

**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 8**

---

Séance tenue le 30 septembre 2016 à 13 h  
Hôtel Hyatt Regency, Salle Ovation  
1255, rue Jeanne-Mance  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 30 SEPTEMBRE 2016  
MOT DU PRÉSIDENT ..... 1

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**

VILLE DE BROSSARD  
MM. DANIEL LUCIER, ÉRIC BOUTAIS, ALEXANDRE PLANTE..... 2  
SAUVONS LA FALAISE,  
M. JOHN SIMON..... 22  
Mme LISA MINTZ..... 28  
FÉDÉRATION DES CHAMBRES DE COMMERCE DU QUÉBEC,  
MM. DAVID LAURETI et STÉPHANE FORGET ..... 37

SUSPENSION  
REPRISE

M. ROGER TAWA ..... 46  
M. ALEXANDRE CAMPEAU-VALLÉE ..... 50  
Dr STÉPHANE PERRON,  
DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC ..... 55

SUSPENSION  
REPRISE

ENVIRO MILLE-ÎLES,  
M. MARTIN DRAPEAU ..... 64  
Mme ALISON HACKNEY ..... 70  
ALLIANCE ARIANE,  
Mme JEANNE ROBIN ..... 73

MOT DE LA FIN ..... 79

**AJOURNEMENT**

---

**SÉANCE DU 30 SEPTEMBRE 2016**  
**SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI**  
**MOT DU PRÉSIDENT**

5 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, bienvenue à cette ultime séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le *Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif* par Caisse de dépôt et placement du Québec Infra inc.

10

Bienvenue également aux personnes qui nous suivent en direct sur Internet au moyen de la webdiffusion audio et vidéo.

15

Alors, pour les besoins de ceux et celles qui se joignent à nous et qui n'ont pas assisté précédemment à nos séances, les consignes d'usage.

Alors, afin de permettre une meilleure compréhension pour tous, un service de traduction simultanée français-anglais est disponible à l'arrière de la salle.

20

Je vous demanderais également de mettre en sourdine vos cellulaires et vos appareils électroniques, de façon à ne pas perturber les travaux de la commission.

25

Je rappelle également que 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 minutes pour leur présentation.

30

Je souhaiterais également vous rappeler l'importance de maintenir un climat serein tel que nous l'avons vécu en première partie et au cours des séances antérieures. C'est ainsi qu'aucun propos diffamatoire ou non respectueux ne serait accepté au cours de l'audience ni aucune manifestation d'approbation ou de désapprobation.

35

Nous vous soulignons que tout comme le promoteur et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans un mémoire d'un participant ou dans sa présentation. Ce droit doit, je vous le rappelle, 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 autre donnée ou événement précis. Donc, les faits.



75 Le contenu de ce mémoire a été approuvé à l'unanimité par le Conseil municipal lors de sa séance du 20 septembre. Par respect pour les membres de la commission, ce dernier sera rendu public sur le site de la Ville de Brossard uniquement au sortir de notre présentation de ce jour.

80 Permettez-moi d'abord de me présenter ainsi que les membres de mon équipe. Monsieur Daniel Lucier, conseiller municipal et maire suppléant. Je suis également membre du Comité consultatif de l'urbanisme et président du Comité des finances de la Ville de Brossard, en plus d'être membre de la Commission du budget, des finances et de l'administration de l'agglomération de Longueuil.

85 Les personnes qui m'accompagnent sont monsieur Alexandre Plante, conseiller municipal, président du Comité consultatif sur l'environnement et le développement durable et membre du Comité consultatif d'urbanisme de la Ville de Brossard. De plus, ce dernier occupe la fonction de vice-président du conseil d'administration du Réseau de transport de Longueuil (RTL), en plus d'être membre de la Commission de l'environnement et de l'aménagement de l'agglomération de  
90 Longueuil, et membre de la Commission de transport de la communauté métropolitaine de Montréal.

Je suis également accompagné de monsieur Éric Boutais, directeur de l'urbanisme.

95 Quelques spécialistes sont également présents dans la salle pour apporter, le cas échéant, des compléments d'information.

J'aimerais, avant d'aborder plus en détail notre présentation, remercier le comité ad hoc mis sur pied à la Ville de Brossard et sur lequel siégeaient deux élus, à savoir monsieur Plante à titre  
100 de président du Comité consultatif sur l'environnement et du développement durable, et monsieur Pascal Forget, en sa qualité de président du Comité consultatif de l'urbanisme, lesquels, accompagnés de fonctionnaires spécialités dans leur champ de compétence respectif, ont mené à bien ce projet de mémoire.

105 D'entrée de jeu, la Ville de Brossard est d'avis que le BAPE a devant lui un projet porteur. Ayant toujours été un fervent promoteur d'un système léger sur rail sur le pont Champlain, c'est avec fierté que nous participons aujourd'hui à ce processus de consultation. Nous entendons au travers de notre exposé contribuer à enrichir la réflexion sur l'aménagement de ce projet d'une telle ampleur.

110 Avant d'aborder l'objet de nos préoccupations, permettez-moi en tout respect de souligner l'importance sur la Ville de Brossard qu'un arrimage soit fait entre le projet de REM et les outils

métropolitains et régionaux de planification urbaine, et ce, de manière à s'assurer de la cohérence des interventions.

115

De façon plus précise, voici les principales constatations de la Ville de Brossard. Concernant la station Terminale Rive-Sud, lorsqu'on analyse la documentation soumise dans le cadre du présent processus, on constate que CDPQ Infra a choisi de ne pas retenir l'utilisation du site nord-est pour l'implantation de la station terminale Rive-Sud. Les motifs ayant mené à cette

120

décision sont cependant peu documentés. À ce titre, la Ville de Brossard tient à amener certains éléments qui pourraient être pris en considération.

En se basant sur les mêmes paramètres de conception que ceux utilisés par CDPQ Infra pour sa proposition de station terminale dans le quadrant sud-est, nous croyons que la destruction des terres agricoles serait beaucoup moins importante dans le quadrant nord-est, que dans le quadrant sud-est.

125

De plus, puisque le site utilisé pour la gestion des matières résiduelles par l'entreprise Matrec dans le quadrant nord-est devrait d'ici, au plus, deux ans être remplacé par un écocentre de propriété municipale à proximité, l'aménagement dans le quadrant nord-est nous apparaît encore plus cohérent.

130

La Ville de Brossard recommande donc que CDPQ Infra, devant la perspective d'empiétement en zone agricole dans le quadrant sud-est, reconsidère le site situé au nord-est de manière à limiter les impacts sur les terres agricoles. Il nous est également permis de conclure qu'en plus de limiter l'impact sur la zone agricole, le site du quadrant nord-est pourrait représenter des économies importantes en ce qui a trait à la construction des infrastructures.

135

Si la CDPQ Infra choisissait de privilégier tout de même le quadrant sud-est, il nous apparaît important de souligner que ce quadrant étant plus difficile d'accès accroîtra de manière significative la circulation sur le réseau local. À ce titre, nous recommandons que CDPQ Infra veille à atténuer les impacts liés à l'implantation de la station terminale en produisant un plan de gestion de la circulation qui évaluera, à terme, les déplacements générés par la station et leur répartition sur le réseau avoisinant, et qui identifiera également les interventions requises en ce qui a trait aux infrastructures municipales adjacentes.

