pouviez aussi commenter si vous avez regardé les projets futurs.

115 **M. ANTON DUBRAU :**

Future projects in terms of?

120

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

De densification.

125

M. ANTON DUBRAU :

Well, so, the major concern, of course, is densification in the area and so basically what I look up when I see the West Island and I see what could be the future in the West Island in terms of densification, then I actually see these five corridors. Well, maybe not all of them can be densified, but you look at St. John and there is actually a lot of areas that would allow more densification, and this is already happening. You see further North, there are these like twelve (12)-story buildings; it is kind of crazy. But there is a lot more of these large empty lots with like relatively small businesses on them – you see one in the bottom here – so there's actually a lot of space for densification.

And the advantage here would be that rather than densifying along a highway where, in a way, you can only build like large condo towers, you can actually build sort of like town centres, where it is sort of like a medium density that is much more agreeable to people, where you have a medium-density that goes lower and then falls off into single family homes. So you create like a livable city in a way that is like pleasant, where people would want to live compared to like, you know, more cold along the highway large towers, this sort of thing.

Eh bien, alors, la plus grande préoccupation, bien sûr, c'est la densification dans le secteur. Alors, essentiellement quand je vois le West Island et quand je me dis quelle pourrait être l'avenir du West Island pour ce qui est de la densification, je vois ces cinq corridors ici; ils ne peuvent pas tous être densifiés, mais si vous regardez Saint-Jean, il y a beaucoup de secteurs qui permettraient une plus grande densification, et ça se produit actuellement. Vous voyez plus au nord, il y a des édifices à douze (12) étages, c'est pas mal fou, là. Mais il y a beaucoup de ces gros terrains vacants, aussi, avec des petites entreprises. On en voit un ici, alors il y a beaucoup de potentiel pour la densification.

Et l'avantage, ici, ce serait que plutôt que de densifier le long d'une autoroute, on peut construire seulement des grandes tours de condos près d'une autoroute, on pourrait construire des petits centres-villes, ça serait comme une densité moyenne qui serait beaucoup plus agréable pour les gens. Quand vous avez une densité moyenne avec des édifices un peu plus bas qui changent, alors vous créez une ville plus vivable où les gens voudraient vivre par rapport à quelque chose de plus froid le long des grosses tours, le long d'une autoroute.

130 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

O.K. Puis juste pour clarifier, combien de stations est-ce que vous avez prévues? Parce que là, dans le REM, il y a une station à des Sources, Pointe-Claire, est-ce que j'ai bien vu, ou on a bien vu que vous avez multiplié le nombre de stations le long de cette ligne Salaberry?

135 **M. ANTON DUBRAU :**

No.

140 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Non?

145 **M. ANTON DUBRAU :**

The REM proposes five stations that are along here; I proposed also five stations. I just move them towards where people are. *Le REM propose cinq stations qui sont ici, je propose aussi cinq stations. Je les ai juste déplacées là où les gens se trouvent.*

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

150 O.K. Just closer together. O.K. Pouvez-vous, s'il-vous-plaît, aussi, élaborer sur votre scénario de cohabitation au niveau du tunnel? On a eu, je ne sais pas si vous avez suivi, mais on a eu aussi une suggestion, je pense que c'est hier soir, de changer le signal ou changer la norme de signalisation qui permettrait d'avoir à la fois un train de type REM et le type actuel de trains plus lourds qui circulent dans le train à l'heure actuelle.

155 Alors, tandis que dans votre explication et dans le mémoire, on a compris essentiellement juste votre proposition sur la base de gérer les fréquences. Est-ce qu'il y a un lien avec une norme, on nous a parlé d'une norme européenne qui permettrait ça, ou non?

160 **LE PRÉSIDENT :**

Même, la présentation nous faisait état qu'éventuellement, il y a deux signalisations qui pourraient éventuellement être implantées dans le tunnel, qui permettraient justement une utilisation mixte. Alors, en complément à la question que madame Ghanimé vous pose.

165

M. ANTON DUBRAU :

So the way I was thinking about a shared system is that there would be some signalling system that would be used by all of the REM and the same signalling system would be used in the tunnel.

There are two possibilities; I think it was already mentioned to use the signalling system that is part of the ERTMS initiative, which would be ETCS level 2, most likely, and this allows relatively high or very high frequencies: thirty to thirty-five (30-35) trains per hour. And if you want to go to a higher frequency, there doesn't really exist a standard but there exists multiple vendors that provide proprietary signalling systems that are generally classified as CBTC, Computer Based Train Control system. Those are proprietary standards that you can just purchase from these vendors and you can equip the REM trains with this signalling system or the AMT trains.

And the thing is that if you look at an AMT or VIA train, they can be equipped to handle multiple signalling systems. So, if you use one very special signalling system in the tunnel, all that really matters is that the trains can understand the signalling system and can understand another signalling system that is used somewhere else. And ETCS is just, it just makes sense because it is a standard and it does allow fairly high frequency.

Eh bien, la façon dont je pensais à un système partagé, c'est qu'il y aurait certains systèmes de signalisation qui seraient utilisés par tout le REM et le même système de signalisation serait utilisé dans le tunnel.

Il y a deux possibilités. Je pense que ça a déjà été mentionné d'utiliser le système qui fait partie de l'initiative de l'ERTMS, qui serait ETCS niveau 2, et ça permet des fréquences assez fréquentes, trente (30) à trente-cinq (35) trains par heure. Si vous voulez aller à des fréquences plus élevées, il n'existe pas vraiment de normes dans ce cas-là, mais il y a plusieurs fournisseurs qui fournissent des systèmes de signalisation exclusifs qu'il faut acheter, qui sont classifiés d'habitude comme une CBTC « Computer Based Train Control System ». Ce sont des normes qu'on peut acheter de ses fournisseurs et vous pouvez équiper les trains du REM avec ce système de signalisation ou on peut équiper les trains de l'AMT avec système.

Si vous regardez un train de VIA ou AMT, ils pourraient traiter plusieurs systèmes de signalisation. Si vous utilisez un système de signalisation très spécial dans le tunnel, tout ce qui compte c'est que les trains comprennent ce système de signalisation et comprennent un autre système de signalisation qui est utilisé ailleurs. ETCS niveau 2, c'est logique parce que c'est une norme et ça permet quand même de très hautes fréquences.

170 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

O.K., oui.

175 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

180 Oui, merci. Dans votre mémoire, vous faites une analyse de la branche de l'aéroport en mentionnant qu'elle est inefficace et chère; donc, est-ce que vous pourriez élaborer sur votre diagnostic, mais aussi la solution que vous proposez?

185 **M. ANTON DUBRAU :**

Is there anything in particular you are interested in?

Est-ce qu'il y a quoi que soit en particulier qui vous intéresse?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

190 Alors, quand vous dites que c'est cher, que c'est inefficace, sur quoi est-ce que vous mettez l'accent et comment est-ce que votre proposition peut répondre aux critiques que vous faites par rapport à la proposition actuelle?

M. ANTON DUBRAU :

Okay. So basically, my major criticism with the Airport line is that it is pretty expensive. Just the infrastructure was estimated at three hundred twenty million (\$320 M) but you also need the trains and the signalization, so I just rounded this up to five hundred million dollars (\$500 M). And for those five hundred million dollars (\$500 M), you are going to get a certain number of riders every day. And this is one very easy way to measure the effectiveness of a transit project.

O.K. Essentiellement, ma plus grande critique de la ligne Aéroport c'est qu'elle est pas mal chère. Juste l'infrastructure en soi est estimée à trois cent vingt millions (320 M\$), mais il faut aussi les trains, la signalisation, alors j'ai évalué ça à pas loin de cinq cents millions de dollars (500 M\$). Mais avec ces cinq cents millions (500 M\$), vous allez avoir un certain achalandage. C'est une façon très facile de comparer l'efficacité du projet. Combien vous payez, coût en capital et combien de passagers qu'on va avoir.

How much are you paying in capital-cost and how many riders would there be per day?

So, like for example, the orange line extension to Laval costs about fourteen thousand dollars (\$14,000) per daily rider. This number is kind of meaningless, but it can be used to compare different transit projects. And the transit project, the Airport train at three thousand (3,000) people for half a million dollars (\$0.5 M) has a cost of hundred forty (\$140,000) or a hundred thirty thousand dollars (\$130,000), something along those lines. So it is almost ten times as expensive as the Orange Line for every rider that you receive.

And the idea was, if you go via the CP line through NDG, you are going to get those airport riders but you can also get a lot of ridership in NDG; because they are a lot of people who live there, who take many buses, I mean there are a lot of people who take buses in this area. So if you add stations and frequency on that line that goes through NDG, you are going to capture a lot of ridership.

So my idea was that for similar overall cost of just the Airport branch, you could build a line on top of the existing infrastructure that exists and get maybe ten times the ridership. So then, in terms of capital costs per rider, you are going to be ten times more effective. I mean these are very, very rough estimates, of course, but I mean I think it's fairly obvious to see, when you see all the bus ridership, that these people want to take the train.

Par exemple l'extension de la ligne orange vers Laval a coûté environ quatre cent mille dollars (400 000 \$), quarante dollars (40 \$) par passager. Ça peut être utilisé, ce chiffre, pour comparer différents trajets. Et le projet à l'aéroport avec trois mille (3 000) personnes pour un demi-million de dollars, ça fait un coût d'environ cent quarante (140 \$) ou cent trente dollars (130 \$) par passager au lieu de quarante (40 \$) pour la prolongation de la ligne orange pour chaque passager. Donc, par passager, c'est beaucoup plus cher.

L'idée c'est que vous allez où est la ligne de CP en passant par NDG, et vous allez avoir ces gens qui vont à l'aéroport. Vous pouvez avoir beaucoup de gens de NDG, de Notre-Dame-de-Grâce parce qu'il y a beaucoup de gens qui vivent là, qui prennent des minibus, des minibus, il y a beaucoup de gens qui prennent des autobus dans Notre-Dame-de-Grâce. Alors, si vous ajoutez des stations et de la fréquence sur cette ligne qui va à NDG, vous allez capter beaucoup d'achalandage.

Mon idée c'est que pour un coût semblable, juste à l'antenne de l'aéroport, vous pouvez construire une ligne par-dessus l'infrastructure qui existe déjà et avoir peut-être dix (10) fois l'achalandage. En termes de coût en capital par passager, ça va être dix (10) fois moins cher. Ce sont bien sûr des estimations très, très grossières, mais je pense que c'est assez évident de voir, quand on voit tout l'achalandage que ces gens-là vont vouloir

prendre le train, quand vous voyez l'achalandage d'autobus qu'ils utilisent déjà.

195

LA COMMISSAIRE GENDRON :

200

Merci. À la fin de votre mémoire, vous proposez une alternative intégrée de système, donc au point 15, est-ce que vous pourriez nous expliquer, dans les grandes lignes, comment est-ce que vous verriez ce projet? Donc, vous appelez ça « Alternative Proposal Synthesis »; est-ce que vous pourriez nous présenter ça en quelques mots?

M. ANTON DUBRAU :

So basically, the idea is to combine this shared tunnel proposal, the shared system proposal that uses shared system in the tunnel to combine it with the improved West Island branch and then also use the different airport branch to basically combine all of these ideas together.

Bon. Alors, essentiellement l'idée est de combiner un tunnel partagé, propose le tunnel partagé avec un système de signalisation partagé dans le tunnel combiné avec l'amélioration de l'antenne de l'Ouest et en utilisant aussi les différentes antennes de l'aéroport pour combiner tous ces avantages ensemble.

So we would basically still build the same REM, we would change the alignment in the West Island a little bit; we would change the chance to have a shared system in the tunnel and instead of building the airport branch coming from the North, which is also a relatively long connection, we would build the airport train coming from the South via the existing CP line.

Alors c'est le même REM, mais il serait changé un petit peu dans le West Island. On changerait, on aurait un système partagé. Au lieu de construire la branche de l'aéroport venant du nord, on aurait une connexion qui viendrait du sud via la ligne du CP existante.

So overall, the airport branch is changed, is moved out of the REM network but it is still part, of course, of the Montreal network. So it would become a separate project. And the idea is to overall have a lot more ridership, have people served much better within a walking distance, have connections to the busses better, and allow

Donc, dans l'ensemble, l'antenne de l'aéroport n'est plus dans le réseau du REM, mais elle fait partie du réseau de Montréal quand même. Ça deviendrait à ce moment-là un projet séparé. L'idée c'est d'avoir beaucoup plus d'achalandage, desservir beaucoup mieux les gens à distance de marche, qui auraient des meilleures connexions avec les autobus et

connections to the Mascouche line and the St. Jerome line, which have so much potential ridership, by keeping the tunnel under a shared system.

ça permettrait des connexions avec la ligne de Mascouche et de Saint-Jérôme qui ont tellement d'achalandage potentiel, tout en gardant le tunnel partagé.

205

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Puis, comment est-ce que vous voyez la gouvernance de ce système? Est-ce que c'est possible d'intégrer une entité indépendante comme CDPQ Infra au sein de la gouvernance que vous expliquez ici, de la gouvernance, pardon, du projet que vous expliquez ici?

210

M. ANTON DUBRAU :

So for everything that is not the airport branch, I think it is possible, I think the way to do this would be to create, for example, a separate entity that owns the tunnel, like the area between Gare Centrale and Canora, like a small company that owns this track and is responsible for having the highest frequency and allowing sharing. And this could, for example, be owned by CDPQ Infra and it could be owned by the AMT or maybe VIA to allow a shared access. The rest of the infrastructure, if CDPQ Infra wants to have their own owned infrastructure that would be possible under this idea, so they would basically just own the infrastructure as they proposed.

Alors, pour tout ce qui n'est pas l'antenne de l'aéroport, je pense que c'est possible. La façon de le faire, ce serait de créer, par exemple, une entité séparée qui posséderait le tunnel, comme la zone entre la Gare Centrale et Canora, une petite compagnie qui posséderait cette voie de chemin de fer et qui serait responsable pour régler les fréquences et permettre le partage. Ça pourrait être la possession de CDPQ Infra, ça pourrait être la possession de l'AMT ou de VIA, même, pour permettre un accès partagé. Le reste de l'infrastructure, si c'est CDPQ Infra veut avoir leur propre infrastructure, ça, ce serait possible; il posséderait l'infrastructure tel qu'il le propose aussi.

As far as the airport branch goes, that would be a bit more complicated because the track is owned by CP, so this model of the ownership owned by CDPQ -- that CDPQ would own all of the infrastructure on that airport branch may not be possible but I'm not sure exactly. I mean you could probably have something like that. But I mean, you could also build a system like the Pearson Express

Pour ce qui est de l'antenne aéroport, ça serait un peu plus compliqué parce que la voie de chemin de fer est la propriété du CP. Alors ce modèle d'une propriété par CDPQ Infra, que CDPQ Infra veut posséder toute l'infrastructure, ça ne serait peut-être pas possible pour l'antenne aéroport, mais je ne suis pas sûr exactement. Vous pourriez probablement avoir quelque chose de ce

proposed for Toronto where the tracks were owned by some entity and on top of that, it was the train that was supposed to have been operated by private entities. I mean this system fell through, and in the end the public entity operated the train. But the original proposal thought, well, we are going to have some tracks, they are going to be publicly owned and a private operator will operate the train and will try to be profitable.

I'm not exactly sure how the airport branch would work out with this, but the rest of the line which is most of the system and most of the ridership could work the same except for the shared segment, which would probably stay public anyway, because it is such an important piece of infrastructure.

genre. Mais on pourrait aussi construire un système comme la Pearson Express à Toronto où les voies sont possédées par une entité et par-dessus ça, il y a le train qui était censé avoir été opéré par les entités privées. Ce système a échoué. Finalement, c'est une entité publique qui exploite le train. On pensait que les voies seraient publiques et qu'il y aurait un opérateur privé qui posséderait le train, il ferait un profit.

Mais je ne suis pas sûr exactement comment ça fonctionnerait pour l'antenne de l'aéroport, mais le reste de la ligne qui est la plupart du système et la plupart de l'achalandage pourrait fonctionner exactement de la même façon sauf pour ce segment partagé dans le tunnel qui est très important.

215 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Dubrau de votre présentation.

220

M. ROSS STITT

LE PRÉSIDENT :

225 Alors, j'inviterais maintenant, monsieur Ross Stitt pour le groupe Sauvons l'Anse-à-l'Orme. Alors, bonsoir.

M. ROSS STITT :

230

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

235

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

M. ROSS STITT :

Merci.

Sauvons l'Anse-a-l'Orme is a citizen-based community organization comprised of residents mainly from the Borough of Pierrefonds-Roxboro. It was founded in May 2015 to stop the massive housing development of almost six thousand (6,000) units on a hundred and eighty-five (185) hectares of natural green space in Pierrefonds West.

Montreal Mayor Denis Coderre, along with Borough Mayors Jim Beis of Pierrefonds-Roxborom and Russell Copeman of NDG-Cote-des-Neiges announced this Plan on June 26, 2015 at a Press Conference at Cap St. Jacques Regional Park in Pierrefonds.

This green space, "en friche", is a huge part of the Anse-a-l'Orme Corridor, on the eastern side, which is a natural greenbelt corridor that runs from Lake of Two Mountains south to Angell Woods while going through the cities and Boroughs Ile Bizard, Pierrefonds, Senneville, St. Anne-de-Bellevue, Kirkland, and Beaconsfield.

This land is the home and habitat for over two hundred and seventy (270) different species of birds, animals and plants/vegetation, including a herd of approximately sixty-five (65) deer. Some of these species are listed on Environment Canada's Public Registry of Species at Risk.

Sauvons L'Anse-à-l'Orme est un organisme citoyen communautaire composé de résidents surtout de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, fondé en mai 2015 pour faire échec au développement d'environ six mille (6 000) unités de logement sur cent quatre-vingt-cinq hectares (185 ha) d'espaces verts naturels à Pierrefonds Ouest.

Le maire de Montréal Denis Coderre, avec les maires d'arrondissement, Jim Beis de Pierrefonds-Roxboro et Russell Copeman de NDG Cote-des-Neiges ont annoncé ce plan le 26 juin 2015 lors d'une conférence de presse tenue au Parc régional de Cap-Saint-Jacques à Pierrefonds.

Cet espace vert «en friche» est une partie importante du corridor de l'Anse-à-l'Orme du côté est, qui est une ceinture verte naturelle s'étendant du lac des Deux-Montagnes vers le sud jusqu'au boisé Angell en traversant les villes d'Île Bizard, Pierrefonds, Senneville, Sainte-Anne-de-Bellevue, Kirkland et Beaconsfield.

C'est l'habitat d'environ plus de deux cent soixante-dix (270) espèces de flore et de faune, dont un troupeau d'environ soixante-cinq (65) cerfs de Virginie. Certaines de ces espèces sont listées dans le Registre public des espèces à risque d'Environnement Canada.

Sauvons L'Anse-à-l'Orme has received widespread support from local residents and citizens throughout the entire Communauté Métropolitaine de Montréal. In addition, many local and international environmental groups, as well as members of the major political parties at various city and borough councils have supported the need to protect this valuable, biodiverse green space.

This support is evident by our ongoing petition which has been signed by over sixteen thousand (16,000) people. Sauvons l'Anse-à-l'Orme, as an environmental group, recognizes the need for improved public transit. However, this need should be fulfilled in a responsible, well thought out, and environmentally friendly manner. This current Project does not do this.

Criticisms of the project:

1: Public and interested parties were not consulted. The REM was conceived behind closed doors and did not consider other land use plans for urban development or other transport agencies. A good example of this is when somebody, someone such as former MNA Clifford Lincoln, who has lobbied for decades for a Train de l'Ouest, was totally surprised by this Plan.

Second criticism of the project: urban sprawl. We are worried that the REM will increase urban sprawl by making new housing developments more attractive to potential clients who can buy a housing unit near a train becomes a very good marketing tool to sell houses. A train station at Kirkland, for example,

Sauvons l'Anse-à-l'Orme a reçu un énorme nombre d'appuis de beaucoup de résidents et de citoyens de toute la CMM. En plus, nous avons l'appui d'un grand nombre de groupes écologistes locaux et internationaux ainsi que des conseillers provenant de tous les partis politiques dans différents conseils de ville et d'arrondissements.

Ce soutien est attesté par notre pétition qui a déjà plus de seize mille (16 000) signataires. Sauvons l'Anse-à-l'Orme, en tant que groupe écologiste, reconnaît le besoin d'améliorer le transport en commun, mais il faut le faire de manière responsable, bien réfléchi et écologique. Le présent projet ne possède pas ces caractéristiques.

Les critiques du projet :

Numéro 1 : le public, le grand public et les parties prenantes n'ont pas été consultés. Le REM a été conçu à huis clos, sans considérer d'autres plans d'aménagement urbain ou consulter des agences de transport. Un bon exemple, c'est quand un député comme Clifford Lincoln, ex-député Clifford Lincoln qui réclame depuis des décennies le Train de l'Ouest a été pris de court par ce plan.

Deuxième critique du projet : l'étalement urbain. Nous craignons que le REM favorisera l'étalement urbain en rendant les développements immobiliers plus attrayants aux clients potentiels qui peuvent se permettre d'acheter un logement près d'une gare. Ça devient donc un outil de

will add additional pressure to develop Anse-à-l'Orme. New residents will have the option to drive to and park at the station. We believe that, in no way, will the number of vehicles on the road decrease and in fact, the opposite will transpire as more housing units will mean more cars on the road at a conservative rate of two cars per housing unit.

Local neighbourhoods that are located near these new stations will be overrun with traffic, which will dramatically affect their quality of life. People from Vaudreuil-Dorion, for example, which has been one of the fastest-growing communities in Canada over a decade or more, will be able to drive to these stations and basically take over these neighbourhoods.

According to the City of Montreal's Master Plan, the PMAD, all future development should take place as Transit-Oriented Development or TOD. By definition, this means that all development should occur within a quarter mile or a five to seven-minute walk to a transit hub. This is by the National League of Cities Sustainable Cities Institute. Stations at Kirkland and St. Anne-de-Bellevue would not fit this definition. The development of Pierrefonds West is somewhat contrary to a TOD development.

3: Inflationary impact. It has been proven that the closer that one lives to a metro station or a transit hub, the higher the property values and accompanying rents are. For example, within five hundred (500) metres of a

marketing. La gare de Kirkland, par exemple, va mettre de la pression pour développer l'Anse-à-l'Orme. Les nouveaux résidents seront entre autres, attirés par les stationnements incitatifs. Nous ne croyons pas du tout que le nombre de véhicules en circulation va diminuer; au contraire, bien au contraire. Normalement, on peut prévoir qu'il y aura environ deux nouvelles voitures par nouveau logement.

Les quartiers situés proche de ces gares seront inondés par les nouvelles voitures, ce qui aura un effet dramatique sur la qualité de vie. Les gens provenant par exemple de Vaudreuil-Dorion, une des communautés qui croît le plus rapidement au Canada depuis une décennie, pourront se rendre à ces gares en voiture et finalement s'emparer de ces quartiers.

Selon le PMAD, tout développement futur devrait prendre la forme de l'aménagement axé sur le transport, le TOD par son acronyme en anglais. Ça veut dire que tout développement doit se présenter dans un demi-kilomètre ou une promenade de cinq à sept minutes vers un noyau de transport. Les gares de Kirkland et de Sainte-Anne-de-Bellevue ne répondent pas à cette définition. Le développement de Pierrefonds-Ouest non plus ne répond pas aux caractéristiques d'un TOD.

L'impact « inflationnaire ». Il a été démontré que les valeurs foncières augmentent au fur et à mesure qu'on s'approche des stations de métro. À l'intérieur de cinq cents mètres (500 m), dans

transit hub, you have a thirteen percent (13%) increase; within a thousand (1,000) metres, you have a five point eight percent (5.8%) increase; and within fifteen hundred (1,500) metres, you have a four point seven percent (4.7%) increase. This would lead to higher property values, higher property taxes and higher prices for most goods and services and a larger debt load. For example, the subsidization and the funding of the REM, and larger mortgages needed for inflated housing costs. This would lead to the displacement of people in the middle and lower or fixed income levels.

There will also be some land expropriation involved to enable this project to go ahead. In other words, these are all negative aspects. The Caisse becomes the land developer/speculator that buys and sells like a private corporation. Whose interest is this in?

4: Greenhouse gas emissions. Montreal has stated its desire to reduce greenhouse gas emissions to thirty percent (30%) below 1990 levels by the year 2020. This is from a Global Warming Adaptation Plan for the Island of Montreal for 2015 to 2020.

The Caisse has estimated that once the REM is completed, there would be a reduction of sixteen thousand eight hundred (16,800) tons of greenhouse gas emissions annually. This figure comes from your preliminary estimates based on a study by Steers Davies and Gleave. This estimate does not take into consideration the occurrence of urban sprawl, as stated

un rayon de cinq cents mètres (550 m) il y a une augmentation de treize pour cent (13 %). Un rayon de mille mètres (1 000 m), cinq virgule huit pour cent (5,8 %). Un rayon de mille cinq cents mètres (1 500 m), quatre virgule sept pour cent (4,7 %). Cela mènera à des valeurs foncières plus élevées, les taxes foncières plus élevées et aussi les prix plus élevés pour la plupart des biens et des services, ainsi qu'un niveau d'endettement plus élevé. Avec la subvention et le financement du REM, il faudra payer des hypothèques, par exemple, plus chères ce qui mènerait au déplacement des gens à revenu moyen ou modique.

Il y aurait aussi de l'expropriation afin de faire ce projet. Ce sont tout autant d'aspects négatifs. La Caisse devient donc le promoteur, le spéculateur qui achète et qui vend comme une société privée. C'est dans l'intérêt de qui?

Numéro 4 : les émissions à effet de serre. Montréal a indiqué sa volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre de trente pour cent (30 %) en deçà des niveaux de 1990 d'ici 2020. Ça, ça fait partie du plan d'adaptation en matière de changement climatique de l'île de Montréal.

La Caisse a estimé qu'une fois complété le REM, il y aurait une réduction de seize mille huit cents tonnes (16 800 t) de GES annuellement. Ce chiffre provient des estimations préliminaires basées sur une étude réalisée par Steers Davies Gleave. Cet estimé ne tient pas compte de l'étalement urbain ou des émissions occasionnées par la

above, or the emissions caused by the construction of the REM itself. So far, the Caisse de Depot has refused to study this in more detail. We ask the question: why?

Number 5 criticism of the REM: Cost and risk. The Caisse de Depot is placing two point five (2.5) billion dollars of our pension funds into this project with the other three (3) billion dollars coming from the Quebec and Ottawa levels of government, which is also our money.

Is this acceptable and were we, the citizens, consulted regarding this spending? The role of the Caisse is to ensure adequate rates of return for our pension funds. How can this goal be achieved since usually, public transit projects that are normally paid for by the government, do not break even and usually end up losing money? Just look at our metro system, for an example, where revenue from users never comes close to covering costs. Usually, it ends up forty-eight (48%) to fifty-two, fifty-six percent (52-56%) of the cost from the ridership, which obviously varies over the years or from year to year.

