

6211-14-009

**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 7

Séance tenue le 29 septembre 2016 à 19 h
Hôtel Hyatt Regency
Salle Ovation
1255, rue Jeanne-Mance
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 29 SEPTEMBRE 2016

MOT DU PRÉSIDENT 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

PROJET MONTRÉAL

MM. SYLVAIN OUELLET et CRAIG SAUVÉ..... 2

M. PIERRE MARCOUX11

REGROUPEMENT DE CITOYENS POUR UN MEILLEUR PROJET

M. ALEX TURCOTTE..... 17

GROUPE DE RECHERCHE APPLIQUÉE EN MACROÉCOLOGIE (GRAME)

MM. JONATHAN THÉORÊT et JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE 25

SUSPENSION

REPRISE

VIA RAIL,

M. YVES DESJARDINS-SICILIANO 38

M. RÉJEAN BENOÎT 51

SÉANCE AJOURNÉE AU 30 SEPTEMBRE 2016 À 13 H

SÉANCE DU 29 SEPTEMBRE 2016
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le *Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif* par CDPQ Infra inc. 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 nos travaux dans les séances antérieures, petites consignes d'usage. Alors, afin de permettre une meilleure compréhension pour tous, un service de traduction simultanée français-anglais est disponible dans la salle. Il suffit de s'adresser à la personne-ressource à l'arrière avec une pièce d'identité, on pourra vous prêter un casque d'écoute.

15

Je vous demande également de bien vouloir mettre en mode sourdine vos cellulaires et appareils électroniques, et je vous en remercie à l'avance. Simplement d'éviter de perturber les travaux lorsque nous sommes en discussion avec les gens qui nous présentent des mémoires.

20

Alors, si le temps nous le permet, les personnes qui veulent présenter leur point de vue verbalement pourront le faire en s'inscrivant au registre à l'arrière de la salle. Ces personnes seront appelées par ordre d'inscription à ce registre et elles disposeront de dix (10) minutes pour leur présentation.

25

Nous vous soulignons que, tout comme le promoteur et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa présentation. Je vous rappelle également que 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 de positions exprimées, mais bien de corriger des données erronées. Il peut s'agir par exemple de statistiques, de chiffres, de durée ou de tout autres données ou événements précis.

30

Alors, pour se prévaloir de ce droit, la commission va permettre que les rectificatifs nous soient envoyés par écrit à l'adresse courriel de la commission sept jours après la fin de la présente partie de l'audience.

35

Je vous rappelle que les délais de présentation sont de quinze (15) minutes par mémoire. Et nous allons procéder immédiatement à la présentation du premier mémoire qui est prévu ce soir, donc j'inviterais maintenant monsieur Sylvain Ouellet et Craig Sauvée pour Projet Montréal.

40

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
MM. SYLVAIN OUELLET et CRAIG SAUVÉ**

LE PRÉSIDENT :

45

Alors, Messieurs, bonsoir.

M. CRAIG SAUVÉ :

50

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

55

Alors, tel que convenu, quinze (15) minutes. La parole est à vous. Nous vous écoutons.

M. CRAIG SAUVÉ :

60

Donc, bonjour. Je m'appelle Craig Sauvé. Je suis le porte-parole en matière de transport pour Projet Montréal, et avec moi, Sylvain Ouellet, porte-parole en matière de l'environnement pour Projet Montréal. Évidemment, Projet Montréal, c'est la partie opposition officielle à l'Hôtel de Ville de Montréal. On va droit au but.

Donc, ça, c'est notre plan de présentation aujourd'hui. Et voilà.

65

Donc, pour commencer, juste en préambule, Projet Montréal regrette que le projet REM ait été entièrement planifié en vase clos par une entité privée. Nous craignons que la création d'un important monopole privé en transport commun à Montréal, qui ne sera soumis à aucun mécanisme de contrôle et qui risque d'empêcher définitivement l'établissement d'un véritable réseau ferré régional et interurbain de passagers dans le grand Montréal.

70

Donc, c'est un modèle d'affaires, pour nous, qui représente une forme de privatisation. On rappelle que ce n'est pas un PPP. On l'a entendue, cette phrase, PPP, PPI à plusieurs reprises, même par le maire de Montréal. C'est un projet privé, donc il n'y aura pas de rétrocession des actifs comme dans un projet PPP qu'on voit ailleurs.

75

Donc, ici, on questionne donc les actifs qui peuvent être transférés du public vers le CDPQ Infra. On dit que les acquisitions vont être faites à la juste valeur marchande, mais on questionne ce genre de modèle. Pour nous, il faut considérer les coûts de remplacement. Donc, combien ça coûterait pour remplacer un actif ou une infrastructure si on devait le faire donc pour une ligne ferroviaire ou autre. Il faut vraiment le qualifier de cette façon-là.

80

Donc, on voit un peu un tableau de calculs déjà faits de certaines acquisitions, pour un total de cinq point cinq milliards de dollars (5,5 G\$), mais pour nous, il y en a plusieurs qui ne sont pas inclus là-dedans. Ici, on nomme quelques-unes.

85 Donc, l'emprise de la ligne Deux-Montagnes, excluant le tunnel, soit vingt-cinq kilomètres (25 km) d'emprise ferroviaire en surface, qu'il serait presque impossible à recréer aujourd'hui à cause de l'urbanisation autour, a un coût de remplacement inestimable.

90 Le centre d'entretien de Pointe-Saint-Charles, qui est en chantier présentement, après la création de la Caisse, l'AMT n'aura besoin que d'un quart de la capacité prévue. Donc, qu'est-ce qui se passe avec les autres trois quarts? Pour nous, ça a une valeur autour de deux cent quarante millions de dollars (240 M\$).

95 Il y a le tunnel de Mont-Royal de cinq kilomètres (5 km) de long avec une valeur vraiment énorme, minimum un demi-milliard de dollars (500 M\$) pour le remplacer. C'est une des plus importantes infrastructures pour le transport en commun à Montréal.

100 Il y a également les travaux de l'AMT pour les rénos tunnel, phase 2, qui coûtent à peu près quatre-vingts millions de dollars (80 M\$). Il y a le viaduc ferroviaire flambant neuf pour la ligne Deux-Montagnes à la jonction de l'Est pour soixante millions de dollars (60 M\$) qu'on vient juste de faire.

105 Donc, en plus, la Caisse va radier plusieurs actifs publics avec son projet, qu'on n'aura plus besoin. Voici dans notre diapo à l'égard de la future navette ferroviaire pour l'aéroport, un bon vingt-cinq millions (25 M\$) investi sans garantie. Puis le corridor est-ouest dans l'axe Turcot pour cent trente-six millions de dollars (136 M\$), on a même déplacé les rails pour en faire ce corridor-là.

110 Donc, pour nous, encore, un modèle d'affaires qui représente une forme de privatisation; qu'est-ce qui va se passer avec les actifs après que la Caisse soit terminée? Mettons que la Caisse décide de s'en départir, de ces actifs-là, elle peut vendre à n'importe qui, la Chine, une autre compagnie étrangère. Donc, nous pensons que, vraiment, il faut considérer d'avoir un droit de premier achat pour nos gouvernements. Actuellement, il n'y a pas ce droit-là pour nos gouvernements, donc c'est une inquiétude qu'on a.

115 Donc, selon nous, c'est aussi un modèle d'affaires qui manque d'imputabilité et d'encadrement. Les usagers et les élus ne sont pas représentés à la CDPQ Infra. Une nouvelle gouvernance métropolitaine, l'ARTM, n'est maintenant pas partie de tout ce système-là de REM, le projet REM. Le traitement des plaintes et des commentaires, qui va répondre? Est-ce que ça va être un département de marketing? Il n'y a aucun organisme de régulation à l'image des régies

120

125 qui va encadrer le projet, comme la Régie du logement, la Régie de l'énergie ou un CRTC. Il n'y a aucune surveillance directe par le vérificateur général puisque c'est un projet privé. Serait aussi exclue la *Loi d'accès à l'information*. Il faut avoir un élu sur un CA pour avoir le droit d'accès à l'information, de faire des demandes d'accès, et ce ne serait pas soumis aux mêmes obligations sociales, telles qu'un gouvernement où il y a l'imputabilité du public.

130 Donc, et on rappelle que ce projet-là ne sera pas assujéti à la surveillance et à l'encadrement de l'ARTM, donc qui vient d'être adopté, et puis nous sommes en transition vers cette agence, cette autorité de planification. Le plus gros projet après qu'on vient de créer un nouvel outil de planification, ce n'est même pas considéré là-dedans. Donc, il n'y a aucun encadrement dans cette instance, qu'on vient de dépenser beaucoup d'énergie là-dessus.

135 Pour ce qui est de l'intégration tarifaire, aussi, c'est un questionnement qu'on a. On n'a pas assez d'informations à date aujourd'hui. Il n'y a rien dans la loi pour vraiment obliger la Caisse à intégrer les tarifs avec les autres partenaires en matière de transport en commun. Oui, il y a la volonté exprimée par la Caisse, mais ce n'est pas obligé dans la loi.

140 Aussi, pour nous, il y a un modèle d'affaires ici avec un montage financier un peu préoccupant. Le montage financier lié à la captation foncière, c'est le premier projet, ce REM, que CDPQ Infra va faire avec ce modèle-là. Donc, on n'a pas d'expérience auparavant. Ça prend une législation obligatoire, qu'on n'a pas vue encore. Donc, ce serait très, très important pour le fonctionnement de ce projet-là.

145 Et la question de comment ça va perdurer? Selon quelle proportion de la taxe, sur quelle superficie et pour combien de temps est-ce qu'on va aller avec ce genre de modèle? Donc, on a plusieurs recommandations en matière de gouvernance et encadrement.

150 Un, il faut mettre en place un mécanisme pour que le CDPQ Infra, le projet REM, soit assujéti formellement à l'Autorité régionale des transports métropolitains, donc un genre de forme de no taxation without representations, c'est ce qu'on entend souvent pour des mégas gros projets où le gouvernement soit investisseur; il faut maintenir absolument dans le domaine public les emprises de transport; il faut maintenir la propriété publique du tunnel Mont-Royal, un des endroits les plus importants et les infrastructures les plus importantes pour le transport en commun dans la région montréalaise, et mettre en oeuvre une structure à responsabilités partagées pour assurer la cohabitation de ces réseaux; et obtenir la garantie des actifs, que la garantie des actifs de CDPQ Infra devra d'abord être offerte au gouvernement du Québec en cas de cession de réseau, donc un droit de premier achat.

160 Donc, je passe la parole à monsieur Ouellet.

M. SYLVAIN OUELLET :

165 Merci beaucoup. Donc, en termes de planification, le projet de la Caisse montre en fait tous les problèmes reliés à la planification des transports dans la région de Montréal. Donc, ça, ce sont les différents points qu'on va aborder un après l'autre.

170 Premièrement, il faut savoir que dans la région métropolitaine, pour tous les projets de transport, même dans le PMAD, il n'y avait aucune analyse de coûts/bénéfices, que ce soit pour les projets de transport routier ou les projets de transport en commun. Donc, on arrive dans un vide où c'est déjà difficile de savoir quel est le projet à prioriser dans ceux qui étaient déjà existants.

175 Ça, ici, ce graphique-là, c'est dans la région de la baie de San Francisco où ils ont fait ce genre d'analyse là. Et là, le problème, c'est qu'on arrive avec un immense projet de cinq point cinq milliards de dollars (5,5 G\$), qui lui non plus n'a aucune analyse de coûts/bénéfices selon différents axes, selon différents critères au niveau de la société.

180 L'autre chose, par contre, qu'est-ce qu'on peut clairement déterminer du projet de la Caisse, c'est que c'est à peu près pour cinq point cinq milliards de dollars (5,5 G\$), c'est le projet à peu près le moins maillé au réseau de transport actuellement. Si on va de l'ouest vers l'est, le fait qu'on accède par l'aéroport, par le nord, ça fait qu'on est trop loin de la gare Dorval, qui est une gare intermodale avec VIA Rail, avec l'AMT, gare d'autobus. Ce n'est pas connecté non plus à la branche ouest de la ligne orange parce que ça ne se rend pas jusque-là. On exige un transfert modal forcé du Train de l'Est. Et aussi, il y a deux stations qui sont toujours imprévues, qu'il n'y a aucune garantie qu'on va les avoir. Donc, en fait, en tout et pour tout, il va y avoir une seule station qui va être réellement connectée dans la phase 1 au réseau de métro et c'est à la Gare Centrale et à la station Bonaventure, donc le lien entre les deux, qui est déjà extrêmement difficile et qui n'est pas accessible.

185 Si on prend en plus les effets appréhendés par le REM sur les autres réseaux que le REM a décidé de ne pas toucher, il faut savoir que ça va avoir un impact probablement de cannibalisation directe de la ligne Vaudreuil-Hudson; Mascouche risque, d'après leurs propres études, risque aussi de diminuer l'achalandage du fait qu'on est obligé de transférer. Désolé, Saint-Hilaire, ça, ça n'a pas rapport.

195 Ça rend aussi impossible le plan de l'AMT de connecter directement Saint-Jérôme à la Gare Centrale via le tunnel du mont Royal; c'est un projet qui était dans les derniers plans, les plans triennaux d'immobilisations depuis des années de l'AMT, et ça met surtout en péril le projet de VIA Rail, le projet de TGF. Je sais que VIA Rail va présenter plus tard.

200

205 Il y a aussi les nouveaux effets appréhendés par le REM qu'on a pris connaissance au cours des derniers jours, donc après le dépôt de notre mémoire. Hier, il y avait entre autres certains spécialistes en ferroviaire qui disaient: « Écoutez, c'est impossible faire le REM sans un arrêt complet du service sur la ligne de Deux-Montagnes. L'intégration urbaine, les expropriations à différents passages à niveau, notamment à Montréal, la capacité ne fonctionnera juste pas, ça va être plein dès le jour 1 dans certaines branches. »

210 On a aussi entendu parler qu'il y aurait un rabatement obligatoire des autobus publics à la STM, et cetera, vers le REM. Donc, par exemple, le RTL ne pourrait même plus envoyer d'autobus directement vers Montréal, tout le monde serait obligé de se rabattre vers le REM, ce qui force tout le monde à transférer, ce qui n'est pas nécessairement optimal. Et aussi des impacts sur la desserte ferroviaire Doney.

215 Aussi, on venait de créer le PMAD, le premier ensemble métropolitain. On voit que ce projet-là, dans le fond, n'apparaissait pas dans les projets en grande partie et ne correspond pas non plus aux priorités qui étaient là, notamment au niveau des risques d'étalement urbain. Bon, je ne répéterai pas tout ce qui a été dit ici, mais entre autres, bon, l'UPA, vous le savez, on vient de dépasser les frontières, les limites qu'on s'était données, autant dans le Sud au niveau de la 30, mais aussi au niveau de la 640, étant donné que la ligne de Deux-Montagnes passe déjà sous la 220 640. Ça va être extrêmement facile de développer là, et même la branche ouest au niveau de la ville de Montréal va pouvoir permettre le développement de Pierrefonds-Ouest, qui a énormément de grogne présentement à développer les dernières friches à Montréal.

225 Alors, pour tout ça, qu'est-ce que Montréal y gagne de ce projet-là, qui est quand même de cinq point cinq milliards (5,5 G\$)? Premièrement, on a différentes craintes. Ce projet-là risque d'accaparer l'ensemble des fonds gouvernementaux dédiés au transport en commun probablement pour la prochaine décennie.

230 Ça risque aussi de reporter dans le temps les projets majeurs d'infrastructure. On peut penser à la ligne bleue, même les projets de tramways. Donc, par exemple, en plus, il y a toujours des stations inexistantes qui ne sont pas prévues. Bien, McGill, Édouard-Montpetit, une à Griffintown. Je comprends que la Caisse dit : « On va les faire, on va les faire », mais écoutez, ce n'est pas prévu dans l'objet initial, et après ça, est-ce que ça veut dire qu'ils vont être en négociation? Ils vont dire: « Bien, écoutez, vous voulez ces stations-là? Elles sont très 235 importantes pour vous, bien, payez-les. » Je m'excuse, mais il n'y a personne dans le monde qui aurait fait un projet d'une telle ampleur sans se connecter au réseau de métro dans une phase 1.