140

145

De plus, il est permis de constater, à la lecture de l'étude d'impact, que la localisation de la gare terminale dans le quadrant sud-est proposé par CDPQ Infra entraînerait la destruction de milieux humides et la canalisation d'une partie du ruisseau des Prairies. Bien que CDPQ Infra pourrait avoir des mesures de compensation, nous estimons qu'il est préférable de limiter la

150

destruction de ce type de milieu. Rappelons qu'en privilégiant le quadrant nord-est, en plus d'éviter la destruction de milieux humides, ce dernier ne présente pas de cours d'eau.

155 Si CDPQ Infra choisissait néanmoins de retenir le site sud-est pour la localisation de la station terminale et que des milieux humides étaient détruits, la Ville de Brossard estime qu'en respect du Plan de gestion des milieux naturels de Brossard, que CDPQ Infra devra mettre en place un fonds de compensation destiné à des initiatives locales.

160 De plus, il nous apparaît souhaitable que des études hydrologiques approfondies soient réalisées par CDPQ Infra afin de s'assurer que l'impact sur le milieu récepteur et sur le sous-bassin versant soit minimal.

165 Dans un autre d'idée, la Ville de Brossard est d'accord pour capter les usagers en amont des zones de congestion, comme CDPQ Infra propose de le faire avec le stationnement incitatif de la station terminale. Cependant, nous recommandons que le stationnement incitatif soit au minimum aménagé selon les normes BNQ 3019-190 *Lutte aux îlots de chaleur urbains – aménagement des aires de stationnement*.

170 Enfin, la Ville de Brossard considère également que devant le manque d'information et les conséquences importantes reliées à la localisation de la station terminale, une analyse comparative avantages coûts/bénéfices devrait être réalisée par la CDPQ Infra sur les deux sites; celui du nord-est et celui du sud-est.

175 Concernant la station du Quartier. J'enchaînerais maintenant avec la station du Quartier, laquelle, rappelons-le, est appelée à être localisée entre le Quartier DIX30 et le futur TOD du Quartier. Ce secteur sera selon nous sujet à de fortes pressions engendrées par une circulation accrue. Devant un tel constat, il nous apparaît essentiel que l'accessibilité pour les usagers du transport collectif et actif soit optimale. À ce titre, la Ville de Brossard demande à CDPQ Infra de prévoir les aménagements et infrastructures requis pour assurer la sécurité, la convivialité et la fluidité des déplacements, et ce, en produisant à l'échelle du secteur un plan de déplacement et d'accessibilité à la station pour les modes actifs.

185 Qui plus est, bien que cette station ne soit pas identifiée comme terminus ou rabattement pour les autobus, il est important de permettre un transfert efficace et compétitif pour les usagers qui utiliseront localement le réseau rapide d'agglomération.

La station Chevrier. Tournons-nous maintenant vers la station Chevrier, ce pôle important de transport en commun. Plusieurs citoyens ont choisi de s'établir à proximité de ce lien structurant

190 de transport commun dans l'axe du pont Champlain en raison de l'accès rapide et efficace vers le centre-ville de Montréal, assuré par autobus et, ultimement, par un train léger sur rail.

195 Lorsqu'on regarde la densité de population dans un rayon d'un kilomètre (1 km) et d'au plus un kilomètre et demi (1,5 km) elle est jugée relativement importante pour procurer l'achalandage suffisant d'une gare dès l'ouverture. De plus, elle se compare avantageusement à d'autres stations prévues en termes de densité.

200 Peu coûteuse de par ses infrastructures en surface, cette station, en plus d'accroître la desserte de transport collectif, aurait un impact positif sur les résidents des secteurs B, M et particulièrement C, ainsi que sur la gestion de l'urbanisation et le développement immobilier. De plus, les stations Panama et du Quartier étant à l'extérieur des rayons de marche et cyclables pour les résidents de ces secteurs, une telle confirmation viendrait restreindre l'incertitude que pourrait provoquer son report.

205 Le PMAD établit des seuils minimaux de densité sur le territoire de la CMM. Ils sont plus élevés autour des pôles de transport en commun structurant. Ces objectifs sont obligatoirement repris dans les schémas d'aménagement et de développement des MRC ainsi que dans les plans d'urbanisme des villes, et ce, par principe de concordance.

210 La densité aux abords des pôles de transport est d'une importance telle pour le gouvernement du Québec qu'il a requis l'adoption d'un règlement de contrôle intérimaire pour permettre un délai additionnel pour l'adoption du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil. La densité minimale était un des deux critères exigés par Québec.

215 L'agglomération et la Ville ont donc intégré à leur planification une densité minimale de quatre-vingts (80) logements par hectare dans un rayon d'un kilomètre (1 km) de la gare Chevrier. Une telle densité ne devient justifiable uniquement qu'en présence d'une gare de métro ou du SLR. Dans l'optique où CPDQ Infra ne concrétisait pas la station Chevrier, un tel seuil de densité serait injustifié, voire inopportun. De plus, sans un signal clair de CDPQ Infra concernant la mise en place de cette infrastructure de transport, et ce, dès le début du projet, force est de constater que des répercussions néfastes sur l'étalement urbain pourraient s'en ressentir.

225 À la lumière des motifs énoncés plus haut, la Ville de Brossard enjoint CDPQ Infra à confirmer l'implantation d'une station à Chevrier dès la première phase de développement. Qui plus est, nous souhaitons que soit mis en place une espace de dialogue de manière à permettre à

la Ville de Brossard de collaborer à la redéfinition de la nouvelle vocation du stationnement Chevrier.

230 Station Panama. Ce tour d'horizon ne serait pas complet sans aborder la station Panama  
autour de laquelle un TOD est en cours de planification. Pour la Ville de Brossard, une importance  
doit être donc être accordée à l'aménagement de cette station pour en faire un véritable TOD. Il  
nous importe également que cette nouvelle station s'arrime avec les plans de revitalisation du  
235 boulevard Taschereau. De plus, si CDPQ Infra prévoit des interventions à l'échangeur A-10  
Taschereau, elles devraient se faire dans un souci d'intégration urbaine plutôt que dans un  
aménagement d'inspiration autoroutière.

240 En ce qui a trait à l'offre de stationnement, nous adhérons de manière générale au principe  
de la réduction de l'offre de stationnement qui est en concordance avec notre vision en termes de  
mobilité active et durable. En ce sens, Brossard croit que les huit cents (800) cases de  
stationnement souterrain prévues à Panama ne devraient, ultimement, ne desservir que les  
édifices à bureaux les surplombant et que des stationnements incitatifs devraient être situés plus  
en amont, à la station terminale, ou même dans les villes périphériques.

245 Permettez-moi maintenant d'aborder l'importance de la congestion routière.

La ville de Brossard est d'avis que l'aménagement de nouveaux accès, dont celui sur le  
boulevard Pelletier et celui vers Tisserand, emmènera d'importants changements au niveau des  
déplacements sur le territoire et, incidemment, aura un impact sur les secteurs résidentiels  
avoisinants. Aux impacts possibles sur la congestion routière locale anticipés, le futur accès actif  
250 pourrait donner lieu à des dépose-minute improvisés. La rue Tisserand pourrait donc devenir un  
exutoire.