How can the Caisse make an adequate return on our investment? They have stated that ridership costs, i.e. fares, will be competitive. Will fares have to be increased for all transit users in the metro region? How much will capital costs ever be recovered, let alone year to year operating costs?

construction du REM. Jusqu'à aujourd'hui, la Caisse de dépôt refuse d'étudier ces aspects en détail, pourquoi?

Numéro 5, c'est-à-dire cinquième critique du REM : Coûts et risques. La Caisse de dépôt va investir deux virgule cinq milliards de dollars (2,5 G\$) de nos fonds de retraite dans ce projet. Il y aura trois milliards de dollars (3 G\$) investis par Québec et Ottawa, c'est notre argent.

S'agit-il d'une dépense acceptable? Est-ce qu'on a été consultés comme citoyen? Le rôle de la Caisse est d'offrir des taux de rendement adéquats pour nos caisses de retraite. Est-ce qu'on peut vraiment le réaliser dans le cas présent? Parce que normalement, les projets de transport en commun ne sont pas des projets gagnants. On a qu'à examiner le réseau de métro. Les revenus tarifaires sont normalement bien en deçà des coûts d'exploitation et d'immobilisation. On parle ici d'environ quarante, cinquante ou soixante pour cent (40-50-60%).

Comment la Caisse propose-t-elle d'obtenir un rendement adéquat sur notre investissement? Ils ont dit que les tarifs seront concurrentiels. Mais faudra-t-il hausser les tarifs pour tous les usagers du transport en commun de la région métropolitaine? Dans quelle mesure pourra-t-on récupérer les coûts d'immobilisation sans parler des coûts d'exploitation annuels?

Criticism number 6: Conflict of interests. The Caisse appears to be in a conflict of interests position since it owns thirty percent (30%) of Bombardier's Train business, since November 2015. How much favoritism will be shown in the awarding of contracts? Why is the Caisse in charge of this public transit project?

7: Conflict of interests. The Caisse -- sorry, I just did that. Number 7 is: Privatization of public infrastructure, a public/private partnership. The train tunnel underneath Mount Royal and the Lake of Two Mountains train line will be appropriated or expropriated by the Caisse. Is this in the public interest to do so? Why privatize these public assets?

Number 8: Incomplete and inadmissible impact studies. This Project should be delayed due to the fact that six Quebec Government Ministries have stated that the Caisse's Impact Studies were inadmissible and/or incomplete. How can the Caisse not provide this information? Are they hiding something? What is the rush?

In conclusion, Sauvons l'Anse-à-l'Orme is thus opposed to this REM Project for all of the above-stated reasons. We reject this Project in its current state. We strongly believe, like the vast majority of Montrealers, that there should be a moratorium on the development of green spaces and that Montreal should place a reserve on unprotected land such as the hundred and eighty-five (185) hectares at Anse-a-l'Orme. We are very concerned that this

Numéro 6 : Conflit d'intérêts. La Caisse semble être en situation de conflit d'intérêts, car elle détient une part de trente pour cent (30 %) dans la division de Bombardier qui fabrique le matériel roulant. Verra-t-on du favoritisme dans l'octroi des contrats? Pourquoi a-t-on confié ce projet à la Caisse, ce projet en matière de transport en commun?

Numéro 7 – Conflit d'intérêts. Pardon, ça c'est une erreur de ma part. Numéro 7 c'est la privatisation de l'infrastructure publique, les PPP. Le tunnel en dessous de mont Royal et la ligne de Deux-Montagnes seront appropriés par la Caisse; est-il de l'intérêt public de le faire? Pourquoi privatiser ces actifs publics?

Numéro 8: Des études d'impact incomplètes ou inachevées et inadmissibles. Ce projet devrait être retardé puisque pas moins de six ministères du gouvernement du Québec ont déclaré que les études d'impact sont inadmissibles ou inachevées. Comment se fait-il que la Caisse ne fournit pas cette information? Est-ce qu'ils ont quelque chose à cacher? Y a-t-il péril en la demeure?

En conclusion, Sauvons l'Anse-à-l'Orme s'oppose à ce projet pour toutes les raisons citées. Nous refusons, nous rejetons ce projet dans son état actuel. Nous croyons, comme la grande majorité des Montréalais, qu'il devrait y avoir un moratoire sur le développement des espaces verts et que Montréal devrait mettre une réserve sur les terres non protégées telles que les cent quatre-vingt-cinq hectares (185 ha) de

project will lead to more loss of natural green space and thus, further environmental degradation.

Since Montreal is hosting ICLEI conference in 2017 and is part of the COP, UN's Agenda COP 21, is Mayor Coderre only providing lip service to the environmental cause or is he serious about taking care of the environment?

The mayor has stated more than once that he is trying to retain ten percent (10%) green space for the island of Montreal, well that figure roughly now is half, so that, to do that is quite impossible unless he reconverts brown spaces in the city to green spaces, whereas on a comparative level, Toronto has over ten percent (10%) green space.

l'Anse-à-l'Orme. Nous craignons que ce projet va occasionner une perte davantage d'espaces verts et donc, une détérioration écologique accrue.

Puisque Montréal va accueillir le ICLEI en 2017, elle fait partie aussi de l'Agenda COP 21 des Nations-Unies, est-ce que le maire Coderre est sincère quand il dit qu'il veut vraiment protéger l'environnement?

Le maire a dit à plusieurs reprises qu'il veut protéger dix pour cent (10 %) de l'Île de Montréal, mais on n'est qu'à cinq pour cent (5 %) pour l'instant. Ce sera très difficile de le faire, si on continue à convertir des espaces verts en développement immobilier. Il faudra faire le contraire.

240 **LE PRÉSIDENT :**

Alors merci pour votre présentation Monsieur Stitt. Alors, des questions, Madame Gendron? Madame Ghanimé? Alors, merci beaucoup pour votre présentation.

245 **M. ROSS STITT :**

Merci.

250 **MM. CLAUDE DAUPHIN, RÉJEAN THÉORÊT
et MARTIN SAVARD**

LE PRÉSIDENT :

255 Alors, j'inviterais maintenant monsieur Martin Savard et madame Maja Vodanovic pour l'Arrondissement de Lachine. Non? Alors, c'est les noms qu'on m'avait donnés. Alors, je vois que c'est monsieur Dauphin qui va venir présenter le mémoire?

M. CLAUDE DAUPHIN :

260 Monsieur Savard est là, monsieur Jonathan Théorêt, mais madame Vodanovic est là en appui aussi, comme conseillère, puis monsieur Racicot qui est conseiller. On est venus en gang, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

265 Alors, s'il vous plaît. Alors quinze (15) minutes, la parole est à vous. Nous vous écoutons.

M. CLAUDE DAUPHIN :

270 Alors, merci beaucoup. Alors, d'entrée de jeu, Monsieur le président, Mesdames les commissaires, merci beaucoup de nous recevoir ce soir. Alors, on va respecter notre quinze (15) minutes et puis mes collègues pourront ajouter des choses à la fin.

275 Alors, dans un premier temps, monsieur Savard est directeur d'arrondissement de Lachine depuis plusieurs années et monsieur Jonathan Théorêt, lui, est directeur général du GRAME Groupe de recherche appliquée et macroécologie.

280 Alors, vous connaissez Lachine, tout le monde connaît Lachine. On va fêter, nous, l'an prochain, trois cent cinquante (350) ans d'existence, la même année que la Ville de Montréal qui elle va fêter trois cent soixante-et-quinze (375) ans et, bien sûr, la même année que le Canada va fêter cent cinquante (150) ans.

285 Alors, Lachine, que l'on parle du 19e ou la moitié du 20e siècle, a beaucoup prospéré économiquement, de fait, avec un bon réseau ferroviaire et aussi un bon réseau maritime. Alors, vous savez que le canal de Lachine a été construit à une époque où – je me souviens, j'étais petit gars puis on voyait des barges passer à longueur de journée pour faire du transport maritime et c'est pour cette raison-là que Lachine a toujours été considérée comme le berceau de l'industrialisation au Canada. Et plusieurs compagnies s'installèrent aux abords du canal Lachine, justement pour profiter du canal Lachine, et il y avait des dizaines de milliers d'emplois qui étaient concentrés dans un territoire qui longe effectivement le canal de Lachine.

290
295 Pourquoi je vous parle de ça aujourd'hui? C'est que là, nous avons environ soixante-six hectares (66 ha) de terrain qui sont disponibles à la revitalisation, à la redynamisation et on a – sur l'île de Montréal, je pense que c'est le plus gros projet domiciliaire actuellement qui est situé sur ce terrain-là et je vais y revenir tantôt.

Alors, on voulait vous dire également que chez nous, malheureusement, c'est un territoire superbe – on peut ajouter Dorval à ça, on peut ajouter le Sud-Ouest de façon générale, mais malheureusement, nous ne sommes pas bien desservis par un bon système de transport en commun.

300

Nous avons bien sûr fait beaucoup d'efforts, quand j'étais président de la STM et mes successeurs aussi, pour améliorer le service de bus pour se rendre à une station de métro, mais malheureusement, ça nous prend, selon moi, en plus de la ligne de trains qui passe, la ligne de Vaudreuil dont on a beaucoup parlé tantôt, ça nous prend un bon système lourd ou semi-lourd de transport en commun pour bien desservir notre territoire, et ça inclut aussi Dorval, ça inclut LaSalle et la région où nous habitons.

305

Alors, ce que je voulais dire aussi c'est qu'il y a aussi une nouvelle gare de trains qui va s'ouvrir sur notre territoire dans les prochains mois, que nous allons appeler la Gare du Canal – ça, c'est la ligne de Candiac. Donc, nous serons desservis par une deuxième ligne qui s'appelle la ligne de Candiac, mais malheureusement, on parle d'une gare de trains qui n'existe pas les fins de semaine, quatre ou cinq départs le matin. Alors, ce n'est pas ce qu'on peut appeler la Rolls Royce du transport en commun, mais, cependant, je voulais quand même vous signaler qu'il y a des efforts qui sont faits, comme mesures de mitigation de l'échangeur Turcot, pour nous permettre d'avoir une nouvelle gare qui s'en vient.

310

315

À preuve que nous ne sommes pas bien desservis en termes de transport collectif, c'est que selon les chiffres, il y a soixante-huit pour cent (68 %) des déplacements qui se font à Lachine en auto. Soixante-huit pour cent (68 %) des gens qui vont soit travailler à Montréal ou étudier à Montréal utilisent l'automobile et seulement vingt-trois pour cent (23 %) qui utilisent les transports collectifs. Alors, tout de suite, ça vous démontre que malheureusement, notre système de transport en commun pourrait être nettement, nettement amélioré.

320

Selon le PMAD, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement que nous avons adopté tout récemment en 2015 pour l'agglomération montréalaise, on vise trente pour cent (30 %) de déplacements en transport en commun en 2021 et on vise trente-cinq pour cent (35 %) de déplacements en transport en commun pour 2031. Malheureusement, selon la tendance actuelle, on est convaincus que ce sera impossible d'atteindre ces objectifs-là, de par le fait que nous avons un système de transport en commun malheureusement déficient sur notre territoire.

325

330

Alors, bien sûr que la population de Lachine et les gens d'affaires de Lachine et des environs, ce qui inclut Dorval, LaSalle et même le Sud-Ouest, nous souhaitons bien sûr être desservis par le REM, le Réseau électrique métropolitain et, à notre grand désarroi, malheureusement, le REM va passer, mais passera pas chez nous. C'est comme si ça avait été

335 contourné. On a eu la chance de rencontrer la Caisse à maintes occasions – je vois monsieur
Arbaud qui est ici et la directrice des Com – et malheureusement, on n'est pas desservis.

Et, tout ça, malgré un schéma d'aménagement qui a été adopté en 2015. Tantôt, je parlais
de 2015 pour le PMAD, mais c'est 2012. Je m'excuse, j'ai mêlé les deux; PMAD adopté en 2012,
340 schéma d'aménagement de l'aglo de Montréal en 2015. Alors, malgré que dans le schéma il est
clairement indiqué qu'un mode lourd ou semi-lourd devrait être créé à brève échéance pour bien
desservir, notamment, les gens de LaSalle, Lachine et Dorval.

Ensuite de ça, il y avait ça et il y avait aussi le Train de l'Ouest. Nous avons tous espoir que
345 le Train de l'Ouest fonctionne, auquel cas nos populations auraient été desservies pour se rendre
au centre-ville, mais malheureusement, comme je le mentionnais tantôt, ce qui est devant nous,
avec le projet de la Caisse, ne nous dessert pas du tout.

Aussi, malgré qu'un, comme je le mentionnais *supra*, c'est-à-dire tantôt, le plus grand
chantier de développement domiciliaire est chez nous. Alors, on parle du PMAD où on veut
favoriser les Transit-Oriented Development, alors avec ce qui s'en vient, avec ce que l'on a
actuellement, on ne pourra pas jamais devenir un vrai TOD parce qu'on n'a malheureusement pas
de mode lourd ou semi-lourd de transport en commun, hormis, ce que je disais tantôt, la nouvelle
Gare du Canal qui s'en vient comme mesure de mitigation. Je vous répète que ça sera une gare
355 temporaire parce que ça va être pendant la durée des travaux de Turcot. Après Turcot, on
s'embarque dans l'échangeur Saint-Pierre, alors on s'embarque dans un autre cinq à dix ans de
travaux. Je présume que la même mesure de mitigation va être maintenue à ce moment-là.

Alors, le territoire en question, je parle du plus grand chantier domiciliaire à très brève
360 échéance qui va commencer à être construit, on parle de soixante-six hectares (66 ha) de terrain,
on parle de cinq mille (5 000) unités d'habitation qui seront construites et on parle d'une
augmentation de notre population de dix mille (10 000) à douze mille (12 000) personnes.

On avait également accepté, comme arrondissement, lorsque nous avons adopté le
schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal, le PMAD, qu'il y ait quatre-vingts (80)
logements à l'hectare sur notre territoire, notamment celui que je vous parle depuis tantôt dans
Lachine-Est où étaient toutes les industries que je mentionnais depuis le départ. Alors, si on avait
su à l'époque que nous n'aurions pas été inclus dans ce qui s'en venait du projet de la Caisse,
sûrement qu'on n'aurait pas accepté quatre-vingts (80) logements à l'hectare. Ça va être quatre-
370 vingts (80) logements à l'hectare, vous vous imaginez le nombre de voitures qu'il va y avoir là? Et,
ça, nonobstant la Gare du Canal qui n'a pas de fréquence les fins de semaine.

Alors, c'est juste pour vous dire comment est-ce qu'on se sent aujourd'hui, c'est qu'on se
sent évidemment ayant été contournés par rapport au projet de REM, le Réseau électrique

375 métropolitain, et on devra probablement se raviser relativement aux quatre-vingts (80) logements
à l'hectare dans le nouveau développement domiciliaire, étant déficitaires en matière
d'infrastructure de transport en commun.

380 Alors, cependant, nous voulons travailler avec la Ville de Montréal pour trouver des
solutions, apporter des améliorations. On parle souvent d'étapes ultérieures, on parle de phase 2,
éventuellement. Alors, ce que je voulais vous dire aujourd'hui c'est qu'on veut travailler tout ça
avec la Ville de Montréal et – il me reste, quoi, huit minutes? – j'aimerais terminer puis laisser du
temps aussi à mes collègues s'ils veulent intervenir, pour qu'on regarde rapidement les dix
recommandations que nous avons à la page 8 du mémoire, qu'on pourrait regarder ensemble.

385 Alors, la première recommandation dans notre mémoire est relative à la protection de
l'avenir. Recommandation numéro 1, c'est qu'on veut s'assurer que le ministère des Transports du
Québec et la Ville de Montréal réservent et maintiennent les deux corridors qui sont déjà prévus
dans le cadre des travaux de l'échangeur Turcot. Il y a un réseau ferroviaire de prévu, un corridor
390 de prévu près de la falaise Saint-Jacques et il y a également un autre corridor pour un tramway
éventuel près de la rue Notre-Dame. Donc, comme mesure de protection de l'avenir pour nos
populations, pas juste Lachine, comme je le disais tantôt, Dorval, le Sud-Ouest, tous les gens qui
vont s'installer aussi alentour de la cour Turcot – Turcot, on le refait, mais il y a beaucoup, je
présume, de commerces, il va avoir de l'emploi qui va s'installer à cet endroit-là, il va avoir des
395 populations, des nouvelles populations,

Alors 1, recommandation 1, dis-je : protégeons l'avenir.

400 Recommandation 2 – question de principe –, il faut bien sûr que les autorités compétentes,
lorsqu'elles font des investissements dans le transport collectif, que ça soit le plus rentable
possible – et je m'explique – qu'on réduise les GES le plus possible, qu'on réduise l'étalement
urbain et qu'on réduise aussi, bien sûr, la consommation de pétrole.

405 Recommandation numéro 3 : on souhaitait que nous soyons consultés en amont, que les
autorités responsables du transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal,
normalement devraient être consultées en amont avant de faire des annonces publiques, et on
sait que le 1er avril 2017, les deux nouvelles agences seront créées et effectives de 1) l'Agence
ARTM pour régler le transport métropolitain et puis l'autre, c'est le RTM, le Réseau de transport
métropolitain.

410 Recommandation numéro 4 – question de principe aussi –, que ça soit compatible avec les
objectifs publics, qui retouche un peu avec la recommandation numéro 2.

415 Ensuite de ça, l'autre est fondamentale, la recommandation numéro 5; c'est que tout ce qui
nous reste chez nous, c'est la ligne de train de Vaudreuil et la nouvelle gare avec la ligne de train
de Candiac. Alors, avec l'investissement public sur le REM autant de la Caisse, notre bas de
laine, que les deux niveaux de gouvernements fédéral et provincial, on veut s'assurer que nos
420 deux lignes vont être maintenues et même améliorées; parce qu'un des problèmes de la ligne de
Vaudreuil, actuellement, c'est le nombre de fréquences.

 Vous savez qu'on est en compétition avec le transport des marchandises. Alors, lorsqu'on a
à négocier avec le CP, nous autres c'est le CP chez nous, à Lachine, autant Candiac que
Vaudreuil, alors on est toujours en compétition avec le fret, F-R-E-T, alors c'est pour ça qu'on veut
425 s'assurer qu'on maintienne ces deux lignes-là et même qu'on les améliore, notamment en termes
de fréquence, parce que sinon on perd tout. Non seulement le REM arrive puis on n'est pas
dedans, non seulement on va perdre de la clientèle, sûrement – les gens vont délaisser cette
ligne de Vaudreuil, prendre leur char puis stationner dans les stationnements incitatifs puis
prendre le REM –, on va perdre de la clientèle, alors on veut s'assurer qu'on maintienne les
430 investissements pour ne pas qu'on perde tout et qu'on devienne les dindons de la farce. Le REM
ne passe pas chez nous, puis notre vieille ligne de train, on la perd parce qu'on perd deux tiers de
notre clientèle.

 L'autre TOD, recommandation numéro 6 : avec le projet de Lachine-Est et de Turcot, bien
435 sûr on souhaite, puis c'est dans le PMAD, on veut densifier, on veut garder nos familles à
Montréal, on ne veut pas qu'elles sortent de l'île de Montréal, on veut les garder chez nous. Donc,
TOD est extraordinaire, mais pour ce faire, ça prend une infrastructure lourde ou semi-lourde de
transport en commun, ce que nous n'avons pas actuellement sauf nos deux vieilles lignes, mais
sans fréquence.

 Recommandation numéro 7 – est-ce que je suis correct? Il me reste combien de temps,
moi? On est bon? – Recommandation numéro 7, et on embarque pas mal dans les solutions,
c'est qu'on souhaite que s'il y a une ouverture vers le sud, on parle de l'Aéroport international
Pierre-Eliot Trudeau, qu'on protège l'avenir et qu'on puisse aller vers le sud, notamment jusqu'à la
445 Gare Dorval, qui est une gare intermodale, et qui nous permettrait, vous allez le voir dans les
autres recommandations, d'avoir un bon système, éventuellement, soit de tramway ou de tram-
train pour se rendre au centre-ville de Montréal et qui pourrait desservir Dorval, Lachine, LaSalle,
le Sud-Ouest, tous ceux et celles qui vont s'installer près de la cour Turcot, tous ceux et celles,
puis on commence dans les prochains mois, qui vont s'installer dans Lachine-Est qui est
450 l'équivalent de cent (100) terrains de football, le soixante-six hectares (66 ha) que je vous parlais
tantôt.

 Recommandation 7, c'est ça. Recommandation – et tant mieux s'il y a une antenne vers
Lachine et pas juste à la gare intermodale de Dorval.

455 Recommandation 8 : j'ai un peu parlé qu'on ait un bon système de tramway, idéalement
jusqu'à la station de métro Lionel-Groulx. Actuellement, on s'y rend à la station de métro Lionel-
Groulx, mais par bus puis que depuis que les travaux de Turcot ont commencé, bien, nos bus
sont dans le trafic. Alors, ça prend encore beaucoup plus de temps pour se rendre à une station
de métro qu'auparavant. C'est que l'autobus est dans le trafic.

460 Recommandation numéro 9 : que notre système de tramway que l'on revendique, système
lourd ou semi-lourd, que ça puisse être considéré comme une mesure de mitigation dans le cadre
des travaux de l'échangeur Saint-Pierre. Alors, comme vous le savez, soixante-huit pour cent
(68 %) de nos gens prennent l'auto pour aller au centre-ville travailler ou étudier, mais imaginez-
465 vous qu'on les pénalise davantage avec – on pénalise même nos automobilistes avec les travaux
routiers actuellement, puis nous autres, à Lachine, on en a pour au moins dix, quinze (10-15) ans
parce qu'aussitôt que Turcot est fini, on commence l'autre échangeur, l'échangeur de Saint-Pierre
qui amène les gens, comme vous le savez, notamment, au pont Honoré-Mercier.

470 Et, enfin, la recommandation numéro 10 – j'y ai un peu fait état tantôt – c'est que, et je vais
la lire :

475 « *Qu'il soit reconnu que les nouveaux développements de Lachine-Est ne pourront respecter
les objectifs du schéma d'aménagement de quatre-vingts (80) logements à l'hectare que si un lien
ferroviaire structurant de transport collectif électrifié est implanté afin de les desservir.* »

480 Donc, bref, c'est ça. C'est nos dix (10) recommandations de notre excellent mémoire qui a
été fait en collaboration avec le GRAME. Le GRAME est un partenaire essentiel de
l'arrondissement Lachine depuis au moins seize, dix-sept (16-17) ans. Alors, tout ce qui est
mesures de développement durable environnemental, on fait toujours ça avec nos partenaires du
GRAME qui font un travail remarquable.

Alors, est-ce qu'il reste du temps?

485 **M. JONATHAN THÉORÊT :**

J'aimerais ça rajouter quelque chose.

490 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

Si vous voulez ajouter quelque chose, allez-y. Vous permettez, Monsieur le président ou
c'est... trente (30) secondes?

495 **LE PRÉSIDENT :**

Trente(30) secondes.

500 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

Trente (30) secondes.

M. JONATHAN THÉORÊT :

505 En trente (30) secondes, simplement, en fait, les secteurs de redéveloppement dont il est question de Lachine-Est, la cour Turcot entre autres, est peut-être un élément important à mentionner, que c'est les endroits où est-ce qu'on ne parle pas d'un étalement urbain, on est encore vraiment en zone, bien, urbaine ou périurbaine, donc c'est certainement un élément où on devrait favoriser le développement TOD plus qu'à d'autres endroits.

510 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

Merci, Monsieur Théorêt.

515 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup pour votre présentation. Alors, évidemment, on a quelques questions à vous poser. Je reprendrais peut-être votre recommandation numéro 5. Autrement dit, vous appréhendez que l'éventuel impact du REM pourrait vampiriser, en quelque sorte, la ligne Vaudreuil-Hudson, j'aimerais ça que vous nous développiez un peu plus finement, là, c'est quoi votre réflexion que vous avez faite là-dessus de façon à pouvoir alimenter la réflexion de la commission?

525 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

Alors, je peux peut-être commencer puis je vais demander à Jonathan de compléter. C'est que, effectivement, avec la réalisation du REM prévue pour 2021, environ, alors ce que j'ai dit tantôt c'est qu'on est convaincus qu'il y a une bonne partie de la clientèle qui va délaisser la ligne de Vaudreuil pour utiliser le REM. Parce que sinon, pourquoi est-ce qu'il se rendrait à Sainte-Anne-de-Bellevue si ce n'est pas pour augmenter l'achalandage pour le transport en commun et puis on sait que l'investissement, on sait aussi que toute la question des résidences, des valeurs foncières a un rôle important à jouer. Alors, qui va financer ces deux lignes-là si on perd énormément en termes d'utilisation?

535 Alors, c'est la crainte que nous avons. Je pense que ça a été admis aussi devant votre
commission, il y a quelques semaines, même par l'AMT qui s'attendent à perdre quand même
substantiellement de l'achalandage, de la clientèle avec la venue du REM. Alors, c'est la raison
qu'on a des craintes de perdre le peu qu'on a. Alors, perdre le peu qu'on a, on serait le dindon de
la farce d'ici la fin du siècle. Jonathan.

540

M. JONATHAN THÉORÊT :

545 Pour peut-être compléter ou aller peut-être un peu plus en détail. La ligne Vaudreuil-
Hudson, on parle de plus de soixante pour cent (60 %), je crois, des usagers qui sont mobiles en
voiture pour se rendre à cette ligne-là. Évidemment, plus on va vers l'ouest, plus la distance entre
les lieux de résidence et le REM se rapproche. Si on considère qu'il y a soixante pour cent (60 %)
des gens qui sont mobiles, bien il y a plus de chances qu'ils se dirigent vers les stationnements
incitatifs où la fréquence est la plus élevée et les plages horaires plus étendues.

550

555 Le scénario peut être envisagé un peu de même façon du côté de la ligne vers Candiac. Si
on dit qu'on développe une nouvelle gare, la Gare du Canal pour Lachine-Est, mais que ce
service-là est éventuellement réduit parce que les gens de la Rive-Sud se dirigent vers le DIX30
pour se rendre à Montréal plus rapidement du fait de la fréquence, on est dans le même scénario.
Et, évidemment, si on diminue substantiellement la clientèle, l'achalandage sur ces lignes-là, on
augmente d'autant le déficit d'exploitation qui existe déjà sur la ligne entre autres Vaudreuil-
Hudson. Je pense qu'on parle d'un déficit d'exploitation de huit millions (8 M\$) par année.

560 Donc, si on enlève cinquante pour cent (50 %) de la clientèle, par exemple, on va se rendre
à douze millions (12 M\$) de déficits d'exploitation. C'est la notion de qui va absorber ce surcoût-là
d'exploitation. Apparemment, selon les scénarios, ce n'est pas la Caisse. Donc, il y a des
questionnements à se faire de ce côté-là : est-ce que vraiment l'AMT va être en mesure de
maintenir – l'AMT et l'ARTM – maintenir le service et, jusqu'à un certain point?

LE PRÉSIDENT :

565

Bien, peut-être préciser, vous contribuez déjà financièrement à la ligne Vaudreuil.

M. CLAUDE DAUPHIN :

570

Ma compréhension c'est que, en fonction, là, du nombre de stations sur le territoire des
municipalités, comme Montréal a des stations sur son territoire, alors, elle contribue au
financement également de l'AMT.