240 L'autre chose, également, c'est de quelle façon la Ville va contribuer financièrement à ce projet-là? De toutes sortes de façons, on risque d'être affectés via la captation de la plus-value foncière. Aussi, les contributions pour les déficits d'opération du REM, mais aussi probablement

les déficits d'opération qui risquent d'augmenter des trains de banlieue, les contributions à la STM. Par exemple, la 747 est probablement assez rentable, mais là, probablement que la 747, la ligne 747 de la STM ne pourra plus fonctionner.

245 Ça ne répond pas non plus à la priorité numéro 1 à Montréal, qui est la saturation du réseau de métro, la branche orange, la ligne orange et de la ligne verte ici, et tant qu'il n'y aura pas de connexion à Édouard-Montpetit, il n'y a aucune chance que ça puisse l'améliorer. Ça va peut-être même l'empirer du fait qu'il y a des gens du Train de l'Est qui vont peut-être préférer transférer à la ligne orange plutôt que transférer dans un no man's land à la station A40.

250 Mon collègue l'a dit, il n'y a aucune intégration tarifaire. En fait, il n'y a aucune obligation. C'est-à-dire que la Caisse a beau dire : « On veut s'arrimer à l'intégration tarifaire », il n'y a rien qui les oblige. Donc, ça, ça veut dire que non seulement ils pourraient modifier dès le jour 1 de la mise en service, les tarifs, mais ils pourraient aussi influencer les fréquences parce qu'il n'y a rien non plus qui les contraint à mettre des fréquences minimales. Donc, ça pourrait faire que, en hors pointe, ils réduisent des fréquences si ce n'est pas rentable, mais ça pourrait faire aussi en sorte qu'en pointe, on augmente le tarif pour éviter que ça déborde parce qu'on se limite de façon arbitraire à des véhicules extrêmement courts.

260 Et c'est aussi le problème, c'est la Caisse, son mandat, c'est de faire du profit. Bon, c'est noble, mais normalement, les sociétés de transport, leur but, c'est de déplacer le maximum de gens dans un corridor, ce qui n'est pas nécessairement leur objectif.

265 Il y a aussi les effets appréhendés pour Montréal spécifiquement, bien, justement de tout l'aspect de la branche ouest, ça fait en sorte qu'on ne dessert pas des quartiers extrêmement denses comme Lachine, LaSalle qui sont déjà là. Et je vais passer vite ici.

270 Juste vous montrer aussi une question d'équité. On voit ici, c'est un projet extrêmement... par exemple, la branche de Sainte-Anne-de-Bellevue qui va être à construire au complet, on va avoir seize mille huit cents (16 800) passagers par jour, ça va coûter extrêmement cher par passager, et pendant ce temps-là, il y a des usagers de la STM – ça, c'est les cinq lignes les plus achalandées qui ont des usagers beaucoup plus importants par jour. Donc, le nouveau modèle d'affaires, si c'est de dire : il faut absolument que tout projet de transport en commun soit relié à un aspect immobilier, ça veut dire qu'on va systématiquement construire dans des endroits où on peut facilement développer, donc dans des no man's land, dans des terres agricoles, et pendant ce temps-là, dans les quartiers très denses, qui sont uniquement desservis par autobus, même s'ils utilisent énormément de transport en commun, bien, on pourrait dire: « Bien, écoutez, vous, il n'y a pas ce profit-là au niveau promotion immobilière, donc vous êtes condamnés à rester dans des autobus. »

280

285 Si on prend l'accès au centre-ville, ça c'est un peu le temps d'accès en quarante (40) minutes au centre-ville de la zone en blanche, il y a des secteurs très denses, Montréal-Nord, Lachine, Rivière-des-Prairies, et qui ne seront toujours pas desservis, et pendant ce temps-là, il y a des secteurs qui étaient très éloignés, très peu denses qui vont avoir un service A+. Est-ce que c'est équitable quand on regarde ici la distribution géographique de la population? C'est des choses à faire, mais malheureusement la Caisse, ce n'est pas sa préoccupation, il n'y a pas d'élu là-dessus, donc ces arbitrages-là, elle n'a pas à les faire, elle a juste à essayer de faire le projet qui va maximiser ses choses.

290 Ce qui est le plus dangereux selon moi, c'est que non seulement le projet n'est pas idéal, mais c'est surtout qu'on va empêcher définitivement de faire un véritable réseau régional, par exemple au niveau réseau étoilé qui aurait fait vraiment l'ensemble de la région en train de banlieue, le réseau de VIA Rail pourrait enfin se connecter de façon efficace, par exemple, à Québec vers Ottawa. À Québec, on est obligés de passer par le tunnel du mont Royal. Le tunnel du mont Royal était favorisé pour se rendre vers Ottawa et Toronto également.

LE PRÉSIDENT :

300 Donc, en conclusion?

M. SYLVAIN OUELLET :

305 Oui. Alors, très rapidement. Ça, c'est des exemples dans le monde où on a décidé de faire... ça, c'est l'exemple de Munich où il y avait vraiment un réseau en étoile, et dans le centre, on a fait un tunnel pour intégrer tout ça. Nous, on a déjà le tunnel, c'est le tunnel du mont Royal, et là, on va le perdre.

310 Donc, je vais aller très rapidement ici. Donc, les recommandations : il faut maintenir la propriété publique du tunnel du mont Royal et assurer la cohabitation des réseaux; il faut avoir les stations dès la phase 1 et pas que ça vienne via un jeu de négociations financier; il faut planifier une station dans Griffintown qui est extrêmement mal desservi présentement; il faut aussi s'assurer qu'il reste du financement public pour – il y avait toute une liste de projets dans le PMAD, d'autres projets de transport en commun dans la région de Montréal; et, finalement, au niveau de l'emprise de l'Ouest, le tracé retenu par la Caisse fait en sorte que ça risque de développer Pierrefonds-Ouest alors qu'on n'alimente pas Lachine et LaSalle, qui sont extrêmement denses et mal desservies présentement. Voilà, merci.

LE PRÉSIDENT :

320 Merci, Messieurs, pour votre présentation. Alors, quelques questions? Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON:

325 Oui, merci. Vous nous expliquez que la gouvernance, telle qu'elle est prévue actuellement, ne contraindra pas le promoteur à un certain niveau d'imputabilité. Est-ce que vous pouvez nous dire comment est-ce qu'on pourrait réaménager ces instances pour prévoir ce qui vous semblerait un niveau correct d'imputabilité?

M. CRAIG SAUVÉ :

330 Bien, en premier, j'ai mentionné que la Caisse n'est pas assujettie à la *Loi à l'accès à l'information*, ça prend un élu sur leur CA. Donc, c'est une chose qu'on pourrait faire, mais je ne suis pas sûr que c'est dans l'intérêt de la Caisse de l'avoir, mais ça prendrait ça. Que ce soit assujetti à la planification de l'ARTM. On vient de démobiliser totalement l'AMT pendant des années pour refaire le système de planification de transport dans la région métropolitaine, et la
335 Caisse n'est même pas assujettie à ça. Donc, la planification coordonnée, ça prend ça, puis ça prend une meilleure transparence pour le public parce que le public va mettre énormément d'argent là-dedans.

LE PRÉSIDENT :

340 Alors, vous avez souligné aussi l'élément de la captation foncière.

M. SYLVAIN OUELLET :

345 Oui.

LE PRÉSIDENT :

350 Est-ce que vous pourriez développer?

M. SYLVAIN OUELLET :

355 Oui. Bien, j'avais un acétate de plus pour ça. On n'a jamais vu ça au Québec au niveau de la captation de la plus-value foncière. Ça se fait dans d'autres juridictions. Ce n'est pas nécessairement mauvais en soi. Souvent, on fait ça quand il n'y a aucune autre façon de récupérer l'argent. Et là, le problème, c'est qu'au Québec, il y a déjà la taxe foncière qui arrive, qui est déjà là.

360 Les municipalités, au niveau du G20, la part foncière est très grande dans le PIB, donc les villes sont extrêmement dépendantes de ça, mais il y a toutes sortes de problèmes.

365 Fondamentalement, c'est qu'on vient taxer le bon comportement. C'est-à-dire qu'il va y avoir un coût supplémentaire à s'installer près des stations de métro, près du REM, alors que pendant ce temps-là, tout favorise le mauvais comportement. Le DIX30 est allé s'installer au DIX30 parce qu'il y avait la 10 et la 30. Ils n'ont pas eu à payer d'extra parce qu'ils avaient un bon accès autoroutier, alors que là, on vient taxer le bon comportement.

370 Il y a tout plein d'effets pervers aussi. C'est qu'on va venir taxer, dans un rayon d'un kilomètre (1 km), ce qui n'est pas nécessairement un bon modèle en termes de temps d'accès. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'auparavant, quand il y avait la distribution des tarifs, on faisait vraiment des enquêtes origines-destinations et on répartissait les tarifs en fonction de l'origine réelle et non pas en fonction de où est la station. Et ça cause toutes sortes de problèmes pour les villes liées à l'intérieur des agglomérations.

375 C'est-à-dire que si la Caisse dit : « Nous, on vient vous percevoir une partie de la taxe dès le départ », mais eux, quatre-vingts pour cent (80 %) de la taxe vont à l'agglomération. Donc, ça pourrait être très difficile comment c'est fait. Il y a des exemples internationaux aussi que, tout dépendamment c'est fait. En fait, la pire façon de faire, c'est que la Caisse pourrait dire : « Écoutez, on vient taxer la plus-value foncière, la plus-value foncière théorique. » Et finalement, si le projet ne se fait pas ou est de moindre ampleur, bien, nous, on vous a déjà capté pour ça. Ça s'est produit ailleurs et ça a eu des fois des impacts assez néfastes.

385 Mais le problème, là, on discute, mais on n'a même pas de projet de loi sous les yeux qui pourrait indiquer ces mécanismes-là. À peu près tous les projets de transport en commun dans les dernières années, quand il y a eu des chicanes ou quand ça a échoué, ça a toujours échoué au niveau du financement. Et là, sur des choses aussi cruciales que la tarification, la fréquence, qui va payer, là, en plus, il y a la plus-value foncière, captation de la plus-value foncière qui arrive, tout ça, ce sont des inconnus. À mon point de vue, c'est inacceptable qu'on soit rendu à l'étape du BAPE et que des questions aussi cruciales ne soient pas répondues.

390 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Ghanimé?

395 **Mme LINDA GHANIMÉ :**

Non.

LE PRÉSIDENT :

400 Ça va? Merci, Messieurs, de votre présentation, d'avoir répondu à nos questions.

M. PIERRE MARCOUX

LE PRÉSIDENT :

405

J'inviterais maintenant monsieur Pierre Marcoux, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Marcoux.

M. PIERRE MARCOUX :

410

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

415

Alors, la parole est à vous.

M. PIERRE MARCOUX :

420

Merci. Ma présentation va porter principalement sur les piétons, le transport actif, l'aménagement du territoire aussi.

425

Donc la place du transport en commun, je veux dire la place du transport actif, je vais commenter quelques sites. Je n'ai pas regardé l'ensemble des stations, mais j'en ai une ici, c'est la station de L'Île-des-Soeurs. Ce qu'on s'aperçoit, c'est qu'on voit en rouge la gare, puis la passerelle est en jaune. Sur le prochain dessin, on voit la zone commerciale de L'Île-des-Soeurs qui a été définie en jaune puis cette surface-là, bien, à l'intérieur de là, bien, il y a des épiceries, des pharmacies, différents services. Puis finalement, c'est que je vois qu'il n'y a pas une bonne intégration pour le transport actif, c'est-à-dire les gens qui vont marcher et tout ça.

430

Donc, il faut avoir un lien sur des terrains privés, donc quelqu'un, il va falloir créer des liens, des ententes ou acheter des terrains pour pouvoir accéder, finalement. Parce que si on veut avoir un bon système de transport en commun et que les gens utilisent finalement à pied, en vélo le train, bien, il faut avoir un accès. Il ne faut pas passer par la pointe qui est le plus à l'est pour accéder.

435

Donc, si on regarde L'Île-des-Soeurs sur une zone un peu plus loin. L'Île-des-Soeurs, c'est un bel aménagement d'environ deux kilomètres (2 km) de long, donc c'est vraiment idéal pour les gens qui se promènent en vélo pour aller à la station de train. Donc, il va falloir penser à une intégration.

440 Quand je regarde la fiche technique de la station de L'Île-des-Soeurs, bien, il y a quarante
(40) places de stationnement pour les vélos. Il y a quelque chose qui manque là-dedans. Puis la
majorité des stations, beaucoup de stations ailleurs, j'ai remarqué ça, ils ont lancé quarante (40)
places de stationnement. Donc, je pense qu'il y a environ huit mille (8 000) personnes qui habitent
à L'Île-des-Soeurs – c'est un chiffre approximatif – il va certainement, il faut avoir de la place pour
445 trois, quatre cents (300-400) cyclistes, certain.

Sur la station de la Rive-Sud, l'UPA a donné au début de la semaine leur opinion que c'est
une station qui est dans une zone verte, puis zonée agricole, je suis d'accord avec l'UPA que c'est
un précédent qu'il faut essayer d'éviter. Donc, je suis d'accord avec eux.

450 Mais là, je commente les fiches techniques. C'est qu'on voit le stationnement incitatif de
trois mille (3 000) places, que je trouve énorme. Tant qu'à moi, ça devrait être réduit. Puis dans les
textes, c'est indiqué aussi qu'il y a peu de piétons et tout ça. Bien, il va y en avoir parce que
finalement, c'est qu'il y a un parc, un centre de plein air à Brossard à cet endroit-là où que les
455 gens se promènent, surtout l'hiver faire du ski de fond, des choses comme ça. Donc, on voit le
point rouge, c'est la station terminale de la Rive-Sud, donc il va falloir penser à avoir des liens
entre le centre de plein air et la gare de train.

Je vais aller sur une autre station, c'est la station du quartier... Avant d'ouvrir les documents,
460 je dis: « Ah, bien là, on va avoir quelque chose qui va avoir de l'allure. » Moi, j'habite Montréal, si
je veux aller à DIX30, bien, je vais pouvoir y aller en train. Mais je veux dire, quand je regarde les
infrastructures proposées pour aller au DIX30, bien, c'est surtout pour aller au nord-est. Là-bas,
un nouveau quartier qu'ils veulent se développer, il n'y a pas de passerelle finalement pour
accéder, à part un viaduc qu'on voit à cet endroit ici fait par la Ville de Brossard, futur, puis
465 finalement, moi, si j'étais piéton, je ne voudrais pas sortir de la gare de train puis marcher là-
dessus.

Puis pourtant, si on regarde cette image-là, le quartier DIX30, même avec ses faiblesses,
qu'il y a beaucoup de stationnements et tout ça, c'est qu'ils ont créé des axes piétonniers
470 commerciaux, qu'on voit sur les points noirs, donc une passerelle supplémentaire devra être
créée éventuellement. Puis probablement, c'est qu'il n'y a pas d'entente avec le promoteur, entre
la Caisse de dépôt et le quartier DIX30. Donc, j'imagine que c'est pour ça que ce n'est pas montré
encore. Parce que ce n'est pas le fait qu'il y a un cinéma de l'autre côté qu'on ne peut pas passer
par-dessus; il y a toutes sortes de moyens de passer. Ce n'est pas un problème, ça, là.

475 Si on regarde ailleurs, un aménagement de territoire qui a été créé suite à une ligne de
métro, c'est Arlington, en banlieue de Washington. À cet endroit-là, il y a eu plusieurs études
préliminaires, probablement, puis ce qu'il y avait avant, c'est que c'était pire que le boulevard
Taschereau. C'était des stations, des garages et toutes sortes de choses comme ça. Puis là, c'est

480 que c'est rendu, ils ont décidé, d'une façon commune, de faire une intégration, une urbanisation, puis c'est franchement réussi, selon plusieurs professeurs. Personnellement, je trouve que c'est un peu dense, mais, je veux dire, m'ayant promené moi-même, j'ai trouvé ça assez joli.

485 Donc, je me pose des questions. Dans le quartier DIX30, la façon que les trains vont être installés, vous connaissez le circuit mieux que moi, probablement qu'on va se retrouver avec un quartier similaire aussi, finalement. Même, c'est le futur TOD réel et non pas le petit qu'on est en train de vanter, Solarmax ou je ne sais pas trop, qui n'est rien comparé à celui-ci qui va venir.