255 Dans sa documentation, CDPQ Infra mentionne qu'à la majorité des stations, des aires de  
dépose-minute ou de stationnements incitatifs seront aménagées pour permettre aux clients se  
rendant en voiture d'y accéder facilement. Pour la Ville de Brossard, il est essentiel de prévoir,  
pour l'ensemble des stations, des dépose-minute dédiés à cette fin et bien intégrés à  
l'environnement urbain. Une attention particulière en ce qui a trait aux impacts que pourrait  
engendrer ce projet à proximité de la Place Portobello doit être également accordée par CDPQ  
Infra.

260 La Ville recommande à cet effet que CDPQ Infra veille à produire un plan de gestion de la  
circulation pour automobiles, autobus, piétons et cyclistes qui évaluera, à terme, les déplacements

généérés par la station et leur répartition sur le réseau avoisinant et qui identifiera les interventions requises en ce qui a trait aux infrastructures municipales adjacentes.

265

La Ville de Brossard aimerait également souligner l'importance de l'intermodalité des transports avec la venue du REM. À ce titre, Brossard juge primordial que le transfert modal soit planifié de manière à ne pas accroître les temps de déplacement des utilisateurs. Une attention particulière doit donc être apportée à la conception des terminus et des gares.

270

Toujours dans une optique d'efficience, la Ville de Brossard enjoint CDPQ Infra de collaborer étroitement avec le Réseau de transport de Longueuil (RTL) afin que ce nouveau réseau s'intègre de manière optimale. De plus, il nous semble tout indiqué qu'une étude conjointe de CDPQ Infra et du RTL soit prévue de manière à mesurer l'impact sur l'ensemble du territoire du changement de mode pour les usagers.

275

Nous soulignons au passage qu'il pourrait être opportun que les kilomètres économisés sur le pont Champlain par les autobus du RTL servent à augmenter le service de transport en commun sur le territoire.

280

Un projet d'une telle ampleur nécessite également des aménagements connexes de qualité. À ce titre, il nous apparaît essentiel que tous travaux en matière d'aménagements et d'infrastructures requis pour la construction et l'opération du REM fassent partie intégrante du projet et soient pris en charge par CDPQ Infra concernant les déplacements d'infrastructures, de collecteurs, élargissement de voies de circulation, stationnement pour vélos, édicules et rampes d'accès. Une attention particulière en termes de qualité architecturale et environnementale des gares et des aménagements du REM soit également privilégiée par CDPQ Infra.

285

Ensuite, concernant le financement du REM – permettez-nous maintenant d'aborder la question du financement du REM.

290

CDPQ Infra a prévu qu'une partie du financement pour la réalisation du REM proviendrait de la captation de la plus-value foncière générée par l'arrivée du SLR et des gares. Brossard est d'accord avec ce principe, car il a maintes fois été démontré que l'arrivée d'un mode lourd de transport collectif contribue à l'augmentation des valeurs des propriétés autour des gares et amène des développements plus importants. Il est donc raisonnable que le constructeur du système de transport à l'origine de la plus-value en bénéficie.

295

300 Actuellement, les usagers de la Rive-Sud et de Brossard peuvent compter sur un système  
d'autobus qui circule sur les voies réservées. Ce système offre un très bon niveau de service, tant  
en termes de temps de parcours et de connexion directe que de fiabilité des horaires. Il permet le  
déplacement de plus de vingt-deux mille (22 000) personnes par jour vers Montréal. Le nouveau  
pont Champlain a prévu, au centre, l'espace pour un service rapide par bus (SRB), qui peut aussi  
servir à un SLR.

305 Le REM prévoit que l'achalandage de l'antenne Rive-Sud sera d'environ soixante-quatre  
mille (64 000) passagers par jour. Un REM contribuera probablement à plus de développements  
qu'un SRB, ou du moins à un développement plus rapide, étant donné l'achalandage accru du  
REM, qui incitera plus de résidents et de travailleurs à se localiser à proximité des stations.

310 À ce titre, Brossard estime que CDPQ Infra ne devrait tenir compte que de l'achalandage  
additionnel généré par le REM par rapport à un SRB dans l'estimation des montants des plus-  
values à capter. La captation de la plus-value s'effectuerait en partie auprès des promoteurs de  
nouveaux projets de développement sous forme d'une redevance et en partie auprès des villes,  
315 en s'appropriant une partie des taxes foncières.

Or, les taxes municipales sont nécessaires pour payer les services à la population. Si  
l'appropriation d'une partie de la taxe municipale est trop importante, cela se traduira par un  
manque à gagner, pour les municipalités, qui devra être compensé par une hausse de taxes dans  
320 les secteurs à l'extérieur des rayons des gares ou par une diminution des services aux citoyens.

Dans ce contexte, Brossard estime que CDPQ Infra devrait percevoir la contribution « ville »  
directement auprès de l'agglomération de Longueuil et non auprès de la Ville de Brossard, et au  
même titre que le métro ou encore, que le gouvernement du Québec prévoit un mécanisme pour  
325 exclure du potentiel fiscal aux fins du calcul de la quote-part d'agglomération, les aires TOD de  
Brossard.

Je conclurai le présent exposé en réitérant notre appui plein et entier à la réalisation de ce  
projet combien porteur pour la collectivité. Le REM, ce projet visionnaire, répond aux attentes  
330 longtemps exprimées par Brossard. La Ville de Brossard se réjouit de voir ce projet se poursuivre  
et s'enrichir et elle entend maintenir son étroite collaboration avec CDPQ Infra afin de s'assurer  
que cette vision inspirante, en termes de mobilité durable, se concrétise harmonieusement.

**LE PRÉSIDENT :**

335

Alors, merci, Monsieur Lucier, de votre présentation. Alors, quelques questions à votre présentation, à votre mémoire. Madame Ghanimé.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

340

Merci beaucoup pour votre mémoire. On aurait quelques questions pour d'abord peut-être clarifier l'état d'avancement ou de réflexion sur les TOD à Brossard ou plus spécifiquement les projets.

345

Alors, à la station Chevrier, ce qu'on comprend de votre mémoire, c'est que vous dites que vous aimeriez qu'il y ait un développement qui soit fait – ce serait bon de savoir avec qui, quoi –, que cette station-là n'est pas une station potentielle, mais soit ouverte dès les premières étapes du projet REM.

350

Alors, pouvez-vous, pour cette station, mais également pour Paname et du Quartier, nous expliquer le statut? Qui sont les initiateurs de ces TOD et quel est le rôle de la Ville dans le contrôle et l'encadrement de chacun de ces TOD?

**M. DANIEL LUCIER :**

355

Je vais demander à mon directeur de l'urbanisme de vous instruire là-dessus.

**M. ÉRIC BOUTAIS :**

360

Merci. Bonjour. Alors, pour commencer avec le TOD Chevrier, le principal terrain vacant dans ce secteur-là appartient à l'AMT, c'est le stationnement incitatif qui est présent actuellement, d'environ deux mille trois cents (2 300) cases de stationnement. Il y a d'autres terrains vacants et on est en pourparlers avec des promoteurs qui se sont positionnés avec le temps dans l'espoir qu'il y ait une station. Là, s'il n'y a pas de station, évidemment le potentiel de développement serait beaucoup moins important, beaucoup moins intéressant pour eux.