575 **LE PRÉSIDENT :**

Donc?

580 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

Il va devenir, le 1er avril, l'ARTM, et puis la RTM.

LE PRÉSIDENT :

585 Donc, vous seriez éventuellement interpellés financièrement aussi s'il arrive le pire scénario.

M. CLAUDE DAUPHIN :

590 Si le changement de financement ne change pas, définitivement comme ville, oui.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Madame Ghanimé?

595

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

600 Dans votre mémoire, vous proposez en fait une option de tramway que vous dites tramway moderne avec un tracé, comme vous avez expliqué, un qui extensionne de l'aéroport, mais aussi une autre option pour desservir tout Lachine. Est-ce que vous pourriez développer davantage sur les avantages et le pourquoi de cette solution-là, puis quelle différence vous voyez avec la proposition du REM?

M. CLAUDE DAUPHIN :

605

Du REM, intéressant. Jonathan.

M. JONATHAN THÉORÊT :

610 Avec plaisir. Évidemment, bien, la différence entre ce scénario-là et puis le scénario du REM, bien, c'est assez évident, c'est avoir un service ou ne pas avoir de service. Alors, en partant, évidemment, je pense qu'on doit le voir peut-être comme un service complémentaire, de prime abord; sinon ce scénario, le scénario qui est présenté et qu'on retient, c'est un scénario qui est basé sur plusieurs études antérieures sur un axe de transport qui est réservé. On a parlé du

615 corridor, notamment dans l'axe Notre Dame dans la cour Turcot, donc pour se rendre jusqu'à Lachine-Est. Si on revient même sur le tracé en tant que tel, il faut dire qu'il a été partiellement retenu lors des études du SLRO quand l'aéroport avait présenté les options de SLRO, il y avait une gare du côté de Lachine-Est, c'est de venir desservir ces pôles-là.

620 Maintenant, en passant au cœur de Lachine, notamment par la rue Victoria et la 32e Avenue, c'est de venir desservir un potentiel de développement et de redéveloppement qui est grand et, évidemment, Lachine-Est, la cour Turcot le justifie. Mais comme monsieur Dauphin le présentait, on vient s'ouvrir des possibilités de développement ultérieur; les antennes, que ce soit vers LaSalle, vers le parc industriel, monter jusqu'à Saint-Laurent, par exemple, mais venir se rendre jusqu'à Dorval selon deux scénarios envisagés, soit via la poursuite via boulevard Bouchard ou encore dans l'axe de la 20; l'axe de la 20 qui peut être éventuellement une alternative pour se rendre à l'aéroport, une alternative crédible et qui a déjà été envisagée par plusieurs autorités.

630 Et puis, peut-être pour compléter, mais dans le même sens que ce que monsieur Dubrau a présenté un peu plus tôt, il y a de la densité, il y a des gens desservis dans le cinq cents (500) à sept cent cinquante mètres (750 m) ou un kilomètre autour de chacune des stations.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

635 De toute évidence, depuis longtemps, vous souhaitez avoir un transport collectif, est-ce que vous pouvez partager avec nous votre idée sur pourquoi ces projets-là n'ont pas donné suite? Pourquoi aujourd'hui vous n'êtes pas desservis? Qu'est-ce qui a été le blocage puis qu'est-ce que vous voyez là comme moyen pour solutionner cette situation?

640

M. CLAUDE DAUPHIN :

645 Alors, dans un premier temps, tout le monde, à une certaine époque, c'était tout métro, tout le monde voulait avoir ses stations de métro sur son territoire. Je présume que la Ville de Montréal au tout début, au début des années 60, le maire Drapeau de l'époque voulait, dans un premier temps, couvrir le plus possible la ville de Montréal – Montréal 1 à l'époque, on est rendu à Montréal 3 aujourd'hui – et puis se rendre à l'Île Ste-Hélène, l'Expo et tout ça, et puis ils se rendus jusqu'à Angrignon, le plus loin vers l'ouest. Je présume qu'ils avaient des raisons financières, probablement les mêmes raisons que pour la Caisse aujourd'hui, à un moment donné, savoir jusqu'à quel point qu'on est prêt à investir avec l'argent public.

650

Alors, on n'a jamais réussi à obtenir des extensions de métro vers l'ouest. Quelle en était la raison? Je ne pourrais vous le dire véritablement, mais je sais qu'on fait des pressions depuis je ne sais pas combien d'années pour avoir un bon système de transport en commun.

655 En 2007, nous avons un projet de tramway, tram-train, avec PABECO, pour se rendre au
centre-ville et puis l'AMT trouvait que c'était peut-être un peu compliqué et c'est à ce moment-là
qu'est arrivée la notion d'ouvrir une gare à Lachine, que je vous parle depuis tantôt, la Gare du
Canal. Mais ce n'est pas avec cette gare-là qu'on va s'assurer d'avoir un bon réseau de transport
en commun, de transport collectif.

660 Alors, les raisons pourquoi qu'ils ne se sont pas rendus dans l'ouest, je ne pourrais pas
vous le dire véritablement. L'ouest, à mon avis, a toujours été l'enfant pauvre du transport en
commun, c'était la voiture. Et puis on réalise aujourd'hui que c'est différent.

665 Heureusement, c'est pour ça que je le répète, on n'est pas contre le Projet de réseau
électrique métropolitain, ce qu'on souhaite c'est qu'on pense à nous un peu pour qu'il puisse y
avoir une extension. Monsieur Arbaud, je l'ai rencontré deux fois puis je lui en parle régulièrement.
Alors, je pense que ça serait un bon investissement, pour le futur, qu'on puisse « extensionner ».
Que ce soit dans une phase 2 du REM ou que ce soit de manière parallèle avec la Ville de
670 Montréal, qu'on puisse commencer à avoir un vrai réseau de tramways, comme on voit dans deux
cent soixante-cinq (265) villes à travers le monde. Il n'y a pas une ville qui se respecte en France
qui n'a pas son réseau de tramways, alors que nous autres, on est à peu près cent cinquante
(150) ans en arrière.

675 **M. MARTIN SAVARD :**

Et les raisons, c'est une chose, mais il faut éviter de faire l'erreur qu'on fait beaucoup depuis
longtemps, c'est-à-dire d'être en réaction. Exemple, peut-être que c'est parce qu'à Lachine,
effectivement, il y avait moins de développement, mais là il s'en vient un développement majeur.
680 Et un peu comme, prenons l'exemple sur les banlieues, il y a beaucoup de quartiers où l'école
arrive en premier et le quartier arrive après. À Montréal, on est encore où on l'a vécu à L'Île-des-
Sœurs, dans Griffintown, on pousse un quartier et après, on dit : oui, il manque des
infrastructures, comment est-ce qu'on fait pour les amener?

685 Et ce qu'on dit beaucoup dans le mémoire c'est ça : ne répétons pas les erreurs du passé,
là, il s'en vient un développement, une densité majeure et après, il va être trop tard pour regarder
comment on amène l'infrastructure. Ça fait que les raisons pour lesquelles, elles ne sont pas là
nous importent peu, mais ne refaisons pas les erreurs du passé et pensons plus loin.

690 **LE PRÉSIDENT :**

Écoutez, je me risque à une question qui est un peu hors mandat, mais je veux dire, la
nouvelle gouvernance qui a été proposée pour ce qui est de la région de Montréal, l'ensemble de

695 la région de Montréal, croyez-vous que vous allez être capables de tirer votre épingle du jeu, en termes d'arbitrage puis de planification quant à vos besoins de transport?

M. CLAUDE DAUPHIN :

700 Alors, j'ai la chance d'être sur l'exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal et puis évidemment, on va travailler de concert avec le ministère des Transports, selon moi, ça va améliorer les choses. J'espère parce que lorsqu'ils ont créé l'AMT, si vous vous souvenez bien, c'est parce que les élus n'étaient pas capables de s'entendre. Ça fait que le gouvernement du Québec a créé une agence où les élus ne siègent pas dessus. Un CA, mais les élus étaient très minoritaires. Alors, même s'ils seront encore minoritaires, j'ai l'impression que ça va améliorer les choses. Or, c'est à nous de tirer les épingles du jeu de ces nouvelles agences-là.

705

LA COMMISSAIRE GENDRON :

710 Oui. Alors, vous nous avez parlé d'un système de tramway qui serait complémentaire et en même temps vous nous parliez d'une extension du REM, est-ce qu'on peut imaginer que s'il y a une extension du REM, le réseau de tramways est moins nécessaire? C'est-à-dire est-ce que vous pourriez vous accommoder simplement d'une extension du REM ou si vraiment le réseau de tramways continue à rester très pertinent? Et ma deuxième question c'est : quelles sont les avenues de financement qu'il pourrait y avoir pour ce type de système?

715

M. CLAUDE DAUPHIN :

720 Selon moi, les deux seraient nécessaires; l'extension dans un premier temps et on protège l'avenir aussi pour le futur avec un bon système de tramway, ça se fait partout à travers le monde. Il s'agit de se trouver peut-être d'autres formules de financement – la France est un exemple – il y a le versement employeur. Nous autres, on a une taxe sur la masse salariale, mais eux, en France, aussi, ont une taxe pour le transport en commun.

725

725 Alors il a été décidé en France, à l'époque, les entreprises, pour qu'elles puissent bénéficier d'un bon système de transport en commun, doivent contribuer à un système de transport en commun. Alors, ça, c'est une voie d'avenir aussi. La dernière fois que j'avais parlé de ça, moi, quand j'étais président de la STM, j'avais reçu six cents (600) courriels dans la même journée. La Chambre de commerce ne voulait rien savoir de ça.

730

730 Mais les mentalités changent aujourd'hui. On voit de plus en plus que le transport collectif est rendu vraiment indispensable, ce qui n'était pas le cas même il y a une dizaine d'années. Il y a une dizaine d'années, je me souviens, quand on augmentait nos tarifs à la STM, des fois deux fois par année, j'allais voir le premier ministre de l'époque, je lui disais : « On a besoin d'aide, là. »

735

735 Depuis 92, il avait aboli les subventions à l'exploitation du système de transport en commun et puis il me disait : « Augmente tes tarifs. »

740 Alors, quand tu augmentes tes tarifs, il est prouvé que si tu augmentes trop, tu perds de la clientèle. Mais aujourd'hui, un premier ministre ne dirait jamais ça. Au contraire, il faut investir dans le transport en commun puis je pense qu'ils sont en train de le faire. Alors, on a fait des grands pans, on n'est pas rendus malheureusement au point merveilleux, mais je pense qu'on avance dans la bonne direction.

745 Alors, je ne sais pas si ça répond à la question. Selon moi, les deux seraient nécessaires. Même si le REM est extensionné, éventuellement ça va prendre un bon système pour couvrir tout ce secteur-là jusqu'à Montréal.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

750 Peut-être, j'aimerais que vous développiez un peu parce que vous nous parlez d'une, enfin cette hypothèse, une taxe employeur à l'image de ce qui se fait en France, mais dans le système actuel, comment est-ce qu'on pourrait financer ce fameux tramway comme système complémentaire? Est-ce que vous voyez des options ou est-ce que se sont des représentations qui devraient être faites pour un réinvestissement public, et cetera? Donc, peut-être plus à court ou moyen termes que dans les hypothèses?

755

M. CLAUDE DAUPHIN :

760 Oui. En tout cas, là au moins, on sent un vent de fraîcheur sans partisanerie politique, là. Le gouvernement fédéral, en tout cas, a annoncé qu'il était prêt, on est rendu à soixante milliards (60 G\$) d'investissements publics pour les infrastructures en général, puis ça inclut le transport en commun. Je pense qu'on est rendu dans la bonne direction.

765 Le gouvernement du Québec s'en va aussi, je pense, dans la bonne direction et c'est au gouvernement supérieur à miser le plus possible. Comme vous savez, les villes retirent à peu près huit sous (0,08 \$) par dollar en impôt. Alors, c'est le fédéral et le provincial qui retirent la majorité des sommes en impôt. Alors, nous autres, on est poignés avec le foncier. Alors, on est pris là-dedans, c'est un impôt régressif, mais je pense que les gouvernements supérieurs commencent à être très conscientisés à investir davantage dans les infrastructures, notamment, le transport en commun.

770

Donc, la voie d'avenir, elle est là. C'est avec les niveaux de gouvernement plus, ce que je disais tantôt, c'est une avenue, ça, au niveau du privé, au niveau de ce qui se fait en France, un

versement employeur. C'est un bel exemple. Il y a sûrement d'autres matières, d'autres domaines.

775

En Saskatchewan, ils ont négocié une entente, les villes et le gouvernement, où ils ont une partie de la taxe de vente. Alors, peut-être que le Québec éventuellement chez nous, on pourra aller chercher la même chose. Pour les municipalités, les municipalités se serviraient des fonds pour investir, elles aussi, dans le transport en commun. Alors, c'est des débats que nous aurons éventuellement, mais c'est des...

780

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Mais justement, vous faites le tour des systèmes de financement, vous ne parlez pas de la captation de la plus-value foncière, votre position par rapport à ce mécanisme?

785

M. CLAUDE DAUPHIN :

Alors, c'est une autre avenue, une autre avenue intéressante qui se parle de plus en plus et je pense qu'avec le REM sur la Rive-Sud, on en voit un exemple avec – DEVIMCO, c'est ça. Alors, ça non plus, ce n'est pas exclu. Ça aussi c'est une belle avenue.

790

LE PRÉSIDENT :

Alors, Monsieur Dauphin, Messieurs, merci de votre présentation. Merci d'avoir répondu à nos questions.

795

M. CLAUDE DAUPHIN :

Merci de votre bonne attention.

800

LE PRÉSIDENT :

Merci. Bonne soirée.

805

810

M. MARC-ANDRÉ ROY

815 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Marc-André Roy pour Sotramont Pointe-Claire.
Alors, bonsoir Monsieur Roy.

820 **M. MARC-ANDRÉ ROY :**

Bonsoir, Monsieur le président, Mesdames les commissaires.

825 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, la parole est à vous.

M. MARC-ANDRÉ ROY :

830 Donc, premièrement le but du mémoire de Sotramont est de donner son appui au projet de train REM de la Caisse de dépôt.

835 Sotramont est une compagnie privée. Nous sommes en affaires depuis 1968. C'est une compagnie familiale de deuxième génération. Sotramont veut dire Société des travaux de Montréal. On est actifs principalement sur trois sites actuellement : un site à Pointe-Claire, un site à Bois-Franc, qui est à Ville Saint-Laurent, et un site à Griffintown qui s'appelle Arbora.

840 Contrairement à la Ville de Lachine, on a été chanceux, on ne demande pas de déplacement de la ligne, on ne demande pas d'extension de la ligne. Par hasard, sans avoir demandé quoi que ce soit, l'ensemble de nos projets immobiliers sont ou seront desservis potentiellement par un futur REM.

845 Je tiens à mentionner, et c'est hors du commun, notre société a une tendance et une vision de développement durable. Tel qu'énoncé dans le mémoire qui vous a été déposé, notre société est un promoteur et un constructeur entièrement privé et l'ensemble et la totalité de nos constructions, parce que nous sommes promoteurs, mais nous sommes avant tout un constructeur, l'ensemble de nos constructions sont LEED. Ça veut dire que nous avons nous-mêmes mis la barre à un endroit où l'ensemble des gens au Québec ne le font pas encore, et tout ce que nous construisons est LEED. Donc, je ne vous expliquerai pas ce qu'est LEED, je prends
850 pour acquis que vous connaissez l'acronyme et les principes.

855 En plus de faire du développement durable par la notion de LEED, nous faisons du développement durable en faisant des exceptions et des projets types. Nous sommes le seul constructeur au Québec à faire une bioénergie avec l'électricité et également le gaz. Nous faisons un projet pilote de concert avec Hydro-Québec et Gaz Métro.

860 De plus, nous construisons présentement à Arbora, au centre-ville de Montréal, à Griffintown, un bâtiment en CLT Cost Laminated Timber, qui se veut un bâtiment de bois solide de neuf étages, de cinq cents (500) unités d'habitation, qui se veut, par le fait même, le plus grand bâtiment de CLT au monde. Fin de l'introduction pour démontrer nos valeurs LEED au sein de l'entreprise.

865 Donc, le but aujourd'hui ou ce soir est de donner l'appui au projet de la Caisse et idéalement d'apporter une vision un petit peu plus adéquate quant à l'aménagement des dessertes qui seront bâties pour accueillir ou pour desservir les aires TOD.

870 Je vous ai parlé, en premier lieu, je vais vous parler de Bois-Franc qui est à Ville Saint-Laurent, nous sommes actifs depuis 1993 au développement de ce projet. Pas pour contrarier le maire, monsieur Dauphin de Lachine, mais le projet Bois-Franc regroupait initialement vingt millions (20 M) de pieds carrés, ce qui est de loin plus supérieur au projet de Lachine, mais je lui donne tout mon appui pour développer un terrain qui était industriel, l'avoir décontaminé, puis en faire un développement résidentiel.

875 Donc, le projet Bois-Franc regroupe, vingt (20) ans plus tard, bien vingt-trois (23) ans plus tard parce qu'on a commencé en 93, vingt-trois (23) ans plus tard, il nous reste quand même environ quelques millions de pieds carrés à développer, quelques milliers d'unités à construire et on est chanceux, on a le projet de la gare juste à côté, c'est la Gare Bois-Franc, comme le nom du projet, et c'est un projet TOD.

880 Donc, à Bois-Franc, nous allons développer l'ensemble des unités d'habitation et on va mettre l'emphase sur le fait que c'est beau de construire une gare, il faut s'assurer, et c'est le but du mémoire, en partie, il faut s'assurer absolument que les gares qui vont être construites vont pouvoir desservir les piétons, les cyclistes. C'est le but de l'intervention principale.

885 Également à Pointe-Claire, qui est un projet à environ un peu moins d'un kilomètre de la future gare Kirkland, cette desserte n'a pas été prévue vraiment pour accueillir le piéton. Notre projet qui se situe à cet endroit-là, par hasard, est en opération depuis 2012. Nous avons construit quelques bâtiments, des townhouses, des duplex et des bâtiments de condominiums et pour se rendre du point A, qui est le projet pour se rendre au point B, nous avons même soumis à la Ville, 890 tout récemment, une idée de développement qui se veut d'intégrer – non seulement, on ne veut

pas aller là en voiture. Vous savez, prendre sa voiture pour aller prendre un REM, ce n'est pas le but de l'opération, on veut éviter l'étalement urbain, on a tous le même principe.

895 On développe en ville, on veut que les gens restent à Montréal, sur l'île de Montréal, et on veut absolument que le piéton, le piéton ou le cycliste puisse se rendre avec des voies d'accès qui ne sont pas les voies d'accès existantes. Donc, en bâtissant des nouvelles infrastructures – on est quand même constructeurs, ce n'est pas nous autres qui allons les faire, là, mais quand même, on comprend le concept de développement, on voudrait rallier la vision piéton et la vision cycliste pour que ce soit sécuritaire et que ce soit vendeur.

900 Vous savez, moi, ça fait vingt-cinq (25) ans que je vends des habitations à Montréal. J'ai commencé à Bois-Franc, il n'y avait rien. Il n'y avait pas un piéton qui pouvait se rendre quoi que ce soit. En 93, de concert avec Bombardier, puisque c'était le propriétaire initial du fonds de terre, on a subventionné l'autobus. Aujourd'hui, j'ai été le premier à résider à Bois-Franc puis je suis encore là-bas, je peux vous témoigner le processus et le changement de la population qui s'est créé avec le transport en commun.

905 Donc, les gens, nous, on a subventionné les autobus au début. Par la suite, l'autobus est venu parce que c'était rentable et maintenant, bien, on est dans l'ère TOD. L'ère TOD est arrivée subséquemment à Bois-Franc, et je peux vous assurer qu'avec le REM, bravo, moi, je salue l'initiative de la Caisse de dépôt. Ça prend parfois un appui gouvernemental puis le privé pour arriver à quelque chose au Québec.

910 Et puis, on est convaincus que c'est la voie d'avenir de faire des projets d'envergure et de donner les infrastructures aux gens. Les hommes d'affaires, les gens de tous les sens, les étudiants vont utiliser les transports en commun si on les met à leur disposition puis de façon adéquate. Ça, ça veut dire le créer et de permettre l'accès une fois qu'on le crée. Donc, à Bois-Franc, c'est un peu plus simple, c'est de l'autre bord de la rue, donc potentiellement, on peut bonifier l'offre en rendant ça plus accessible.

920 À Pointe-Claire, ça se trouve à moins d'un kilomètre, il faut absolument rendre ça plus vert, plus accessible aux piétons puis aux cyclistes. Et quand je vous parle d'Arbora à Griffintown, bien, c'est un arrêt avec la gare de... le nom spécifique m'échappe, mais qui n'est pas encore planifié, là, Bridge-Wellington, qui dans les dessertes qui sont sous étude.

925 Encore là, je ne sais pas si vous êtes allés à Griffintown dernièrement, si vous ne tombez pas dans un trou, vous êtes chanceux. Donc, il y a de la construction partout, c'est phénoménal. Écoutez, ça fait vingt-cinq (25) ans que je développe au Québec, à Montréal principalement, et de deuxième génération, mon père était là avant, et je peux vous dire que ça bouge à Griffintown. Il n'y a pas un quartier qui bouge comme ça, puis encore aujourd'hui. Je ne comprends pas

930

935 exactement pourquoi, je vais vous dire, j'y développe, c'est un pur mystère, les gens sont attirés par Griffintown. Il faut dire que les médias ont poussé le mérite, c'est correct, on développe là-bas, nous, on a trouvé que ça valait la peine. Mais assurons-nous que si on a la chance de mettre le transport en commun par le REM de façon plus prépondérante, la demande est là et la demande va être là, je devrais vous dire, parce que le quartier est en construction.

940 Écoutez, c'était l'ensemble, je trouvais important d'arriver devant vous aujourd'hui puis d'être positif. Tout n'est pas positif, c'est sûr. On peut trouver de la critique puis je respecte beaucoup les gens qui viennent critiquer le projet de la Caisse de dépôt. Ce n'est pas parfait, mais quand on construit, on ne peut pas faire autrement que de déranger. C'est comme ça, la vie. Et si on veut rester dans un statu quo et rien faire au Québec, bien, on va naturellement ne rien faire.

945 Donc, en construisant puis en étant quand même dans un processus intelligent, c'est ce que nous faisons comme compagnie privée – écouter, on le fait puis c'est beaucoup plus compliqué. Faire du développement durable, c'est beaucoup plus compliqué, mais quand on construit le Québec, on ne le fait pas pour nous, on le fait pour les générations à venir et c'est dans ce sens-là qu'on veut, aujourd'hui, vous donner nos quelques instants.

950 C'est avec mon argent et mon temps de quelques professionnels qu'on a développé ce mémoire-là puis l'ensemble de mes partenaires, que je veux souligner, de nos trois projets, et avec également l'idée, l'appui de la municipalité ou l'arrondissement, je devrais vous dire, de Saint-Laurent et également de Pointe-Claire.

955 Et, bien, c'est l'ensemble de mes présentations.

LE PRÉSIDENT :

960 Alors, merci beaucoup de votre présentation. Dans votre mémoire, vous exprimez certaines réserves quant au mécanisme de captation foncière pour ce qui est du financement des infrastructures. J'aimerais vous entendre, je souhaiterais que vous développiez, s'il vous plaît.

M. MARC-ANDRÉ ROY :

965 Écoutez, on travaille depuis au moins dix ans, depuis le début de Bois-Franc spécifiquement, là, j'ai vécu ça, je me suis battu contre l'étalement urbain, je me suis battu contre le consommateur qui arrivait au bureau des ventes puis qui disait : écoutez, c'est beaucoup moins cher sur la Rive-Nord – je prends l'exemple de la Rive-Nord parce que c'est plus relié à l'ouest – et je regarde le système de taxation, puis si on se fie sur une taxation pour embellir ou subventionner ou payer une partie de ce qui va se passer, j'ai une problématique. J'ai une
970 problématique sur le pouvoir du consommateur à payer.

975 Le consommateur, je le comprends, je fais affaire avec lui tous les jours, ce n'est pas évident. Et on comprend l'argumentaire dans le bureau des ventes, de dire : je rentre, je paie une unité d'habitation tant. Ils calculent tout. Donc, ils sont sur l'autoroute, ils vont faire trente, quarante, cinquante kilomètres (30-40-50 km), et encore plus de temps dans le trafic pour sauver de l'argent sur le coup de l'initial et, après ça, bien, écoutez, sur le coût des taxes foncières.

980 Ça, c'est le premier point. Le deuxième point c'est que j'ai beaucoup de difficultés à donner... que le consommateur donne de l'argent aux taxes puis que ça revienne au projet directement. Moi, je vais vous dire, moi, c'est la simplicité. Je veux que ça se fasse, je veux embellir Pointe-Claire, je vous donne un exemple : moi, je n'ai pas de difficulté à dire, je vais investir mille (1 000 \$), je vais investir deux mille dollars (2 000 \$) par unité d'habitation, je vais le remettre directement aux autorités compétentes, que ça soit la municipalité, et que ça soit dépensé pour, que ça soit pour, si on veut, maximiser la desserte et ce projet-là.

985 Mais penser taxer de plus, on va à l'encontre du PMAD. On a voulu densifier le territoire urbain puis on a voulu ramener le consommateur ou le client en ville, puis là, en augmentant le taux de taxation ou du moins ça va augmenter la valeur foncière, ça, on est d'accord. La valeur foncière près d'un transport en commun, ça a tendance à valoir plus, mais si en plus de ça on veut le bonifier pour payer une partie de l'infrastructure, on augmente encore l'enveloppe.

990 Donc, moi, comme promoteur, je vais vous dire, moi – ce n'est pas parce que je fais tant d'argent que ça, je vais vous le dire là, on travaille fort, j'ai une équipe, on est quarante (40), on travaille tous les jours, et puis je veux améliorer ce qu'on fait, puis je veux améliorer, si on veut, le service pour le consommateur. Puis on serait prêt à payer un montant par unité d'habitation au moment du permis, si vous voulez, pour pouvoir aller directement payer une partie de l'infrastructure pour le projet.

1000 **LE PRÉSIDENT :**

1005 Je comprends de votre réponse, puis dites-moi si je suis dans l'erreur, autrement dit c'est l'aspect concurrentiel des projets qui seraient soumis, de certains projets qui seraient soumis à une certaine captation foncière, de d'autres qui ne seraient pas soumis à cette captation-là. Donc, c'est l'aspect concurrentiel entre des projets de développement : un qui serait soumis puis l'autre qui ne serait pas soumis, qui ferait que pour le consommateur, bien, il considérerait peut-être être plus avantageux en termes de prix, sur des projets qui ne seraient pas soumis à une captation foncière. C'est ce que je comprends?

1010 **M. MARC-ANDRÉ ROY :**

Je parle principalement à l'extérieur de l'île de Montréal. C'est à cause que de l'extérieur de l'île de Montréal, si on devient trop haut sur l'île de Montréal, on ne pourra pas attirer le consommateur. On va se tirer dans le pied à ce moment-là.