490 Donc, tous ces investissements immobiliers là, finalement, si j'étais propriétaire du DIX30, je serais très content qu'il y ait finalement un train qui arrive me desservir. Puis c'est qu'il va falloir qu'il prévoie, le promoteur du train, d'avoir une capacité suffisante pour finalement gérer cette population-là d'ouvriers ou de gens qui habitent pour aller en direction de Montréal.

495 Donc, je vais aller un peu plus loin aussi. Maintenant, c'est qu'on regarde d'une façon globale, la métropole. Le transport routier, c'est un facteur très important dans la métropole, c'est un levier économique important, stratégique, ça augmente la compétitivité des commerces ou des industries, puis ça joue un rôle vital dans notre économie. Donc, là, nos camions sont toujours bloqués. Puis si on regarde sur l'autoroute 40 entre Sainte-Anne-de-Bellevue et le boulevard Décarie, l'autoroute Décarie, la troisième voie n'est pas pour les camions.

500 Donc, moi, je recommande – finalement, vous allez me dire que ce n'est pas dans le domaine du train, mais c'est qu'il y a un impact quand même assez important parce que ça va augmenter la fluidité des véhicules puis il va y avoir encore plus de monde qui vont habiter en banlieue, dans les deuxième et troisième couronnes, alors je considère qu'on devrait offrir l'opportunité d'avoir du camionnage, des voies réservées de camionnage. Un nouveau partage de la route, c'est ça. Si on a des infrastructures limitées, on ne peut pas continuer à créer des autoroutes partout, il faut savoir comment mieux le gérer, puis l'automobile privée, tout seul, ce n'est pas l'idéal, en fin de compte, en occupation de territoire.

510 Bon, cette image-ci, c'est l'occupation du sol avec les industries, ce qui est en rouge entre Sainte-Anne-de-Bellevue puis... bien, dans l'Ouest-de-l'Île, c'est une zone finalement qui est parallèle au nouveau réseau électrique métropolitain qui longe sous le mont Royal et tout ça. Donc, finalement, on voit, c'est une proposition de voies réservées. Puis si vous remarquez, je n'ai pas mis de voies réservées d'autobus sur le pont Champlain, c'est une autre entité, mais les voies réservées sur l'autoroute 40, l'autoroute 13, l'autoroute 30, il va falloir penser, vraiment voir pour désengorger la circulation automobile puis d'encourager les gens à utiliser le train pour qu'il soit... 515 aussi, sur un point de vue rentabilité, rentabilité au point de vue d'investissement, de réfléchir à des – comment qu'on appelle ça? – des voies réservées de camions.

520 Donc, là, c'est le dernier secteur, c'est la requalification urbaine. C'est qu'on va avoir des
territoires qui vont changer, des secteurs complets qui vont probablement être densifiés, qui vont
être changés. Ça va être l'occasion de penser à avoir des nouveaux logements, des quartiers
complets ou une réurbanisation d'un autre secteur industriel que je vais vous montrer. Il y en a
525 plusieurs du long de la 40, par exemple le centre commercial Fairview Pointe-Claire, tout ce
noeud-là qui va être desservi par une station, bien, il va certainement y avoir une réurbanisation.
J'ai un autre exemple ici à l'ouest de Ville Mont-Royal. C'est proposé, je ne sais pas si ça tient
encore, mais c'était sur une des présentations qu'il y avait une gare à cet endroit-là.

530 Donc, tout ça fait qu'on est rendu que c'est un mélange. C'est comme monsieur Sauvé a
mentionné tantôt, c'est qu'on a l'occasion de réfléchir sur la – excusez, la page a changé trop vite,
là, je vais revenir... O.K. Bon. Donc, excusez-moi. On a l'occasion, comme société, de pouvoir
réfléchir sur comment qu'on veut aménager le territoire, puis finalement, avec le projet de la
Caisse, bien, c'est en fast track, en fin de compte, là. On installe ça puis là, il va falloir qu'on
535 aménage, qu'on réfléchisse. Le PMAD va être probablement impacté et tout ça, puis les élus, tout
le monde, il va falloir qu'on y réfléchisse.

 Une des choses qu'on doit faire aussi, c'est que – et je vais citer madame Louise Roy,
présidente de l'OCPM lors d'une consultation publique sur Griffintown :

540 « Or, l'aménagement du domaine public tire de l'arrière. La Ville devrait utiliser les moyens
dont elle dispose pour réserver des terrains à des fins d'espaces verts, d'espaces publics et de
s'associer aux forces vives du milieu pour créer un corridor culturel sur la rue Ottawa. »

545 Mais ça s'applique finalement à tout l'ensemble de Montréal. C'est que les villes vont devoir
faire des réserves foncières le plus rapidement possible parce que, finalement, une station de
métro va générer une soi-disant réurbanisation et tout ça.

550 Donc, je vais compléter, il me reste environ trois diapos. Donc, en dernier point : le PMAD
indique qu'on devrait avoir dix-sept pour cent (17 %) du terrain qui est réservé pour des espaces
verts protégés. Moi, je suis un fervent défenseur des espaces verts et tout ça puis je considère
que finalement, l'implantation des différentes stations de métro, de trains va permettre un accès
aux gens qui vont habiter déjà dans la ville, d'accéder à des espaces verts extérieurs, comme le
555 ruisseau de l'Anse-à-l'Orme, l'Arboretum Morgan et tout ça. Puis il y a une pression probablement
que vu qu'il y a une nouvelle gare qui va s'installer là, qu'on va développer encore plus. Vous
savez, il y a d'autres gens, d'autres groupes qui vont venir ou qui sont déjà arrivés, dire: « Bien,
les derniers espaces verts sur l'île de Montréal, c'est important de les conserver », puis je crois
que c'est important moi aussi.

560 Donc, c'est la même chose pour... je vais descendre sur la Rive-Sud. La pointe, ici, ça, c'est
un boisé, c'est le boisé de Saint-Amable, puis ça représente finalement une gestion typique des
fermes. C'est-à-dire il y avait des fermes, en arrière, dans le fond des champs, c'était des forêts.
On a toute cette forêt ici qui passe par le mont Saint-Bruno, qui descend jusqu'à La Prairie, que
565 finalement, beaucoup de gens font de la promotion pour la ceinture verte. Cette ceinture verte là,
c'est une limite, une barrière pour dire, bien, cet endroit-là – ils l'ont fait dans d'autres villes, puis je
trouve que c'est important, en ayant le site, une nouvelle station de l'autre côté de l'autoroute 30, il
faut se poser des questions: c'est-tu ça qu'on veut? Est-ce qu'on veut aller gruger?

570 Donc, moi, ce que je propose, c'est finalement, si on est obligés de mettre une station à cet
endroit-là, je propose que – on parle de la station terminale Rive-Sud, là –, c'est qu'on n'ait pas un
stationnement de trois mille (3 000) places, que les trois mille (3 000) places soient placées plutôt
ailleurs, plus proches, à d'autres endroits, comme l'UPA mentionnait, mais qu'on crée un parc puis
que ce soit ouvert aux gens puis que ce parc-là pourrait... Quand on parle d'un parc, c'est un parc
575 régional à vocation forestière et agricole. Je ne sais pas comment le modèle serait fait, qui serait
le propriétaire, mais en fin de compte, c'est d'amener les gens à pouvoir aller visiter la campagne
d'une façon facile, sans avoir une auto puis d'une façon agréable.

Donc, c'est la fin de ma présentation.

580 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup de votre présentation. Alors, des questions, Madame Gendron?

585 **LA COMMISSAIRE GENDRON:**

Oui, merci. Vous nous avez présenté des exemples de requalification de quartiers qui était
plus ou moins réussie, est-ce que vous pourriez nous en reparler, peut-être pour qu'on comprenne
bien le potentiel? Même si c'est un quartier qui peut être un paysage pauvre, le potentiel qui peut
être amené quand on reconfigure un territoire parce qu'on installe une infrastructure de transport?

590 **M. PIERRE MARCOUX :**

Oui. Vous avez mentionné des quartiers plus ou moins réussis. Je ne peux pas dire, je ne
suis pas urbaniste, je ne peux pas mentionner si Arlington est une réussite ou pas. C'est ça que
vous mentionnez?

595

LA COMMISSAIRE GENDRON:

600 Quand vous l'avez présenté avant, vous avez dit que ce n'était pas très joli, ça fait que je me fais à votre...

M. PIERRE MARCOUX :

Pas très joli initialement.

605 **LA COMMISSAIRE GENDRON:**

Oui, c'est ça. Je me fais à votre jugement au départ.

610 **M. PIERRE MARCOUX :**

C'était plus l'équivalent du boulevard Taschereau actuel, c'est-à-dire des centres d'achats, des petits garages, des choses comme ça. Puis là, maintenant, c'est un milieu de vie convivial. Je considère que c'est un peu intense comme densité, mais bon, je n'habite pas Washington, ils ont des décisions à prendre. Mais sauf que c'est très joli puis, de ce que je comprends, quand je vais 615 à des différentes conférences sur l'urbanisme, ils disent que c'est un modèle à suivre.

Donc, ce qu'on voit présentement dans le quartier DIX30 actuellement, c'est une ébauche de peut-être d'un TOD, mais on est loin encore de vouloir habiter dans le stationnement du DIX30.

620 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Ghanimé?

625 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Vous avez regardé les places à vélos à L'Île-des-Soeurs et où le promoteur a prévu, et vous avez fait référence à la fiche technique où on parlait de quarante (40) places, et vous estimez qu'il en faudrait au moins trois cents à quatre cents (300-400). Pouvez-vous élaborer un petit peu? D'abord, comment vous êtes arrivé à cet estimé, cette évaluation, puis est-ce que c'est un 630 exercice que vous avez fait pour d'autres stations?

M. PIERRE MARCOUX :

635 Merci pour la question. Non, le trois à quatre cents (300-400), c'est un chiffre... je ne suis pas spécialiste en vélo, je suis un fervent promoteur de l'usage du vélo, mais je veux dire, quand

on regarde à Copenhague et des choses comme ça, d'autres endroits, juste autour de l'Université McGill et tout ça, il y a énormément plus de stationnements de vélos, dans le Plateau Mont-Royal. Quarante (40) vélos, vous savez que c'est gros... c'est dix (10) places d'autos, là.

640 Considérant qu'il y a beaucoup d'habitants sur L'Île-des-Soeurs, ce sera l'occasion, d'après moi, de lancer une île cyclable, on va dire.

Est-ce que c'est suffisamment clair pour votre... Oui?

645 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup pour votre présentation, Monsieur Marcoux.

650

M. ALEX TURCOTTE

LE PRÉSIDENT :

655 Alors, j'inviterais maintenant, monsieur Alex Turcotte, du Regroupement des citoyens pour un meilleur projet. Bonsoir, Monsieur.

M. ALEX TURCOTTE :

660 Bonsoir, Monsieur le président. Bonsoir, les commissaires.

LE PRÉSIDENT :

Alors, la parole est à vous.

665

M. ALEX TURCOTTE :

670 Merci. Tout d'abord, j'aimerais dire que j'aurais aimé préparer une présentation un peu plus étoffée, mais le délai raccourci m'en a empêché. On a une famille, on a un travail, on fait ce qu'on peut. Merci.

Donc, le Regroupement de citoyens pour un meilleur projet est un regroupement spontané de gens se sentant préoccupés par les enjeux soulevés par le projet de réseau électrique métropolitain, REM, proposé par CDPQ Infra.

675

680 Nous ne sommes pas encore un organisme officiel et nous nous sommes formés durant la semaine correspondant à la première partie de l'audience. Nous comptons maintenant environ trois cents (300) membres et nous avons aussi lancé une pétition qui sera présentée à l'Assemblée nationale qui compte à ce moment-ci, avec les signatures papier, environ cinq cents (500) signatures.

685 La vaste majorité des membres du regroupement étaient au départ très enthousiastes envers le projet et continuent de saluer la volonté des gouvernements et de CDPQ Infra de réaliser un investissement majeur en transport collectif pour la grande région de Montréal. Toutefois, en prenant connaissance de certains détails du projet REM, et surtout du manque d'évaluation de ses impacts, nous craignons que le projet ait un effet négatif sur notre qualité de vie et qu'il ne représente pas la meilleure option pour nous.

690 Notre regroupement compte principalement deux catégories de personnes :

695 D'une part, il y a certains résidents du grand Montréal qui craignent les effets de la concurrence du REM sur les services de transport collectif qu'ils utilisent actuellement. Ces résidents habitent principalement les secteurs longeant les lignes de train de banlieue de Vaudreuil-Hudson et de Mascouche.

700 D'autre part, il y a ceux qui s'intéressent de près au transport collectif et qui croient que le projet, particulièrement en ce qui concerne le lien du centre-ville vers l'aéroport et l'Ouest-de-l'Île, constitue un mauvais choix de technologie et de tracé, minant la rentabilité du projet et diminuant les impacts positifs qu'un tel investissement pourrait avoir pour la communauté métropolitaine de Montréal.

705 Il y a plusieurs enjeux soulevés par le projet. Premièrement, il y a les enjeux soulevés par le choix du tracé et de la technologie. Durant la première partie de ces audiences publiques, nous sommes venus questionner CDPQ Infra et l'AMT, à savoir si la concurrence exercée par l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue du REM sur la ligne de train de banlieue de Vaudreuil pourrait mener à une diminution ou à un arrêt de service. Les représentants de l'AMT ont tout d'abord confirmé qu'il y aurait bien une concurrence, mais qu'ils n'avaient pas en main l'information nécessaire permettant de bien quantifier cet impact. Par la suite, monsieur Jean-Marc Arbaud, directeur général adjoint de CDPQ Infra, a tenté de corriger le tir en parlant plutôt de complémentarité entre les deux systèmes. Peu importe le choix des mots, il ne suffit pas de nier ce fait, cet enjeu, pour qu'il cesse d'exister.

715

Les études d'achalandage faites par le promoteur n'avaient pour objectif que le dimensionnement du système. CDPQ Infra n'a fait aucune étude permettant de quantifier la migration des usagers actuels de la ligne Vaudreuil-Hudson vers le REM, ou à tout le moins ne les a pas rendues publiques.

720

Or, plusieurs experts s'entendent pour dire qu'une perte d'achalandage entre le tiers et la moitié des usagers sur la ligne Vaudreuil-Hudson est tout à fait possible. Si l'augmentation du déficit d'opération devait mener à un arrêt de service, plusieurs des résidents habitant près des gares Lachine, Dorval et Pine Beach seraient impactés. Pour eux, le REM ne représente pas une option. Prendre la voiture pour se rendre au stationnement incitatif le plus près du REM, soit Pointe-Claire, n'a aucun sens. Pourquoi conduire quinze (15), trente (30) minutes vers l'ouest pour ensuite prendre le REM afin de se rendre au centre-ville vers l'est?

725

La population habitant à moins de huit cents mètres (800 m) des gares Lachine, Dorval ou Pine Beach totalise environ vingt et un mille (21 000) personnes. Pour plusieurs, la proximité de la gare leur permettant de s'y rendre en marchant est un facteur important dans le choix d'y aménager.

730

Si le REM n'est pas approprié pour eux, combien d'entre eux se rabattront-ils sur leur voiture pour se rendre au centre-ville? Est-ce que cet achalandage supplémentaire a été prévu dans le dimensionnement du nouvel échangeur Turcot? Est-ce que cela a été pris en considération dans le calcul des effets des émissions de gaz à effet de serre annoncés par le projet REM?

735

Autre élément important, en 2012, une étude de Jean Dubé, fait avec le soutien financier de l'AMT, démontrait une plus-value – ce que j'ai vu, c'est treize pour cent (13 %) des maisons situées à moins de cinq cents mètres (500 m) et dix pour cent (10 %) pour celles de moins de mille mètres (1 000 m) des gares de train de la ligne Mont-Saint-Hilaire.

740

Si on perd notre service, est-ce que ça veut dire que ma maison, nos maisons, nos résidences dans ce coin-là vont diminuer de cinq, dix pour cent (5-10 %)? C'est quand même un impact considérable.

745

Il faudrait également étudier l'impact du transfert de charge demandé aux usagers du train de la ligne Mascouche sur l'achalandage. Je ne suis pas un expert, peut-être que c'est correct, mais sommes-nous prêts à interrompre ce service inauguré en 2014 pour un coût avoisinant les sept, huit cents millions (700-800 M\$)? Est-ce que la radiation de ces actifs devrait être incluse dans le coût du projet? Pourrions-nous exiger de CDPQ Infra qu'elle reconsidère sa décision de ne pas permettre la cohabitation des deux types de train dans le tunnel sous le mont Royal?