365

Pour ce qui est de Chevrier, étant donné que le principal propriétaire foncier c'est L'AMT et que selon ce qu'on comprend, ces terrains-là seraient rendus disponibles à CDPQ Infra pour réaliser le REM, alors, il n'y a pas de projet TOD déposé par CDPQ pour ce secteur-là.

370

CDPQ construit l'infrastructure du train léger, mais les TOD sont développés par les promoteurs privés.

375 La station qui est la plus avancée, le TOD, en fait, qui est le plus avancé en matière de  
planification c'est Quartier. Il y a eu d'ailleurs un dévoilement il y a deux semaines du projet à cet  
endroit-là. C'est un projet estimé à environ un milliard de dollars (1 G\$), deux mille cinq cents  
unités d'habitation, cinq cent mille pieds carrés (500 000 pi<sup>2</sup>) de commerces, cinq cent mille pieds  
380 carrés (500 000 pi<sup>2</sup>) de bureaux. La Ville investit dans l'élargissement du boulevard du Quartier,  
construction d'un pont d'étagement, aménagement des parcs, espaces verts, des rues. Et c'est  
des choses qui vont se développer dès cet automne avec des plans et devis, dès ce printemps  
avec vraiment des travaux sur le terrain. C'est très avancé à ce niveau-là.

385 L'autre côté, on a le DIX30. On est en pourparlers avec les gens, les propriétaires pour  
redévelopper le DIX30. Ça fait dix ans, mais on est déjà, ils sont déjà en train de revoir le  
développement, l'intensification du site, l'ajout d'édifices à bureaux et même de résidentiel sur le  
site du DIX30. Donc, c'est des choses qui sont en discussion depuis quelques mois déjà.

390 Pour ce qui est de Panama, un principal propriétaire foncier de part et d'autre de  
l'autoroute 10. Encore une fois, depuis plusieurs mois il y a des plans, mais tout le monde est un  
peu en attente par rapport aux plans définitifs. Vous savez que CDPQ a imposé des réserves  
foncières, alors ils ne savent pas exactement ce qu'ils pourront développer. Mais dans les deux  
cas, c'est des projets d'au moins huit cents millions (800 M\$) à un milliard (1 G\$) chaque, pour  
chaque TOD. Donc, c'est quelque chose de très, très, très important.

395 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

O.K. Très bien. Alors, on comprend bien, le terrain de Chevrier appartient – c'est le  
stationnement essentiellement. Est-ce qu'on comprend bien que vous souhaitez qu'il y ait  
certaines places de stationnement qui soient maintenues là?

400 **M. ÉRIC BOUTAIS :**

405 En fait, pour le stationnement, on croit, comme ça a été mentionné pour Paname, que les  
aires de stationnement devraient être en amont. C'est un système qui peut se comparer à un  
métro et traditionnellement on n'a pas de stationnement incitatif autour des stations de métro. On  
capte les gens en amont. Et le sol autour des gares devrait être utilisé de façon productive pour  
du développement immobilier, pour que des gens puissent s'installer dans l'aire TOD et puissent  
aller à pied à la gare.

410 Par exemple, dans Panama on parle, dans la proposition, de sept cents cases de  
stationnement prévues par la Caisse. C'est sept cents voitures qui vont rentrer là le matin pour  
aller stationner, qui n'ont pas d'autre intérêt d'être là que de se stationner. Alors ça, ça s'ajoute à la  
congestion routière qui est déjà très, très problématique, si vous connaissez le secteur.

415 Alors, ça ne devrait pas se situer dans des... c'est des centres-villes pour Brossard, les  
aires TOD. Alors, ça devrait se situer à l'extérieur des aires TOD, les stationnements incitatifs.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

420 O.K. Mais juste pour être certaine de bien comprendre. À Chevrier, il y a un terrain qui  
devrait être libre, qui appartient à l'AMT, et ce que vous souhaitez c'est d'être partenaire dans un  
développement éventuel d'un projet TOD en faisant valoir que vous aimeriez que ça soit aussi  
développé dès les premières étapes?

**M. ÉRIC BOUTAIS :**

425 Effectivement. Mais pour avoir une aire TOD, ça prend une gare.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

430 Oui, oui, oui. Oui, compris, compris.

**M. ALEXANDRE PLANTE :**

435 J'aimerais ajouter, le stationnement Chevrier en ce moment est quand même, la densité est  
assez élevée déjà autour de cet équipement-là. Donc, il y a des gens qui ont choisi de s'établir au  
terminus Chevrier à cause de la proximité avec le transport en commun. Et maintenant, c'est  
comme si on leur enlevait le choix qu'ils ont fait, puis ils ont choisi de vivre dans une certaine  
densité à cause de cet équipement-là. Donc, pour nous, c'est une des raisons pour laquelle c'est  
très important de garder l'arrêt à Chevrier.

440 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

445 La station. Mais est-ce que vous voyez que ces gens-là auraient accès surtout par autobus,  
à pied ou peut-être en vélo, les résidents qui sont autour de Chevrier?

**M. ALEXANDRE PLANTE :**

Bien, en fait, ce qu'on explique c'est que c'est en dehors des zones d'influence des deux stations, Panama et Quartier, donc qui se retrouveraient un peu orphelins.

450

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Oui. Puis il faut compter sur un rabattement efficace.

455

**M. ALEXANDRE PLANTE :**

Oui.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

460

Maintenant, pouvez-vous juste préciser votre rôle, le rôle de la municipalité dans l'initiation, l'encadrement, puis le contrôle de la qualité des TOD à ces endroits-là, juste pour qu'on comprenne qui fait quoi dans le développement des TOD?

465

**M. ÉRIC BOUTAIS :**

Donc, les TOD sont développés, sont des projets immobiliers, donc mis en oeuvre par des promoteurs privés, et ils nous soumettent des plans, des plans d'ensemble que nous approuvons. Ces plans-là, le mode d'approbation des plans, ça doit faire l'objet d'une recommandation au Comité consultatif d'urbanisme et ensuite, ça doit faire l'objet d'une approbation par le Conseil municipal. Ça, ce serait le volet urbanistique.

470

Au niveau infrastructure, tout projet – et toutes les municipalités fonctionnent comme ça – tout projet qui nécessite la construction d'aqueduc, égouts, et cetera, ça fait l'objet d'une entente entre le promoteur et la Ville. Donc, il y a deux outils principaux qui gèrent la qualité du développement : le volet réglementaire en urbanisme, le zonage, le règlement sur le PIIA qui va venir assurer l'encadrement, la qualité architecturale, le design, la convivialité, si vous voulez, et la construction des infrastructures est gérée par le protocole d'entente. C'est les deux outils réglementaires qui sont à la disposition des municipalités.