1015 C'est en deux volets. L'autre côté de ma réponse était également de donner un montant d'argent puis de finir à la bonne place. Autrement dit, je n'invente rien, des fois il y a une taxe qui est créée puis ça finit je ne sais plus dans quel coffre de l'État, puis je ne suis pas un politicien, ce n'est pas ma job. Si on veut créer un système, bien, c'est un peu l'utilisateur-payeur, moi, je n'ai pas de difficulté. Moi, comme promoteur, de payer, on va appeler ça une taxe additionnelle, que
1020 ce soit mille (1 000) à deux mille dollars (2 000 \$) par unité d'habitation construite pour aider à faire faire le projet, ça amène une autre discussion, à savoir les unités qui sont déjà construites, comment on fait pour les subventionner? On n'est pas pour les faire payer -, mais ça, c'est une problématique parce que quand vous êtes dans la maison puis vous avez déjà votre unité d'habitation, je n'irai pas cogner à la porte pour vous demander de l'argent, ça ne marchera pas.

1025 Mais comme promoteur, pour aider à faire avancer le projet, c'est ce que nous, on voudrait faire. Augmenter le taux de taxation, faire une taxe spéciale spécifiquement pour un projet, j'ai peur, puis j'ai peur, comme personne qui le fait depuis vingt-cinq (25) ans, je le vois, là, je le vis, j'ai peur que ça puisse dissuader la personne à déménager, pas seulement dans mon projet, sur
1030 un ensemble du territoire, ils vont le desservir, notamment sur le grand territoire de l'île de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

1035 Alors, merci. Madame Ghanimé, ça va? Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1040 J'aimerais peut-être poursuivre un peu sur cette question-là. Si le mécanisme consiste en une taxation simplement qui ne se traduit pas par une taxe supplémentaire, mais c'est simplement que la plus-value, une partie de cette plus-value-là va au promoteur, est-ce que là, vous trouveriez ça acceptable?

M. MARC-ANDRÉ ROY :

1045 Bien, il va y avoir une plus-value. On est d'accord, la plus-value possiblement - c'est quand même acceptable aussi longtemps que la recommandation soit faite que ça tombe dans le projet exactement. Ça, je trouve ça correctement et c'est sûr que si on étale, parce que moi j'ai... en ce moment, à Bois-Franc, je donne un exemple, il y a, disons quatre mille (4 000) unités d'habitation

1050 qui ont été construites – pas toutes par nous, là, mais je veux dire, on a construit la grosse majorité.

1055 Donc, si on taxe spécifiquement puis le pouvoir de taxation revient à qui puis l'argent est distribué comment, spécifiquement pour faire cela, puis ce n'est pas élevé, donc sur un plus gros bassin, ça peut avoir du sens. Ça, je suis en accord avec vous. Encore vient la problématique de taxer puis que cette taxation-là revienne dans le bon projet. S'il y a des mécanismes en place, il s'agit de les choisir, mais ce n'est pas toujours évident.

1060 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Et donc, vous considéreriez, par exemple ce que vous proposiez, une taxe plus spécifique, ça serait quoi, à l'achat, à la construction...?

1065 **M. MARC-ANDRÉ ROY :**

1070 À l'achat. Nous, c'est au moment du permis de construction – c'est rare que quelqu'un va vous dire ça comme constructeur, mais moi, je ne pense pas seulement à ma poche, je pense à l'avenir, donc je vous dis mille (1 000 \$) à deux mille dollars (2 000 \$) par unité d'habitation lors d'un permis de construction qui va spécifiquement à un tel projet – c'est une forme de taxe c'est bien évident, là.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Ce serait une fois à ce moment-là.

1075 **M. MARC-ANDRÉ ROY :**

1080 C'est une fois, c'est un one-time deal. C'est sûr que ce n'est pas une pérennité de revenus et ce n'est pas nécessairement des sommes phénoménales, mais ça peut être un système qui est à plus que... il y a plus qu'une avenue, là, et ça peut être une forme de taxation, puis l'autre, une forme de taxation sur la plus-value, naturellement, qui va se passer dans le projet pour l'avenir.

1085 Donc, à ce moment-là, on couvre le présent puis l'avenir puis pour le passé, qui est le déjà construit, remarquez, ce n'est pas mauvais, parce que ça va amener les résidents à dire : bien, écoute, moi, j'ai un train REM à proximité, je l'utilise, ma taxation, la plus-value de ma propriété fait que... est-ce que je peux prendre cette plus-value puis l'attitrer spécifiquement au projet? Je ne sais pas, moi, la dernière fois que j'ai vu quelqu'un dans une municipalité dire : je prends ça puis je le donne à quelqu'un d'autre, c'est assez rare. Donc, bien, c'est ça.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1090

Puis une dernière petite question. Vous nous parlez dans votre mémoire des principes du Complete Street Policy; est-ce que vous pourriez nous expliquer un petit peu plus de quoi il s'agit?

M. MARC-ANDRÉ ROY :

1095

C'est un principe de développement qui fait, ça relie le concept en partie, la desserte qui doit être aménagée pour bien – ce n'est pas seulement la desserte, remarquez. Le Complete Street Development, comme ça, c'est un concept qui relie tout ce qui serait fait avec le REM pour qu'on prenne en considération pas seulement la voiture, mais le piéton et le vélo.

1100

Écoutez, nous, on croit beaucoup là-dedans. Donc, ce n'est pas seulement la desserte, c'est l'ensemble qu'il faut étudier et ça se fait en amont, c'est ce qu'ils sont potentiellement en train de faire, ce n'est pas moi qui suis dans leur plan, et c'est de prendre tous les intervenants, ça veut dire que ça soit les groupes pour le vélo ou les piétons, l'ensemble des urbanistes, des gens, puis dire : on ne fait pas un plan en hauteur, seulement qui va vivre et puis qui avoir des clôtures, c'est un concept où tous les intervenants ont leur contribution à faire pour que ce projet-là puisse être, si on veut, friendly, justement, à l'ensemble des gens qui vont vivre en abord et qui vont l'utiliser.

1105

1110

Donc, c'est le piéton, c'est le cycliste, il y a l'automobiliste, mais trop longtemps, puis c'est comme ça que ça s'est développé à travers le monde, trop longtemps la voiture a mené nos vies. Mais il y a une limite. Il y a une limite puis quand on fait des nouveaux projets, on devrait penser aux utilisateurs qui sont le piéton et le cycliste.

1115

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup de votre présentation, d'avoir répondu à nos questions. Alors, nous vous souhaitons bonne soirée. La commission va prendre quinze (15) minutes de pause et va revenir pour les autres présentations. Alors, merci beaucoup.

1120

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

1125

**REPRISE DE LA SÉANCE
M. JEAN-FRANÇOIS TURCOTTE**

1130

LE PRÉSIDENT :

Alors, la commission va reprendre ses travaux. Nous invitons maintenant, monsieur Jean-François Turcotte, s'il vous plaît qui est déjà sur place.

1135

M. JEAN-FRANÇOIS TURCOTTE :

Oui, alors bonjour.

1140

LE PRÉSIDENT :

Alors, ouvrez votre micro. Voilà.

1145

M. JEAN-FRANÇOIS TURCOTTE :

Alors, bonjour. Alors, Jean-François Turcotte. Je suis analyste d'affaires en TI, qui œuvre dans le domaine du transport en commun depuis bientôt douze (12) ans. Donc, je travaille principalement sur des logiciels qui servent à la planification et à l'exploitation des réseaux de transport, particulièrement les réseaux de transport ferroviaires. Donc, j'ai été impliqué, ces dernières années, sur des projets de transport à Melbourne et à Brisbane en Australie, à Denver au Colorado, le métro de Washington ainsi que MTS à San Diego qui opère un réseau de trains légers.

1155

Donc, j'ai choisi de produire un mémoire à titre personnel parce que je pense que, bon, premièrement, je vais vous dire je ne suis pas contre l'idée du projet de REM, l'idée à la base d'établir un système de transport en commun hautement performant dans le corridor choisi, sauf qu'il y a certains aspects dans le projet qui me laissent penser qu'on est en train de commettre une erreur stratégique importante.

1160

Certains choix qui n'ont pas été bien expliqués qui, je crois, vont amener le REM à être incapable de générer tous les bénéfices auxquels on serait en droit de s'attendre pour un projet aussi onéreux et complexe, et tout en maximisant les perturbations au réseau de transport existant ainsi qu'à l'aménagement urbain traversé. Et à certains égards, ça pourrait représenter un certain gaspillage de fonds publics.

1165

Alors, ce sont les points que j'amène dans le mémoire. Je vais essayer de le résumer brièvement parce qu'il fait quand même cent trente (130) pages, donc on essaie de résumer en quinze (15) minutes.

1170

Je vais surtout me concentrer sur la ligne de Deux-Montagnes parce que, bien d'une part parce que ce que la connais bien, j'ai été un utilisateur régulier pendant des années puis j'ai habité à Roxboro quand j'étais plus jeune, donc je connais bien les quartiers desservis.

1175

C'est aussi sur cette ligne-là, je crois, qu'on va ressentir un maximum d'effets secondaires négatifs du REM, principalement parce qu'on a choisi et on change complètement de technologie, on part d'un train électrique, je dirais à technologie ferroviaire classique, qu'on voit ici à gauche, et on passe à une technologie complètement différente, le métro léger. Et ça, je suis très perplexe devant ce choix-là parce que, à la base, c'est une technologie qui offre une capacité beaucoup plus faible, une capacité théorique, et c'est aussi une technologie qui entraîne beaucoup d'impacts dans les quartiers traversés et, surtout, et c'est ça, je pense, qui me dérange le plus, c'est complètement incompatible avec le réseau existant et avec tous les investissements que l'on a réalisés dans notre réseau ferroviaire au cours des vingt (20) dernières années ou les années d'existence de l'AMT qui, si je me souviens bien, a été fondée en 96.

1185

Moi, j'ai peur qu'on soit en train de saboter ces vingt (20) années de progrès et que ça entraîne la radiation d'actifs publics de très haute valeur. Alors, c'est pour ça, je pense, c'est important d'en parler. Et aussi, le fait d'implanter une technologie incompatible, ça va amener des problèmes pour nos développements futurs.

1190

Donc, premier problème que j'ai, c'est au niveau de la capacité. Première chose, la ligne de Deux-Montagnes, ça fait plusieurs années qu'elle est en surcharge chronique, particulièrement en pointe le matin.

1195

Le problème de la pointe le matin, c'est qu'elle est très compacte, principalement à cause des horaires des employeurs et des établissements d'enseignement, on a un très grand pic de demandes entre sept heures et demie et huit heures et demie (7 h 30-8 h 30) le matin. Et, présentement, un train de l'AMT, il y a environ mille huit cents (1 800) places, un train de dix MR-90, à peu près mille huit cents (1 800) places, dont cinquante pour cent (50 %) de places assises dedans. Là, on passerait à des petits trains de quatre-vingts (80) mètres qui ont seulement six cents (600) places dedans, dont quatre-vingts pour cent (80 %) de places debout, seulement vingt pour cent (20 %) de places assises.

1200

1205

C'est sûr qu'on augmente beaucoup le nombre de départs sur la ligne de Deux-Montagnes, on passe de vingt-neuf (29) à cent soixante (160) départs par jour, mais la fréquence va rester la même toute la journée. Donc, c'est aux six minutes qu'on aura un départ, et la capacité des trains est tellement faible, à six cents (600) personnes, que présentement, il y a des trains aux dix-huit (18) minutes en pointe du matin sur la ligne de Deux-Montagnes, mais c'est la même capacité que trois trains de REM qui vont être envoyés sur la ligne en même temps.

1210

Moi, ce que je pense, c'est que le REM, tel qu'il est présenté, puis le graphique le montre, c'est tiré de mon mémoire, c'est qu'il va avoir, le pic de capacité, le REM, à cause de la petite taille de ses véhicules sera incapable de l'absorber, et ça, on parle de l'achalandage existant de la ligne de Deux-Montagnes. On ne parle pas de croissance d'achalandage, et même, comme je disais, la

1215

ligne est en surcharge depuis des années.

En réalité, l'AMT estimait dès 2008 qu'ils étaient capables d'avoir dix-neuf mille (19 000) au lieu de quatorze mille (14 000) usagers par pointe du matin. Donc, on pourrait estimer que l'achalandage est très élevé. La capacité d'achalandage est très élevée et j'ai peur qu'en choisissant des trains petits, même cadencés plus rapidement, en limitant leur longueur à seulement quatre-vingts mètres (80 m), on va passer à côté d'un potentiel et ce que ça va faire, c'est que les gens risquent de ne pas être capables de monter dans le train, tout particulièrement à Roxboro, Pierrefonds, Sunnybrooke.

1220

1225

Présentement, ces gares-là, il y a deux trains, des voyages courts, qui partent de Roxboro Pierrefonds à huit heures, huit heures trente-cinq le matin. C'est la seule façon pour les gens de Roxboro et Sunnybrooke d'avoir une place assise dans un train, sinon ils sont déjà tous pleins. Et là, on va les enlever, ces départs-là, tous les départs vont partir de Deux-Montagnes et ils vont être pleins à craquer.

1230

Donc, moi, ce que j'ai peur c'est que par ce choix de technologie, je ne vois comment le REM va être capable d'atteindre ses propres cibles d'achalandage.

1235

Donc, un autre aspect, comme je le disais, ce n'est pas un train classique qu'on prévoit implanter, c'est une conversion en métro léger; qui dit métro léger automatisé demande l'isolement complet du corridor ferroviaire. Donc, ça implique de fermer, d'une certaine façon, les passages à niveau, soit qu'on les ferme sans remplacement ou on étage le corridor ferroviaire ou on étage la rue.

1240

Moi, j'ai peur de l'impact que ce choix-là peut avoir parce qu'on regarde ici la photo qui a été prise dans le centre-ville de Melbourne, c'est très intrusif, un viaduc ferroviaire étagé, et c'est évidemment le choix qui risque d'être privilégié parce qu'il est plus faible comme coût que de creuser en souterrain.

1245

Il y a seize (16) passages à niveau sur la ligne de Deux-Montagnes, je les ai visités les seize (16) dans le mémoire, là, ici, j'en montre seulement quatre. Il y en a certains qui vont être seulement fermés, sans alternative de remplacement – ça a été annoncé –, ça, je trouve que c'est

1250 très dommage parce que ça risque d'enclaver les quartiers et ça défavorise fortement la mobilité active.

On parle, par exemple, le passage à niveau de la rue Henri-Dunant à Deux-Montagnes, on parle d'un détour d'un kilomètre et demi (1,5 km) par le viaduc du chemin Oka. Quand vous êtes à pied, bien, vous ne le faites pas, ce détour-là, donc c'est très pénalisant.

1255 Dans d'autres cas, on prévoit étager le corridor ferroviaire, donc je présume en hauteur. C'est le cas notamment – la photo en haut à gauche – à la rue Alexander. Vous remarquez que c'est un quartier où les habitations se sont établies très près du corridor ferroviaire. Moi, j'ai peur de l'impact visuel et j'ai peur aussi qu'on soit obligés de se livrer à des expropriations dans certains cas.

1260 Le cas de Roxboro, on parle d'un viaduc de deux kilomètres (2 km) de long entre le passage à niveau de la 11e avenue, qui traversera aussi le boulevard Gouin jusqu'au boulevard des Sources, un viaduc de deux kilomètres (2 km) de long dans les cours arrière des gens à Roxboro, c'est quelque chose qui a un énorme impact visuel. Ça peut amener des problèmes de criminalité sous le viaduc, je trouve que ce n'est pas une très belle intégration urbaine, alors que si on avait choisi de conserver la technologie ferroviaire classique, la technologie ferroviaire lourde, elle aurait été capable d'offrir une capacité supérieure au REM tout en perturbant peut-être moins le paysage urbain.

1270 L'autre aspect, aussi, des fois, on va étager plutôt, on va étager le corridor routier, donc soit qu'on le passe en dessous ou au-dessus des voies, c'est le cas notamment à Laval-sur-le-Lac et Deux-Montagnes. Donc, on voit ici le boulevard du Lac en bas à gauche et en regardant en bas à droite sur le boulevard Deux-Montagnes, les résidences sont mises vraiment collées sur le corridor ferroviaire. Je ne vois pas comment on peut étager le boulevard Deux-Montagnes par-dessus ou en dessous de la voie ferrée, sans se livrer à des expropriations de résidences massives le long de l'emprise.

1280 Et, de fait, on parle justement d'étagement. La conversion technologique en métro léger, ça fait qu'il y a très peu de l'infrastructure existante qui peut être utilisée. Les rails vont être à changer, les traverses vont être à changer, la signalisation va être à changer, l'alimentation électrique va être à changer et, en plus, il faut élargir le corridor ferroviaire en voie double et l'étagé dans certains cas.

1285 L'étagement du corridor ferroviaire, ça risque de prendre toute la largeur disponible dans l'emprise. Donc, je ne vois pas comment on va être capable – je sais que la Caisse de dépôt dit : on va maintenir en partie le service pendant les travaux, je ne vois pas comment c'est possible.

1290 Regardez la photo, ici, c'est une photo des travaux à Jonction de l'est en 2012. Le train de
l'AMT qu'on voit ici est sur une voie de déviation qui a été aménagée à côté de l'emprise
ferroviaire principale. Regardez comment que ça prend de l'espace. Cet espace-là pour
aménager une voie de déviation pour maintenir le service pendant qu'on construit le REM, il
n'existe pas à plusieurs endroits, notamment à la traversée dans le corridor de Alexander-
Sunnybrooke ou encore à l'île Bigras, cet espace-là n'existe pas. Alors, j'ai peur qu'on se livre
1295 encore une fois à des expropriations de résidences riveraines de la voie ferrée.

Et, en plus, ça coïncide malheureusement, l'échéancier des travaux, au plus fort des
travaux sur Turcot. Alors, on risque de diminuer la capacité de transport en commun qui aurait pu
soulager un peu le flot de voitures qui s'en va vers l'échangeur Turcot, alors j'ai peur que le timing
soit absolument mauvais; le pire qu'on puisse imaginer.
1300

Donc, changement de sujet, ici, je parle aussi de la ligne de Mascouche. Ça, je suis... bon,
c'est loin d'être une desserte parfaite, mais je suis vraiment déçu parce que la correspondance
forcée qui va être causée par le changement de technologie ferroviaire, la gare A40, je pense
qu'en partant, les modèles théoriques montrent que chaque rupture de charge, c'est trente à
cinquante pour cent (30-50 %) de perte d'achalandage et même, la Caisse dépôt elle-même, elle
suppose au moins vingt pour cent (20 %) de perte d'achalandage dès le début. Et des études
d'achalandage, aussi, ce qu'on voit c'est que même en 2041, l'achalandage de la ligne de
Mascouche va plus faible que ce qu'on en enregistrerait à la fin de 2015.
1305

Le ratio d'autofinancement de la ligne de Mascouche, c'était vingt-deux pour cent (22 %).
C'est très faible. C'est la plus faible de toutes les lignes et c'est inacceptablement bas. Si on lui
enlève vingt à cinquante pour cent (20-50 %) de son achalandage, le ratio d'autofinancement va
glisser sous les vingt pour cent (20 %). À un moment donné, la capacité de payer des
contribuables, des villes, elle n'est pas infinie. Les gens vont se demander pourquoi est-ce qu'on
fait rouler un service aussi cher pour si peu d'usagers.
1310
1315

Et l'autre chose c'est que, bon, là on a beaucoup parlé du plan d'opération pour accueillir
mille huit cents (1 800) personnes qui débarquent d'un train de l'AMT pour s'entasser dans des
petits trains de six cents (600) personnes du REM, on a proposé d'aménager – j'ai juste le terme
anglais – un pocket track, la voie de garage au milieu – je ne sais pas c'est quoi en français –, je
trouve ça douteux; premièrement, parce qu'il n'y a pas l'espace à la Gare A40 pour aménager un
site de garage de jour pour les trains de l'AMT et ils n'auraient, en plus, pas accès à leur centre
d'entretien à Pointe-Saint-Charles. Mais aussi, c'est qu'ensuite, si on veut lancer ces petits REM-
là dans le flot de trafic avec les gens de Mascouche, ça ne respectera pas le cadencement prévu
des trains, qu'il y ait un train à toutes les trois minutes sur cette portion-là centrale du réseau où
on alterne Deux-Montagnes/Aéroport/Deux-Montagnes/Sainte-Anne-de-Bellevue. Là, on ajoute
1320
1325

des trains supplémentaires, je pense qu'on va atteindre assez rapidement la capacité du réseau, même avec un système de signalisation CBTC performant.

1330

Donc, moi, j'ai vraiment peur que la ligne de Mascouche soit condamnée, ce qui ferait qu'on aurait gaspillé malheureusement sept cent quarante-quatre millions de dollars (744 M\$) dépensés dans sa construction pour qu'au final, tous les quartiers qui sont en rouge sur la carte soient dépourvus de desserte de transport en commun lourde pendant que – donc, je trouverais ça dommage qu'on construise des belles choses dans l'Ouest, au détriment de l'Est. Surtout que dans l'Est, comme monsieur Dubrau l'a dit plus tôt, la densité des quartiers desservis, particulièrement à Montréal, elle est plus grande.

1335

Je ne m'éterniserai pas sur la ligne de Vaudreuil-Hudson, je pense que monsieur Dauphin et monsieur Dubrau l'ont démontré, elle est à risque de perdre de trente à cinquante pour cent (30-50 %) de son achalandage. Je trouve ça dommage parce que d'une perspective historique, ce qui était prévu c'était le Train de l'Ouest, qui était de bonifier le service existant avec des voies et un corridor électrifiés et une hausse de service dans le corridor de l'autoroute 20, le tracé actuel.

1340

Le fait d'introduire une ligne concurrente, ce n'est pas complémentaire. Ils vont se compétitionner, ils vont se cannibaliser leur propre achalandage parce que les corridors sont très rapprochés dans l'Ouest-de-l'Île, bien, encore une fois, la ligne Vaudreuil-Hudson, elle a trente-sept pour cent (37 %) d'autofinancement. Si on lui enlève cinquante pour cent (50 %) de son achalandage, on risque de glisser sous les vingt pour cent (20 %). Bien, même chose, éventuellement, ça augmente les déficits d'exploitation puis la capacité de payer des contribuables, elle n'est pas infinie. Moi, je m'attends à ce que si elle survit, il va y avoir des fortes baisses d'offres de services, ce qui risque de la rendre moins attrayante, et c'est particulièrement pénalisant pour les arrondissements comme Lachine ou tous les quartiers situés au sud de l'autoroute 20 qui ne sont pas à proximité du REM.

1345

1350

1355

Ensuite, j'ai un petit problème avec la cessation de service ferroviaire sur les embranchements Doney et Saint-François du CN, donc les trains de marchandises. Je trouve qu'en 2016, qu'on prévoie forcer la conversion de mouvements de marchandises du train au camion, c'est complètement insensé. Ça augmente les gaz à effet de serre, ça augmente les coûts de transport, ça augmente la circulation puis la dégradation des infrastructures routières qui sont à la charge de la collectivité, puis en plus, c'est au pire moment parce que la future gare de marchandises que l'Aéroport de Montréal veut implémenter près du Technoparc, bien là, on va la construire sans possibilité de desserte ferroviaire. Donc, c'est une perte d'intermodalité et c'est des marchandises lourdes qu'on transporte dans ces wagons-là, c'est des rouleaux de papier, des granules de plastique... ça serait très difficile à convertir à la conteneurisation, au camionnage, comme ça, ça vient souvent du nord du Québec, des usines de papier où il n'y a pas de desserte intermodale.

1360

1365

1370 Donc, je trouve ça très dommage – petite parenthèse, si vous ne comprenez pas pourquoi c'est affecté, c'est la conversion de la ligne de Deux-Montagnes en métro léger fait que le CN ne pourra plus y circuler. Ils ont besoin d'y circuler sur une distance de trois kilomètres (3 km) pour atteindre l'embranchement Doney à partir de la jonction de l'est.

1375 Et ça aussi – un des derniers points avant de résumer et de conclure – le fait, encore une fois, d'avoir choisi une technologie ferroviaire incompatible avec le réseau existant et d'exclure les agences publiques de transport que sont l'AMT et VIA Rail du tunnel du Mont-Royal, bien, ça fait qu'on vient de tuer dans l'œuf le projet naissant du train à grande fréquence de VIA Rail.

1380 VIA Rail a besoin du tunnel du Mont-Royal pour sortir de la Gare Centrale sans passer par les voies du CN qui sont très congestionnées dans le coin de Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri et Ballantyne. En sortant par le tunnel du Mont-Royal, on peut gagner Québec par la Rive-Nord, mais on pourrait également... les plans de VIA Rail c'était d'aller à Ottawa et Toronto par ce tracé, et sortir par l'Ouest-de-l'Île, et là, on voit que c'est un projet qui avait le support de la communauté d'affaires, le support des élus de Québec et même de Montréal. On voit même que VIA Rail était prête à commencer à acheter le matériel roulant pour cette desserte-là.

1390 VIA Rail a essayé de s'entendre avec la Caisse de dépôt et il n'y a pas eu d'entente. Je pense qu'il y a eu aucune ouverture pour négocier le partage du tunnel alors que, pourtant, je pense que ce serait possible, comme l'a démontré monsieur Dubrau plus tôt. En utilisant le système de signalisation CBTC ou TCS très avancé, on pourrait probablement atteindre une certaine mixité dans le tunnel, malgré la réglementation qui est désuète, qui l'interdit, mais qui a été écrite bien avant l'avènement des systèmes de signalisation hautement performants d'aujourd'hui.

1395 Et je trouve que c'est – pour finir – c'est un précédent dangereux. Si on choisit unilatéralement d'exclure l'AMT de son tunnel, quand on va vouloir faire la phase 2 du REM, est-ce qu'on va décider d'exclure la STM de son métro? Si on décide, par exemple, que la ligne bleue, finalement, il faut la prolonger dans l'est en REM plutôt qu'en métro, ça fait qu'on scrappe la ligne bleue puis on décide de mettre des REM là-dedans... Je trouve que, d'un point de vue de gouvernance, que ce soit fait comme ça, je suis un peu perplexe sur le processus, sans débat, sans discussion avec les élus. On nous l'a imposé, carrément.

1400 Donc, il y a évidemment beaucoup d'autres points dans le mémoire, vous pourrez le consulter. Ce que je résume ici c'est que je pense que le REM, je suis inquiet parce que je pense que la technologie choisie n'offre pas la capacité suffisante. Il y a un impact majeur sur l'environnement urbain. Il risque d'interrompre le service complètement sur la ligne de Deux-Montagnes. Il impacte les réseaux existants. Il impacte le transport des marchandises.

1410 Par contre, je ne veux pas nécessairement dire : je suis contre le projet, arrêtez-le. Je pense que c'est important d'offrir un réseau de transport hautement performant puis l'idée d'utiliser un tronçon commun entre le nord et le sud, qui est le tunnel du Mont-Royal, c'est criant de logique.