750

755 Deuxièmement, nous croyons que le tracé proposé exercera une pression considérable sur les terres agricoles, notamment sur la Rive-Sud comme plusieurs personnes l'ont présenté avant moi, mais aussi au bout de la ligne Sainte-Anne-de-Bellevue ou de Deux-Montagnes, plutôt que de contribuer à revitaliser les nombreuses friches industrielles sur l'île de Montréal. Notamment, seulement pour Lachine-Est, le secteur qui pourra être redéveloppé suivant le déplacement de l'autoroute 20 entre les échangeurs Turcot et Montréal-Ouest.

760 La construction de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue devrait générer, du REM, devrait générer cent vingt-six hectares (126 ha) de terrains à redévelopper ou valoriser, alors que les deux secteurs mentionnés offrent à eux seuls cinq cent quarante-six hectares (546 ha) et sont situés immédiatement en périphérie du centre-ville.

765 Troisièmement, nous croyons qu'il est complètement irresponsable d'aller de l'avant avec un investissement de cette ampleur en transport collectif sans qu'il ne contribue significativement à l'atteinte de nos cibles de réduction des gaz à effet de serre. D'une part, la réduction annoncée est trompeuse, car elle ne tient pas compte des émissions produites durant la phase de construction, des trajets automobiles supplémentaires pour se rendre aux stationnements incitatifs et des trajets automobiles supplémentaires pouvant découler d'une diminution ou d'un arrêt de service du transport collectif dans les secteurs non desservis par le REM.

775 D'autre part, lorsque questionné à ce sujet, monsieur Arbaud a répondu que cela ne faisait pas partie des objectifs énoncés par le gouvernement et qu'on ne pouvait pas demander à un projet de porter à lui seul le fardeau de la réduction des gaz à effet de serre au Québec. Bien que cela ne soit pas faux, nous sommes tout de même d'avis que nous ne pouvons plus, en 2016, ignorer l'enjeu des changements climatiques et de la réduction des gaz à effet de serre.

780 Tous s'entendent pour dire que ce projet constitue le principal investissement en transport collectif au Québec depuis le métro de Montréal. Ne pas en profiter pour réaliser un projet ayant un impact majeur au niveau de la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre constitue un geste irresponsable et nous fait manquer une opportunité exceptionnelle de faire un grand pas dans la bonne direction.

785 Donc, je suis rendu aux modifications demandées.

790 Nous demandons donc à ce que le BAPE indique à CDPQ Infra de différer la réalisation des antennes Sainte-Anne-de-Bellevue, Deux-Montagnes et aéroport le temps que des études d'impacts détaillées supplémentaires ne soient produites afin de répondre aux questions soulevées par le projet.

795 Sans ces études, nous demandons à ce que l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue soit raccourcie et se termine à Pointe-Claire. Nous demandons également à ce que le tunnel du mont Royal continue d'être partagé avec les autres opérateurs, puisqu'il semblerait que la seule réelle contrainte en soit une de réglementation du gouvernement fédéral, qui pourrait être modifiée.

J'ai terminé.

800 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci de votre présentation. Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

805 Merci pour votre mémoire. Une question de clarification d'abord sur les implications à Sainte-Anne-de-Bellevue, sur le développement, et aussi sur la modification que vous proposez, là, de raccourcir le tracé du REM pour l'arrêter à Pointe-Claire.

810 Quand vous dites que la construction de l'antenne devrait générer cent vingt-six hectares (126 ha) de terrains à redévelopper alors que les deux secteurs offrent à eux seuls cinq cent quarante-six (546).

M. ALEX TURCOTTE :

815 Oui.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

820 Pouvez-vous juste nous aider à comprendre la problématique, là?

M. ALEX TURCOTTE :

825 Bien, ce qu'on dit par là, c'est que le projet proposé actuellement, de par son tracé dans les zones industrielles le long de la 40, doit permettre de fortifier puis de revitaliser cent vingt-six hectares (126 ha), alors qu'on sait qu'il y a cinq cent quarante-six hectares (546 ha) dans Lachine-Est et entre l'échangeur Montréal-Ouest et Turcot qui sont, c'est des friches industrielles qu'on appelle, qui pourraient être revitalisées.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

830

O.K. Alors, ce que vous dites, c'est que ça ouvre des terrains qui sont présentement vierges, tandis que votre proposition, c'est plutôt de reconcentrer...

M. ALEX TURCOTTE :

835

Sur des terrains qui auraient...

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

840

... sur les terrains existants à l'autre endroit? O.K.

M. ALEX TURCOTTE :

845

Oui, plus au centre de la ville, donc fortifier les quartiers centraux plutôt que d'aller développer les quartiers en périphérie.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

850

O.K. Et est-ce que c'est essentiellement cette raison-là qui vous porte à suggérer d'arrêter le tracé à Pointe-Claire?

M. ALEX TURCOTTE :

855

Non, non, non, pas du tout.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Pouvez-vous élaborer?

860

M. ALEX TURCOTTE :

865

Oui. Donc, en fait, c'est simplement, la proposition qu'on fait à ce niveau-là, c'est qu'on est bien contents pour les gens de Deux-Montagnes ou de l'Ouest-de-l'Île qui vont avoir accès à un meilleur service, une meilleure fréquence possiblement. Par contre, c'est que compte tenu de la concurrence des deux systèmes, tant qu'on ne trouve pas une solution, on est d'avis que c'est la solution la plus simple qui pourrait permettre d'éviter que certaines personnes soient pénalisées pour la perte d'un service.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

870

O.K.

M. ALEX TURCOTTE :

875

Donc, ils pourraient aussi déplacer le tracé plus au nord, dans les quartiers où ce qu'il y a des gens qui habitent, plutôt que sur le long de la 40. Ce n'est pas moi l'expert, là. Principalement, l'enjeu, c'est la concurrence entre les deux lignes. Après ça, la solution, je demanderais à ce que ce soit fait par le promoteur du projet, en concertation avec les intervenants du milieu.

880

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

O.K.

M. ALEX TURCOTTE :

885

Mais l'enjeu principal, c'est le risque d'une perte de service public, l'AMT, la ligne Vaudreuil, par la concurrence exercée par le projet.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

890

O.K., très bien. Alors, peut-être juste une dernière question de clarification. Alors, vous avez bien expliqué effectivement ce problème-là puis vous souhaitez avoir...

M. ALEX TURCOTTE :

895

Une solution.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

900

... une étude d'impact plus complète sur les impacts sur la ligne.

M. ALEX TURCOTTE :

905

Oui.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

910 Sur l'achalandage de la ligne AMT-Vaudreuil. Vous avez parlé des gaz à effet de serre. La question aussi de l'impact sur la ligne de Mascouche, la pression sur les terres agricoles, la question de tarification.

M. ALEX TURCOTTE :

915 Oui.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

920 Quand vous dites qu'il manque de l'information critique avant d'aller de l'avant, est-ce que c'est essentiellement ça ou est-ce qu'il y a autre chose que vous trouvez qui est critique, d'informations critiques manquantes?

M. ALEX TURCOTTE :

925 Je crois que vous avez bien résumé les enjeux, puis on devrait demander à ce que le promoteur du projet fasse les études nécessaires pour bien évaluer ces enjeux-là pour s'assurer que le projet proposé est optimal.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

930 Merci.

LE PRÉSIDENT :

935 Alors, merci, Monsieur Turcotte, pour votre présentation.

M. ALEX TURCOTTE :

940 Merci.

945

**MM. JONATHAN THÉORÊT
et JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE**

LE PRÉSIDENT :

950

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Jean-François Lefebvre pour le Groupe de recherche appliquée en macroécologie.

Alors, Monsieur Lefebvre, on va vous donner une carte fidélité.

955

M. JONATHAN THÉORÊT :

Oui, c'est ça. Jonathan Théorêt.

960

LE PRÉSIDENT :

Après quatre présentations, vous avez une cinquième présentation gratuite.

965

M. JONATHAN THÉORÊT :

Une troisième.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

970

Mais, en fait, ce n'est pas monsieur Lefebvre.

M. JONATHAN THÉORÊT :

C'est monsieur Lefebvre et monsieur Théorêt.

975

LE PRÉSIDENT :

O.K.

980

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Donc, c'est monsieur Théorêt, qui est le directeur de l'organisme. Dans mon cas, c'est ma première présence ici, oui.

985 **LE PRÉSIDENT :**

O.K., vous sauvez votre honneur.

990 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Voilà.

LE PRÉSIDENT :

995 Alors, écoutez, la parole est à vous, quinze (15) minutes. Nous vous écoutons.

M. JONATHAN THÉORÊT :

Là, je ne sais pas si le projecteur fonctionne.

1000

LE PRÉSIDENT :

Pour votre présentation?

1005

M. JONATHAN THÉORÊT :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1010

Ça s'en vient.

M. JONATHAN THÉORÊT :

1015

Ça s'en vient? Bon, super.

LE PRÉSIDENT :

Et voilà.

1020

M. JONATHAN THÉORÊT :

Ah, et voilà. Fantastique.

1025 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous vous écoutons.

1030 **M. JONATHAN THÉORÊT :**

Alors, bonjour et merci à nouveau de nous écouter. Cette fois, c'est à moi de parler, de prendre la parole plus longuement au lieu de répondre aux questions et Jean-François m'assistera pour une grande partie de la présentation.

1035 Donc, on présente un mémoire qui a été écrit conjointement avec Réjean Benoît et Diane Bisson entre autres, ainsi que certains autres collaborateurs à l'intérieur du GRAME.

1040 Et, oui, vous avez mentionné que c'était la troisième fois que je présentais. Effectivement, peut-être juste mettre le contexte. Donc, il y avait une présentation qu'on a faite, un mémoire qu'on a fait pour l'arrondissement de Lachine, un mémoire qu'on a fait également pour la Cité de Dorval. On avait également fait une étude comparative pour le Réseau de transport de Longueuil pour identifier certains scénarios de desserte de transport collectif pour le boulevard Taschereau.

1045 Les différents mémoires de Lachine, Dorval sont disponibles d'ailleurs sur notre site Web, puis là, je le plogue, grame.org.

1050 Le GRAME, ça existe depuis 89, puis depuis 89, on dénonce les impacts et les coûts liés à l'étalement urbain. On fait la promotion d'un plan métropolitain d'aménagement, donc on promouvoit le concept d'une réforme fiscale écologique, entre autres choses. Mais d'un point de vue macroécologie, la priorité des priorités, c'est certainement la lutte à la progression, du moins, travailler pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ça va teinter évidemment plusieurs de nos propos.

1055 Dans ce sens-là, évidemment, le GRAME appuie fortement les orientations du gouvernement relatives à la réduction des émissions de GES, et entre autres choses, évidemment comme mécanisme fonctionnel, la Bourse du carbone, on l'appelle le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre, le SPEDE au Québec, et en Californie et en Ontario également.

1060 Donc, ce sont des mesures qui sont extrêmement pertinentes, mais qui ne sont pas suffisantes pour tout faire et tout changer notre production de gaz à effet de serre. Donc, évidemment, dans ce contexte-là, il faut regarder le volet d'aménagement puis le volet de transport, qui sont les éléments majeurs.

1065 Dans ce contexte-là puis dans le contexte où on a des engagements à Paris qui ont été pris récemment, on veut une période de transition et dans cette période de transition là, on voit, disons, le démantèlement de l'AMT, la création de l'Agence régionale de transport métropolitain, et c'est à l'intérieur de cette zone de flou qu'on se situe où est-ce que la Caisse de dépôt vient proposer son projet de REM.

1070 On considère évidemment que les analyses n'ont pas été peut-être cohérentes avec un certain nombre d'éléments de vision stratégique...

LE PRÉSIDENT :

1075 Je vous demanderais juste de rapprocher votre micro pour qu'on puisse vous entendre.

M. JONATHAN THÉORÊT :

1080 Parfait.

LE PRÉSIDENT :

1085 On vous entend plus en murmure. Alors, nous vous écoutons.

M. JONATHAN THÉORÊT :

1090 D'accord. Donc, en ce moment, c'est des milliards de dollars qui sont sur la table et qui peuvent impacter favorablement ou défavorablement un certain nombre d'atteintes d'objectifs, évidemment, ou être cohérents ou non cohérents avec un certain nombre de politiques publiques.

1095 Le réseau électrique métropolitain, on l'appelle généralement un sky train, dans le sens du modèle qui... c'est une étiquette qu'on peut bien lui coller. Ce modèle-là, on dit que c'est un modèle d'urbanisme des années soixante-dix (70). Pourquoi? Parce qu'il y a peu de stations, qui dit peu de stations, dit beaucoup de stationnements incitatifs, qui dit beaucoup de stationnements incitatifs dit difficulté d'avoir une proximité, une densité de population directement à proximité.

1100 Évidemment, l'accès piéton, c'est un élément qui est très important, mais je l'identifie sur la présentation, rupture de charge également parce que je pense que ça a été présenté hier à un certain moment. On estime que les gens qui ont le choix entre changer de mode de transport ou de faire un trajet, c'est-à-dire on a le choix de passer plus de temps dans un mode de transport ou de prendre deux modes de transport pour aller plus vite, on va quand même choisir d'aller dans un seul mode de transport. Donc, le fait de changer de l'autobus au train peut rendre acceptables cinq à quinze (15) minutes de trajet supplémentaire.

1105 Donc, l'élément du sky train, donc d'être très, très, très rapide, oui, c'est un avantage, puis
évidemment, pour ces avantages-là, pour les gens qui sont très proches, c'est bien bon, mais dès
qu'on a besoin de faire du rabatement, on se trouve à perdre un très, très grand avantage.
Évidemment, dans ce contexte-là, ça génère le maintien des taux de possession d'automobiles, et
qui dit maintien des habitudes de vie à l'automobile, bien, on passe un petit peu à côté de
1110 plusieurs objectifs qu'on pourrait avoir.

 Je reviens sur les GES. La Caisse de dépôt nous fait l'estimation de seize mille huit cents
tonnes (16 800 t) de GES réduction annuellement, pour un projet de cinq point cinq milliards
(5,5 G\$). Puis là, on va pousser le raisonnement au plus loin. Si on amortissait le projet sur cent
1115 (100) ans, ce qui est évidemment très peu crédible, mais même si on allait jusque-là, on est
encore à plus de trois mille dollars (3 000 \$) la tonne de GES, ce qui est évidemment très, très,
très élevé. Juste un mode comparatif, là, sur les bourses du carbone, on est à vingt, vingt-cinq
dollars (20-25 \$) la tonne. Bon, évidemment, il y a un projet de transport collectif, on n'est pas
supposé être autour de vingt-cinq (25), mais il y a quand même toute une marge.

1120 Puis je me permets de citer ici le maire de Montréal qui nous disait que « le critère de
sélection le plus important dans les projets serait celui qui portera sur la capacité du projet de
réduire la consommation d'énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre. » Ça, c'est
dans le cadre de l'Office de consultations publiques de Montréal sur la réduction de la
1125 dépendance de Montréal aux énergies fossiles.

 Le deuxième plus ici, encore une fois, au niveau du ministère de l'Environnement et de la
Lutte... le MDDELCC, on nous dit, dans le nouveau cadre de gestion du Fonds vert, que la
gouvernance reposera sur une gestion par projet axée sur les meilleurs résultats liés directement
1130 à l'atteinte des cibles de réduction d'émission des gaz à effet de serre. Donc, les meilleurs projets
pour réduire les gaz à effet de serre.

 Juste précédemment, monsieur Turcotte disait qu'en audience, il avait été répondu que ce
n'était pas le mandat de la Caisse. Mais si ce n'est pas le mandat de la Caisse et que la Caisse
1135 demande des fonds publics, d'où proviendront ces fonds publics là? S'ils proviennent du Fonds
vert du Gouvernement du Québec et que les fonds ne permettent pas une réduction substantielle
des gaz à effet de serre, bien, c'est évidemment inacceptable.

 Si cependant les fonds étaient des fonds qui sont dédiés à l'infrastructure routière et, bon,
1140 on dit le projet de sky train, le projet de REM va servir à décongestionner les routes, à ce moment-
là, bien là, on a peut-être une justification d'utilisation. Si on prend ça dans le budget routier pour
investir dans le sky train, c'est une chose, mais de venir toucher au un point six milliards (1,6 G\$)
qui est prévu d'être investi en transport collectif dans le cadre du Fonds vert dans les prochaines

1145 années, on vient pénaliser, on vient se pénaliser lourdement dans l'atteinte de nos objectifs collectifs qu'on s'est donnés.