475

480

Donc, nous, nous sommes en réception de propositions. Notre Plan d'urbanisme évidemment va identifier des objectifs d'aménagement, des critères de densité, et cetera, de qualité, de performance environnementale, des choses comme ça. Et à la suite de ça, une fois ce

485 cadre réglementaire là établi, c'est au promoteur de déposer des propositions qui sont conformes  
et qui s'inscrivent dans cette vision d'aménagement là.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

490 O.K.

**M. ALEXANDRE PLANTE :**

495 J'ajouterais qu'en amont de la définition du cadre réglementaire et des objectifs, on a fait  
des séances de consultation avec la population qui a participé à l'élaboration de la vision des  
deux TOD, que ce soit Quartier ou Panama. Ça a fait l'objet d'une démarche participative assez  
importante.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

500 O.K. Maintenant, on a parlé de Chevrier, Panama et du Quartier, dans votre proposition  
pour déplacer l'endroit, l'emplacement de la station terminale sud, dans le quadrant qui est  
présentement occupé par la Société Matrec, est-ce que vous envisagez qu'il y aurait là un  
développement TOD ou comment vous voyez cette station terminale?

505 On a eu des gens de l'agglomération hier qui sont venus nous suggérer de possiblement  
réduire les places de stationnement pour privilégier une approche où les stationnements sont  
dans les lieux d'origine des usagers. Est-ce que vous pouvez élaborer un petit peu comment vous  
voyez la fonction?

510 **M. ÉRIC BOUTAIS :**

515 On n'a pas remis en question l'accès. Pour nous, l'important c'est que la gare terminale soit  
en amont de la circulation, et puis se situe effectivement à peu près à l'intersection de l'autoroute  
30 et de l'autoroute 10. Donc, on ne remet pas en question le choix de ce côté-là de l'autoroute  
30.

520 Par contre, une fois qu'on est de l'autre côté de l'autoroute 30, forcément on est en zone  
agricole. Donc, notre exercice a été de voir quel endroit serait de moindre impact. Dans le cas de  
Matrec c'est déjà, le site est déjà utilisé à des fins autres qu'agricole, et il n'y a pas de milieu  
humide, il n'y a pas de cours d'eau. Il y a aussi le fait d'être entre deux échangeurs importants.  
Donc, l'échangeur de l'autoroute 10 et l'échangeur de Grande-Allée.

525 Donc, tous les mouvements de circulation, qu'on vienne du nord, du sud, est, ouest sont possibles pour se diriger vers, si la gare est à cet endroit-là, tous les mouvements seraient possibles. Et donc, pour nous, ça nous apparaît une alternative intéressante.

530 On n'a pas évidemment toutes les informations qui nous permettraient de faire une comparaison éclairée entre les deux sites, et c'est dans ce sens-là qu'on fait une recommandation pour aller au bout de la question finalement, avoir une réelle étude comparative et peut-être qu'à la fin, la décision la meilleure serait d'aller au sud, mais nous n'avons pas cette information-là aujourd'hui.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

535 O.K. Très bien. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, Madame Gendron. Oui, j'en ai aussi, mais à vous, Madame Gendron.

540 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

545 Merci. Peut-être juste pour finir sur ce sujet. L'Ordre des architectes nous a mentionné hier qu'il n'y avait rien qui s'objectait à ce que la station soit intégrée au développement qui est déjà prévu actuellement par Devimco, si je ne me trompe. Est-ce que vous, c'est une option qui aurait été envisageable?

**M. ÉRIC BOUTAIS :**

550 Selon ce qui est prévu comme équipement à la station terminale, puis peut-être que les gens de la Caisse seront mieux placés que moi pour répondre à cette question-là, mais il y a besoin d'accumuler des wagons. Donc, on a besoin de certaines quantités de rails, de longueurs et de largeurs de rails pour accumuler des wagons pour pouvoir ensuite les injecter dans le réseau de façon régulière.

555 Il y a un atelier aussi d'entretien léger qui est prévu aussi. Donc, il y a un certain nombre d'équipements qui prend un bon espace au sol et qui serait difficilement compatible, il n'y a rien d'impossible, mais qui serait difficilement compatible quand même avec un milieu de vie comme un TOD. Je ne crois pas que ce genre d'équipement là serait intéressant d'avoir au milieu au TOD.

560           Donc, ça serait assez difficile d'arrêter là et d'avoir ces équipements-là à même le TOD  
Quartier ou l'autre côté aussi. Je vois difficilement comment ça serait.

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

565           D'accord. Merci. Pour changer de sujet, en ce qui concerne le financement. Vous nous  
faites une proposition, en fait vous expliquez une proposition en ce qui concerne l'établissement  
de la plus-value, vous nous dites qu'elle pourrait être établie en fonction de l'achalandage  
supplémentaire par rapport à l'achalandage actuel des réseaux de transport, c'est bien ça?  
570           Maintenant, est-ce que vous estimez que... et vous dites que c'est à partir de cette augmentation  
de l'achalandage que serait calculée une éventuelle captation de la plus-value foncière. J'ai bien  
saisi? Donc, c'est une combinaison de deux mécanismes?

**M. ÉRIC BOUTAIS :**

575           Oui. Donc, la plus-value et les modèles qu'on a à notre disposition, là où ça s'est fait ailleurs  
où la plus-value a été utilisée, souvent on est en terrain vacant, il n'y a pas de service de transport  
en commun. Alors, cent pour cent (100 %) de la plus-value est reliée avec l'arrivée du train léger,  
par exemple. Dans ce cas-ci, ce n'est pas ça, la situation.

580           Aujourd'hui, il y a un système rapide par bus qui transporte vingt mille (20 000) personnes  
par jour. Alors, le REM va certainement amener plus d'usagers, mais on n'est pas en absence  
d'un système de transport en commun efficace. Donc, selon nous, la plus-value, la part du REM  
dans la plus-value c'est uniquement entre vingt mille (20 000) déplacements et soixante-quatorze  
585           mille (74 000) déplacements. Ça ne devrait pas être cent pour cent (100 %) de la plus-value. Tout  
ce développement-là qui aura lieu dans les aires TOD, ce n'est pas entièrement dû à l'arrivée du  
REM. Il y aurait eu quand même du développement si ça avait été un système rapide par bus  
quand même.

590           Donc, c'est un peu beaucoup d'aller chercher, de prétendre que tout ça est grâce à l'arrivée  
du REM. Il y aurait eu du développement un peu quand même.

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

595           Dernière question sur ce sujet-là. Donc, ce serait une façon de moduler, si on veut, la  
captation de la plus-value foncière, non seulement en fonction d'une plus-value, mais d'une plus-  
value supplémentaire par rapport à ce que vous aviez prévu, par rapport à vos développements.  
C'est ça?

**M. ÉRIC BOUTAIS :**

600 Effectivement, il faudrait en tenir compte.

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

605 Alors, il y aurait ce morceau-là, mais est-ce que vous envisagez aussi qu'il y a d'autres contributions qui devront se faire en plus? C'est-à-dire par exemple en termes de financement du réseau de transport pour éventuellement combler un manque à gagner en termes de frais d'exploitation, et cetera, est-ce que ça vient s'ajouter, ça, ou si vous estimez que ce mécanisme de plus-value foncière devrait couvrir l'ensemble de la contribution que la municipalité va apporter au système de transport collectif dans sa globalité?

610 **M. ÉRIC BOUTAIS :**

615 Je vais tenter une réponse pour m'assurer que je comprends bien votre question. Donc, dans un premier temps, c'est d'établir la plus-value. Ensuite, la façon de capter cette plus-value-là, il y a deux mécanismes de prévus. Un premier mécanisme qui est directement auprès des promoteurs sous forme d'une redevance de développement qui serait perçue par la Ville au moment de la conclusion de l'entente de développement, et redonnée à la Caisse de dépôt et placement. Les montants, on n'a pas les montants exacts.