1415 Je pense qu'un meilleur choix serait possible. Une technologie ferroviaire à plus grande capacité dans les trains, quitte à les allonger, là. Je ne sais pas pourquoi on s'entête arbitrairement à limiter ça à quatre-vingts mètres (80 m) alors qu'on pourrait facilement monter ça à huit voitures, cent soixante mètres (160 m). Les trains de l'AMT actuellement font deux cent dix mètres (210 m). Et ça existe aussi, si on décide de regarder le matériel roulant disponible un peu partout dans le monde, il existe du matériel roulant plus léger que les trains très lourds de l'AMT à trente-cinq (35) tonnes par essieu et un peu plus lourds, oui, que les véhicules très légers du REM, mais qui seraient quand même probablement capables de circuler sur le pont Champlain.

1420 J'ai donné l'exemple ici d'une rame X'Trapolis qui est utilisée chez Metro Trains Melbourne à Melbourne, ça peut être un autre type de matériel. Moi, ce que je pense, c'est que c'est possible d'avoir un réseau de transport intégré, un réseau ferroviaire intégré avec une capacité suffisante et surtout sans radiation coûteuse de tous les investissements publics qu'on a faits dans le train de banlieue au cours des vingt (20) dernières années et c'est ce que je souhaite.

LE PRÉSIDENT :

1430 Alors, Monsieur Turcotte, merci beaucoup de votre présentation. Alors, des questions. Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1435 Excusez, merci pour votre mémoire. Alors, vous avez signalé plusieurs points. En fait, il y en a un bon nombre qui ont été signalés par d'autres aussi, mais on aimerait peut-être vous entendre plus sur les solutions. Vous concluez que c'est possible de faire un REM, est-ce que vous pouvez élaborer, par exemple, sur la solution de partage du tunnel ou aussi de maintenir ou améliorer, 1440 accroître la capacité de Deux-Montagnes? Parlez-nous un petit peu plus des solutions.

M. JEAN-FRANÇOIS TURCOTTE :

1445 Oui, O.K. Donc, premièrement, je pense – je vais me servir d'inspiration de ce qu'on peut voir un voir un peu ailleurs dans le monde, pas essayer de réinventer la roue, je vais m'inspirer du projet de Cross Rail à Londres ou encore celui du Regional Express Rail à Toronto, mais je vais

d'abord me focusser sur Cross Rail parce que c'est un tunnel, donc ça ressemble un peu à la problématique du Mont-Royal.

1450

C'est une ligne, un corridor à haute capacité en tunnel. On prévoit opérer un train aux deux minutes, donc trente (30) trains par heure, des trains de mille cinq cents (1 500) personnes, donc très, très grande capacité, je pense. Si je me souviens bien, c'est dix voitures ou neuf ou dix voitures.

1455

Alors, je pense que si on acceptait, au lieu d'essayer de cadencer les départs du REM toutes les trois minutes ou même les quatre-vingt-dix (90) secondes, si on acceptait, par des trains juste un petit peu plus gros, au lieu de les faire aux trois minutes, les faire aux quatre minutes, ce qui laisserait à ce moment-là l'opportunité d'insérer un mouvement avec une fréquence, un intervalle de deux minutes entre les trains, entre les mouvements du REM à certaines heures. Peut-être pas tout le temps, mais il faut réaliser une chose aussi; c'est que les trains à grande fréquence de VIA Rail, on parle d'une douzaine, une quinzaine de départs vers Québec par jour, puis peut-être une vingtaine de départs vers Ottawa et Toronto, par jour. On ne parle pas d'une fréquence, d'un train à toutes les deux minutes. Donc, je pense que ça pourrait être un élément de solution. Il y en a d'autres aussi, mais c'est ce que j'ai en tête.

1460

1465

Et, évidemment, ça prend un bon système de signalisation. Présentement, la CCC, commande centralisée de la circulation qui est utilisée dans le tunnel, je pense que c'est pas mal – l'étude du COTREM, en 1984, prévoyait que l'intervalle serait de six minutes pour les trains de... bien, il n'y avait pas d'AMT à l'époque, les trains de la STCUM et, à ce moment-là, VIA Rail qui utilisait le tunnel du Mont-Royal, dans les années 80 jusqu'en 95, pouvait insérer ses propres trains, tout en maintenant une fréquence, un intervalle de trois minutes entre les trains et on pensait que la CCC, la signalisation actuelle, serait capable d'accueillir ce mouvement-là. Avec une TCS, un niveau 2 ou même niveau 3 ou un système CBTC, oui, je pense qu'on peut descendre à une fréquence de cent vingt (120) secondes dans le tunnel.

1470

1475

Là où ça peut être problématique, c'est que si les trains du REM s'arrêtent à Canora puis ensuite à Mont-Royal, bon, là, il y a peut-être, à un moment donné, un mouvement qui ne s'arrête pas, qui va finir par attraper l'autre.

1480

Par contre, le corridor à Mont-Royal, si on était capable de l'élargir, bon, d'aménager des voies de dépassement, à Mont-Royal, c'est en tranché, je pense que ça serait possible de l'élargir à trois ou peut-être même à quatre voies, si on pouvait permettre les dépassements, puis à ce moment-là, débarquer peut-être – les trains de Mascouche débarquent de la ligne de Deux-Montagnes à la jonction de l'est, et probablement débarquer à ce moment-là les trains à grande fréquence de VIA Rail, du même coup, les envoyer par un autre tracé.

1485

1490 Et à ce moment-là, je pense que ce serait possible de conserver une fréquence très élevée sur le REM, maintenir aussi la continuité de la desserte de la Rive-Sud à la Rive-Nord. Donc, éviter d'avoir un changement de ligne à la Gare Centrale, tu sais, c'est quelque chose qui est certainement positif par rapport à la desserte actuelle. En fait, même la desserte actuelle, il n'y en a pas, il n'y a presque pas de départs qui partent de la Gare Centrale le matin pour s'en aller dans l'ouest, il y en a un seul.

1495 Est-ce que ça répond à votre question?

LE PRÉSIDENT :

1500 Alors, Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1505 Oui. Vous abordez dans votre mémoire la question de la structure tarifaire du REM, donc est-ce que vous pourriez nous en parler un peu plus parce que vous l'avez peu abordé dans votre présentation?

M. JEAN-FRANÇOIS TURCOTTE :

1510 En fait, je l'aborde parce qu'on n'a pas d'information. Je sais que la Caisse dépôt a suggéré de s'arrimer, en quelque sorte, s'harmoniser... on sait qu'il y a un désir de s'harmoniser avec la technologie OPUS. Je sais aussi que, par contre, il n'y a pas d'engagement clair de la part de la Caisse de dépôt à utiliser la structure tarifaire intégrée que l'Agence régionale de transport métropolitaine doit produire incessamment. Parce que ça, il y a une tâche en cours, actuellement, il y a beaucoup trop de titres de transport différents dans la région métropolitaine. Je pense que vous le savez, et un des mandats qu'on a confiés à la future Agence régionale, c'est d'avoir une structure tarifaire simplifiée.

1520 Maintenant où se situe le REM là-dedans, est-ce qu'on va utiliser intégralement cette structure tarifaire là ou est-ce que les usagers vont devoir défrayer un extra pour avoir accès au REM, en plus de métro, par exemple? Et ça, je n'ai pas de réponse encore à ma question, mais je suppose que c'est une possibilité. Surtout que le mandat de la Caisse de dépôt, et ce n'est pas un reproche, c'est un simple fait, le mandat de la Caisse dépôt c'est de faire fructifier l'argent des déposants. Donc, il y a un mandat de faire un profit.

1525 Donc, ça peut être légitime de supposer qu'il pourrait vouloir augmenter les tarifs, notamment en pointe. Ce qui pourrait expliquer pourquoi, d'ailleurs, les prévisions d'achalandage qui ont été produites à la fin d'août sont moins élevées que les prévisions d'achalandage que

1530 l'AMT avait sorties en 2008 quand ils ont fait les études du SLR du pont Champlain. Et c'est une supposition, j'aimerais ça avoir des précisions.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1535 Mais indépendamment du fait que vous dites que vous manquez d'information, vous verriez ça comment, vous, une tarification à votre avis qui serait efficace, équitable, et cetera?

M. JEAN-FRANÇOIS TURCOTTE :

1540 Bien, moi, personnellement je pense qu'il faut voir c'est quoi le but recherché par le REM. Est-ce que c'est de transporter le plus de gens possible ou de dégager un profit d'exploitation ou du moins, minimiser la perte d'exploitation? Je ne suis pas convaincu à cent pour cent (100 %) que le profit comme tel soit possible et je ne pense pas que ça, ce soit le but.

1545 Moi, je pense que les bénéfices, on peut juger des bénéfices d'un projet comme celui-là à la quantité de voitures qu'on retire de la route et d'usagers qu'on convertit au transport en commun. Est-ce qu'on va atteindre une efficacité, je dirais, environnementale comparable, si on impose une surcharge, un tarif supplémentaire pour avoir accès au REM? Probablement pas. C'est sûr que le tarif, toute hausse de tarif – ce n'est pas linéaire comme relation, mais toute hausse de tarif va avoir un effet sur l'achalandage, et un effet négatif, on s'entend.

1550 Est-ce que ça répond à votre question?

LE PRÉSIDENT :

1555 Alors, merci pour votre présentation.

M. JEAN-FRANÇOIS TURCOTTE :

Merci.

1560 **LE PRÉSIDENT :**

On comprend que la présentation va être déposée aussi?

1565 **M. JEAN-FRANÇOIS TURCOTTE :**

Elle n'a pas été déposée encore?

LE PRÉSIDENT :

1570 C'est possible, là, je fais simplement m'assurer là que c'est disponible.

M. JEAN-FRANÇOIS TURCOTTE :

1575 Bien, si vous voulez mon PowerPoint, il n'y a pas de problème, je vais m'assurer...

LE PRÉSIDENT :

Exactement. Il suffit de s'entendre avec la coordonnatrice pour qu'on puisse avoir le document pour qu'on puisse le rendre disponible en annexe de votre rapport.

1580

M. JEAN-FRANÇOIS TURCOTTE :

O.K. bien, sans problème. Merci.

1585 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup.

1590

M. NORMAND LALONDE

LE PRÉSIDENT :

1595 Merci beaucoup. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Normand Lalonde s'il vous plaît.
Alors bonsoir Monsieur Lalonde.

M. NORMAND LALONDE :

1600 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

1605 Alors la parole est à vous.

M. NORMAND LALONDE :

1610 Monsieur Bergeron, Mesdames Gendron et Ghanimé. Mon nom est Normand Lalonde, je suis détenteur d'un baccalauréat en Sciences politiques ainsi que d'une maîtrise en Études urbaines de l'École des sciences de la gestion de l'UQAM et c'est à titre de citoyen, résident de Rosemont-La Petite-Patrie que je vous présenterai ce résumé de ma bien modeste et imparfaite contribution. Je déplore toutefois le peu de temps imparti aux citoyens pour se préparer, ainsi qu'une certaine somme de documents qui sont rentrés très tardivement à l'étude.

1615 Alors, le titre de mon mémoire s'appelle « Péril en la demeure, la mystification de la Caisse ». Plusieurs tombent sur l'enchantement du REM alors que cette opération de séduction menée en assez voie rapide masque un fait : la haute finance met la patte sur un service collectif.

1620 Pierre angulaire de la réforme libérale du transport commun montréalais, le projet de CDPQ Infra est le premier projet de partenariat dit public/public. Il faut s'interroger sur ce que cela implique pour la maîtrise de la propriété de nos biens publics et de nos équipements et infrastructures collectifs.

1625 Ce projet précipité présente, certes, un risque de privatisation ultérieure à une opération financière hasardeuse, mais surtout il signifierait une privatisation de fait.

1630 Le service public de transport en commun de l'agglomération montréalaise serait désormais dépendant des marchés. Les tarifs du REM seraient déterminés selon le rendement de la Caisse et auront un impact indirectement sur les tarifs de tous les réseaux publics sur le territoire, et ce, à cause de l'intégration tarifaire qui serait instaurée, inspirée de la politique du tarif unique et d'un partage des revenus encore indéfinis entre les réseaux.

1635 Parlons tarif. Si j'ai bien compris, parce que c'est souvent très équivoque dans les documents disponibles et selon le verbatim, quatre-vingt-douze point cinq pour cent (92,5 %) des revenus proviendront des usagers. Si c'est le cas, eh bien, c'est la vache à lait. Le tarif est non seulement une clé de la fréquentation, mais surtout nécessaire au rendement du REM. Une mauvaise évaluation se fera au prix de la répartition des coûts à l'ensemble des usagères et

usagers de tous les réseaux pour maintenir le rendement de la Caisse. C'est le vice caché, que vous avez noté d'ailleurs, Monsieur Bergeron.

1640

Les tarifs seront dépendants du rendement de la Caisse, donc si le tarif projeté devient prohibitif, il faudra le garder bas pour préserver une fréquentation suffisante et ainsi atteindre l'objectif de rendement. Qui paiera alors le manque à gagner? Ça ne sera pas le gouvernement, il n'investit pas dans l'allègement des tarifs; ça sera les municipalités qui devront l'absorber, surtout les usagères et usagers. Les travailleuses à bas salaire incapables de prendre le REM, devront-elles payer au métro Beaubien ce qui fera fructifier les caisses de retraite des gens en banlieue de l'ouest qui peuvent se payer le REM? C'est une ironie.

1645

L'autorité verra à l'intégration tarifaire avec l'uniformisation de quelque sept cents (700) tarifs différents réduits à environ quinze (15). Ceci suppose une éventuelle redistribution des revenus. Il n'existe aucune assurance à l'heure actuelle d'une étanchéité totale et inaliénable entre les tarifs du REM et ceux des autres réseaux comprenant les lignes existantes. Au contraire, l'interfinancement est induit par la tarification intégrée, c'est le paradoxe de la politique du tarif unique. Ça crée des iniquités sous-territoriales et iniquités sociales.

1650

1655

Nous ne savons pas quels ne seront les modalités de partage des recettes tarifaires ni les déficits d'opération entre la future ARTM et la Caisse et les autres opérateurs. Y aura-t-il des mécanismes de correction et sur quel paramètre seront-ils établis? On ne le sait pas. Mais ne nous leurrions pas; c'est un objectif principal tiré de la commande politique que tous les utilisateurs payeurs de l'agglomération contribuent au rendement de la Caisse.

1660

Sachant que les hausses de tarifs excluent des centaines de personnes du réseau public et que la répartition géographique des personnes à bas revenus n'est pas uniforme, elle, sur le territoire, il faut se demander qui prendra le REM et pourquoi tous paieraient pour le REM. Les rendements recherchés de la Caisse pourraient résulter en un tarif trop élevé pour attirer sa clientèle, et compte tenu de la promesse formelle que le tarif sera abordable, un manque à gagner devra nécessairement être comblé quelque part.

1665

Les coûts. Les coûts sont occultés, l'achalandage intrigant. Il serait apprécié d'obtenir l'ordre de grandeur des coûts totaux du projet, soit le véritable investissement public. N'avancer que le chiffre de cinq virgule cinq milliards de dollars (5,5G\$) est spécieux. Les études de fréquentation sur lesquelles la Caisse fonde ses calculs sont incomplètes. Les opérateurs ont avoué eux-mêmes n'avoir aucune étude d'achalandage précise de leur réseau qui tient compte du projet de REM et des rabattements. Celles-ci, en cours, seront probablement complétées après la décision ministérielle.

1670

1675

1680 La Caisse n'a donc aucune étude fiable sur l'impact de l'achalandage des autres réseaux et sur le sien et vice-versa. Ce n'est que des incantations probabilistes. On promet ainsi des tarifs abordables sans que les promoteurs n'y placent une appréciation économique. Ça représente combien un tarif abordable, vingt et un dollars (21 \$) aller-retour? Trente et une piastres (31 \$)? Cinquante et une piastres (51 \$)? C'est quoi, un tarif abordable?

1685 Pourquoi le promoteur n'a-t-il jamais mis un chiffre sur le tarif, alors qu'il se dit éclairé par tous ses calculs de rentabilité, de fréquentation et de coûts d'opération? Mais il ne peut pas définir le tarif.

1690 La politique du tarif unique a, par ailleurs, ce défaut majeur : c'est qu'avec l'intégration tarifaire, l'interfinancement des réseaux les revenus sont distribués entre les réseaux sur le territoire selon une formule actuellement inconnue. Mais la richesse et la pauvreté sont inégalement distribuées sur le territoire aussi. Les usagères, usagers ne sont pas répartis uniformément selon leur condition sociale ni selon le mode de transport utilisé. Cette iniquité sous-régionale en est une principalement d'iniquité sociale et de disparité du développement urbain. Une mesure corrective peut être envisagée pour « tamber » l'exclusion sociale du transport en commun, c'est le tarif fondé sur le bas revenu, soit la tarification sociale.

1695 Iniquité sociale est actuellement manifeste à Montréal et s'aggravera si plusieurs aspects ne sont pas réexaminés avec soin, particulièrement les facteurs socioéconomiques d'exclusion du transport en commun en lien avec les hauts tarifs, ainsi que les facteurs de gentrification.

1700 On proclame des TOD partout, mais les premiers indicateurs des études URBATOD sont la mixité et l'accessibilité des fonctions et usages, ce qui n'a pratiquement pas été discuté, et la mixité sociale, mais il est plutôt question de développement immobilier à haute évaluation fiscale. Vraisemblablement, la hausse de la plus-value foncière prévue ne se limitera pas aux terrains des futurs projets voisins des stations. Pourquoi ne pas examiner le lien probable entre la hausse de la plus-value foncière, les hausses de taxes municipales, les hausses de loyer qui s'ensuivent et le phénomène de gentrification possible autour de ces stations? L'impact social économique du REM sera-t-il éclipsé de l'examen environnemental?

1710 Au sujet de la commande politique, le représentant du ministère, monsieur Donais, expose lui-même le sens à donner à l'opération. Je le cite :

1715 *« Ce qui était recherché avec l'entente avec la Caisse c'était de développer une nouvelle source de financement qui est à l'extérieur du bilan du périmètre comptable de la province. Donc, on arrive avec un joueur extérieur qui est un peu comme une entreprise privée. »*

L'astuce c'est que la cote de crédit AAA dont bénéficie la Caisse auprès des agences de cotation lui permet d'emprunter à plus faibles coûts que le gouvernement québécois sur le marché obligataire.

1720 Sans l'atteinte de rendement suffisant, donc, la Caisse devra-t-elle un jour se résoudre à la vente éventuelle d'actifs? Outre ce risque probable, le projet concrétise un état de fait : c'est la prise en main du TC par la haute finance. Les tarifs du REM déterminés par la Caisse en réplique d'un rendement nécessaire, tout le réseau deviendra progressivement dépendant des rendements des marchés.

1725 Se peut-il qu'à un moment donné, le bas de laine soit troué par des dépassements de coûts? Des trains livrés en retard par Bombardier comme à Metro Links? Par une fréquentation décevante, une baisse du prix du pétrole ou un changement de gouvernement?

1730 L'un dans l'autre, la société québécoise est exposée à de hauts risques alliant tarif à la finance, au monde spéculatif dont il n'a aucune prise. Appuyer ce projet public/public est une fumisterie avec des partenaires privés entre cinquante et soixante pour cent (50-60%), j'ai lu, liés au marché et au rendement financier, c'est un PPP, une nouvelle appellation. Il s'agit d'un jalon de la dépossession d'un service public.

1735 Avec ce modèle de gouvernance calqué sur le privé, les instances décisionnelles ne sont plus à portée de bras politiques. Autant l'ARTM, avec sa seule réunion par année spéciale ouverte au public – entendons-nous, de relations publiques –, que la Caisse échappent au contrôle démocratique de la population. La gouvernance d'ailleurs est aussi nébuleuse.

1740 Et là c'est équivoque dans les textes, c'est incroyable. La Caisse ne sera pas soumise à la Loi 76 avons-nous appris, on lit pourtant que, dans le projet de loi, que l'autorité a la compétence exclusive pour établir la tarification et que le réseau a la compétence exclusive pour la desserte par train de banlieue. Le REM ne semble pas considéré comme un train de banlieue.

1745 Ça, par les ententes, le gouvernement lègue-t-il ses pouvoirs décisionnels de tarification de l'ARTM à un opérateur privé? La structure décisionnelle des tarifs est floue et confondante : soit que la Caisse fixe ses tarifs seule ou avec le gouvernement directement ou en duo avec l'ARTM ou conjointement, si je cite monsieur Tall. Alors que le maire de Montréal rajoute une couche d'opacité, il se voit, lui, au-dessus de l'Autorité, il nous a dit ça aujourd'hui.

1750

Les voies à trois rails causent ici un problème d'aiguillage.

1755 Conclusion : trop de questions sans réponse, trop d'aspects négligés, la Caisse est pressée, elle n'est pas prête. Ce projet est précipité. Il y aura un gap énorme entre celui présenté

1760 et analysé au BAPE à celui final. Mais au cœur du projet – si c'était juste ça, c'est assez pour le refuser, mais au cœur du projet, il y a pire. Le tarif du REM est au centre de la gouvernance. La mainmise de la finance et des marchés au cœur du projet politique. A contrario, n'est-il pas temps de faire rentrer la responsabilité sociale dans la culture d'entreprise, alors que la Caisse veut le beurre, l'assiette à beurre, la nappe, la table, le plancher?

Merci. Ce que je viens d'avancer est étoffé dans mon mémoire que je vous invite à lire.

1765 **LE PRÉSIDENT :**

1770 Alors, merci de votre présentation, mais j'aimerais que vous corrigiez une affirmation que vous m'attribuez. Je n'ai jamais affirmé qu'il y avait un vice caché quant à la tarification. D'ailleurs, vous me citez en page 5, je posais une question sur la tarification. Alors, vous mentionnez dans votre présentation que j'ai affirmé qu'il y avait un vice caché. Alors, j'aimerais que vous vous corrigiez, s'il vous plaît.

M. NORMAND LALONDE :

1775 Je me corrige.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

1780 **M. NORMAND LALONDE :**

Ce que je veux dire c'est que vous avez repris ma question lorsque j'ai demandé...

LE PRÉSIDENT :

1785 Exact. C'était une question de compréhension.

M. NORMAND LALONDE :

1790 ... et vous avez dit : « Y aurait-il un vice caché? » Voilà.

LE PRÉSIDENT :

1795 Alors, c'est une question qui était posée alors que vous m'attribuez une affirmation que je n'ai pas dite. Alors, ceci dit, on a des questions. Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Oui. Alors, vous nous parliez de tarification sociale; est-ce que vous pouvez expliciter ce concept, nous dire s'il existe ailleurs, comment il fonctionne?

1800

M. NORMAND LALONDE :

Le concept a été développé notamment à Calgary, mais pour de plus amples informations, je vous invite beaucoup à lire les mémoires du Conseil des Montréalaises, les deux mémoires précis et selon des études de madame Véronique Colas. Il s'agit d'une mesure de correction; c'est-à-dire qu'on constate que le troisième poste des ménages, c'est le transport. Et des fois, ça passe avant d'acheter une paire de bottes pour le petit. On se comprend?

1805

À chaque hausse de tarif depuis des années, depuis l'ère Bourque et ensuite l'ère Tremblay, c'est des milliers de personnes qui ne prennent plus le métro, qui ne prennent plus l'autobus. La tarification sociale, c'est quoi, c'est de baser sur le faible revenu. On fixe à peu près quel est le faible revenu – il y a le débat actuellement sur le salaire minimum à quinze piastres (15 \$) parce qu'on s'aperçoit qu'en dessous de ça, c'est le seuil de la pauvreté. Mais les tarifs sont discutables, les tarifs... les barèmes sont discutables, mais c'est une façon assez facile qui coûte pas mal moins cher que les sommes astronomiques qu'on entend parler depuis quelques jours ici, et ce que ça fait c'est que les personnes peuvent, avec leur rapport d'impôts, on peut déterminer s'ils sont de bas revenus et leur attribuer une diminution de tarif importante.

1810

1815

C'est le principe de la tarification sociale. C'est une des mesures qui ferait en sorte que les familles, que des personnes âgées puissent s'en sortir à Montréal.

1820

LE PRÉSIDENT :

Madame Ghanimé, question?

1825

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

À la page 10 de votre mémoire, vous dites, au deuxième paragraphe quand vous parlez de l'Autorité tandis que CDPQ œuvre à huis clos, c'est privé, il ne restera plus qu'une façon d'influencer la prise de décision sur les tarifs : les urnes. Pouvez-vous nous expliquer?

1830

M. NORMAND LALONDE :

Bien, à qui qu'on s'adresse maintenant, là, pour adresser des revendications tarifaires? Si on va voir la STM sur la tarification sociale, qu'est-ce qu'elle va nous dire? Elle va dire : bien non,

1835

1840

on va à l'ARTM. Là, à l'ARTM – j'aimerais vous montrer une petite... décisionnelle. Moi, je vous dis que c'est assez flou, là. On dirait qu'il y a une voie de contournement à l'instauration des tarifs. On dirait que le gouvernement veut directement avoir le contrôle sur le rendement en passant, en s'entendant directement sur le tarif avec la Caisse et que l'Autorité ne vient que comme adjudante ou troisième larron dans le tas. Alors, l'Autorité, elle se réfère à la CMM.

1845

La seule personne qui... à la CMM, bon, c'est un outil, c'est un bras politique qui est très loin des citoyens, à qui qu'on s'adresse? Et en plus, si un citoyen ou une citoyenne a une requête, une plainte, une demande, n'importe quoi à dire au sujet des tarifs, c'est tellement loin, il n'y a pas de... on éloigne la prise de décision politique et on la confie, en plus, cette décision-là, à la Caisse sur ses tarifs. Ça ne marche, là. Il y a quelque chose qui ne marche pas, qui n'est pas clair dans la gouvernance. Et il y a surtout l'aspect que le citoyen n'est pas placé au centre de ça.

1850

C'est le sens que je voulais donner.

LE PRÉSIDENT :

1855

Alors, merci pour votre présentation, Monsieur Lalonde. On comprend que votre support visuel va faire partie en quelque sorte de votre mémoire, il suffira de s'entendre avec notre coordonnatrice.

M. NORMAND LALONDE :

1860

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

1865

M. NORMAND LALONDE :

Merci.

1870

M. IRWIN RAPOPORT

LE PRÉSIDENT :

1875 Alors, j'inviterais maintenant monsieur Irwin Rapoport s'il vous plaît. Bonsoir Monsieur Rapoport.

M. IRWIN RAPOPORT :

1880 Should I start now?

LE PRÉSIDENT :

1885 Excuse me?

M. IRWIN RAPOPORT :

Should I start now?

Est-ce que je dois commencer maintenant?

LE PRÉSIDENT :

1890 Oui, oui.

M. IRWIN RAPOPORT :

Okay. *Cui bono*, "for whose benefit" is a Latin phrase which is still in use as a key for setting questions in legal and police investigation, finding out who has a motive for a crime.

Cui bono, « à qui le profit » est une phrase en latin qui est toujours utilisée comme la clé de certaines questions dans l'enquête, nous voulons trouver quel est le motif d'un crime. Qui a intérêt à un crime.