1150 Puis avant de céder la parole à Jean-François – on a donc évalué un certain nombre de scénarios puis ici, bien, on présente qu'avec un scénario de tramways, entre autres, bien, on pourrait aller quatorze (14) à vingt-huit (28) fois plus de réductions de GES qu'avec le projet de REM présenté. Puis là, on fait une petite analogie pour se repositionner : une trentaine de fois plus de GES, c'est à peu près la différence entre chauffer au charbon puis chauffer à l'hydroélectricité. Évidemment, ce concept-là parle.

1155 Et sur ce, je vais passer la parole à mon collègue.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1160 Et souvent dans le cadre des chiffres, bon, tout le monde est pour la réduction des GES dans le sens que même des gens pour qui ce n'est pas une préoccupation, on va sortir, oui, une petite case « réduction des GES », on va sortir dix-huit mille (18 000), mais les chiffres, vous savez, c'est quand même dur à mettre en perspective d'une certaine façon. Si on prend quelques secondes, dix-huit kilotonnes (18 kt) – dix-huit mille tonnes (18 000 t), c'est dix-huit kilotonnes (18 kt) – l'objectif pour Montréal, c'est trois mille tonnes (3 000 t) qu'on doit réduire à court terme, donc c'est dix-huit (18) sur un objectif de trois mille (3 000).

1165 Alors que si on prend les mêmes budgets investis dans l'option tramways à ce moment-là avec l'efficacité accrue, on serait dans un ordre de grandeur de trois cents (300), trois cent cinquante mille tonnes (350 000 t) de réduction. C'est là qu'on dit qu'il y a vraiment un écart faramineux entre l'efficacité du projet de la Caisse pour cet objectif-là versus le fait qu'il y ait des alternatives crédibles qui existent et qui, normalement, auraient dû être étudiées par la nouvelle autorité régionale dont c'est le mandat de comparer les options avant de choisir qu'est-ce qui est proposé, et en consultation avec les élus. Parce qu'on en a rencontré plusieurs et personne n'avait été consulté dans le cadre du projet.

1175 Et, bon, quelques images qu'on rajoute, mais rapidement. Les coûts d'opération sont amenés comme le principal argument de la Caisse pour dire que son métro automatique léger est la meilleure solution parce qu'il n'y a pas de chauffeur. Donc, et c'est juste pour montrer, oui, il y a des réductions de coût, mais c'est minime. On parle de quelques sous par passager/kilomètre sur strictement l'opération. Ce n'est pas comme zéro et un coût infini, c'est quelques sous.

1180 Par contre, si on regarde les coûts totaux, on voit que le mode street cars et tramways modernes sont beaucoup moins coûteux, la moitié du coût du sky train, et si on regarde au niveau

d'un déplacement complet, c'est incomparable parce qu'il y a un ensemble, les coûts d'infrastructure sont tellement plus grands.

1185

Et l'autre élément, ici, au niveau de l'utilisation de l'énergie – je passe vite –, mais l'autre élément c'est – je reviens à la perspective – si votre tramway va chercher beaucoup plus de monde parce qu'il est accessible du fait qu'il y a dix (10) fois plus de stations, à ce moment-là, même si vous avez un chauffeur, il est largement payé. Et il faut penser qu'en réalité, vous n'augmentez pas les coûts parce que chaque tramway vient remplacer quatre autobus et un chauffeur vient en remplacer quatre autres qu'il y avait avant. Donc, on a réduit les coûts de toute façon si on a un système qui permet d'avoir beaucoup d'achalandage.

1190

Ici, rapidement, c'est pour dire, on regarde ce qui se fait ailleurs, mais l'exemple de Copenhague, par exemple, le métro automatique léger est vraiment un métro de centre-ville qui a des antennes, quelques antennes en périphérie, mais si on regarde, c'est un modèle où les zones vertes sont protégées, il n'y a aucun bungalow de banlieue qu'on voit ici. On voit vraiment une très grande densité. Il n'y a pas de stationnements incitatifs, et dans un contexte où l'essence est à deux dollars vingt-cinq le litre (2,25 \$/l). Donc, ce n'est pas comparable.

1195

1200

Si on fait un lien avec l'étude qui a été produite pour Lachine et Dorval, on peut ressortir des chiffres et en faire un bilan et dire, bien, un tramway qui permettrait de relier l'aéroport Trudeau-Montréal au centre-ville, ça coûterait à ce moment-là un point un milliard (1,1 G\$) et ça permettrait d'aller chercher un achalandage quatre fois plus important donc que ce que permettrait la technologie du sky train pour un même trajet équivalent, avec des baisses de GES, dans notre cas quatorze (14) fois plus importantes par dollar investi. Et là, on ne tient pas compte de l'étalement urbain. Là, on regarde strictement de façon directe.

1205

Et, bon, petite citation : « L'étalement urbain n'a pas cessé de s'aggraver à Montréal » selon des chercheurs de l'Université Concordia. C'est les données de 2011 qui ont été analysées, je pense que la tendance est là, il ne faut pas penser que ça va s'arrêter tout seul.

1210

Et on ne peut pas dire qu'on accepte, par exemple à Brossard, oui, une dernière fois qu'il y ait le terminus avec un immense stationnement incitatif en zone agricole en disant: « On l'accepte, mais c'est pour la dernière fois. » Et il faut remettre en perspective qu'un tramway et un métro automatique léger, c'est la même chose. La capacité est la même. Il existe tous les modèles de tramways possibles et imaginables, avec toutes les grandeurs. C'est la même chose. La seule différence, vous mettez un chauffeur, donc vous n'avez plus les contraintes que vous avez avec l'autre, et dans ce cas-là, par exemple, bien, vous pouvez avoir la liaison vers la Rive-Sud, ne pas être obligé d'avoir le tunnel au centre-ville, donc ça permet d'avoir un accès partout le long du trajet, ça permet à ce moment-là d'avoir une desserte qui, au lieu d'aboutir à un immense

1215

1220

stationnement incitatif, bifurque sur Taschereau, se rend au métro Longueuil et donne un accès à pied à des milliers et des milliers de personnes, tout en économisant une fortune.

1225 Donc, je ne lirai pas la citation, mais on a plusieurs, sept ministères qui ont donné des
réserves sur l'étude d'impact qui ne répondait pas aux questions, que ce soit en termes
d'émission de GES, en termes d'étalement urbain et sur un paquet d'autres enjeux. Et le fait de ne
pas avoir comparé les alternatives, ça, c'est le ministère des Transports qui disait qu'il n'y a pas eu
1230 d'alternatives comparées, donc, avant de prendre la décision. Et ça amène aux infrastructures
publiques.

 Donc, rapidement, bien, il y a le tunnel sur le Mont-Royal, par exemple. Ça a été mentionné,
mais c'est inacceptable de faire en sorte qu'un monopole privé empêche à ce moment-là que ce
tunnel-là serve, que ce soit pour les trains de banlieue, que ce soit pour le train à grande
1235 fréquence, le projet de VIA Rail. Une remarque de la Caisse, de quelqu'un de la Caisse, qui était :
« Oui, mais ce projet-là n'existe pas parce qu'il n'est pas encore fait. » Parfait, je vais prendre à ce
moment-là tout l'argent qui était prévu dans le fonds d'épargne-études de mes enfants, je vais
aller faire un gros party, parce qu'ils ne seraient pas encore à l'université. Ce n'est pas grave si je
flambe l'argent parce qu'ils ne sont pas encore là, ça n'existe pas. Ce n'est pas vrai. Si le projet
1240 est très concret, puis il l'est présentement, on doit en tenir compte à ce moment-là.

 Et un dernier enjeu, donc les actifs radiés aussi. Donc, je n'y reviendrai pas, mais je pense
que ça a été dit. Et la question de la rétrocession publique du REM. Tous les projets de PPP dans
le monde, majoritairement, deviennent publics après une trentaine d'années. Dans le cas du
1245 Skytrain de Vancouver, c'est trente-cinq (35) ans. Et là, ici, tout ce qu'on met, c'est on dit : « Le
gouvernement va avoir un droit de premier acheteur. » Ce n'est pas ça, ce n'est pas ça du tout
qu'on devrait avoir.

LE PRÉSIDENT :

1250 Alors, on arrive à votre conclusion, s'il vous plaît.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1255 Oui. Donc, la logique tarifaire est un problème également, dans le sens qu'intégration des
tarifs veut dire augmentation des tarifs pour tout le monde, et dans un contexte où ce n'est pas
tout le monde qui en aurait profité et avec la perspective, le grand risque que les tarifs soient
modulés selon la distance, ce qui fait que, par exemple, je pourrais prendre les gens de Montréal-
Nord qui sont très mal desservis, excentrés, qui n'auraient aucune amélioration de service, qui ne
1260 sont pas favorisés et qui auraient une hausse de tarif importante dans un tarif comme ça. Donc,
en conclusion, allez-y.

M. JONATHAN THÉORÊT :

1265 En conclusion, bien, en fait, évidemment on ne peut qu'applaudir la volonté collective
d'investir et de trouver des solutions à la mobilité durable, mais le projet de REM de la CDPQ,
pour nous, pose une série de problématiques qui font en sorte qu'on doit réfléchir à d'où
proviennent les fonds qui le financent, entre autres choses évidemment, et en premier chef, les
fonds relatifs à la réduction de gaz à effet de serre.

1270 Et peut-être pour répondre à madame Ghanimé qui posait des questions sur les temps de
parcours cet après-midi. En fait, le parcours qu'on proposait, entre autres au niveau de Dorval
jusqu'à Lionel-Groulx en mode tramway, on parlait autour de vingt-huit (28) minutes, vingt-huit (28)
minutes trente (30). Ce qui finalement lorsqu'on ajoute le principe du cinq à quinze (15) minutes
de rupture de charge, on se trouve à être compétitifs finalement avec le projet de REM.

1275

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup pour votre présentation. Madame Ghanimé?

1280

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Oui. En fait, j'avais cette question-là pour vous, mais j'ai mal saisi le dernier bout de votre
phrase. Parce que vous avez dit que c'était à peu près une trentaine de minutes jusqu'à Lucien-
L'Allier.

1285

M. JONATHAN THÉORÊT :

Jusqu'à Lionel-Groulx, oui.

1290

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Jusqu'à Lionel-Groulx. Alors, vous concluez que les temps de parcours sont équivalents?

M. JONATHAN THÉORÊT :

1295

Bien, en fait, les temps sont un peu plus lents, évidemment, parce qu'il y a plus de stations
et la vitesse est moins rapide, mais considérant le fait qu'il y ait moins de ruptures de charge pour
la clientèle, pour l'utilisateur, c'est un équivalent, selon Litman 2008.

1300

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1305 Je peux rajouter là-dessus que ce n'est pas le temps de déplacement dans le mode de transport seulement qui compte, c'est le temps que vous avez quand vous partez de chez vous.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1310 Oui.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1315 Donc, si vous avez une station qui est tout proche de chez-vous, vous venez de gagner quand même beaucoup de temps au fait d'avoir une seule station de sky train qui desservirait Lachine, qui n'est pas nécessairement à côté de vous.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1320 Oui, ça, on comprend bien ça. Est-ce que c'est ça la base en fait de votre calcul quand vous calculez qu'on pourrait desservir beaucoup plus de gens? Et de là, ce n'est pas clair comment vous traduisez ça en transfert modal. Est-ce que vous prenez pour acquis que toutes ces gens-là, l'autre option, ce serait d'utiliser la voiture? Ce serait bien qu'on comprenne la base de vos calculs de fréquence et de transfert modal...

1325 **M. JONATHAN THÉORÊT :**

Bien, je veux peut-être prendre un exemple...

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1330 ... et de réduction de gaz à effet de serre.

M. JONATHAN THÉORÊT :

1335 C'est certain que l'aire d'influence autour de chacune des stations, c'est le paramètre clé en arrière de tout ça. Là, si on reprend la ligne Vaudreuil-Hudson où est-ce que soixante quelque pour cent de la clientèle est mobile en voiture puis qu'on dit, bien, ceux-là... Je pense que je ne répondrai pas à votre question comme ça.

1340 En fait, on peut produire une fiche technique sur nos chiffres éventuellement

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Oui, ce serait bien si vous pouviez.

1345

M. JONATHAN THÉORÊT :

C'est quelque chose qu'on pourrait vous transmettre, puis je ne sais pas si...

1350

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Oui, mais je peux quand même donner quelques éléments tout de suite en quelques secondes. L'enjeu, effectivement, de regarder combien de gens ont accès à ce moment-là, et ça c'est prouvé, on a comparé avec des données de toute façon qui viennent de différents projets réalisés au Canada et à travers le monde, et on est capables de voir qu'il y a un impact très fort.

1355

Et d'ailleurs, si on regarde ce qui s'est passé après le Skytrain par exemple de Vancouver, les taux d'achalandage du transport en commun n'ont pas bougé tant que ça, puis de toute façon le taux est resté quand même important. Alors que si on regarde par exemple, on a en annexe du mémoire aussi des exemples, Lyon par exemple, des villes européennes, on parle, pour le TRAM, un gain de quinze pour cent (15 %) juste dans les trois premières années d'utilisation de transport en commun globale. Et plus, là-dedans, un transfert, donc, des modes comme l'autobus vers ce mode-là. Donc, on a des gains extrêmement importants, c'est-à-dire pas juste un transfert, mais... pas juste un transfert, je parle de ceux qui sont en autobus vers ce nouveau mode, mais un transfert de l'auto à ce moment-là vers ce nouveau mode.

1360

1365

Et la différence aussi, c'est que si vous avez une station de sky train qui vous amène au centre-ville, ça ne change pas votre mode de vie dans le sens que pour les autres déplacements que vous devez faire dans votre ville, bon, par exemple que vous soyez à Lachine, que vous soyez dans n'importe quelle ville qui serait desservie par un tramway, ça fait toute une différence à ce moment-là parce que c'est l'ensemble des déplacements, que ce soit pour aller à l'épicerie, que ce soit pour aller à la bibliothèque ou autres, qui deviennent possibles à ce moment-là parce qu'il y a une station à côté qui vous amène à l'autre station à côté. Et là, ça vient changer à ce moment-là la problématique, ce qui amène des résultats.

1370

1375

On s'est fiés sur des résultats comparables, on s'est fiés sur l'étude d'impact qui avait été faite également, la grosse étude d'impact qui avait été faite sur Côte-des-Neiges. Également, on arrive dans des eaux similaires.

1380 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

O.K. Juste peut-être une... bien, je vais revenir sur ça. Juste ce qui n'est pas toujours clair, c'est que dans vos comparaisons, il y a à la fois différentes technologies qui sont comparées, mais aussi des situations très différentes au niveau de l'aménagement de tout ce système-là de transport. Alors, ce qui amène des fois à conclure sur la technologie, mais en fait, c'est l'ensemble. C'est ça qui est un petit peu difficile à suivre, qu'on...

1385 **M. JONATHAN THÉORÊT :**

1390 Mais fondamentalement, on ne devrait pas vouloir privilégier une technologie versus une autre technologie. Ce n'est pas ça qui devrait driver le développement des transports collectifs. Ce n'est pas en fonction de la technologie qu'on devrait le développer, c'est en fonction des besoins. C'est peut-être le principal reproche qu'on pourrait faire au projet de la Caisse.

1395 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Et en fait, je...

1400 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1405 Peut-être, mais voyez-vous, tout à l'heure, votre conclusion, c'était sky train versus tramway. C'est ça qui est un petit peu... Vous l'avez fait, vous. Alors, c'est ça qui est un petit peu difficile à suivre. Puis juste une dernière clarification. Vous avez dans votre mémoire, page 5, vous dites: « Le tramway coûte environ trois fois plus cher et induit une forte utilisation du fait qu'il offre une desserte locale plus importante. » Mais on a compris que c'est le contraire?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Oui, trois fois moins. Oui, excusez.

1410 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

C'est trois fois moins?

1415 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Oui, excusez, on ne l'avait pas vue celle-là dans l'empressement.

1420 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Très bien.

1425 **LE PRÉSIDENT :**

Ça fait qu'on voit que comparer une technologie, des fois...