620 Le deuxième mécanisme est une appropriation de la taxe foncière. Donc, si le projet génère, je ne sais pas, vingt millions de dollars (20 M\$) par année, si la Caisse vient chercher dix millions (10 M\$) pour financer le REM, il reste dix millions (10 M\$). Donc, c'est deux façons d'aller capter cette plus-value-là.

625 Sur le deuxième volet, au niveau de l'appropriation de la taxe foncière, c'est que la contribution au budget de l'agglomération de Longueuil par Brossard est basée sur son potentiel fiscal. Donc, en ayant ces immeubles-là qui comptent dans le potentiel fiscal, la Ville va devoir verser un plus grand montant au budget de l'agglomération, somme qu'elle n'aura pas, parce qu'elle va avoir donné ça à la Caisse de dépôt. Il ne restera pas d'argent pour payer les services municipaux. C'est ça notre inquiétude.

630

**LE PRÉSIDENT :**

635 Bien, justement, vous soulevez effectivement que la Ville va avoir quand même certains services puis certains aménagements à livrer en rapport avec l'infrastructure qui serait implantée, avez-vous fait une évaluation préliminaire de ce que ça représenterait en termes de coûts?

**M. ÉRIC BOUTAIS :**

640 On a fait une évaluation effectivement très préliminaire basée sur des modèles d'impacts fiscaux qui nous permettent d'avoir des ordres de grandeur. Ce n'est pas nécessairement très précis, mais ça nous donne des ordres de grandeur. Et donc, ça nous donne une bonne indication qu'au final... mais on ne connaît pas exactement les taux qui seraient perçus par la Caisse au niveau... donc, c'est difficile pour nous de voir l'impact réel. Mais vous savez, une municipalité, ça ne fait pas d'argent. On taxe en fonction des services à rendre. Alors, on ne fait pas des profits comme municipalité.

645 Alors, nous, il faut que ça balance. Alors, si j'ai moins de rentrées d'argent j'ai ou bien moins de service ou bien je suis obligé de taxer les autres citoyens ailleurs, là.

650

**LE PRÉSIDENT :**

Là, je sens que vous hésitez à me donner un chiffre.

655

**M. ÉRIC BOUTAIS :**

Je n'ai pas le chiffre avec moi, puis on n'en pas mis dans le mémoire non plus. Mais c'est des questions que vous nous poserez peut-être plus tard. On a des données un peu plus précises.

660

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. De ce que je comprends, la liste d'épicerie est faite, mais, comment dire, le total de la facture n'est pas encore établi.

665

**M. ÉRIC BOUTAIS :**

Bien, on ne connaît pas de la Caisse les montants exacts qu'ils entendent percevoir. Alors, on peut faire toutes sortes d'itérations et de simulations dans nos modèles financiers, mais tant

670 qu'on n'aura pas les montants réels, c'est dur pour nous de savoir c'est quoi l'impact réel. Mais  
c'est clair que pour nous, chaque dollar perçu en taxe c'est pour rendre des services.

**LE PRÉSIDENT :**

675 D'accord.

**M. ALEXANDRE PLANTE :**

680 Si je comprends, est-ce que vous voulez avoir les coûts qui sont associés aux  
infrastructures supplémentaires qui sont liées au REM? Est-ce que c'est ça que vous...

**LE PRÉSIDENT :**

685 Oui, c'est ça. C'est-à-dire, bon, évidemment il va y avoir les besoins de rabatement pour ce  
qui est du RTL, ça, on le comprend. Mais surtout pour la Ville de Brossard, c'est l'eau, l'électricité  
l'ensemble des rues que vous pourriez donner accès. Alors, il y a quand même certains frais qui  
vont relever de la responsabilité de la municipalité. On a compris que le promoteur, dans une  
certaine mesure, est prêt à assumer certains frais, mais c'était simplement d'avoir une idée, un  
690 ordre de grandeur de qu'est-ce que ça représente pour la Ville de Brossard en termes  
d'infrastructures qui seraient mises en place si éventuellement les infrastructures, le REM  
s'installait.

**M. ÉRIC BOUTAIS :**

695 On peut imaginer, deux mille cinq cents (2 500) logements, cinq mille (5 000) citoyens.  
Alors, il y a des parcs, il y a des bibliothèques, il y a le service de loisir à fournir pour ces gens-là.  
Il faut que la police patrouille, il faut que l'incendie assure la sécurité des bâtiments. C'est des  
bâtiments en hauteur, c'est des camions échelles. Alors, c'est des coûts pour les municipalités.  
Bien sûr, il y a des revenus, mais c'est dans la balance. La Ville n'est pas contre le mécanisme de  
700 captation de la plus-value. Cependant, nous, on ne peut pas à la fois donner de l'argent à la  
Caisse et donner de l'argent à l'agglomération. C'est pour ça qu'on dit : ou bien vous adressez  
vos demandes à l'agglomération qui va financer ça à même le budget de l'agglomération. Dans  
ce cas-là la Ville de Brossard paie vingt-deux virgule quatre-vingt-un pour cent (22,81 %) du  
budget de l'agglomération. Mais si la Caisse s'adresse directement à la Ville et demande  
705 cinquante pour cent (50 %) bien là, ce n'est plus du tout les mêmes chiffres.

710 Alors, c'est pour ça que ou bien – et c'est une compétence d'agglomération. Alors, ou bien la Caisse s'adresse à l'agglomération ou l'agglomération accepte de retirer du périmètre fiscal qui sert à calculer notre quote-part, les aires TOD. Alors, une façon ou l'autre, nous, on s'accommoderait d'une façon ou l'autre.

**M. ALEXANDRE PLANTE :**

715 Puis concernant les infrastructures directes, dans notre mémoire, donc les infrastructures qui servent, si on veut, à remplir le train, là, que ce soit tous les réseaux actifs qui vont devoir être mis à niveau puis vont être bonifiés, on s'attend à ce que si c'est pour desservir le REM, que CDPQ Infra défraie ces coûts-là.

**LE PRÉSIDENT :**

720 D'accord. Je reviens à un sujet qui a été abordé par ma collègue concernant la proposition des représentants de l'agglomération de Longueuil qui étaient ici hier. Eux, ils reviennent avec l'idée de dire : pourquoi ne pas plutôt prévoir un navettage avec voies réservées au point d'origine des usagers plutôt que de faire de l'aménagement de trois mille places de stationnement tel que le promoteur l'envisage?

725 J'aimerais avoir votre réaction là-dessus. Parce que vous êtes quand même, vous dites : du stationnement incitatif, mais pas trop. Alors, je voudrais vous entendre là-dessus pour ce qui est de vraiment... qu'on réglerait, en quelque sorte, l'enjeu du stationnement incitatif plutôt en allant encore plus en amont auprès de l'utilisateur plutôt que de... alors, j'aimerais vous entendre là-dessus.