It is an adage that is used, it's just a hidden motive that is why the proposed REM Commuter Train must be scrapped and suspended until all the alternatives are fully examined and taxpayers across the province can fully understand the financial and environmental repercussions of the REM plan

On utilise ça comme motif caché. C'est pourquoi le REM, ce train doit être éliminé et mis sur le côté tant que toutes les alternatives n'ont pas été pleinement examinées, que les contribuables ne puissent pas comprendre pleinement l'environnement financier et les répercussions financières d'un

developed behind closed doors and I insist that the Couillard Liberal Government act rapidly to put the proposal on a permanent hiatus. The Transparency Coalition has put forward a similar demand last Monday.

The Roman orator and statesman Marcus Tullius Cicero in his speech Pro Roscio Amerino given in '80 BC attributed the expression "cui bono" to Roman Consul and Censor Lucius Cassius Longinus Ravilla whom, quote: "The Roman people used to regard as a very honest and wise judge."

So let's look at who quote benefits and who loses from this project. On a benefit side, Bombardier will secure the contracts to build the trains and the Quebec Government and Caisse de Depot have financial stakes in the company.

The Quebec Liberal Government says it's investing in "green" infrastructure due to the line being electric and is increasing public transit opportunities as well as handing out construction contracts to their friends to build the elevated track stations and infrastructure and parking lots.

The Caisse de depot gets to claim it is investing to help pension funds to "help" Quebec's economy. The five point five (5.5) billion-dollar project will seriously balloon and have taxpayers covering the financial bleeding for decades in terms of construction and operating cost losses.

REM, plan qui a été développé derrière portes closes. Et j'insiste que le gouvernement libéral agisse rapidement pour mettre un terme permanent à cette proposition. On a fait une demande semblable.

L'empereur romain Marc Aurèle a dit dans son discours Pro Roscio Amerino en 80 BC a attribué l'expression « cui bono » à un censeur consul romain qui est Cassius Longinus Ravilla que les gens de Rome comprenaient comme un juge très honoré et très avisé.

À qui profite donc ce train REM? À qui profite tout ce projet? Du côté des bénéficiaires, Bombardier va attraper le contrat pour construire les trains et le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt ont des actifs financiers, des participations dans cette compagnie-là.

Le gouvernement du Québec investit, si on veut, dit qu'il investit dans des infrastructures vertes étant donné que c'est une ligne électrique qui augmente les possibilités de transport en commun tout en donnant ces contrats de construction à ses amis pour construire les voies surélevées et les stationnements.

La Caisse de dépôt peut prétendre qu'elle investit des fonds pour aider l'économie du Québec. Ce cinq point cinq milliards de dollars (5.5 G\$) par contre va gonfler de façon très grave et faire en sorte que les contribuables vont couvrir pour ce déficit pendant des décennies, pour ce qui est des pertes dans la construction.

The Caisse also plans to develop properties adjacent to the REM in partnership with Stephen Bronfman Claridge Inc. Already UPAC is investigating the corruption within the REM. And it's clear that UPAC will have to establish a permanent sub-unit to monitor REM activities in the issuing of contracts. Do we really need to repeat the fiasco of the Olympic Stadium's construction and have a Charbonneau Commission "REM/SECO"?

Several Government Departments determined that the Impact Assessment presented by the Caisse was not admissible due to a significant lack of information not only pertaining to justification for the project, urban sprawl, health risks and greenhouse gas emissions; the REM planners are engaged in cognitive dissonance and deliberate ignorance in terms of refusing to accept impact studies.

The REM appears to be a fait-accompli as it has the full support of the Quebec Liberal Government, the City of Montreal under Mayor Denis Coderre and a host of mayors and councils along its sixty-seven (67)-kilometre route.

The REM's backers through government's organizations and vested interest has the majority of the public convinced that the project has been green lighted and with the media's eagerly sharing it on and speaking about it as if it has already been approved and construction crews are waiting for the order to start to work.

La Caisse a aussi l'intention de construire des choses adjacentes en collaboration avec Stephen Bronfman. On est déjà en train d'investiguer sur la corruption dans le REM. L'UPAC enquête déjà et l'UPAC va devoir établir une unité permanente pour superviser les activités du REM et l'attribution de contrats. Donc, ça nous prend des gens pour vérifier toutes ces conséquences.

Plusieurs ministères du gouvernement déterminent que l'évaluation de l'impact présentée par la Caisse n'était pas admissible à cause d'un grand manque d'information, pas seulement en ce qui concerne la justification du projet, l'étalement urbain, les risques à la santé et les émissions de gaz à effet de serre, mais les planificateurs du REM sont dans une dissonance cognitive et une ignorance délibérée en refusant d'accepter l'étude d'impact.

Le REM semble un fait accompli puisqu'il a le plein soutien du gouvernement libéral du Québec, de la Ville de Montréal, sous le maire Denis Coderre et plusieurs autres maires et conseillers municipaux le long de son trajet de soixante-sept kilomètres (67 km).

Les gens qui appuient le REM grâce aux intérêts du gouvernement et autres ont convaincu la majorité du public que le projet a reçu le feu vert. Et avec les médias qui l'acclament et qui en parlent comme quelque chose qui a déjà été approuvé et que les constructeurs attendent les ordres pour commencer le travail.

Far worst, the REM is presented as the sole solution to improve public transit in the Greater Montreal area and is claimed to be a green project and is good for the environment. And to paraphrase Marc-Anthony: Caisse, Bombardier and Quebec Government are – quote – all honourable men.”

Let's look at the losers and the consequences, which are terrible and far-reaching. If the REM is built, it will cause the wholesale destruction of the wilderness, wetlands, green space and farm land on the South Shore and Montreal's West Island, increase urban sprawl and be a veritable money pit that generations of Quebecers will be paying for.

Any plan for a comprehensive public transit service must be fully studied and no special interest groups can hold sway and control the process and there must be a public input on the planning process before any BAPE hearings are held; and when plans are developed that they'd be subject to a National Assembly Commission.

There are two clear alternatives to the REM: 1. Investing in the two existing commuter train systems serving the West Island. Money can be directed towards purchasing locomotives and passenger cars to increase the frequency of service, the number of passengers, build more track stations and infrastructure and improve local bus service to

Ce qui est encore pire, le REM est présenté comme la seule solution pour améliorer le transport en commun dans le Grand Montréal. Et, on prétend qu'il s'agit d'un projet vert qui est bon pour l'environnement. Et pour paraphraser Marc-Antoine : la Caisse, Bombardier et le gouvernement du Québec sont tous des hommes honorables, comme dirait Marc-Antoine.

Quelles sont les conséquences qui sont terribles et de longue portée? Si le REM est construit, ça va causer la destruction complète d'espaces sauvages, d'espaces verts et de terres agricoles sur la Rive-Sud, dans le West Island, augmenter l'étalement urbain et va prendre de l'argent qui va être payé par les Québécois pendant très longtemps.

Tout plan d'un service de transport en commun doit être étudié pleinement et aucun groupe d'intérêt spécial ne peut contrôler le processus et dominer tout le processus. Il doit y avoir une contribution du public, même avant les audiences du BAPE. Et lorsque les plans seront développés, ceux-là doivent être soumis à une commission de l'Assemblée nationale.

Il y a deux alternatives claires au REM : d'abord, investir dans les deux trains de banlieue qui desservent le West Island, on pourrait acheter des locomotives et des wagons de passagers pour augmenter la fréquence de service et le nombre de passagers et construire plus de voies et d'infrastructures, améliorer les services d'autobus locaux vers les stations, faire en sorte que ce soit plus facile pour les gens de

and from the stations to make it easier for people to leave their cars at home.

2. Implement the plan developed by the Option Transport Durable that calls for extending the STM's Blue Line by three stations to be funded by the Federal Government and construct seven tramway lines along major roads in Montreal.

This plan would cost five point five (5.5) billion dollars and carry three times the number of passengers that the REM proposes. It would allow for busses to be shifted to other areas, so that people can leave their cars at home, and link the tramways or the Metro stations.

A third option is to combine both options; that we optimize the existing public transit system, completely integrating new systems into existing ones.

The REM proposal leaves many questions unanswered. It is full of unknowns and is incomplete; this is an unseemly way for governments to develop public transit systems and they show no respect for the tax payer. Money spent by the Caisse is public money and it doesn't have carte blanche to do whatever it wants with it. But Premier Couillard and Mayor Coderre spend money as if it grows on trees and have no respect for it.

laisser leur auto à la maison.

2. Mettre en œuvre le plan développé par Option Transport durable qui parle de prolonger la ligne bleue de trois stations qui devront être financées par le gouvernement fédéral et construire plusieurs lignes de tramways sur de grandes routes à Montréal.

Ce plan coûterait cinq point cinq milliards de dollars (5.5 G\$) et pourrait transporter trois fois le nombre de passagers proposés par le REM et permettrait des choses, il pourrait transporter – les gens pourraient laisser leur auto à la maison et se lier avec des tramways, prendre le tramway pour aller jusqu'à la station de métro.

Une troisième option est de combiner les deux options; ainsi on optimiserait le système de transport en commun existant en intégrant complètement les nouveaux systèmes dans les systèmes existants.

La proposition du REM laisse plusieurs questions sans réponse. Elle est pleine d'inconnus et ce projet est incomplet. Il s'agit d'une façon indécente pour le gouvernement de développer un système de transport public et cela montre aucun respect pour les contribuables. Il s'agit d'argent public et la Caisse n'a pas carte blanche pour faire ce qu'elle veut avec, mais le premier ministre Couillard et le maire Coderre dépensent l'argent comme si ça poussait sur les arbres et n'avaient aucun respect pour lui.

Si on voit ce manque de respect pour

Fleeing and disrespecting the taxpayer is one thing, and an awful one, but the environmental impacts of the REM is a wholesale destruction of the wilderness and biodiversity.

Several months ago, the BAPE released a study on the REM which confirmed that the project would result in the massive destruction of large segments of farm land, green space, wilderness and wetlands to construct the track infrastructure, stations and parking lots. Construction of the REM will wipe out entire ecosystems and severely impact many; cause endangered species to either go extinct locally or permanently; eliminate green spaces and wilderness areas that provide people with a connection to nature; increase urban sprawl with the development of housing, low-density businesses with large parking lots, and new roads, major and arterial.

The REM not only increases urban sprawl, but in one fell swoop ensures that Montreal cannot meet its goal of preserving ten percent (10%) of the island as wilderness, which had been previously set at seventeen percent (17%).

This suits Mayor Coderre just fine as he wants to destroy 185 hectares at l'Anse-à-l'Orme, to build over fifty-five hundred (5,500) homes and the provincial government, which a few years ago sold areas of wilderness that it owns in l'Anse-à-l'Orme for residential and commercial development.

les contribuables, c'est une chose, c'est terrible déjà, mais les impacts environnementaux du REM, c'est une destruction complète de milieux sauvages et de biodiversité.

Il y a plusieurs mois, le BAPE a publié une étude sur le REM qui a confirmé que le projet produirait la destruction massive de grands segments de terres agricoles, d'espaces verts, d'état sauvage et de milieux humides pour construire de vastes infrastructures, des stations et des stationnements. En détruisant des écosystèmes au complet, il y aurait des impacts graves qui feraient en sorte que les espèces en danger deviennent éteintes localement. On éliminerait des espaces verts et des zones sauvages qui fournissent une connexion avec la nature, ça augmenterait l'étalement urbain et augmenterait la densité de grands stationnements, de nouvelles routes et de grandes artères.

Le REM non seulement augmente l'étalement urbain, mais il nous assure que Montréal ne peut pas rencontrer son but de sauver dix-sept pour cent (17 %) de l'île comme zone sauvage.

Cela convient très bien au maire Coderre. Et il veut construire jusqu'à plus de mille cinq cents (1 500) maisons avec un gouvernement provincial qui a voulu sauver pour ses propres développements résidentiels et commerciaux.

Ces zones contiennent des marais et

These areas contain marshes and forest and were home to flora and fauna that were just hanging on. With the REM, much of Montreal's remaining biodiversity is doomed and will be destroyed. This is unacceptable when we see how important it is to protect the wilderness and biodiversity.

This project will eliminate seventy-five percent (75%) and plus of the wilderness and green space on the West Island that must be protected to ensure the immediate and long-term survival of wildlife; local migratory birds and butterflies threatened and endangered species, various forests that ensure the survival of many species of plants, animals and insects that are just hanging on and have nowhere else to go.

And wetlands that provide homes for many species of birds, including endangered ones such as the Least Bittern and other waterfowl with these areas being their northern limits. Wetlands all over southern Quebec are rapidly being lost to rapacious and unregulated development. We must protect all the remaining wetlands in the Greater Montreal Region from destruction and the REM is a death sentence for vast sections of wetlands, the wetlands at L'Anse-à-l'Orme area and the Technoparc, Montreal, are among the first to be lost as REM stations are planned for both.

All governments have an obligation to ensure the protection of all remaining green spaces, wilderness, and farm lands in the Greater Montreal Area. We need a moratorium to permit development only on brown fields,

des forêts et de la flore et de la faune, mais on si accroche. Avec le REM, la plus grande partie de la biodiversité restante est condamnée et sera détruite. Cela est inacceptable quand on voit avec quelle importance, c'est important de protéger la vie sauvage et la biodiversité.

Ce projet éliminera soixante-quinze pour cent (75 %) et plus de la vie sauvage et des espaces verts sur le West Island qui doivent être protégés pour assurer la survie à moyen terme et à long terme de la faune, des oiseaux migrateurs, des papillons, des espèces menacées, les différentes espèces de plantes, d'animaux et d'insectes et qui s'accrochent et qui n'ont aucun autre endroit où aller.

Et les terres humides sont le lieu où vivent plusieurs espèces d'oiseaux, y compris des espèces en danger comme le petit blongio et d'autres espèces sauvagines dans l'Anse-à-l'Orme en particulier. Tout ça sera perdu à un développement rapace non réglementé. Nous devons protéger les terres humides qui restent dans la grande région de Montréal de la destruction, et le REM est une peine de mort pour de grandes sections de terres humides et le Technoparc est une des premières pertes pour des stations, et les deux ont des stations prévues.

Les gouvernements ont l'obligation d'assurer la protection de toutes les terres agricoles, les terres humides qui demeurent dans la région de Montréal. On a besoin d'un moratoire pour permettre le développement seulement sur le dix pour cent (10 %) de l'île

ten per cent (10%) of the island, low-density and commercial industrial sprawl, twenty percent (20%) of the island plus, and large parking lots. There are far too many of them, they are massive. Sierra Club of Montreal – sorry, Sierra Club of Quebec publicly demanded that a moratorium on development of green space, wilderness, farm land be put into effect now.

The REM will increase urban sprawl and the building of new roads to allow for new housing developments in undeveloped areas adjacent to the proposed track which is being placed along areas where there are few passengers as opposed to areas where there are large existing populations. This is blatant and deliberate. For the REM to succeed financially, it needs passengers and a captive market.

The REM is ill-planned and ill-thought, and the alternatives must be studied. Its construction will have a negative impact on the wilderness, green space, farm land and biodiversity. This cannot be permitted. The REM will also result in a non-stop bleeding of public funds to maintain a bad investment.

Rejecting the REM is a wise and correct course of action and it can be stopped dead in its tracks. A proper commission to create the basis for an efficient public transit system that would easily meet the needs of the Greater Montreal Area for several generations can be established. We can take the best elements from San Francisco and the Bay Area, the Greater New York City area, Greater Boston, and Greater

qui est déjà développé dans l'étalement urbain avec faible densité et de grands stationnements, il y en a beaucoup trop et ils sont massifs. Le Sierra Club de Montréal, pardon, le Sierra Club du Québec a exigé qu'il y ait un moratoire sur le développement de terres agricoles et d'espaces verts.

Le REM augmente la construction de nouvelles routes. et en faisant des développements domiciliaires dans des régions non développées placées le long d'endroits où il y a peu de personnes alors qu'il ne passe pas dans les régions où il y a de grandes populations. Cela est probablement délibéré. Pour avoir du succès financièrement, ça a besoin de passagers qui sont dans un marché captif.

Le REM est mal planifié et mal pensé et le tout doit être étudié. Sa construction aura un impact négatif sur la vie sauvage, les espaces verts, les terres agricoles et la biodiversité. On ne peut pas permettre cela. Le REM produira aussi un segment ininterrompu de fonds publics dans un mauvais investissement.

Arrêter le REM est l'action correcte à entreprendre et on pourrait l'arrêter immédiatement et le stopper. Une bonne commission pour créer la base d'un système de transport en commun pourrait facilement satisfaire aux besoins de la région du grand Montréal pendant des générations. Cette commission peut être établie. On peut prendre des meilleurs éléments de San Francisco, dans la région de Baie, de New York, du grand

Toronto in terms of public transportation systems. There is no reason to be hasty or kowtow to vested interests of the provincial government, the Caisse, Bombardier, and the construction companies that are too friendly with the Liberal Party of Quebec.

Boston et du grand Toronto pour ce qui est de systèmes de transport en commun. Il n'y a aucune raison de se précipiter ou d'essayer de faire des courbettes devant les intérêts spéciaux. Il y a des compagnies de construction qui sont trop amicales avec le gouvernement provincial.

Do I have a few minutes left? Oh, great. Okay, so there are points that were raised earlier that were very pertinent.

Est-ce qu'il me reste quelques minutes, est-ce qu'il me reste encore quelques minutes? Oui, d'accord bon. Très bien. Il y a des points qui ont été soulevés plus tôt et qui étaient très pertinents.

1895

LE PRÉSIDENT :

Si vous revenez sur les présentations antérieures, ce n'est pas possible. Alors...

1900

M. IRWIN RAPOPORT :

I still have a few minutes and I want to use them and it's really important, there were points that were raised earlier about...

Alors, il me reste quelques minutes, je veux les utiliser et c'est très important, on a parlé plus tôt...

LE PRÉSIDENT :

1905

Ce n'est malheureusement pas possible. Écoutez, si vous voulez faire un commentaire c'est des positions originales qu'on souhaite qui soit présentées, ce n'est pas – excusez-moi, ce n'est pas de répéter l'histoire ou de réécrire les mémoires ou les opinions qui ont été présentées antérieurement.

1910

Alors, je comprends que vous avez pris le temps nécessaire pour pouvoir nous présenter votre mémoire, alors malheureusement, ce n'est pas possible de revenir sur des éléments qui ont été présentés par d'autres interlocuteurs cet après-midi ou dans les autres séances antérieures.

1915

M. IRWIN RAPOPORT :

But these are points that I also brought up in my brief and they were raised and I wanted to just repeat them because it's very important.

The REM is not going to be serving East-End Montreal where the people are and they need buses, they need transport and they are relying on buses and there's not enough.

The REM is also not being placed in the areas of the West Island where there are existing population and existing train stations. It doesn't make sense that you put a train next to areas where there are no people. I fail to understand the logic of that and, you know, one of the reasons I brought up "cui bono" and Cicero and the Roman Consul and Censor was that the three of you are doing an excellent job; you're the only barrier between us and the provincial government spending, and the Caisse spending five point five (5.5) billion dollars.

Now, it's important that this project be done right and we need you to do the right thing because we know you can. We know you're listening to all the different positions being put forward and the tragedy here is that we can get a good system. We have existing rail systems, we have an existing metro system, bus system, this can be combined and studied properly.

Mais ce sont des points que j'ai aussi soumis dans mon mémoire et je veux simplement les répéter parce qu'ils sont très importants.

Le REM ne va pas desservir l'est de Montréal où se trouve la population pourtant et ils ont besoin de transport et ils se fient sur les autobus et il n'y en a pas assez.

Le REM n'est pas placé non plus dans des zones du West Island où il y a des populations existantes et des gares de trains existantes. Ça n'a pas de sens de mettre un train à côté de zones où il n'y a pas de gens, où il n'y a pas de population. Je ne comprends pas la logique de cela. Et vous savez, une des raisons pour lesquelles j'ai soulevé le « cui bono » de Cicéron, « à qui profite le crime », comme a dit, ce consul et censeur romain, c'est que vous trois, vous faites un excellent travail ici, mais vous êtes la seule barrière entre nous et le gouvernement provincial qui s'apprête à dépenser cinq point cinq milliards de dollars (5.5 G\$); vous êtes la seule barrière qui nous reste.

C'est très important que ce projet soit fait de la bonne façon et nous avons besoin de vous pour faire la bonne chose parce que nous savons que vous pouvez le faire, nous savons que vous écoutez toutes les différentes positions qui sont présentées et la tragédie ici c'est qu'on peut avoir un bon système, on avait des systèmes existants, des systèmes ferroviaires, on avait un système de métro et

If it's approved, if the REM is approved, we know what the disaster is going to be: loss of green space, loss of the wilderness, farm land, urban sprawl. If you decide to say you like the idea of public transit, I mean an integrated one that will help people on the South Shore, West Island, Two Mountains, but we want to do it right, we want to put the train where the people are, you want to save green space, you want to save the wilderness, you want to make this as cost efficient as possible.

We want to find ways to not only integrate the train to the metro and buses, possibly even have a single pass that everyone can use be they're living in Montreal, the South Shore or Two Mountains; make it affordable; the more cars we get off the road, the better for the environment and the more people using public transit means that we're taking care of the environment, we are making our cities more livable and we can do something right.

We have the opportunity and I would plead with you that you take a step, it will be courageous but just to say: this plan in principle may be good, is not the right one. We are asking you to go back to the drawing board, allow for proper hearings for all the alternatives to be reviewed and that way the public, and it's just not people in Montreal, in the Greater Montreal area, it's all taxpayers

d'autobus, tout cela peut être combiné et étudié convenablement.

Si le REM est approuvé, on sait ce que sera ce désastre, la perte d'espaces verts, la perte de terres sauvages, de terres agricoles et l'étalement urbain. Si on décide de dire : on aime l'idée d'un transport en commun intégré qui va aider les gens de la Rive-Sud, de l'Ouest-de-l'Île, de Deux-Montagnes, oui, mais on veut le faire de la bonne façon. On veut examiner, mettre le train là où sont les gens. On veut sauver les espaces verts, sauver les lieux sauvages, on veut rendre ça aussi économique que possible.

On veut une base de fond qui permettra non seulement d'intégrer le train, avec le métro, les autobus et peut-être même avoir une seule passe, un seul billet que les gens pourraient utiliser quand on vit à Montréal ou sur la Rive-Sud ou à Deux-Montagnes; rendre ça bon marché. Plus on fait sortir d'autos de la route, le mieux ce sera pour l'environnement et plus les gens utilisent le transport en commun, plus on pourra s'occuper de l'environnement, on rendra nos villes plus vivables et conviviales et on pourra faire quelque chose de bien.

On a l'occasion de le faire et je serai avec vous. Je pourrais dire avec vous que ce serait courageux pour vous de prendre ce pas, mais de dire simplement que ce plan, même si en principe paraît bon, n'est pas le bon. Nous vous demandons de retourner à la table à dessin et permettre de bonnes audiences de toutes les options qui devraient être réexaminées. Et de cette façon, le public sera

have a way of intervening to say: what can we do best, because if we do it right for Montreal, we could do it right for Quebec City, we could do it right for all.

Thank you.

au courant. Ce n'est pas juste les gens de Montréal ou de la grande région de Montréal, tous les contribuables auront une façon d'intervenir pour dire qu'est-ce qu'on peut faire qui serait le mieux; parce que si on fait ça bien pour Montréal, on le fait bien pour Québec, on le fait bien pour Hull aussi.

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1920 Alors, merci beaucoup. Alors, on arrive au terme du quinze (15) minutes. Est-ce que vous avez des questions à soumettre. Madame Gendron?

M. IRWIN RAPOPORT :

1925 Is there a question?

LE PRÉSIDENT :

You need translation?

1930 **M. IRWIN RAPOPORT :**

Yes, I need... sorry about that.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1935 À la page 4 de votre mémoire, là, je vais le dire en anglais puisque c'est écrit en anglais donc vous nous dites :

1940 « *For the REM to succeed financially, it needs passengers and a captive market to secure them from.* »

Est-ce que vous pouvez nous expliquer qu'est-ce que vous entendiez par là?

1945

M. IRWIN RAPOPORT :

Sure. One, the captive market means you have to have the people who will be willing to use it. So if you look at where the trains are now on the West Island, they are located where people live, so it is easy for people to say: no, I'm going to leave my car at home, I'll take the train because it's close. I could take the bus there, my wife or my husband can drive me to the train station. And being captive they are willing to pay for it.

So when I say that the REM stations especially for the West Island are placed where they are no people living there or very few. So it has to bring a market to the train whereas on the West Island, whereas on the Two Mountains route and the – I forget the name of the line... whatever the line is near, along Mascouche, that's also close to people as well. But where the REM is, it is not, especially on the West Island.

And as mentioned earlier by others, there's only one train connection, Bonaventure, with the REM now, for Phase 1; possibly for Phase 2, it will be at McGill and I forget the other metro station. But the idea – captive market is a coded word but essentially what we are saying is put the train where the people are, they will get out of their cars; they will take the train, it's commuter-friendly, it's environmentally friendly and it's a win-win for all.

Oui, certainement. Le marché captif, ça veut dire qu'il faut avoir des gens qui seront prêts à utiliser le système. Alors, si vous regardez où sont les trains actuellement dans l'Ouest-de-l'Île, ils sont situés là où les gens vivent. Alors, c'est facile pour les gens de dire : je vais laisser mon auto à la maison, je vais prendre le train parce que c'est proche. On va prendre un autobus, mon mari peut me conduire à la gare de train. Marché captif, ça veut dire qu'ils sont prêts à payer pour le service.

Alors que quand je dis que les stations du REM, surtout dans le West Island, sont placées là où il n'y a pas de personnes qui vivent proche ou très peu. Il faut qu'ils apportent le marché vers le train, par auto. Alors que le train actuel, la ligne Vaudreuil-Dorion ou la ligne Deux-Montagnes, j'oublie le nom de l'autre ligne... en tout cas, la ligne de l'Est, au sud plutôt... enfin, j'oublie le nom. Ça aussi c'est proche des populations. Mais là où le REM est prévu d'être, ce n'est pas proche des gens surtout dans l'Ouest-de-l'Île.

Et comme d'autres l'ont mentionné plus tôt, il y a seulement une connexion de train qui est Bonaventure avec le REM dans la phase I en tout cas, peut-être dans la phase II qu'il y aura McGill et l'autre station de métro, j'oublie le nom, là. Mais un marché captif c'est un mot de code ici, mais ce qu'on veut dire c'est que le train doit être là où les gens sont. Regardez tous les « O.K., je vais laisser mon auto et je vais prendre le train. » C'est convivial pour les navetteurs, c'est convivial pour

l'environnement, c'est gagnant-gagnant pour tous.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

1950

M. IRWIN RAPOPORT :

I thank you very much.

1955

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Alors, la commission va prendre une pause de cinq minutes. On va vous revenir pour la fin des présentations. Merci.

1960

**SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES
REPRISE DE LA SÉANCE
M. DAVID SETO**

1965

LE PRÉSIDENT :

J'inviterais maintenant monsieur David Seto, s'il vous plaît.

1970

M. DAVID SETO :

Bonsoir.

1975

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir. DM27, vous avez déposé un mémoire, Monsieur Seto.