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1430 Oui. Mais pour revenir quand même à votre question, je pense une réponse de conclusion
là-dessus, c'est de mentionner que, bon, nous ne sommes pas dans une consultation
actuellement pour adopter un plan de transport pour Montréal. Par contre, à partir du moment que
plusieurs experts indépendants arrivent à démontrer que le projet qui a été soumis par la Caisse –
1435 premièrement, on sait, ça a été dit même par les maires qui n'ont pas été consultés, ça a été fait
en vase clos, c'est une entreprise privée qui vient monopoliser des infrastructures, et cetera –, et
en plus, on est capables de démontrer que sur certains plans, une autre technologie réussit à
passer mieux le test et aurait été préférable.

1440 Ça ne veut pas dire que le but de cette commission ici, c'est d'adopter le tramway, on n'est
pas à ce stade-là, mais ça vient démontrer que c'est à l'Autorité régionale de transport
métropolitain de faire l'évaluation des projets et ce n'est pas, mais sûrement pas à une entreprise
qui gère comme une entreprise privée de venir imposer un mode et les budgets qui vont paralyser
le développement de transport en commun pendant dix (10) à quinze (15) ans au moment où le
1445 gouvernement vient justement d'ouvrir une nouvelle ère en disant: « Cette fois-ci, ce ne sera plus
des décisions arbitraires et on va avoir une vision à long terme pour enfin atteindre nos objectifs. »

Alors qu'on est capables de démontrer qu'un choix à court terme, précipité, risque de nous
faire manquer tous nos objectifs, et juste le fait de dire on se donne un holà et là, on s'assure
d'avoir une vraie vision.

1450 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, sur ces mots, je vous remercie d'avoir répondu à nos questions, je vous remercie de
la présentation. Alors, la commission va prendre quinze (15) minutes de pause et va revenir avec
1455 la suite des présentations. Merci.

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

1460

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

1465

Alors, la Commission va reprendre ses travaux. Alors, la prochaine personne inscrite à l'horaire de la Commission, madame Sue Stacho. Donc, madame n'est pas là. J'inviterais maintenant monsieur David A. Dumoulin. Monsieur Dumoulin n'est pas là non plus. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Yves Desjardins-Siciliano ou VIA Rail.

1470

Alors, on va suspendre quelques minutes, le temps qu'on ait les confirmations pour les présences des gens qu'on a appelés. Alors, on vous revient dans quelques minutes. Merci.

1475

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

1480

REPRISE DE LA SÉANCE PRÉSENTATION DES MÉMOIRES MM. YVES DESJARDINS-SICILIANO et MARC BEAULIEU

LE PRÉSIDENT :

1485

Alors, évidemment, vous nous avez confirmé votre présence ce soir, alors l'usuel, quinze (15) minutes de présentation, éventuellement échanges avec la commission. Alors, la parole est à vous, nous vous écoutons.

M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :

1490

Merci de nous accueillir aujourd'hui. VIA Rail a suivi avec attention les délibérés de l'Agence dans les dernières semaines et a noté un grand intérêt pour l'impact du projet de la CDPQ Infra sur les opérations actuelles et futures de VIA Rail. On a pensé qu'on devrait peut-être se mettre à la disposition des commissaires pour répondre à toutes questions des enjeux soulevés et surtout peut-être clarifier certains éléments.

1495

D'entrée de jeu, permettez-moi de présenter mon collègue, Marc Beaulieu, qui est un vétéran de trente-huit (38) années, d'abord avec le CN et la majorité de ses trente-huit (38) ans avec VIA Rail. Et donc, il est le chef Transport et sécurité de VIA Rail, responsable des opérations ferroviaires.

1500 Pour ma part, je suis président et chef de la direction de VIA Rail depuis mai 2014, ayant joint l'organisation en 2010.

1505 Une deuxième mise au point est que l'intérêt de VIA Rail se manifeste par sa direction. C'est-à-dire que VIA Rail est une société non mandataire du gouvernement du Canada. Ainsi, le point de vue et les opinions exprimées aujourd'hui sont ceux de sa Direction et non pas ceux du gouvernement du Canada.

1510 Troisièmement, j'aimerais indiquer aux commissaires qu'après une brève allocution, on aimerait surtout répondre à vos questions et adresser les enjeux qui ont été portés à votre attention par d'autres intervenants.

LE PRÉSIDENT :

1515 Juste un point de précision. Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que l'usuel dans une commission du Bureau d'audiences publiques, c'est qu'on dépose un document. Alors, malheureusement, on n'a pas de document qui a été déposé par vous.

M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :

1520 Exact.

LE PRÉSIDENT :

1525 On comprend qu'il y a quand même, de façon empirique, des enjeux qui nous ont été soulevés.

M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :

1530 Exact.

LE PRÉSIDENT :

1535 Et qui concernent en partie les projets de VIA Rail en fonction des infrastructures existantes puis qui seraient disponibles éventuellement pour vos projets. Alors, il faut simplement comprendre que la commission, dans le contexte où on n'a pas nommé une feuille de route pour échanger formellement avec vous, alors on va comprendre que ça va être en partie sur la base de la présentation que vous allez nous faire.

1540 **M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :**

Tout à fait.

1545 **LE PRÉSIDENT :**

Et également, les questions sur la base des éléments qui nous ont été soulevés dans le cadre de l'audience.

1550 **M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :**

Exactement.

LE PRÉSIDENT :

1555 Alors, la parole est à vous.

M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :

Et c'est exactement dans ce contexte que nous allons vous adresser aujourd'hui.

1560

Alors, depuis son dévoilement par la CDPQ en avril dernier, le projet de REM a fait l'objet d'éloges par son ingéniosité et son ambition. La nouvelle a été accueillie à Montréal, et je dirais même au Québec, comme un vent de fraîcheur. Et pour cause.

1565

Ce projet intégré de transport collectif de calibre international propose un tracé constitué en grande partie d'empiètement ferroviaire existant, un échancier de réalisation très serré et une approche financière totalement novatrice.

1570

Pour la Direction de VIA Rail, le projet montréalais représente ce que la société d'État s'efforce à proposer continuellement aux voyageurs dans son corridor le plus populaire, le corridor Québec-Windsor, soit une offre de transport collectif dont l'impact environnemental est favorable puisqu'elle offre une option de mobilité durable, une option à la voiture.

1575

Il n'est pas étonnant qu'un projet de l'envergure de celui de la Caisse de dépôt et dont la portée est aussi transformationnelle suscite sa part de commentaires et soulève une multitude d'opinions. Par contre, selon nous, il faut les analyser tout en gardant le cap sur l'objectif à plus long terme, soit l'implantation d'infrastructures de mobilité durable.

1580

Du coup, cela augmentera l'achalandage du transport collectif dans son ensemble, réduira l'empreinte carbone individuelle produite par nos voitures, qui est le plus grand contributeur des gaz à effet de serre après l'industrie pétrolière, et optimisera les ressources financières limitées du contribuable canadien.

1585

Dans son ensemble, donc le projet de la Caisse de dépôt répond à tous ces impératifs et c'est pourquoi la Direction de VIA Rail l'appuie et estime qu'il doit être réalisé sans délai. Et donc, une fois les considérations des enjeux, les discussions auront eu lieu, on espère voir se projet se réaliser rapidement.

Not surprisingly, a transformational project of this scope has solicited its share of comments and opinions but they should be analyzed without losing sight of the longer term objective: implementation of a sustainable transportation infrastructure for the 21st century.

Il n'est pas surprenant qu'un projet transformationnel de cette portée ait suscité sa part de commentaires et d'opinions, mais il devrait être réalisé sans qu'on perde de vue les objectifs à plus long terme, que sont la mise en oeuvre d'infrastructures durables de transport pour le 21e siècle.

It will increase ridership of public transport overall, it will reduce the carbon footprint created by personal vehicles – the greatest contributor to the carbon footprint – and optimize taxpayers' limited resources.

Cela va augmenter l'achalandage des transports publics dans son ensemble et va réduire l'empreinte carbone créée par les véhicules personnels, qui est le plus grand contributeur à cette empreinte carbone, et optimiser les ressources limitées des contribuables.

The Caisse de depot project, as a whole, meets all of these priorities which is why the VIA Rail Management supports it and believes it should be implemented without delay once all are heard and all issues considered.

Le projet de la Caisse de dépôt dans son ensemble répond à toutes ces priorités. Et voilà pourquoi la Direction de VIA Rail l'appuie et croit que ce projet devrait être mis en oeuvre sans délai, une fois que tous les enjeux seront entendus et considérés.

1590

Il est à prévoir que la construction et l'exploitation du REM auront un impact sur les activités actuelles et futures de VIA Rail, il va sans dire. Toutefois, nous sommes persuadés d'avoir l'expérience et les connaissances pour mettre en place les aménagements et les mesures nécessaires pour minimiser ces impacts pour le million de passagers actuels de VIA Rail qui empruntent la Gare Centrale, tout comme pour les futurs passagers que nous prévoyons y accueillir grâce à la popularité grandissante de nos services et nos plans futurs.

1595

1600 Une fois le REM achevé, ce projet et les opérations actuelles et futures de VIA Rail pourront parfaitement cohabiter et être intégrés pour offrir une solution de rechange irrésistible à la voiture dans la région métropolitaine, soit, mais aussi au-delà de celle-ci.

1605 Ainsi, l'impact combiné des deux réseaux sera plus qu'important à plusieurs égards : l'achalandage métropolitain doublera et l'achalandage intercity de VIA Rail pourra presque tripler. La réduction des gaz à effet de serre entre Montréal et Québec seulement pourrait atteindre près de soixante-dix mille tonnes (70 000 t) par année, provenant de l'élimination de deux cent cinquante millions (250 M) de kilomètres parcourus en voiture. Et une optimisation évidente des investissements publics stimulera davantage notre économie.

1610 Ensemble, le projet de la CDPQ et la croissance continue de VIA Rail peuvent contribuer à préparer un avenir plus durable pour le Canada en favorisant la prospérité économique, en améliorant la qualité de vie de ses citoyens et en étant respectueux, d'abord et avant tout, de l'environnement.

1615 Les services ferroviaires voyageurs font partie de la solution pour limiter le changement climatique au Canada. Ils fournissent une solution de rechange abordable et accessible à une population vieillissante à l'automobile et appuient la transition que nous devons tous faire individuellement vers un système de transport collectif plus durable, plus accueillant.

1620 Il y a plus de cent trente (130) ans, on achevait la construction du chemin de fer transcontinental qui a permis l'établissement de ce que plusieurs appellent le meilleur pays au monde. C'est le propre des grands projets d'infrastructures. S'ils survivent aux objections éphémères soulevées lors de leur conception, à long terme, ils assurent le progrès social, économique et environnemental qui fait le succès des grandes nations.

1625 Le projet de transport passagers de la CDPQ Infra offre un grand potentiel de développement pour Montréal, le Québec et le Canada. C'est pourquoi la Direction de VIA Rail salue l'ambition et l'ingéniosité de ses concepteurs.

The CDPQ Passenger Transportation Project offers a great development potential for Montreal, Quebec and Canada, and that is why VIA Rail Management salutes the ambition and ingenuity of its designers.

Le projet de transport de passagers du CDPQ offre un grand potentiel pour Montréal, le Québec et le Canada. Et voilà pourquoi la direction de VIA Rail salue l'ambition, l'ingéniosité de ses concepteurs.

1630 Ceci complète ma déclaration.

LE PRÉSIDENT :

1635 Alors, merci, Monsieur Desjardins-Siciliano, de votre présentation. Alors, écoutez, de façon usuelle, on pose la question, je veux dire : en fonction de la proposition de la Caisse de dépôt et placement Infra d'utiliser en usage exclusif le tunnel du mont Royal, est-ce que cette option compromettrait éventuellement le projet de train rapide, de liaison rapide que vous voulez mettre sur les rails entre Montréal, Ottawa et Toronto?

M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :

1640 Alors, tout d'abord, la réponse simple, c'est non. Le projet d'aménagement, le projet actuel, les opérations actuelles de VIA Rail ne sont pas compromises par la question du tunnel. Les projets futurs de VIA Rail, de croissance de son achalandage entre autres par des voies dédiées ne sont pas tributaires d'un segment du réseau ou d'un autre.

1645 L'important, c'est que les concepteurs de tous ces réseaux travaillent ensemble dans un écosystème qui permet une fluidité, qui fait que le passager trouve l'expérience de voyage simple. S'il doit faire des transbordements, des transferts, que ceux-ci soient simples. S'il doit faire l'utilisation de différents modes, qu'il ait un billet, qu'il ait une façon de transiger et d'être transporté.

1650 Si vous visez et vous réussissez à établir cette simplicité, vous rendrez la proposition de transport collectif irrésistible. C'est l'expérience de VIA Rail depuis 2012 où on a lancé une stratégie d'intermodalité. Aujourd'hui, vous pouvez acheter un billet de VIA Rail qui inclut le passage sur un train de l'AMT pour vous amener là où VIA Rail ne va pas, ou Go Transit à Toronto pour la même raison. Et ce qu'on a vu, par la simple intégration de la billetterie, c'est un accroissement de l'achalandage et de l'un et de l'autre mode de transport.

1660 Donc, en autant que l'expérience soit simple, le client choisira le transport collectif. Mais si vous y mettez des barrières, c'est là que vous allez perdre de l'achalandage et de l'intérêt. Et on a confiance que, fort de notre expérience et d'un objectif partagé par la Caisse ainsi que les autres transporteurs, dont VIA Rail, on pourra mettre en place les mesures pour simplifier l'expérience de voyage, que ce soit à travers ou pas à travers le tunnel.

LE PRÉSIDENT :

1665 Autre question pratico-pratique. Récemment, la Caisse de dépôt et placement Infra a acquis la rampe d'accès à la Gare Centrale. Est-ce que ça pourrait éventuellement compromettre vos services?

1670

M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :

Compromettre les services de VIA Rail, non. Les services de VIA Rail sont dans cette gare depuis sa conception et ils y seront bien après mon départ de cette terre.

1675

L'aménagement nécessaire se fait aujourd'hui, entre nous et nos partenaires, l'AMT d'une part et Amtrack. Elle se fera à l'avenir avec d'autres partenaires dont, on l'espère, la CDPQ Infra, et elle sera facilitée entre autres par les technologies de gestion automatisée du trafic.

1680

Aujourd'hui, on opère les trains à l'entrée et à la sortie de la Gare Centrale comme on le faisait quand mon collègue Marc Beaulieu s'est joint à VIA Rail, il y a trente-huit (38) ans. Il est fort à parier qu'avec l'arrivée entre autres de la Caisse de dépôt et le renouvellement des équipements de VIA Rail dans un très proche délai, que ces équipements seront dotés de systèmes d'automatisation du contrôle du trafic, et ainsi, la gare, son accès sera optimisé.

1685

Donc, ce qu'on appelle la capacité aujourd'hui n'est pas ce qu'elle sera demain en raison de cette automatisation-là, et donc, on a confiance que non seulement les opérations actuelles, mais les opérations grandissantes futures de VIA Rail pourront très facilement vivre à l'intérieur de la Gare Centrale avec, ce qu'on espère, une opération prospère du REM de la Caisse de dépôt.

1690

LE PRÉSIDENT :

Alors, vous comprendrez que le projet qui nous est présenté et qui est présentement sous analyse de la commission évidemment fait qu'il y a plusieurs personnes, il y a plusieurs organismes qui sont venus nous faire un peu un portrait général de l'ensemble de la problématique des transports collectifs dans la région de Montréal. J'aimerais vous offrir l'occasion d'un peu plus développer pour ce qui est de votre liaison rapide, pour savoir de quelle façon, dans quelle mesure ça va se placer en termes d'échéancier, éventuellement, et aussi dans le contexte général de la région de Montréal.

1695

1700

Je vous laisse la parole pour essayer de nous expliquer où vous en êtes rendus dans votre réflexion puis comment ça va éventuellement s'intégrer dans le Plan de transport de la région de Montréal.

1705

M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :

Alors, merci de cette question parce que ça me donne l'opportunité d'adresser un élément qui me préoccupe, soit l'idée que le projet de la Caisse de dépôt est en opposition ou met à risque les activités actuelles ou futures de VIA Rail. Il en est tout autrement.

1710

1715 Les deux sont des projets ou, dans notre cas, une opération actuelle, complémentaires. Les deux visent le même objectif, comme je mentionnais tantôt : réduction des gaz à effet de serre en augmentant l'achalandage, en sortant les citoyens de leurs voitures. Ainsi, cette complémentarité et ces intérêts communs nous permettent d'affirmer sans équivoque que nous pouvons réaliser ces objectifs en travaillant ensemble et en accommodant l'un et l'autre nos opérations de façon à optimiser les achalandages.