**M. ÉRICBOUTAIS :**

735 Bien, du stationnement incitatif c'est raisonnable de prévoir une certaine quantité de stationnements incitatifs avec un système qui est régional comme celui-là, ça en prend. À savoir où est-ce qu'on les met les stationnements, ça doit être en amont de la congestion. Alors là, c'est assez bien placé en amont de la congestion telle que c'est proposé. Ça pourrait être encore plus en amont, à Chambly ou La Prairie ou peu importe d'où proviennent les gens. Il pourrait y avoir des petites pochettes de stationnements où les compagnies d'autobus pourraient recueillir les gens-là et filer vers Montréal ou filer vers la station terminale et puis débarquer les gens là, plutôt que les gens prennent leur voiture de la périphérie, deuxième périphérie pour venir en voiture à la station terminale.

745 Alors, il y aurait possibilité de réduire la taille du stationnement de la station terminale et  
d'en prévoir plusieurs petits stationnements incitatifs dans les villes périphériques. Ça serait  
possible. Cependant, c'est assez commun. Je ne suis pas un spécialiste en stationnement  
750 incitatif. Ce qui pourrait arriver, par contre, c'est que les gens veuillent arriver en auto parce qu'ils  
ont des commissions à faire, puis ils vont déposer quelqu'un, ils vont déposer un enfant à la  
garderie. Donc, il y a un besoin de prendre leur voiture et qui cherche à stationner proche de la  
gare et qu'ils le fassent de façon un peu désorganisée dans les rues résidentielles, les petites  
rues locales de la ville.

755 Donc, c'est raisonnable d'essayer de les capter à un certain endroit. Il y a des gens qui ont  
besoin de leur voiture puis qu'ensuite ils vont faire le choix d'aller prendre le transport en commun.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. En complément?

760

**M. ALEXANDRE PLANTE :**

765 Je pense qu'il y a déjà des services qui partent de différentes villes en deuxième couronne,  
puis qui s'en vont vers Montréal, mais on observe déjà, par exemple au stationnement Chevrier  
où plus de la moitié des gens qui stationnent là viennent d'en dehors de l'agglomération. Donc, il y  
a déjà cette habitude-là qui existe ou ce besoin-là qui existe où ils viennent se stationner à  
Brossard pour partir vers le centre-ville en autobus.

770 Donc, je pense que de penser qu'ils vont nécessairement prendre l'autobus dans leur lieu  
d'origine, ça fait, ça va dans le même sens que ce que monsieur Boutais disait. C'est peut-être la  
solution idéale dans un monde parfait, mais ce n'est peut-être pas tellement réaliste.

**LE PRÉSIDENT :**

775 Alors, merci beaucoup, Messieurs, pour votre présentation, puis d'avoir répondu à nos  
questions.

780

---

**M. JOHN SIMON**

785 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais maintenant, monsieur John Simon, s'il vous plaît.

Bonjour, Monsieur Simon.

790 **M. JOHN SIMON :**

Bonjour.

795 **LE PRÉSIDENT :**

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

800 **M. JOHN SIMON :**

O.K. Merci. Ça va bien si je parle en anglais?

**LE PRÉSIDENT :**

805 Sans problème, Monsieur.

**M. JOHN SIMON :**

O.K. Merci.

810 I am here representing a brief for Sauvons la falaise, which is an environmental group based in Montreal. This group seeks to preserve the last remaining unprotected green spaces on Montreal Island as parks. And while the group does support spending on public transit and does support the electrification of transportation, we feel compelled to speak out against the REM train.

*Je représente ici un mémoire pour l'organisme Sauvons la falaise. C'est un groupe environnemental basé à Montréal. Notre groupe cherche à préserver les derniers espaces verts non protégés qui restent sur l'île de Montréal en tant que parcs, par exemple. Bien que nous appuyons les dépenses dans le domaine de transport en commun et nous appuyons aussi l'électrification des transports, mais nous*

It is worth remembering that the REM was conceived behind closed doors with no consideration for existing plans, for urban development, land-use plans, or the planning of different transport agencies. The plan for the REM literally came out of left field and is now being marketed somewhat as a fait accompli.

The cardinal rule for a public transit planning is to put the metro or train lines through areas of high population density. Unfortunately, because of Law 38, this has all been turned upside down, so the Caisse is now looking to put the REM train through areas of very low population density and they hope to profit from the real estate development that the last speakers were just obviously talking about, and the property taxes accrued from building around the stations.

There are many reasons why public transit should go through areas of high population density, but I will only speak to the environmental reasons here. Building instead on the few remaining green spaces on Montreal Island or on agricultural land, it is contrary to the stated objectives of the Agglomeration Council. Building on green spaces is also an attack on the habitat of rare and endangered species such as the Least Bittern/Petit Blongio.

*nous sentons dans l'obligation de nous prononcer contre le REM.*

*Il vaut la peine de se souvenir que le REM a été conçu derrière des portes closes, sans considération des plans déjà existants de développement urbain, d'affectation des terres ou la planification des différentes agences de transport. Le plan du REM est venu de nulle part, littéralement, et est mis en marché comme un fait accompli actuellement.*

*La règle principale, la règle d'or en matière de transport en commun est de faire passer les lignes de métro ou de train dans les zones de haute densité. Malheureusement, à cause de la Loi 38, tout ça a été renversé, de sorte que la Caisse pense maintenant à mettre le REM dans des zones de très faible densité de population en espérant de profiter du développement immobilier. Les derniers conférenciers justement parlaient de cela et des taxes foncières qui pourraient augmenter autour des stations.*

*Il y a plusieurs raisons pour lesquelles le transport en commun devrait passer à travers des zones de forte population, mais je vais seulement parler ici des raisons environnementales. Le fait de construire sur les quelque peu nombreux espaces verts qui demeurent à Montréal est contraire aux objectifs énoncés du conseil d'agglomération. Le fait de construire sur les espaces verts est aussi une attaque sur l'habitat d'espèces rares et en danger, comme le petit blongio.*

A well-designed public transit invariably reduces the use of private automobiles. However, the REM, with its four incentive parking lots, including the one we just talked about for three thousand (3,000) vehicles on the South Shore, will encourage the use of automobiles and of urban sprawl. Thanks to the REM, housing developments will spring up far from downtown with multiple automobiles per household. In 2016, this is exactly the opposite of what we should be trying to encourage.

The Caisse trumpets an expected decrease in greenhouse gas emissions of seventeen thousand (17,000) tons per year from the REM; this is primarily because the REM would replace diesel buses on the Champlain Bridge. But what they don't tell us is that the construction of the REM would require massive amounts of cement, which give off huge amount of greenhouse gas emissions. This would account for perhaps seventy (70) years of the savings the REM would accrue, which is probably more than the lifetime of the system. Beyond this, the urban sprawl caused by the REM would also generate massive amounts of greenhouse gases. Given all this, it is essential that the REM does not receive one penny of support from Quebec's Fonds Vert.