1980

M. DAVID SETO :

Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Un instant, le temps qu'on se démêle. DM27, d'accord. Alors, la parole est à vous.

1985

M. DAVID SETO :

Merci beaucoup. Monsieur et Mesdames les commissaires pour m'avoir accepté de témoigner devant vous.

1990

Alors, je m'appelle David Seto et je témoigne ici à titre de citoyen privé de Montréal. En termes de déclaration de conflit d'intérêts, je suis un ancien employé de la Caisse, mais comme vous pouvez peut-être savoir, ça ne sera peut-être pas très pertinent de le déclarer. Alors donc, je commence, le projet REM de la Caisse, mais qu'est-ce qu'il offre à Montréal pour répondre au défi de problèmes de congestion et de mobilité de la grande région de Montréal?

1995

Alors, si on regarde le contexte, la mise en situation, on sait que la grande majorité des flux de déplacement sont dirigés vers le centre-ville, de part et d'autre, Rive-Nord, Laval, Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île et la couronne nord, couronne sud.

2000

Les acquis, bien c'est les transports en commun, les infrastructures des transports en commun qui sont actuellement en place pour répondre à ce flux de déplacements, bien il y a le métro, ligne verte avec les flèches vertes, la ligne jaune de Longueuil à Montréal, les autobus de la Rive-Sud et les trains de banlieue, soit de Mont-Saint-Hilaire, Hudson-Vaudreuil, Saint-Jérôme, et cetera.

2005

Mais il reste qu'il y a des défis et les défis c'est là où il y a des lacunes de transport en commun efficace. Donc, pour ceux qui proviennent de la Rive-Nord, de Laval, des autres parties de l'île de Montréal, et également des défis sont à l'intérieur de chacune des régions, c'est-à-dire des déplacements intra Laval, des déplacements intra Rive-Sud.

2010

Alors, comment on définit les priorités par rapport au défi de transport en commun et des problèmes de mobilité? Alors donc, à mon avis, une priorité c'est là où on trouve un grand volume de passagers qui demeurent dans les quartiers assez denses et qui sont entassés dans des circuits d'autobus multiples et que ces autobus doivent parcourir de grandes distances. Il existe encore beaucoup de personnes qui sont dans ces quartiers.

2015

Alors, c'est quoi géographiquement, où se situent ces grands défis? Bien, d'abord, il y a tout ce qui est Notre-Dame-de-Grâce et Lachine, donc je définis ça par le tronçon Norman-Sherbrooke, c'est-à-dire l'axe de la rue Sherbrooke, dans Notre-Dame-de-Grâce, et à la rue

2020

Norman, qui est parallèle à l'autoroute 20. Et tout ça, c'est dans l'optique du tracé vers l'aéroport via l'autoroute 20.

2025 Il y a ce qu'on appelle les quartiers qui sont supposément être desservis par le Train de l'Est c'est-à-dire Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies, mais ces gens-là doivent parcourir quand même une grande distance en angle droit pour arriver au centre-ville. Et si on définit une sorte de ligne droite à partir de Montréal-Nord vers le centre-ville, bien, ça va couper à travers Rivière-des-Prairies, Saint-Léonard, Rosemont, Le Plateau et centre-ville, et ces gens-là doivent faire de grandes distances pour arriver au métro, ou le Train de l'Est pour arriver au centre-ville, ce qui
2030 augmente beaucoup leur temps de voyage.

Et l'autre priorité, c'est avant l'arrivée du projet REM, le projet ou le concept SLR pont Champlain avec des embranchements locaux, c'est-à-dire un SLR sur le boulevard Taschereau ou deux axes majeurs de Brossard, et les gens à Brossard ont aussi rêvé ou ont voulu aussi
2035 mettre en place des embranchements à Montréal même, parce que présentement lorsque les autobus de la Rive-Sud dégorge leurs passagers au terminus Bonaventure, pour économiser de l'argent, les gens souvent marchent vers leur destination dans les bureaux du centre-ville.

2040 Ceux qui travaillent autour du 1001, de la Gauchetière Ouest, bien, sont chanceux, le terminus est juste en dessous de leur immeuble. Mais il y a des gens qui doivent marcher par exemple jusqu'à la rue Sherbrooke. Et un des concepts c'est qu'un SLR pont Champlain pourrait avoir des embranchements en montant la rue Peel et le boulevard René-Lévesque.

2045 Alors, dans les priorités que j'ai énumérées, c'est sûr que le REM peut avoir une place là-dedans. Alors, un tronçon, comme par exemple vers l'aéroport en passant par Notre-Dame-de-Grâce et Lachine, ça sera une bonne utilisation du REM. Également, une sorte de ligne diagonale entre Montréal-Nord et le centre-ville pourrait être une bonne idée pour le REM. Mais pourquoi le reste, ça ne serait pas une bonne idée dans le concept qui est actuellement pondu?

2050 Alors, un des principes directeurs de la planification en transport en commun c'est l'accessibilité piétonnière. Il y a des gens qui ont déjà abordé ce sujet, mais je le souligne parce que c'est à mon avis un principe important. L'accès piétonnier ou en anglais « walk-up-access », le meilleur exemple actuel, c'est la ligne orange, le long de la rue Berri, des gens de Rosemont, du Plateau marchent à la station et ils prennent le métro. En après-midi, ils débarquent du métro,
2055 ils sortent et ensuite, ils marchent chez eux.

2060 Ça, ça arrive dans des quartiers denses tels qu'énumérés dans les priorités, alors qu'un tracé le long de l'autoroute 40 n'est certainement pas facilement accessible par les piétons, car présentement, elle est bordée par des zones industrielles.

2065 Or, la réponse de la Caisse aux priorités de Montréal, en termes de transport en commun, c'est quoi, choisir des endroits où le volume de passagers est vraiment moyen dans l'Ouest-de-l'Île et des quartiers à faible densité, comme on voit dans Pointe-Claire, Kirkland, et il y a peut-être quelques circuits, comme l'autobus 440, qui desservent ces endroits pour les amener au métro et qui parcourent de grandes distances. Donc, ce n'est pas, à mon avis, des masses critiques où on devrait investir tant d'argent sur le transport en commun.

2070 En plus grand détail, la réponse de la Caisse au défi de transport en commun à Montréal en priorité, bien, le fait que le REM soit incompatible avec des embranchements locaux que les gens à Brossard voulaient envisager, bien puisque le REM c'est juste un remplacement de l'autobus, les navettes 45 et 90 qui vont au terminus Panama et Chevrier, bien, les gens doivent nécessairement transférer de leur autobus pour prendre le REM.

2075 Présentement, à l'heure de pointe, les gens ont le service d'express de Brossard au centre-ville. Les gens, c'est un siège, pas besoin de transférer. Avec le REM, il y aura un transfert qui est nécessaire. Donc, la présence du REM va amener une rupture de charge et ça va aussi amputer le rêve que les gens voulaient avoir pour un SLR qui va ramasser des gens localement pour les amener au centre-ville.

2080 Et, en tant que Montréalais et contribuable québécois, je pense que c'est inadmissible qu'on va privatiser la ligne de train de banlieue qui est la plus performante juste parce que le gouvernement provincial n'a pas assez d'argent ou ne veut pas investir cet argent, un argent pour doubler les voies entre Bois-Franc et Deux-Montagnes.

2085 Et, ce que je trouve aussi ridicule, c'est qu'on va accéder à l'aéroport par le nord. Physiquement, ça représente une augmentation de distance de parcours d'à peu près vingt-cinq pour cent (25 %) par rapport à un parcours qui allait vers, en parallèle avec l'autoroute 20. La Caisse veut gagner le pari de la plus-valorisation immobilière le long de ses tracés. C'est plus ou moins impossible sur la ligne Deux-Montagnes parce que c'est très près de la Rivière-des-Prairies et il y a aussi des milieux protégés comme Bois-de-Liesse. Également, il y a des zones industrielles, à moins qu'on va changer la vocation des zones industrielles en zones résidentielles.

2095 À Montréal, il reste beaucoup de travail à faire pour la plus-valorisation immobilière. Même aujourd'hui, près de la station Henri-Bourassa où, depuis l'ouverture du métro en 66, on a des stations de service Pétro-Canada près de la station. On a, à côté de la station Sauvé, il reste encore des maisons à un étage qui sont à côté des stations de métro. C'est inadmissible, je comprends. Et est-ce que la Caisse va changer cette culture de développement urbain? Je ne sais pas. Mais depuis l'ouverture du métro, on voit que c'est un succès mixte à Montréal.

2100 Donc, ce que je dis c'est que c'est difficile de faire du TOD ou Transit-Oriented
Development à Montréal. Ce que je propose, par contre, on devrait plutôt de parler de
2105 Development-Oriented Transit, c'est-à-dire construire des infrastructures de transport en commun
là où il y a déjà une grande densité existante qui est mal desservie par le transport en commun.
Sinon, comme l'expérience pionnière de Chicago dans la matière démontrée, lorsqu'on met du
transport en commun le long des autoroutes, on ne fait qu'alimenter l'étalement urbain.

 Est-ce que le REM est mauvais pour l'environnement? Mais, à priori, tout projet de transport
en commun, même mal conçu tel que le prolongement du métro vers Montmorency à Laval ou le
2110 Train de l'Est, ou la ligne bleue vers Snowdon au lieu de Namur, est supposément bon pour
l'environnement. Mais comme des investissements en transport en commun, tous ceux comme
en finance, sont supposés de fournir des rendements. Le rendement environnemental c'est un
impact significatif sur la congestion, la réduction des gaz à effet de serre et la réduction du temps
de voyage pour les usagers.

2115 Un mauvais projet comme le REM délivrera un rendement environnemental moins élevé
que prévu et donc est mauvais pour l'environnement, car il laisse non résolus, les vrais problèmes
et les priorités. De plus, il compte, pour son tracé le long de l'autoroute 40, profiter de la plus-
valorisation immobilière, c'est-à-dire de développement ou étalement urbain, donc mauvais pour
l'environnement aussi.

2120 En conclusion, je trouve que le REM ne répond aucunement aux priorités de mobilité de la
grande région de Montréal et compte sur l'étalement urbain le long de ce tracé de l'autoroute 40 et
par rapport à la Rive-Sud, il tue dans l'œuf une vision que les gens de Brossard voulaient pour
leur transport en commun, qui était d'améliorer l'embranchement des deux côtés pour que les
2125 gens de la Rive-Sud aient un parcours plus fluide de leur voyage.

 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2130 Merci pour votre présentation. Alors, Madame Gendron question. C'est Madame Ghanimé,
excusez-moi. Madame Ghanimé.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

2135 Merci pour votre mémoire. Comme première question, peut-être clarifier votre dernier point,
quand vous expliquez ou quand vous dites que sur la Rive-Sud...

2140 **M. DAVID SETO :**

Ah, oui. C'est ça, O.K. Donc...

2145 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

... il y a un objectif qui n'est pas rempli. Est-ce que vous voulez dire de lier, par exemple l'axe de la 10 avec le boulevard Taschereau ou autre chose, pouvez-vous expliquer ça?

2150 **M. DAVID SETO :**

Donc, les gens de la Rive-Sud avec qui je suis en discussion, ils ont pondu un projet de faire le SLR pont Champlain qui précède le projet du REM, en prévision de la nouvelle construction du pont Champlain.

2155 Et en mettant un SLR, ils ne voulaient pas juste un SLR qui serait juste, qui remplace l'autobus express 45 ou 90 qui se rend du terminus à Bonaventure aux deux terminus Brossard. Ils voulaient que ça – c'est sûr qu'on ne peut pas mettre de SLR partout à Brossard, mais ils ont voulu que le SLR passe aussi sur le boulevard Taschereau et peut-être un ou deux axes majeurs à Brossard pour au moins collecter des gens, pour éviter des transferts, éviter des ruptures de charge.

2160 Et, également faciliter et diminuer le temps de marche côté Montréal. Au lieu de descendre au terminus Bonaventure et marcher pour ceux qui travaillent plus loin, bien au moins le SLR pourrait monter la rue Peel et même sillonner le boulevard René-Lévesque.

2165 Avec le projet REM qui occupe le plein milieu de ce projet, bien ça coupe les embranchements. Donc, on ne peut plus avoir de service à un siège avec le REM. Donc, au contraire, on va payer peut-être plus pour avoir un service moindre, c'est-à-dire un service moins commode.

2170 Oui, ça pourrait être peut-être plus fréquent, mais les autobus de la Rive-Sud qui traversent le pont Champlain sont très fréquents, c'est pourquoi on voulait avoir un SLR pour réduire la charge d'autobus dans Griffintown et sur le pont. Mais le REM, ce n'est vraiment pas la réponse que les gens de Brossard souhaitent pour le voyageur quotidien.

2175 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Merci. Peut-être que vous faites référence, vous étiez peut-être là, hier, la présentation du Grand Virage où il y a effectivement un tram qui va du boulevard Taschereau à la 10 ou...?

2180 **M. DAVID SETO :**

Oui, par exemple. Ça, ce genre de SLR à l'heure de pointe pourrait monter le pont Champlain pour venir à Montréal pour que les gens n'aient pas besoin de faire le transfert.

2185 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

O.K., très bien. J'ai une autre petite question de clarification.

2190 **M. DAVID SETO :**

Oui.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

2195 Quand vous dites de passer du TOD au DOT?

M. DAVID SETO :

Oui.

2200

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Alors, si on comprend bien, le TOD, l'idée, c'est de développer autour des stations qui existent, il y en a plusieurs prévues au PMAD de la Ville de Montréal.

2205

M. DAVID SETO :

Hum, hum.

2210 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Mais là, vous expliquez le Development-Oriented Transit, c'est plutôt d'aller construire des stations où il en manque?

2215 **M. DAVID SETO :**

Oui, c'est ça. Là où les gens sont là, mais qui sont mal desservis.

2220 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

O.K. C'est clair, merci.

2225 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci de votre présentation.

M. DAVID SETO :

2230 Merci beaucoup

M. DINU BUMBARU

2235 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Dinu Bumbaru pour Héritage Montréal. Alors bonsoir Monsieur Bumbaru.

2240 **M. DINU BUMBARU :**

Bonsoir, Monsieur le président.

2245 **LE PRÉSIDENT :**

Simplement nous préciser qui vous accompagne.

2250 **M. DINU BUMBARU :**

Oui. Monsieur le président, Mesdames les commissaires, je suis accompagné de monsieur Michel Tremblay, qui est président de notre Comité Patrimoine et aménagement et Héritage Montréal, membre de notre conseil d'administration. Le Comité Patrimoine et aménagement est l'instance, à l'interne, qui a préparé l'intervention qu'on vous présente ce soir.

2255 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, la parole est à vous.

2260 **M. DINU BUMBARU :**

Voilà. Alors, tout d'abord, on tient à vous remercier. Héritage Montréal, on est plutôt habitués avec l'Office de consultation publique de Montréal, je pense que c'est une première fois qu'on vient devant le BAPE, ça nous fait plaisir. C'est un processus très important, l'exercice, et
2265 on s'excuse qu'on vous a envoyé un mémoire qui est plein de fautes d'orthographe, voilà. Parce qu'on a pesé sur la mauvaise version.

LE PRÉSIDENT :

2270 Je comprends que vous avez corrigé le tir.

M. DINU BUMBARU :

On est capables de le corriger, oui, on a fait nos corrections, mais on va... voilà.
2275

LE PRÉSIDENT :

Merci.

2280 **M. DINU BUMBARU :**

Mais en tous les cas, on tenait à l'exprimer parce que les efforts de tout le monde sont importants ici. Héritage est une association qui a été formée en 1975.

2285 On a surtout une présence sur les questions de patrimoine, mais pour nous, ces questions s'inscrivent dans un cadre de développement de l'aménagement du territoire qu'on considère comme une dimension de la culture et de l'identité. Donc, ce n'est pas juste des choses en plan, ce n'est pas juste des quantités, ce sont souvent des qualités, puis un des éléments qu'on aimerait peut-être apporter comme élément sous-tendant notre intervention ici, c'est peut-être
2290 d'introduire un indice fierté.

On utilise souvent la notion de fonctionnalité pour décrire des éléments de transport public, mais si c'est public, ça devrait être considéré comme un actif civique aussi, et ça interpelle les questions d'insertion dans le milieu, ça interpelle aussi les questions d'architecture, d'art public,
2295 d'aménagement autour, finalement, participation de ces équipements-là à la vie collective, et pas uniquement des équipements qui servent leurs fins propres.

On a élaboré notre position sur la base de principes qui ont été endossés par notre assemblée générale, les questions de recevabilité, d'innovation, mais également ce qu'on appelle

2300 l'indice plus 25. C'est comme le relais à la prochaine génération, qu'est-ce qu'un geste posé aujourd'hui va apporter vingt-cinq (25) ans plus tard, et c'est comme ça qu'on peut voir que des choses enrichissent le patrimoine ou, au contraire, deviennent des hypothèques. Alors, mais c'est dans un sens plus large qu'on considère ces textes-là.

2305 Dans un cas comme ici, la notion de patrimoine, et c'est un élément qu'on vous soumet pour considération aussi, c'est une notion plus inclusive que simplement quelques points sur une carte, des bâtiments ou des sites archéologiques. On a beaucoup à faire à des notions de paysage et beaucoup d'écosystèmes culturels et, dans ce sens-là, la notion d'ouvrage d'art qui est évoquée sur certains documents qui sont présentés sur le site Web de la consultation, bien, on invite à les considérer dans le sens de bel ouvrage et d'art, aussi. Pas juste une expression technique comme ça.

2310 On est ici parce qu'on s'intéresse à ces sujets qui s'appellent le territoire, comme je le mentionnais, mais également, on a été interpellés, convoqués par la Commission des finances publiques de l'Assemblée nationale qui étudiait le Projet de loi qui amène cette consultation. C'est le projet de Loi 38 et on tenait à au moins exercer un suivi. On s'attend à ce que les autorités publiques fassent des suivis. Bien, être ici aujourd'hui, pour nous, ça constitue un geste qu'on peut poser.

2315 On est ici parce qu'on s'intéresse à ces sujets qui s'appellent le territoire, comme je le mentionnais, mais également, on a été interpellés, convoqués par la Commission des finances publiques de l'Assemblée nationale qui étudiait le Projet de loi qui amène cette consultation. C'est le projet de Loi 38 et on tenait à au moins exercer un suivi. On s'attend à ce que les autorités publiques fassent des suivis. Bien, être ici aujourd'hui, pour nous, ça constitue un geste qu'on peut poser.

2320 Et on a également une expérience qu'on voudrait partager avec la commission, celle du pont Champlain, qui est un ouvrage d'art, qui aurait pu facilement n'être qu'un ouvrage technique, mais que le gouvernement fédéral, malgré les nombreuses portes de sortie pour ne pas s'en occuper, a choisi de faire avec une considération d'architecture et d'intégration au paysage assez remarquable. Alors, on voudrait partager cette expérience avec vous.

2325 On n'est pas ici pour prétendre qu'on est des concepteurs de réseaux de trains électriques. Ce n'est pas notre business, ce n'est pas notre expertise et on pense qu'il y a un important besoin d'expertise dans un dossier comme celui-ci, mais d'expertise peut-être confluente plutôt que d'expertise en batterie ou en série, de sorte que, enfin, on veut se situer par rapport à ça. On a pris connaissance des documents et tout ça.

2330 On n'est pas ici pour prétendre qu'on est des concepteurs de réseaux de trains électriques. Ce n'est pas notre business, ce n'est pas notre expertise et on pense qu'il y a un important besoin d'expertise dans un dossier comme celui-ci, mais d'expertise peut-être confluente plutôt que d'expertise en batterie ou en série, de sorte que, enfin, on veut se situer par rapport à ça. On a pris connaissance des documents et tout ça.

2335 On a quelques préoccupations qu'on voudrait vous exprimer d'emblée. Elles sont manifestes dans le document, mais je les rappelle ici, et la principale, ça tient un peu à la question de l'équilibre ou le rapport entre planification et réalisation. Alors, on sent que dans une société qui veut des résultats, la notion de planification peut être facilement mise en second plan; or, nous, on pense qu'il y a un équilibre, peut-être un nouvel équilibre à trouver ici plutôt que de les mettre planification pendant des années puis après ça, réalisation.

2340 Donc, on est ouverts à un nouveau modèle, mais on pense qu'ici, il y a plusieurs des questions qui sont évoquées qui tiennent de l'ordre d'une planification qui peut-être mériterait une expertise en planification territoriale, mais pas juste une expertise scientifique, une autorité aussi : qui planifie, qui pose ce geste? Là, ici, on laisse un petit peu le promoteur, je ne veux pas dire tout seul dans son dossier, mais il y a peut-être un vide qui est préoccupant, mais qui peut trouver réponse.

2345 L'autre chose, c'est la cohérence du réseau de transport public. On est des usagers. On est venu ici en transport public, puis on aimerait ça que ce réseau ne soit pas affaibli parce que la cohérence et la force du réseau n'est pas nécessairement l'augmentation de l'offre, c'est aussi une question de cohérence, de coordination et, ça, comme usagers, on apporte cette préoccupation.

2355 Et il y a une préoccupation qu'on va développer davantage, c'est celle du bel ouvrage. C'est la qualité. Alors, on a tellement vu des cas où, au nom d'un bouclier vertueux qui serait le transport collectif, on aurait réalisé des choses qui n'étaient même... où la notion de fierté n'était pas à la hauteur, alors que pour nous, le métro de Montréal, inauguré il y a cinquante (50) ans, quasiment jour pour jour, est un exemple où on a construit de la fierté en établissant un équipement de service public. On a posé la question de l'architecture; on a posé la question du design et on a posé la question de l'art intégré à l'architecture et au design il y a cinquante (50) ans, pourquoi est-ce qu'on... on devrait se donner l'objectif d'aller au-delà de ce record qui est comme un benchmark, c'est un niveau de référence qui pourrait, pour nous, être inspirant ici.

2360 Alors, on a établi quelques attentes qu'on partage ici. C'est d'abord l'exemplarité du projet. On pense que la Caisse de dépôt, par le régime juridique qui lui permet d'intervenir ici et agit comme agent du gouvernement, d'une certaine façon – enfin, on le lit comme ça, ce n'est peut-être pas le terme légal, mais il y a cette notion-là et, pour nous, on devrait se donner un devoir d'exemplarité.

2370 On n'est plus, tu sais, il faut qu'on bâtisse du patrimoine à travers des exercices comme ça, des patrimoines de bons services, d'efficacité, de fonctionnalité, mais également – reprenons l'exemple du métro de Montréal – comme une référence, que certainement aujourd'hui on le regarderait avec un œil critique, mais ce n'est pas pour dire que c'était nul, au contraire, c'est de dire : comment on peut faire mieux. C'est un peu ça qu'on voulait présenter et c'est une exemplarité qui devrait toucher la planification, la réalisation et l'exploitation.

2375 Alors, ces trois termes-là, c'est comme ça qu'on pense qu'il y a une continuité à aller chercher là-dedans. On voit qu'il y a eu des expériences ailleurs.

2380 Une autre attente, c'est effectivement de renforcer le réseau, puis on vous répète que pour nous, ce n'est pas une question d'augmenter d'une manière erratique, l'offre, c'est une... comment est-ce qu'on renforce l'effet de la lumière? Bien, c'est en concentrant les rayons et en développant le laser. Alors, c'est quoi l'équivalent pour un réseau de transport public, est-ce qu'on va ajouter des vitrines technologiques un peu partout puis on n'aura pas un réseau qui... il faut que quelqu'un, on se demande s'il y a quelqu'un qui s'intéresse à cette question-là, la force du réseau de transport public à l'échelle montréalaise, à l'échelle métropolitaine.

2385 Et on est dans, un peu, une période de transition au niveau des autorités, au niveau de la gouvernance, mais qui est capable de suivre ça puis, est-ce qu'il y a un inspecteur général de l'efficacité de la cohérence de notre réseau de transport? C'est une question qu'on se pose. Mais il y a peut-être lieu là-dedans d'avoir une solution.

2390 Pour la qualité architecturale, c'est une troisième attente qu'on vous présente. C'est en soi les stations, mais également les voies qui sont dans certains segments surélevées et qui peuvent être des handicaps, des hypothèques fortes sur l'environnement. Alors, il y a une qualité architecturale à aller chercher là-dedans, c'est les ponts, c'est les traverses, les étagements, mais 2395 c'est également des éléments d'équipement, comme les porte-caténaires, enfin, la signalisation, tous ces trucs-là, il y a une dimension de design. Ce n'est pas juste d'avoir une belle gare puis le reste c'est complètement ridicule, comment est-ce qu'on a une vision de qualité intégrée.

2400 Et ça pose la question de design obligatoire, mais également de comité de suivi, c'est l'exemple du pont Champlain que monsieur Tremblay va vous présenter plus en détail. Et on trouve que, également, l'insertion, c'est un point qu'on avait amené à l'Assemblée nationale, l'insertion urbaine. Alors donc, est-ce qu'il y a des plans d'aménagement, comment ils sont conciliés avec les plans locaux d'aménagement de la voirie, des parcs, des espaces verts, qui va faire l'entretien et tout ça?

2405 On a des exemples, on a vu le cas de Ville Mont-Royal, enfin c'est un cas remarquable, bien si on a été capables de le faire ça en 1917, bon, bien, comment est-ce qu'on va pouvoir faire ça pour le 21^e siècle, inventer ça?

2410 Bien, il y a une belle occasion qui se présente avec le viaduc d'accès à la Gare Centrale qui offre une occasion merveilleuse de compléter tous les efforts qui sont faits pour réaménager l'autoroute Bonaventure dans un espace civique plus intéressant. Bien, il faudrait peut-être réfléchir à l'élimination de l'entrepasage qui se fait là, qui a amené la fermeture des fenêtres de ce beau viaduc, qui a quand même une forme architecturale soignée, et il y a peut-être l'idée d'un 2415 viaduc des arts, comme ça se trouve à Paris ou d'autres en Angleterre où on travaille ces dessous de voies ferrées d'une manière beaucoup plus créative et on est confiants qu'on est capables de trouver des solutions.

2420 Alors, c'était des attentes de cet ordre-là. Il y a trois recommandations qu'on a formulées dans notre mémoire. L'idée d'un comité sur la qualité architecturale qui puisse accompagner la démarche et on ne se satisfait pas du LEED, nous, parce qu'on sait que souvent le LEED n'est pas très loin de leadership en architecture insignifiante, mais durable, LAID, vous faites la composition, voyez ce que ça donne. Eh bien, c'est trop souvent des indulgences, alors qu'un mécanisme d'accompagnement nous semble beaucoup plus riche de ce côté-là puis ça permet d'établir un lien avec la société civile, les professionnels. Ce n'est pas juste un dialogue entre élus
2425 puis financiers, là, c'est quelque chose d'un petit peu plus riche que ça.

2430 Pour la cohérence du réseau, bien, pour nous, l'interface métro de Montréal-REM est très importante, station McGill, station Édouard-Montpetit, ce n'est pas des éléments pour un lointain futur, c'est quelque chose qui devrait se faire à plus court terme.