1720 Dans le cas du projet de très grande fréquence de VIA Rail, ce projet est encore sur les planches de dessin. Il y a une séquence donc qui se présente devant nous, et selon nous, la séquence naturelle, c'est la Caisse de dépôt a son projet suffisamment arrimé et endossé pour aller de l'avant, et nous avons l'expérience, la compétence et la confiance de savoir que quand notre projet ira de l'avant, s'il reçoit l'assentiment du gouvernement, on pourra s'ajuster, s'adapter de façon à faire ce qui doit être fait, c'est-à-dire faciliter l'expérience de voyage du citoyen, afin de livrer ce qu'on recherche à faire, c'est-à-dire réduire les gaz à effet de serre, réduire la congestion routière.

1725 C'est ces deux objectifs qu'on doit garder en tête et travailler ensemble, faire les compromis opérationnels et de systèmes nécessaires pour livrer ces objectifs.

1730 Donc, en résumé, Montréal n'a pas à choisir entre les opérations actuelles ou futures de VIA Rail ou le projet de la Caisse. Montréal peut avoir les deux, en autant qu'on garde le cap sur l'important. Et l'important, pour une infrastructure de transport, c'est l'important sur le long terme. Et l'important sur le long terme, c'est la réduction des gaz à effet de serre, l'augmentation du transport collectif, la diminution des achalandages et de la congestion routière qui rendent notre pays improductif en termes d'économie.

1740 Donc, avec le cap sur ces objectifs, les compétences pour faire les adaptations nécessaires, on a confiance que le jour viendra où VIA Rail continuera son évolution de façon marquée en raison d'un projet de train à grande fréquence ou autrement, selon les désirs du gouvernement du Canada, et les mesures seront en place, les systèmes existeront pour permettre ce qui doit arriver pour simplifier l'expérience voyage et augmenter les achalandages.

LE PRÉSIDENT :

1745 Alors, merci pour vos réponses. Est-ce que mes collègues ont des questions?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1750 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Madame Ghanimé.

1755 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Oui.

1760 **M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :**

Bonjour, Madame.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1765 Merci. Merci pour ces précisions. Il y a un élément à clarifier, qui a fait l'objet de
préoccupations de quelques intervenants et qui a été discuté en première partie, et c'est la
question suivante : ce qu'on a compris, c'est que c'est possible que votre ligne, ça implique un
transfert modal à la nouvelle ou à l'éventuelle ou la station projetée A40 plutôt que de se faire au
centre-ville. Et la raison serait parce que c'est difficile d'avoir un passage commun ou de partager
1770 le passage dans le tunnel de la façon que c'est prévu maintenant. Alors, la question c'est est-ce
que – puis comme on a de l'information des fois un peu contradictoire, on aimerait vous entendre
sur la possibilité de continuer vos opérations avec un arrêt ou une destination finale au centre-ville
ou un passage par le centre-ville plutôt qu'un passage arrêté à la A40.

1775 **M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :**

 Alors, tout d'abord, le tunnel Mont-Royal n'est pas utilisé par VIA Rail depuis 1995. L'idée
d'utiliser ce tunnel et sa continuité sur la subdivision Saint-Eustache pour nous amener vers
Québec fait partie des concepts qu'on a dans nos cartons présentement pour ce qu'on appelle le
1780 train à grande fréquence, entre autres pour la liaison entre Montréal et Québec.

 La question qui doit se poser, c'est une fois le projet de la Caisse de dépôt réalisé, de
quelque façon que ce soit, si l'accès est possible à la Gare Centrale, bien sûr, si le coût/bénéfice
de continuer l'accès jusqu'à la Gare Centrale est favorable autant pour un transporteur que l'autre,
1785 c'est ce qu'on fera.

 Si ce n'est pas possible pour des raisons physiques ou encore des raisons économiques, à
ce moment-là, on s'ajustera et on fera un transfert à un autre endroit. À ce moment-là, la question
devient : comment avez-vous simplifié le transfert? Est-ce que c'est un transfert de quai à quai?
1790 Est-ce que c'est un transfert où ce que des navettes sont disponibles et qui sont vides pour

1795 accommoder un train qui arrive avec trois cents (300) passagers? Si toutes les conditions sont rassemblées, pour le client, ce sera totalement transparent. Parce que le temps sauvé à ne pas descendre jusqu'à la Gare Centrale sera récupéré par le temps sauvé à le faire dans la navette de la Caisse, et il ne restera plus que le transbordement. Et s'il est bien prévu, bien planifié, on parle de minutes.

1800 Or, aujourd'hui, le concept d'un train à grande fréquence sur la Rive-Nord du Saint-Laurent, c'est pour réduire l'offre de service de VIA Rail de trois heures et quinze (3h15) entre Québec et Montréal à autour de deux heures et quinze (2h15), deux heures et vingt (2h20). On a donc une heure d'avantage. Ça coûterait trois minutes ou cinq minutes de cette heure, ça va demeurer un avantage important qui va faire que la grande majorité des gens présentés par cette offre de service la prendra indépendamment du transfert, si celui-ci est simple, si la billetterie est intégrée et si le service est fluide. Et ça, c'est des questions d'opération que toutes sortes de systèmes de transport à travers le monde, dont nous ici au Canada, ont fait aujourd'hui. Comme je disais tantôt, avec l'AMT et Go à Toronto.

1805
1810 Donc, j'ai confiance que le temps venu, une fois que le projet de la Caisse sera totalement déployé, on regardera les options qu'on a et on fera fonctionner l'option la plus efficace pour le passager, d'abord, et la plus rentable en termes de coûts/bénéfices pour les opérateurs. Et si c'est un accès direct, ce sera un accès direct; et si ce n'est pas un accès direct, en autant que c'est transparent et c'est simple, ce sera un accès autrement organisé par les deux opérateurs.

1815 Donc, quant à nous, ça ne nous inquiète pas au-delà de la mesure. Et c'est pourquoi tantôt j'appréciais la question, pour me permettre de clarifier que les deux projets sont des projets complémentaires. Ce n'est pas un ou l'autre ou un en dommage ou enlève un avantage à l'autre. On est tous les deux dans la même course : sortir les gens de leur bagnole, les embarquer dans un transport collectif sécuritaire, efficace et abordable. Et, dans ce sens, on pense que les technologies, les manières de faire, les systèmes de commercialisation existent pour permettre d'atteindre ces objectifs.

1820 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Gendron?

1825 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

1830 Oui, merci beaucoup. Est-ce qu'on comprend de ce que vous nous dites, parce que vous nous parlez des projets futurs et des possibles... en fait, de la cohabitation probablement harmonieuse qui va advenir si le projet du REM se réalise, mais est-ce qu'on comprend que la réalisation du REM n'aura aucun impact sur vos activités actuellement en termes d'organisation,

de services, de lignes, et cetera? Est-ce que c'est ce qu'on doit comprendre, que ça ne change absolument rien entre maintenant et le moment où le REM sera réalisé dans votre offre de service?

1835 **M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :**

1840 Les impacts sont les impacts habituels de tout projet de construction et c'est pour ça que j'ai dit d'entrée de jeu qu'il y aura des impacts, c'est certain, mais ce sont des impacts que l'on peut gérer. Ce n'est pas la première fois qu'on fait des constructions de chemins de fer à côté de nos installations, ce n'est pas la première fois qu'on construit des gares alors qu'on opère des trains à cinq pieds de la gare.

1845 Donc, on a l'expérience. Avec une bonne planification, ce qu'on fera lorsque le projet de la Caisse sera approuvé et dont les dessins seront connus, on pourra à ce moment-là s'asseoir et s'assurer de minimiser l'impact sur les passagers.

1850 Aujourd'hui, j'étais à Ottawa pour annoncer vingt millions (20 M\$) de projet pour la gare d'Ottawa pour rénover certains de ses quais. Ça aura un impact pendant une douzaine de mois sur tous les passagers qui vont emprunter la gare d'Ottawa. Donc, on va mettre en place les mesures pour minimiser l'impact sur le passager parce qu'on s'attend à ce qu'en 2017, entre autres, fêtant le cent cinquantième (150e) anniversaire du Canada, le trafic à la gare d'Ottawa va être exponentiel. Donc, il s'agit juste de bien planifier, mettre en place les mesures pour minimiser l'impact sur le passager.

1855 Et tant qu'on garde le cap sur l'intérêt du passager et on prend des décisions d'opération basées sur le passager, on va connaître ce que VIA Rail connaît depuis deux ans.

1860 Quand je suis devenu président de VIA Rail, ça faisait près de trente (30) ans que la compagnie augmentait son déficit, perdait son achalandage. Depuis deux ans, je suis fier de vous dire que nous avons tourné cette page. VIA Rail connaît, mois sur mois, trimestre sur trimestre depuis les vingt-six (26) derniers mois, une croissance de revenus – le dernier mois de dix point huit pour cent (10,8 %) – et d'achalandage. Le dernier mois, quatre point six pour cent (4,6 %).

1865 Donc, il y a moyen, malgré que vous ayez des vieux équipements, des temps de parcours longs et une fiabilité en termes d'arriver à l'heure, partir à l'heure moins bonne qu'elle devrait être, il y a moyen d'augmenter l'achalandage en autant que vous ayez une préoccupation et seulement une préoccupation : le client. Simplifier son existence, s'assurer qu'il se rend à destination de façon sécuritaire. Si vous assurez ces deux éléments, avec le cap sur le client, vous allez accroître votre opportunité. Et c'est ce qu'on pense que la Caisse a l'intention de faire et c'est ce qu'on veut les aider à accomplir pour le bénéfice non seulement de la région métropolitaine, mais

1870

dans notre cas à nous, la plus grande région du corridor Québec-Windsor qui aujourd'hui est rendue à vingt millions (20 M) de population.

LA COMMISSAIRE GENDRON:

1875

Donc, merci. Vous avez donc mentionné qu'il y aurait des impacts à gérer comme tout projet. Avez-vous déjà identifié certains impacts qui vous semblent les plus urgents ou les plus importants à planifier, de concert avec la Caisse dont vous pourriez nous parler simplement pour qu'on comprenne un peu le genre d'arrimage que le projet de la Caisse va nécessiter avec vos activités?

1880

M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :

1885

Alors, sans vouloir simplifier votre question, qui est une excellente question puis une question complexe, en fait, la seule chose urgente pour nous, c'est qu'une décision favorable soit livrée et que le projet de la Caisse avance de façon à ce que ses plans soient connus dans le détail et qu'on puisse planifier autour de ses plans de construction. Sachant que, comme je disais tantôt, il y aura des impacts. Quand vous faites de la construction, il y a des impacts.

1890

Ni Marc, ni moi, mais ça fait cent cinquante (150) ans qu'on opère des trains au Canada, ça fait quarante (40) ans que VIA Rail existe l'an prochain. Ce n'est pas le premier prochain de construction de gare, de voie ferrée que l'on connaît. Et donc, on saura s'ajuster en autant qu'on garde le cap sur le client. Et c'est ce qu'on a l'intention de faire et c'est ce qu'on a, l'expérience et la connaissance de le faire. C'est pour ça que j'ai confiance. Je serais très surpris que la Caisse arrive avec des plans qui vont nous surprendre puis nous laisser béats puis qu'on n'aura aucune idée comment les adresser.

1895

Il va peut-être y avoir des défis, mais c'est ce qu'on fait à tous les jours. On opère dans quatre cents (400) communautés, soixante-seize (76) trains par jour, quatre millions (4 M) de passagers. Il y a de la complexité en masse dans rouler des trains. Et on le fait à tous les jours et je pense qu'on peut dire qu'on le fait bien, malgré toutes sortes de contraintes opérationnelles et physiques.

1900

Donc, on ne s'attend pas à ce que la Caisse pose un projet qui aurait une complexité au-delà de ce qu'on a déjà vu. Ce n'est pas notre premier barbecue, et donc, on devrait être capables d'adresser les contraintes naturelles qui vont venir d'un aménagement aussi important.

1905

LA COMMISSAIRE GENDRON:

1910 Donc, je comprends que vous prévoyez probablement avoir des discussions avec la Caisse lorsque le projet sera arrêté de façon plus précise?

M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :

1915 Tout à fait.

LA COMMISSAIRE GENDRON:

1920 Est-ce que vous avez déjà commencé à en discuter ou vous attendez que le projet...

M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :

1925 Absolument. La Caisse, à notre égard, a été disponible pour partager ce qu'on connaît, publiquement, et nous avons fait de même, partager nos plans actuels, notre croissance actuelle et nos plans futurs tels qu'on les présentera à notre gouvernement pour qu'eux puissent mettre ça dans leur planification. Et donc, à la lumière de ces conversations, j'ai tout à fait confiance qu'on saura travailler ensemble parce que, comme je disais tantôt, on partage le même objectif : augmenter l'achalandage du transport collectif et réduire les gaz à effet de serre, tout en amenant une prospérité économique au Québec, à Montréal et au Canada.

1930 Riches de ces intérêts communs, j'ai confiance qu'on saura faire le mieux avec le projet de la Caisse.

LE PRÉSIDENT :

1935 Alors, Monsieur Desjardins-Siciliano, merci beaucoup de votre présentation. Merci d'avoir répondu aux questions de la Commission.

M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :

1940 Je vous en prie.

LE PRÉSIDENT :

1945 Monsieur Beaulieu, merci de votre présence.

M. MARC BEAULIEU :

1950 Merci.

M. YVES DESJARDINS-SICILIANO :

1955 Merci à vous.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci, bonne soirée.

1960 Alors, la Commission fait une courte pause de quelques minutes.

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

1965

**REPRISE DE LA SÉANCE
M. RÉJEAN BENOÎT**

1970

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous reprenons nos travaux en invitant monsieur Réjean Benoît, s'il vous plaît, pour une présentation verbale. Alors, bonsoir, Monsieur Benoît.

1975

M. RÉJEAN BENOÎT :

Bonsoir. Merci, Monsieur Bergeron, Monsieur le président de m'accueillir. Mesdames les commissaires.

1980

LE PRÉSIDENT :

Alors, quinze (15) minutes

1985

M. RÉJEAN BENOÎT :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1990 La parole est à vous, nous vous écoutons.

M. RÉJEAN BENOÎT :

1995 Oui. On m'a dit que c'était possible de présenter...

LE PRÉSIDENT :

2000 Oui, c'est exact. Alors, la magie de l'électronique va faire que ça va apparaître. Et voilà, ça s'en vient. Et non, on a encore besoin d'un coup de manivelle.

Juste un instant, là. On va demander aux gens du Centre de services partagés de venir vous dépanner. On ne pourra pas... c'est parce que ce n'est pas branché, votre ordinateur n'est pas branché à projection, là, c'est juste ça.

2005 Bon. Alors, écoutez, on va prendre deux minutes le temps que, techniquement, on puisse mettre en place la présentation de monsieur Benoît.

Alors, finalement, les voies de l'électronique étant impénétrables, mais cette fois-ci, on y est arrivés. Alors, Monsieur Benoît, la parole est à vous, nous vous écoutons.

2010

M. RÉJEAN BENOÎT :

2015 Oui, merci de m'accueillir. Donc, ça fait plusieurs mois que je regarde toute la documentation qui est produite par la Caisse, on va dire la Caisse de dépôt Infra, donc la Caisse. Ça fait plusieurs mois que j'analyse tout ça. J'ai une grande expérience en transport collectif, j'ai travaillé sur le tramway Côte-des-Neiges avec la firme WSP, donc j'ai bien fait le tour des projets de tramways à Montréal, à Québec, et ça fait plusieurs mois, plusieurs années que j'observe tout ce qui se passe au niveau transport collectif, au niveau européen et nord-américain.

2020 J'ai été surpris de voir que la Caisse citait en exemple, parmi les projets de sky train ou métro automatique léger, le Scarborough RT de Toronto. Le Scarborough RT a un achalandage de quelque quarante mille (40 000) personnes par jour, c'est le premier sky train qui a été développé en Amérique du Nord et ils vont le démanteler parce qu'ils considèrent que c'est un système qui ne favorise pas l'utilisation du transport collectif et qui est trop centré sur l'automobile, et ils vont le démanteler et ça va leur coûter cent dix-huit millions de dollars (118 M\$) le démanteler. Ils vont remplacer ça par une ligne de métro souterraine ainsi que des tramways. Nous, on voit la Caisse qui nous montre ça comme exemple. Bon, voici l'exemple.