2435 Et, également, il nous semble que les impacts – troisième recommandation – c'est que les impacts réels sur la cohérence générale du réseau de transport public, mais également la vitalité du centre-ville. On pense au quartier des spectacles aussi bien que les pôles d'affaires et la rue Sainte-Catherine, ça doit être intégré dans la finalisation du réseau, notamment, pour son phasage. Et ça, c'est une chose qui nous semble très importante.

2440 Alors, peut-être je vais demander à mon président, ici, d'apporter quelques éléments complémentaires sur l'expérience du pont Champlain parce qu'on est également participant à cette démarche. Après avoir été ouvertement sur la place publique partie d'une lettre ouverte en octobre 2011 qui a demandé un exercice digne de l'ampleur de l'ouvrage avec les ordres professionnels, bien, il y a une démarche qui a suivi, qui est peut-être utile à votre réflexion.

M. MICHEL TREMBLAY :

2445 Merci Dinu. C'est ça. On pense que c'est bon d'élaborer un peu plus sur l'expérience qu'on a connue, qu'on a vécue avec le comité accompagnateur sur la qualité architecturale du pont Champlain. C'est un comité consultatif formé de représentants de divers organismes, l'Ordre des ingénieurs, l'Ordre des architectes, l'Ordre des urbanistes, il y avait un représentant en design, c'était Mission design au début, c'est devenu l'Association des designers du Québec, et puis
2450 Héritage Montréal qui en faisait partie.

2455 Donc, des représentants désignés de ces organismes, qui se sont réunis régulièrement avec les concepteurs du pont. Les concepteurs, donc c'était Paul Jensen et Claude Provencher, par exemple, et leurs équipes, et ils nous présentaient différents scénarios pour la conception du pont; différentes formes, différentes approches, différentes techniques, on a parlé de matériaux, on a parlé de toutes sortes de choses et on leur donnait des commentaires.

2460 On dit : ça, on préfère ça... parce que des fois, eux-mêmes hésitaient. Est-ce qu'on devrait aller plutôt dans cette direction-là ou dans cette autre direction-là? Puis notre comité, bien, on en débattait, on en discutait puis on faisait des recommandations. Et plusieurs ont été suivies, on en était réellement très satisfaits.

2465 Donc, le comité n'a pas conçu le pont, on s'entend là-dessus, mais on a donné un feedback continu aux concepteurs et on a trouvé que c'était un outil qui fonctionnait bien, qui a donné de bons résultats. En fait, ça poussait les concepteurs à toujours se dépasser, puis à faire du beau. Ils auraient pu arriver avec une solution banale, mais je pense que ça leur donnait le challenge de faire quelque chose de plus intéressant. En tout cas, ça a été satisfaisant pour tout le monde, je pense, et pour le gouvernement fédéral et les concepteurs et pour les membres du comité.

2470 Puis encore aujourd'hui, le comité se réunit périodiquement avec... là, c'est plus le consortium qui réalise le pont, là, c'est plus du détail. Comme par exemple, on va commenter sur la forme des feux d'éclairage ou la signalisation routière, ou la barrière de sécurité le long de la piste multifonctionnelle. Donc, c'est plus du détail, mais on va aussi commenter sur la reconstruction de l'autoroute 15, entre le pont Champlain et l'échangeur Turcot. Donc, des notions d'intégration dans les milieux.

2480 Ça a été un très bel exercice et on pense que ça pourrait être transposé ici pour que le projet de REM, qui est un projet emballant, il faut le dire, soit développé à son plein potentiel. Parce qu'il faut le dire, Dinu le soulignait, les attentes envers la Caisse de dépôt envers CDPQ Infra sont quand même élevées.

2485 On voit ça comme un agent du gouvernement qui reçoit un appui du gouvernement sous la forme du droit d'expropriation, par exemple. Donc, la société s'attend à ce que ce soit un projet qui soit un plus sur le plan architectural et sur le plan du paysage et qui sera respectueux du patrimoine bâti, évidemment. Nous, c'est notre dada. Un projet qui serait une source de fierté, comme l'est aujourd'hui le métro de Montréal.

2490 Donc, Héritage Montréal suggère la mise sur pied d'un tel comité d'accompagnement pour le REM, qui assurerait l'intégration harmonieuse à l'environnement bâti, qui s'assurerait que les constructions qui seraient ajoutées soient de qualité, donc on pense aux stations et protéger le patrimoine architectural et même le mettre en valeur lorsque possible. Dinu faisait allusion aux viaducs, il y a là un potentiel incroyable.

2495 Voilà, c'était le complément que je voulais apporter.

LE PRÉSIDENT :

2500 Merci. Alors, on va prendre l'exemple que vous venez de nous citer pour ce qui est du pont Champlain. D'abord, le comité consultatif était composé de quelles personnes? Vous étiez le comité consultatif ou il y avait d'autres joueurs autour du comité?

M. DINU BUMBARU :

2505 Non, non, bien il y avait des représentants... il y avait nous deux, représentant Héritage Montréal, il y avait... bon, là, je vais éviter les noms, mais la présidente de l'Ordre des architectes, il y avait un représentant de l'Ordre des ingénieurs, l'Ordre des urbanistes avait leur représentation aussi, donc il y avait toute une équipe de gens de formations diverses, d'intérêts divers...

LE PRÉSIDENT :

2515 Multidisciplinaire.

M. DINU BUMBARU :

2520 Multidisciplinaire, mais des gens très qualifiés dans leur domaine. Donc, ils étaient désignés par leurs ordres professionnels.

LE PRÉSIDENT :

2525 O.K. L'autre question, en termes d'échéancier, dans quelle mesure le comité s'est mis en marche en amont de la réalisation comme telle du projet?

M. DINU BUMBARU :

2530 À l'origine, la demande a longtemps été, même le gouvernement du Québec, l'Assemblée nationale a appuyé l'idée d'un concours international pour le pont Champlain, mais les conditions physiques de dégradation de l'ouvrage ont forcé un échéancier beaucoup plus serré et ce qui a été établi, c'est ce comité d'accompagnement, non pas en vue d'un concours, mais en vue de développer un design obligatoire, qui est une chose qui était intéressante. Peut-être qu'il faudra nuancer cette proposition pour un réseau électrique métropolitain, mais au lieu d'avoir une intention design, qui est souvent le cas, on parle de design de référence, ce que le gouvernement fédéral a fait c'est il a commandé un design obligatoire avec des marges de manœuvre, puisqu'on était en appel d'offres, donc il y avait un environnement compétitif, on ne pouvait pas tout décider, il fallait que les proposeurs puissent avoir des choix sur l'espacement des piliers, la hauteur du

2540 pylône, enfin certains éléments importants en termes de coûts, mais le procédé s'est fait en
amont, dans un cadre qui a été très collégial, je dois dire, et puis monsieur Jensen dont Michel
vient de parler, c'est quand même, c'est une autorité internationale, là. Il est basé à Copenhague,
c'est un des grands designers de ponts à l'échelle de la planète. Ils n'ont pas été chercher
quelqu'un à rabais, là, ils ont pris ça très au sérieux et avec une équipe canadienne, montréalaise
2545 très compétente dont qu'on est dans un... tu sais, il y avait cette exigence qui avait été reconnue,
qui n'est pas habituelle. Et c'est une chose qu'on a pu voir intégrer dans le calendrier de
réalisation de l'ouvrage, ce qui fait que maintenant le comité se réunit lorsque les enjeux de
raffinement des questions se posent au niveau des éléments plus fins de design, comme ça été
mentionné.

LE PRÉSIDENT :

2550 Juste me préciser, là, je veux dire, on comprend que vous avez été en amont, on comprend
que l'ensemble de la réflexion du comité consultatif s'est retrouvé, je suppose, dans le cahier de
charges de l'entrepreneur, d'une certaine mesure?

M. DINU BUMBARU :

2555 Sous forme de design obligatoire principalement oui.

LE PRÉSIDENT :

2560 O.K.

M. MICHEL TREMBLAY :

2565 En fait, oui, il y a eu un rapport produit par le comité consultatif et ce rapport-là a été fourni à
l'entrepreneur.

LE PRÉSIDENT :

2570 Intégré au cahier de charges de l'entrepreneur.

M. MICHEL TREMBLAY :

2575 Oui, dans une certaine mesure, oui, effectivement. Lorsqu'il y a des décisions sur la forme,
par exemple, des piliers ou le design principal du pont, ça se retrouve nécessairement dans le
cahier de charges, oui.

LE PRÉSIDENT :

2580 Mais je reviens en termes de délai, là. Je veux dire vous avez siégé six mois avant, un an avant, quatre mois?

M. MICHEL TREMBLAY :

2585 Plusieurs mois avant que le pont soit connu, rendu public pendant...

LE PRÉSIDENT :

2590 Que l'entrepreneur soit...

M. MICHEL TREMBLAY :

2595 Bien, en fait, l'entrepreneur n'était pas là. Donc nous, on avait signé des ententes de confidentialité parce que c'était avant l'appel d'offres et il ne fallait pas qu'aucune information qui était discutée soit rendue publique d'aucune façon, là.

LE PRÉSIDENT :

2600 Juste préciser ma question parce qu'évidemment, le promoteur, lui, il a un échéancier qui est quand même assez serré.

M. DINU BUMBARU :

2605 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Je pense qu'il voulait aller en appel d'offres pour se recruter un entrepreneur rapidement.

2610 **M. DINU BUMBARU :**

Voilà.

LE PRÉSIDENT :

2615 J'essaie de voir un peu la proposition que vous faites pour ce qui est d'un comité consultatif puis l'arrimage éventuel que le promoteur pourrait faire suite à une réflexion de ce genre-là quant

2620 au cahier de charges qu'il va éventuellement soumettre à l'entrepreneur. L'entrepreneur doit savoir quand même où il va aller pour ce qui est d'éventuellement proposer ses services au promoteur.

2625 Alors, j'essaie de voir là dans quelle mesure le délai serait nécessaire pour qu'on puisse faire une réflexion qui est quand même constructive pour qu'après ça, le promoteur, lui, puisse l'intégrer à son cahier de charges, puis après ça aller recruter son entrepreneur. C'est pour ça, j'essaie de vous faire dire, ça a été quatre mois, six mois, un an? C'est ça que je voulais savoir.

M. DINU BUMBARU :

2630 On n'est certainement pas – je n'ai pas le délai exact, mais on parle d'une phase maximum de quatre mois avant l'appel d'offres international. Donc, c'était dans des délais très serrés. Et il faut dire qu'on parlait de zéro. Ici, dans le cas du REM, ce n'est pas clair où est la place du design. On voit des images qui circulent, ce sont des hypothèses.

2635 Dans le cas du pont Champlain, il n'y en avait pas de ça; on parlait d'un pont existant avec des urgences de livraison en 2018, et c'est comme ça que la démarche s'est mise en branle. Un appel d'offres international, il faut imaginer que c'est à peu près un an de procédures. Donc, on s'est situé avant ça et l'appel a été lancé en juin, c'était le ministre Lebel, donc c'était avant les élections fédérales en juin 2015.

2640 **M. MICHEL TREMBLAY :**

Je voudrais compléter là-dessus parce que je pense que le sens de votre question c'est : est-ce qu'un tel comité augmente les délais de réalisation d'un projet?

2645 **LE PRÉSIDENT :**

Ma question, c'est surtout un éventuel comité de ce genre-là.

2650 **M. DINU BUMBARU :**

Oui, un éventuel comité.

LE PRÉSIDENT :

2655 Qui aurait à travailler avec le promoteur, je veux dire, il doit avoir, il a besoin de combien de délai, en quelque sorte, pour mûrir la réflexion puis en arriver à des propositions concrètes? Puis

je reviens encore à l'idée de l'arrimage éventuel en fonction de votre groupement à l'international, là.

2660 **M. MICHEL TREMBLAY :**

2665 Je n'ai pas eu l'impression que ça avait ajouté des délais à l'exercice, parce que ça se faisait en parallèle. Donc, à mesure que... lors de la conception de l'ouvrage, il y a toujours différents scénarios qui sont évalués puis ils doivent décider lesquels sont retenus. Alors, à cette étape-là de décision, c'est là qu'il y avait une rencontre avec le comité pour aller chercher ses commentaires, et ça venait orienter les décisions. Donc, je ne pense pas que ça ajoutait des délais.

2670 Encore aujourd'hui, si le comité se réunit pour discuter, par exemple, de la forme de la signalisation routière sur le pont, c'est parce qu'ils sont rendus à finaliser la conception. Il y a déjà différentes variantes et on nous demande de les commenter, et ils vont choisir à partir de ça.

2675 Donc, ça vient... je pense, ça n'ajoute pas de délai, ça vient, je dirais, aider à la prise de décision.

LE PRÉSIDENT :

2680 Alors l'autre élément, évidemment, un pont Champlain, ça a peut-être trois kilomètres de long. On est devant un projet qui comporte plus de soixante kilomètres (60 km), je veux dire évidemment, il y a déjà certaines infrastructures qui sont déjà en place, alors qu'est-ce que ça exigerait éventuellement comme travail pour essayer d'intégrer tout ça comme signature architecturale ou...

M. DINU BUMBARU :

2685 Bien, d'abord, notre lecture, revenons à l'exemple du métro. On sait, on comprend le métro, c'est en souterrain, les éléments de paysage sont peut-être moins présents, mais c'est un réseau. D'abord, on conçoit que c'est un réseau, qu'il y a des éléments forts qui sont des nœuds dans le réseau, les gares, les stations, les approches. Dans certains cas, elles sont noyées dans des coulées d'autoroutes, alors peut-être que l'enjeu est différent, il y a peut-être une... mais vous voyez, comme vous dites, le pont c'est trois kilomètres et demi, mettons, mais c'est un bâtiment de trois kilomètres et demi dans un paysage, c'est le monument national du Québec, le fleuve Saint-Laurent. Tu sais, on n'est pas dans une situation à la jonction de deux autoroutes puis un centre d'achats.

2695

2700 Alors, c'était un effort qui était magistral. Dans le cas du réseau électrique, on parle peut-être des opérations qui sont plus petites, peut-être qu'au lieu d'avoir la notion de design obligatoire, on se donne une charte architecturale qui va trouver une diversité d'expression. C'est ça, la richesse du métro de Montréal aussi.

2705 Il y avait des éléments de base, il y avait un ADN de base, mais il y a eu une volonté de développer une collection d'architectures avec un 's', avec le premier réseau, qui s'est perpétuée dans les différentes extensions; celle pour les olympiques, celle la ligne bleue, le nord, tout ça. Alors, il y a peut-être un modèle qu'il faudra inventer. On ne dit pas : prenons le modèle du pont Champlain, transposons-le ici à cause des échéances, à cause du fait qu'il y a déjà un peu de travail qui a été fait. L'échelle des édifices eux-mêmes est différente.

2710 Dans le cas du pont Champlain, quand je vous dis, ça a commencé à zéro, le design, alors qu'ici, on sent qu'il y a déjà des réflexions qui ont été menées et qui peuvent être intégrées. C'est peut-être plus une formule d'accompagnement que de design obligatoire. Mais ça serait intéressant qu'on puisse savoir qui va être – à l'intérieur de quelques mois, est-ce qu'il y a moyen d'organiser une charte architecturale pour ça? Et ce n'est pas juste les gares parce que s'il y a des segments surélevés, vous savez, on ne peut pas créer des objets infernaux dans des quartiers, il faut trouver une façon de donner de l'élégance à ça, là, parce que sinon, ça va être un bouclier vertueux qui va primer le paysage réel des gens. Ce n'est pas juste les milieux naturels c'est aussi des habitats humains.

2720 Et, nous, on pense qu'il y a assez de professionnels au Québec, parce qu'on s'entend que c'est à l'échelle du Québec, qui peuvent aider là-dessus. On a fait des suggestions, mais on n'en est pas encore rendu à donner des noms de qui est-ce que ça devrait être, mais je pense que ça serait important que dans une réflexion – on sait que l'environnement est souvent traité dans une dimension biophysique, mais tu sais, c'est l'année d'Habitat III à Quito, on parle de dimensions humaines. C'est une métropole culturelle. On ne peut pas se payer le luxe de ne faire qu'un équipement qui... déjà, le tracé est ingénieux à plusieurs égards. Le fait de passer par le nord a été critiqué, mais pour nous, ça évite de dévaster le Sud-Ouest, de détruire l'arche du Glen, enfin de poser des gestes qui auraient été irréparables au niveau du patrimoine de la métropole.

2730 Mais enfin, on vous présente ça, puis on pense que dans un calendrier, il y a moyen de tisser, de faire une espèce de dépliage où on rentre une démarche d'amélioration du design. Peut-être qu'il y a lieu de travailler sur des éléments de planification du réseau, peut-être que c'est un phasage des différentes antennes du réseau qui va permettre – comme le métro de Montréal, il ne s'est pas fait d'un coup, il s'est fait par morceau puis il a grandi par la suite.

2735

LE PRÉSIDENT :

Alors, évidemment, vous l'avez soulevé à plusieurs reprises, le métro de Montréal. Est-ce que vous considérez que c'est un facteur d'émulation pour le promoteur?

2740

M. DINU BUMBARU :

Bien, j'espère qu'ils prennent le métro. Nous, on est très...

2745

LE PRÉSIDENT :

Non, je veux dire en termes de conception puis d'approche?

M. DINU BUMBARU :

2750

Absolument. Écoutez...

M. MICHEL TREMBLAY :

2755

On le souhaite, on le souhaite que ce soit une émulation.

M. DINU BUMBARU :

2760

On le souhaite. Puis on souhaite que cinquante (50) ans après, on soit rendu beaucoup plus loin. C'est un réseau qui se veut automatisé. On sent qu'il y a eu de l'innovation technique. Le métro de Montréal, le premier sur pneumatique à l'échelle de la planète, c'était quand même des choses importantes.

2765

Nous, on espère qu'on va pouvoir poursuivre cette grande aventure-là, et ce n'est pas une aventure frivole, tu sais, il faut que ça soit extrêmement rationnel et bien pensé, mais celui de 1966 a quand même bien servi notre métropole et continue de le faire.

LE PRÉSIDENT :

2770

Alors, je me permettrai une question en abusant un peu de votre temps.

M. DINU BUMBARU :

2775

C'est le vôtre.

LE PRÉSIDENT :

Je veux dire, après cinquante (50) ans, considérez-vous que le métro de Montréal a relevé le défi ou...?

2780

M. DINU BUMBARU :

Bien oui.

2785

LE PRÉSIDENT :

Il a bien vieilli ou...

2790

M. MICHEL TREMBLAY :

Bien sûr. Bien sûr. Non, le métro de Montréal est magnifique. En fait, il est même reconnu par le monde. Chacune de ses stations est différente, ça, c'était la conception par des architectes différents, des équipes différentes à chaque endroit. Chaque station a sa personnalité, sa couleur. On n'a même pas besoin de lire le nom de la station, on peut continuer de lire son journal puis on sent l'environnement de la station. On sent quand on arrive à notre station parce qu'elles sont toutes différentes. Donc, il est incroyable, le métro de Montréal, là-dessus. Puis on espère que ça pourra être une source d'inspiration pour le REM.

2795

M. DINU BUMBARU :

Aller mieux, un petit peu plus spacieux.

2800

LE PRÉSIDENT :

Madame Gendron – merci! – Madame Gendron?

2805

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Oui. Alors, vous mentionnez que vous vous êtes déjà intéressé au projet puisque vous étiez à la Commission parlementaire sur la Loi 38, si j'ai bien compris. Donc, est-ce que vous avez eu l'occasion déjà de faire part de votre proposition de comité, soit au promoteur, soit aux autorités qui sont concernées?

2810

2815

M. DINU BUMBARU :

2820 Bien, comme on le mentionnait dans notre mémoire, on a eu une rencontre avec l'équipe
du projet chez CDPQ Infra. On a échangé sur plusieurs de ces sujets. À l'époque, les gros
éléments, c'était les bâtiments de Griffintown parce que la solution qui a été annoncée au mois
d'août n'était pas encore connue et donc, on a beaucoup porté là-dessus, mais ce sont des
éléments qu'on avançait. Toujours, l'expérience du pont Champlain nous semble inspirante à
2825 plusieurs égards. Donc, l'émulation du métro, l'expérience concrète du pont Champlain, ça a été
mentionné, alors, on sent une réception. Mais en même temps, il y a une stratégie du projet qui
est justement de jouer la planification puis la réalisation d'une manière extrêmement serrée.

2830 Alors, il faudra imaginer un système et on continue d'y réfléchir, ça nous fera plaisir de faire
évoluer notre pensée. Présentement, c'est assez général, là, mais il peut y avoir des choses, si on
s'asseyait, mais je pense que ça serait bien que ça vienne aussi du promoteur parce que nous, on
peut fournir des idées, mais en quelque part, ce n'est pas nous qui allons prendre le crayon et
c'est très important que ceux qui vont le prendre, le prennent avec d'abord le bon crayon puis qu'il
y ait du talent en arrière de ça.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

2835 Puis peut-être une dernière question. Comment est-ce que vous voyez l'impact, notamment
des structures surélevées, par rapport à la signature de Montréal? Mais là, je parle évidemment
de la signature architecturale. Est-ce qu'on peut envisager ça comme un plus, plutôt que, comme
vous l'avez mentionné tout à l'heure, la possibilité que ce soit des environnements lourds par
2840 rapport au...

M. DINU BUMBARU :

2845 Aux hypothèques.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Oui, c'est ça, vous avez mentionné le terme d'hypothèques effectivement.

2850 **M. DINU BUMBARU :**

On parle de la Caisse de dépôt, alors quand même on est dans le vocabulaire.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

2855

Donc, est-ce que pour vous, on peut envisager ça comme étant une nouvelle signature qui serait, qui deviendrait un plus par rapport à l'image qu'on a de Montréal, notamment par exemple à l'étranger? Est-ce que ça suppose vraiment un design innovant? Et, dernière petite parenthèse, est-ce que dans, puisque vous avez consulté les documents du promoteur, est-ce que dans ce que vous avez vu qui était proposé par le promoteur jusqu'à maintenant, je le sais que ce n'est pas du tout final, mais il y a des propositions qui sont faites, est-ce que vous avez l'impression qu'on s'achemine vers ce type d'exemplarité dont vous parliez tout à l'heure?

2860

M. DINU BUMBARU :

2865

Bien, écoutez, évidemment, vos questions sont surprenantes, mais intéressantes. Et sur la signature, on se rappelle que Montréal, le métro a été quand même fait sous Jean Drapeau, un maire qui a eu une marque importante et qui n'était pas un grand partisan des passerelles, tu sais : « Le ciel des rues est un élément important. » Ça a l'air un peu poétique comme phrase, mais le ciel au-dessus du domaine public, c'est comme une espèce d'actif civique intéressant.

2870

Alors, il faut être extrêmement prudent. Tout ça, pour dire, on ne pourrait pas s'amuser à mettre des passerelles n'importe comment, n'importe où. Il faut que ce soit vu comme avec le défi d'en faire un ouvrage dont on sera fier. Et ça, c'est une question : comment le rentrer dans la mécanique d'un appel d'offres, je ne le sais pas, mais ça devrait être un objectif.

2875

Vous regardez des textes juridiques aux États-Unis, en quelque part, ils insèrent la phrase « For the benefit of the Nation ». Bien, on est dans ce niveau d'objectifs. Mais en quelque part, ça crée de la fierté.

2880

Et je reviens un peu sur l'exemple que Michel a mentionné, le viaduc, quand le CN, quand il y a eu la formation du Canadien National après les faillites à la fin de la Première Guerre mondiale, ils ont regroupé toutes les compagnies de chemins de fer en faillite dans l'une et ça a mené à la construction de la jonction entre ce qui est la Gare Centrale et le pont Victoria.

2885

Eh bien, au lieu de mettre juste un truc sur pilotis, ils ont construit un bâtiment sur lequel passait le chemin de fer. C'est déjà un effort plus intéressant que notre habitude de mettre d'immenses piliers en béton avec des structures par-dessus qui créent des zones poste nucléaires, comme on en a en dessous de la métropolitaine ou en dessous de l'autoroute Ville-Marie.

2890

Alors, vous voyez comment New York a su transformer une infrastructure surélevée dans un des attraits les plus formidables du 21^e siècle : le High Line. Bien, ils l'ont fait parce qu'il y avait

2895 du patrimoine. Maintenant, on n'a pas la chance d'avoir un patrimoine en fer à rivet depuis les années 1900-1910, mais il y a certainement moyen de tirer des leçons du High Line, comment le dessous de ces endroits peut être intéressant et comment la masse peut être transformée.

2900 Un facteur qui pourrait aider à nous mettre au défi collectivement là-dessus, c'est le triste épisode du viaduc de la Concorde, qui a rappelé que peut-être que les structures en apparence lourde, on ne sait pas les construire. Peut-être que ça va nous ramener l'idée de faire des structures mixtes avec des piliers intéressants puis des structures d'acier qui ont peut-être plus de plasticité. Mais ça, ça veut dire de mettre ça dans l'équation de départ, que ça va être un beau viaduc, pas juste un viaduc de A à B.

2905 **M. MICHEL TREMBLAY :**

2910 Je pourrais peut-être rajouter. Supposons que les sections, les parties surélevées, c'est un mal nécessaire, dans les endroits où l'impact visuel est important – vous faisiez référence par exemple à l'image de Montréal –, donc il y a des endroits où ça ne paraît pas trop, mais il y a des endroits où ça paraît beaucoup. Là, où ça paraît beaucoup, il faudrait à ce moment-là faire un effort additionnel pour essayer de créer une structure plus audacieuse, peut-être, là. Faire preuve de créativité pour que ce soit un plus au lieu d'être une hypothèque.

2915 **M. DINU BUMBARU :**

2920 Il pourrait peut-être y avoir des sections, encore là, le phasage du projet peut le permettre, on n'est pas dans le secret des dieux à ce niveau-là, mais il y a peut-être des phases avec des segments surélevés qui peuvent être planifiés sur un plus long horizon qui permettrait – ça n'a pas besoin d'être un concours international, mais il peut y avoir trois équipes qui sont mandatées pour faire des réflexions et faire des propositions de base.

2925 Et ce qui serait le plus intéressant, ce qu'on a vu avec le dossier du pont Champlain, c'est des équipes interdisciplinaires où on a architecte et ingénieur conjointement, ça peut aider, ça. Il faut imaginer que le génie ou l'architecture ont souvent des spécialités et quelqu'un qui fait un réseau de transport n'est pas nécessairement celui qui va dessiner un pont avec autant de talent. Peut-être que cette finesse peut aider et ainsi que le phasage.

LE PRÉSIDENT :

2930 Madame Ghanimé, c'est bon?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

2935

C'est bon.

LE PRÉSIDENT :

2940

Alors, je vous remercie, Messieurs, en cette heure tardive. Alors, merci de votre contribution à la réflexion de la commission.

M. DINU BUMBARU :

2945

Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

2950

Merci, bonne nuit. Alors, merci beaucoup. Alors, c'est ici que la commission suspend ses travaux et va reprendre ses travaux demain 13 h.

Merci.

2955

SÉANCE AJOURNÉE AU 29 SEPTEMBRE 2016 À 13 H

2960

2965

2970

2975

Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle bilingue, certifiée 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.

2980

ET J'AI SIGNÉ :

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