2025

2030 Autre chose de la Caisse. Elle présente le tramway. Elle dit : « Bon, nous, on connaît ça le transport. Voici le tramway comment c'est. » Ils nous montrent un tramway fabriqué au début des années 80, Toronto. Un tramway à plancher haut, complètement dépassé technologiquement, alors que la Caisse a acquis trente pour cent (30 %) de Bombardier Transport, qui est le leader mondial des tramways à plancher bas ultra modernes. D'ailleurs, Bombardier Transport a vendu des tramways à plancher bas, comme on voit ici. Ils ont choisi sciemment de montrer un modèle dépassé pour dire: « Voici, c'est ça, le tramway. »

2035 D'ailleurs, ils ont indiqué qu'il y a deux ou trois... il y a trois villes qui ont des réseaux de tramways en Amérique du Nord, sans dire qu'il n'y en a pas d'autres, mais ils citent trois villes. J'ai recensé vingt (20) villes en Amérique du Nord qui ont des tramways à plancher bas. Donc, c'est la façon de faire du transport collectif pour la majorité des villes en Amérique du Nord.

2040 Présentement, il y a Vancouver qui développe du sky train et c'est la seule ville en Amérique du Nord qui fait de ce système un système majeur de déplacement pour les transports urbains. Les autres villes se servent de ce système-là comme liaison aéroportuaire, mais pas comme transport urbain.

2045 J'ai comparé la performance de... la Caisse dit qu'elle va construire le troisième plus grand réseau de métro automatique au monde. J'ai regardé les dix (10) réseaux. Plusieurs de ces réseaux-là, c'est des grands réseaux, c'est des métros lourds. Comme à Paris, la ligne 1 et la ligne 14. Donc, on parle de cinq cent mille (500 000) personnes sur la ligne. Donc, il y a beaucoup de gens pour chaque kilomètre de voie. C'est un peu différent, mais je me suis concentré sur des technologies similaires à ce que propose la Caisse, Singapour, Vancouver, l'île Kuala Lumpur et Toulouse. Et toutes ces villes ont beaucoup de plus de passagers par kilomètre de voie.

2055 Une façon de comparer les systèmes, c'est le nombre de passagers par kilomètre de voie. Et la Caisse prévoit avoir cent soixante et onze mille (171 000) passagers en 2031 sur l'ensemble de son réseau de soixante-sept kilomètres (67 km). Quand on compare avec les autres villes, Toulouse a quatre fois plus de passagers par kilomètre, donc quatre fois plus de passagers pour payer les mêmes infrastructures.

2060 Je ne peux pas dire que c'est le pire système parce qu'il y en a plusieurs que je n'ai pas pu avoir les données d'achalandage, mais c'est un des pires systèmes en termes de performance.

2065 Maintenant, au Canada. À Vancouver, on prévoit allonger le Skytrain, il y a déjà une ligne qui est en construction, et on prévoit allonger avec le projet de la rue Broadway. On voit mal à l'écran, mais ils ont clairement indiqué le nombre de... C'est la façon de faire normalement quand on fait un projet de transport collectif, on compare avec d'autres projets similaires. J'ai épluché les huit mille (8 000) pages de documents et aucun ne fait de comparaison en termes de

2070 performance. Ça ne fait pas partie de leur schème d'analyse. On ne va pas se comparer parce qu'on ne peut pas se comparer parce que c'est des projets de métro automatique Canada. Aucun n'est moins performant que celui de la Caisse parce qu'on déplace beaucoup. Il n'y a pas assez de monde. Ils font un système, puis on ne parle pas pour aujourd'hui, on parle pour 2031, dans dix (10) ans, dix (10) ans après la construction.

2075 **LE PRÉSIDENT :**

Juste approcher votre micro

M. RÉJEAN BENOÎT :

2080 Excusez-moi.

LE PRÉSIDENT :

2085 Pour qu'on puisse bien vous comprendre.

M. RÉJEAN BENOÎT :

Oui.

2090 **LE PRÉSIDENT :**

Il suffit d'approcher le micro près de vous, là.

M. RÉJEAN BENOÎT :

2095 Ah, d'accord.

LE PRÉSIDENT :

2100 Pour qu'on puisse bien vous comprendre.

M. RÉJEAN BENOÎT :

2105 Merci. Entre autres, j'ai l'exemple de la Canada Line auquel la Caisse de dépôt est partenaire avec SNC-Lavalin. Et ils l'ont construit, c'est un système emblématique qui est la référence mondiale pour leur système. Mais leur système déplace deux point sept (2,7) plus de

gens par kilomètre que ce qu'on propose à Montréal. On propose un projet à Montréal qui est plus que deux fois moins performant que celui de Vancouver. C'est incompréhensible.

2110 Ensuite de ça, c'est ça, on arrive à Broadway également. J'ai fait l'analyse pour la ligne Broadway, puis encore une fois, c'est deux fois moins performant.

2115 La ville de Toronto, ils ont constitué un groupe d'analyse et ils ont analysé les divers systèmes; et il est clair pour eux que les métros automatiques légers sont beaucoup plus coûteux que les tramways, ils sont moins coûteux que les métros, et dans certains cas, ça peut être des excellents projets, et dans d'autres, ce n'est pas un bon projet. Mais eux, ils ont regardé leur système puis il n'y a pas un endroit à Toronto que c'est adéquat de proposer ce système-là, ils ont décidé qu'il n'y aurait plus de ce système-là à Toronto. La Caisse n'ira jamais proposer leur système là-bas parce qu'ils n'en voudront pas. Ils ont fait le choix que c'était un mauvais système pour eux, parce qu'ils l'ont démantelé.

2120 D'ailleurs, en 1983, ils étaient au même point que l'on est aujourd'hui à Montréal. Ils pensaient faire un immense réseau de sky train à Toronto, puis finalement, ils ont laissé tomber parce qu'il y a un problème dans ce secteur-là, une trop grande dépendance de l'automobile dans la région de Scarborough.

2125 Maintenant, les subventions par passager. La Caisse demande deux point cinq milliards de dollars (2,5 G\$). Puis j'ai fait le calcul, on va voir cent soixante et onze mille (171 000) passagers. Il y aurait, selon le document qu'a présenté la Caisse, déjà quatre-vingt-cinq mille (85 000) passagers. On parle de quatre-vingt-six (86) nouveaux déplacements chaque jour. Une personne utilise le matin et le soir, deux fois par jour, donc il y a quarante-trois mille (43 000) personnes qui vont se faire subventionner à la hauteur de deux point cinq milliards de dollars (2,5 G\$) pour utiliser ce système-là.

2130 Si je quitte Montréal puis je m'en vais déménager à Chambly, puis je me dis je vais utiliser le REM à partir de la station terminale Rive-Sud, je vais recevoir indirectement une subvention de cinquante-sept mille dollars (57 000 \$) pour utiliser ce système VIP, avec l'air climatisé, WiFi. Ou bien j'ai le choix de rester à Montréal puis me laisser trimpler dans les autobus en classe sardine. C'est ce projet-là qu'on nous propose.

2135 Une des raisons pourquoi qu'ils disent que c'est le bon système, c'est parce qu'ils veulent avoir la capacité. On parle de quatorze mille (14 000) personnes à l'heure par direction avec ce système-là. Ce système-là est plus performant en termes de passagers/kilomètre qu'un tramway, c'est clair. Je ne connais pas de tramways qui peuvent déplacer autant de gens dans la forme tramway urbain dans la rue. Quand on va sous terre, comme à Ottawa avec leur projet, on peut aller plus haut que ça, mais pas sur la rue dans la voirie, même avec des feux prioritaires.

2140

2145

2150 Donc, leur système est basé sur l'heure de pointe la plus intense pendant une heure le matin et une heure en fin de journée. Donc, ils l'ont calibré pour ça. Donc, pour tout le reste de la journée, il y a surcapacité, il n'y a pas assez d'achalandage. Ça le montre, d'ailleurs, avec le faible achalandage de leur système; cent soixante et onze mille (171 000) passagers pour soixante-sept kilomètres (67 km), il n'y a pas personne dans le monde qui fait ça.

2155 Puis qu'est-ce qui est intéressant aussi, c'est il faut regarder le nombre de passagers annuel. Quand on compare les systèmes, on voit que c'est beaucoup plus... Le REM, c'est un système de train de banlieue électrique. Il sera peu utilisé le weekend, à peu près quatre fois moins d'achalandage le weekend, jours fériés non plus. Ce n'est pas un système que les gens prennent spontanément. Alors que le métro de Montréal, et même les tramways, ils ont des achalandages beaucoup plus grands.

2160 Ici, j'ai les données du tramway de Nice. À Nice, un système avec dix (10) stations, neuf kilomètres (9 km), ils ont vingt-huit millions (28 M) de passagers par année. La Caisse va en avoir quarante-cinq (45). Leur système a probablement coûté deux à trois fois moins cher que ce que propose la Caisse. Donc, les questions de coûts n'intéressent pas vraiment la Caisse parce qu'ils ne font pas de comparaison avec aucun autre système.

2165 Dans tous les grands projets de transport collectif, il y a des business cases où on fait des comparaisons. Vous n'en trouverez pas, là. J'ai scanné tous les documents, on ne fait pas de comparaison.

2170 Autre chose. La Canada Line, des intervenants un peu plus tôt l'ont dit, c'est un projet, un PPP de trente-cinq (35) ans. Après trente-cinq (35) ans, on remet les clés à la Ville, on leur dit : « Merci beaucoup, on a fait notre argent, c'est génial. » La Caisse, c'est un PPP pour l'éternité. Il y en a qui vont dire ce n'est pas un PPP, mais c'est un système comme le CN et le CP, ça va être une entité et on ne peut plus contrôler cette entité-là. Montréal a de la misère à exiger. Il ne peut pas exiger rien au CN puis au CP, sinon ils ont des pénalités. Ça va être une nouvelle forme, quasiment un autre gouvernement, là. Eux, ils vont gérer leur affaire puis on n'aura rien à dire.

2175 La Confédération Line, c'est un autre projet en PPP, trente-cinq (35) ans. Après trente-cinq (35) ans, le PPP s'éteint.

2180 Maintenant, l'interfinancement. Ça a sorti comme un lapin dans le chapeau à la fin d'août, l'histoire de l'interfinancement avec tout le schéma avec l'ARTM où on a lu dans les échanges que vous avez eus, Monsieur Bergeron, avec les gens de la Caisse où il y avait clairement une... ce n'est pas clair, là. Est-ce que les négociations vont se faire avec le gouvernement puis l'ARTM en parallèle avant? Tout n'est pas clair, mais à la fin des échanges avec monsieur Macky Tall, on disait que : « Bien sûr, la structure décisionnelle, elle est... c'était comme une négociation

contractuelle entre nous et l'ARTM. – La décision c'est l'ARTM, en fait. – Oui, mais comme on parlait tout à l'heure, il y a quand même un endossement du gouvernement aussi. »

2190 Donc, il va y avoir un endossement du gouvernement de leur structure tarifaire parce qu'avec leur projet, il faut qu'ils proposent la structure tarifaire, le gouvernement va l'adopter puis on ne sait pas trop qui va payer quoi, mais il semble qu'il va y avoir une tarification par zone, par kilomètre. Les gens qui vont partir de Rivière-des-Prairies en autobus vont finalement payer plus cher parce qu'il va falloir payer le système VIP climatisé des gens qui vont utiliser le REM à Brossard et dans l'Ouest-de-l'Île.

2195
2200 Donc, à mon point de vue, c'est le pire projet de métro automatique en Amérique du Nord, au Canada à tout le moins. Un des pires dans le monde. Et je crois que ce système-là doit être rejeté parce que même sans l'apport de la Caisse, on va pouvoir déplacer plus de gens annuellement sur des réseaux de tramways bien gérés que ce que propose la Caisse. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2205 Alors, merci de votre présentation, Monsieur Benoît. Alors, est-ce qu'on a des questions? Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON:

2210 Merci. Donc, vous utilisez un indicateur sur lequel vous vous basez pour dire que c'est le pire système. En même temps, vous nous dites que c'est un système qui est utilisé dans le cas des liaisons aéroportuaires. Est-ce que c'est parce que c'est un système qui s'avère plus performant lorsqu'on est dans une configuration de liaison aéroportuaire que dans la configuration qu'on nous présente ici et que c'est pour ça que c'est adopté plutôt sous cette forme-là, cette technologie?

2215

M. RÉJEAN BENOÎT :

2220 Pour les liaisons aéroportuaires, c'est important d'avoir de bonnes fréquences, et s'il arrive nombreux vols à des périodes précises, donc on sait qu'il va y avoir... à n'importe quel moment, il peut y avoir des périodes intenses. Donc, le fait d'avoir un système automatique, on peut faire une fluctuation de la fréquence sans se mettre à appeler des chauffeurs pour venir travailler parce que tous les avions arrivent au même moment. On sait qu'à Montréal, ça arrive de temps en temps que tous les vols arrivent au même moment. Il y a eu tellement de problèmes aux douanes, on le sait très bien.

2225

2230 Donc, c'est un système qui est efficace pour ça, oui, mais qu'est-ce qu'on voit, c'est qu'il y a très peu de villes qui l'ont utilisé. Et à Détroit, ils ont un système de métro automatique léger de la sorte, qui est vraiment ridicule puis qui...aAu niveau urbain, ce n'est pas très, très fréquenté. Il y a un achalandage de six mille (6 000) personnes par jour, c'est une catastrophe.

LA COMMISSAIRE GENDRON:

2235 Puis est-ce que ce qui fait que l'indicateur est si bas, c'est l'étendue du réseau? Donc, si on utilisait seulement, là, pour calculer cet indicateur-là, par exemple l'antenne Rive-Sud, est-ce qu'à ce moment-là le système deviendrait performant? J'essaie de comprendre comment fonctionne votre indicateur et qu'est-ce qu'il nous donne comme information.

M. RÉJEAN BENOÎT :

2240 O.K. Ce n'est pas mon indicateur. J'ai pris l'indicateur que prend présentement Vancouver pour analyser son système, pour dire est-ce que c'est un bon système, et leur système a rejeté le tramway pour la Evergreen Line. Ce serait stupide mettre un tramway là. C'est le meilleur système. Prenons cette même base, qui est une base uniforme. Demandez à plusieurs planificateurs qui ne sont pas sous le couvert de l'anonymat, « parce qu'il ne faut pas parler contre le projet de la Caisse parce qu'ils m'ont donné beaucoup de contrats », il n'y a pas de système qui se fait sans comparaison de la sorte.

2250 Et prenant le même système de comparaison, lorsqu'on compare le système de Broadway, à Vancouver, avec un REM, le plus performant probablement, celui de la liaison Rive-Sud jusqu'à la gare. Donc, je ne touche pas au tunnel du mont Royal, on n'a pas besoin d'aller jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue. Même là, il est deux fois moins performant que le Broadway. Il n'y a pas personne qui ferait un pareil projet, je n'en ai pas trouvé.

2255 Et, oui, il y a l'Orlyval, Paris. Ils ont fait un système automatique comme ça, ils ont fait faillite parce que c'était un mauvais système. Ils n'avaient pas fait un système comme la Caisse souhaite faire, d'abord l'interfinancement, que les gens qui ne le prendront pas vont devoir payer pour ce système-là. Il n'y avait pas ça. Donc, les tarifs étaient trop élevés puis ils ont fait faillite parce qu'il y avait seulement un tiers de l'achalandage prévu.

LE PRÉSIDENT :

2260 Alors, merci beaucoup pour votre présentation, Monsieur Benoît.

2265

M. RÉJEAN BENOÎT :

Vous pourrez voir toutes les références, je n'ai aucun chiffre sans mettre de références.
Merci.

2270

LE PRÉSIDENT :

Alors, je comprends que votre présentation est déposée?

2275

M. RÉJEAN BENOÎT :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2280

Alors, merci beaucoup. C'est ce qui met fin à la séance de la commission pour ce soir. La commission va reprendre ses travaux demain, 13 h. Merci beaucoup.

2285

SÉANCE AJOURNÉE AU 30 SEPTEMBRE 2016 À 13 H

2290

2295

2300

2305

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.

ET J'AI SIGNÉ :

2310

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