I believe that it is six Quebec ministries which have clearly pronounced that the REM's impact study is either incomplete and/or inadmissible. For any other project, such

*Un système de transport en commun bien conçu va toujours réduire l'utilisation des automobiles. Cependant, le REM avec ses quatre grands stationnements incitatifs, y compris celui de trois mille (3 000) véhicules sur la Rive-Sud va encourager, au contraire, l'utilisation de l'automobile et l'étalement urbain. Grâce au REM, il y aura des développements immobiliers qui vont être loin du centre-ville, avec plusieurs automobiles par ménage. En 2016, c'est exactement l'opposé de ce qu'on devrait essayer d'encourager.*

*La Caisse se vante qu'ils vont créer une diminution des émissions de gaz à effet de serre de dix-sept mille tonnes (17 000 t) par année à cause du REM, surtout parce que le REM remplacerait les autobus diesel sur le pont Champlain. Mais ce qu'ils ne nous disent pas, c'est que la construction du REM exigerait des quantités massives de ciment qui émettent d'énormes quantités de gaz à effet de serre. Cela représenterait peut-être soixante-dix (70) ans des économies qui seraient causées par le REM, ce qui est probablement plus que la durée de vie du système lui-même. Au-delà de cela, l'étalement urbain causé par le REM va aussi générer des quantités massives de gaz à effet de serre. Étant donné tout cela, il est essentiel que le REM ne reçoive pas un seul sou de soutien du Fonds vert du Québec.*

*Je crois qu'il y a six ministères du Québec qui ont clairement énoncé que l'étude d'impact du REM est incomplète ou inadmissible. Pour tout autre projet, de telles*

pronouncements would have delayed the evaluation process. How is it possible that the REM is nonetheless being debated before the BAPE today, and even being fast-tracked? I am frankly amazed that the REM is being considered before this BAPE. Many aspects of the project remain far too nebulous or vague for there to be much meaningful debate.

The Caisse is not telling us how much the ticket fares will be on the REM; they're not even telling us what their expected rate of return is on their estimated three point five (3.5) billion-dollar investment. Nor does the Caisse compare the REM to any alternate plans, such as Option Transport Durable's Grand Virage Plan of metro and subway extensions which could move three times as many passengers as the REM for a lower cost.

Mr. President, the REM plan, as presented by the Caisse, in my mind, is a bad joke. And I hope that your recommendations convey this same message to our government.

Thank you.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci pour votre présentation. Alors, une question, Madame Ghanimé?

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Merci pour votre mémoire. Pouvez-vous peut-être élaborer un petit peu sur le problème que vous voyez avec les stationnements et leurs impacts sur les plans de transport collectif?

*évaluations auraient retardé le processus d'évaluation. Comment se fait-il que malgré tout on débattenne du REM devant le BAPE et même qu'on le mette en voie accélérée d'approbation? Je suis sidéré que le REM soit considéré devant le BAPE. Plusieurs aspects du projet demeurent beaucoup trop nébuleux ou vagues pour qu'il y ait un véritable débat significatif.*

*La Caisse ne nous dit pas combien vont coûter les prix des billets sur le REM. Ils ne nous disent pas non plus quel est le rendement espéré sur leur investissement de trois point cinq milliards de dollars (3,5 G\$). La Caisse ne compare pas non plus le REM à aucun autre plan de rechange, comme le Plan grand virage d'Option transport durable et/ou les prolongations de métro qui pourraient déplacer trois fois plus de passagers que le REM à un coût inférieur.*

*Monsieur le président, le plan du REM tel que présenté par la Caisse, à mon esprit c'est une mauvaise blague; et j'espère que vos recommandations vont transmettre ce message au gouvernement.*

*Merci.*

815

820 **M. JOHN SIMON :**

Vous parlez de l'étalement urbain?

825 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Des stationnements, le rôle à encourager le transport collectif.

**M. JOHN SIMON :**

830 Je ne sais pas si j'ai compris exactement ce qui est votre question.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

835 Peut-être que votre point effectivement c'était l'étalement urbain. Mais vous dites que «with four new incentive parking lots, one for 3,000 vehicles will encourage the use of automobiles and of urban sprawl». Alors, oui, élaborer sur comment vous voyez le nombre de places ou le stationnement dans l'élaboration d'un réseau efficace de transport collectif?

**M. JOHN SIMON :**

840 O.K. Très bien. Je considère que l'efficacité d'une...

It's easier in English. The efficiency of a public transit system is often related to the distance that people have to travel, especially on foot or by bicycle or by bus to get to stations. And more that, as the distance is short, the more people will use it. You know, if there is a metro station that is only three minutes from your house, you are very likely to use it. If it is thirty minutes away, if it is sixty minutes away, you are less likely to use it.

*Ce serait plus facile en anglais. Donc, je considère que l'efficacité d'un système de transport public est souvent reliée à la distance que les gens ont à faire à pied, en bicyclette ou en autobus pour se rendre aux stations et plus la distance est courte, plus les gens vont utiliser le système. Par exemple, si j'ai une station de métro qui n'est qu'à trois minutes de la maison, j'ai de bonnes chances de l'utiliser, mais si elle est à trente minutes ou soixante minutes, je suis moins susceptible de l'utiliser.*

So you have a great increase in the number of people using the system if they can

*Alors, vous avez une grande augmentation du nombre de gens qui utilisent*

get to it easily. But also the mode or transport that people use to get to the station is also important.

If you are encouraging people to have a car to get to the train station, and once they are taking their train to get to work or whatever, they are going to use their car to go and get l'épicerie, they are going to go to the recreation, they are going to go to the schools, they are going to go to many other places using that car.

So to my mind, in creating these vast parking lots is encouraging the use of private automobiles which, you know, it's completely against what our governments say that they are trying to do right now.

*le système s'ils peuvent s'y rendre facilement. Mais aussi le mode de transport que les gens utilisent pour se rendre à la station est aussi important.*

*Si vous encouragez les gens à avoir une automobile et à se rendre à la station de train, à la gare de train comme ça, une fois qu'ils ont pris leur train pour aller au travail, à ce moment-là ils vont réutiliser leur auto pour aller chercher leur épicerie, pour aller faire leur loisir ou pour aller à l'école ou à plusieurs autres endroits en utilisant cette même automobile.*

*Donc, à mon avis, vous créez ces grands espaces de stationnements, ça encourage l'utilisation des automobiles privées, ce qui va complètement à l'encontre de ce que le gouvernement dit qu'il essaie de faire actuellement.*

**LE PRÉSIDENT :**

845

Alors, merci beaucoup pour votre présentation. Merci d'avoir répondu à notre question.

850

---

**Mme LISA MINTZ**

**LE PRÉSIDENT :**

855

Alors, j'invite maintenant, madame Lisa Mintz. Alors, bonjour, Madame Mintz.

**Mme LISA MINTZ :**

Bonjour.

860 **LE PRÉSIDENT :**

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

865 **Mme LISA MINTZ :**

Merci. Est-ce que je peux parler en anglais?

870 **LE PRÉSIDENT :**

Sans problème, Madame.

875 **Mme LISA MINTZ :**

Excellent.

My name is Lisa Mintz and I am a resident of Lachine. I am also a citizen and a taxpayer, and I am pretty close to, you know, wanting to get my pension plans. So I am glad there are BAPE hearings on the REM even though they are shorter than they should be, as there are just so many things wrong with this project.

I grew up in Toronto and I watched them putting the Go Train and as they put it in, it made it easier for people to get from very far away to downtown and it created urban sprawl all along. For two hours outside of Toronto, there used to be farmlands and forests and now, there is just sprawl. Like that's all there is. And I really, really, really don't want to see that happen here. It breaks my heart.

*Alors, je m'appelle Lisa Mintz et je suis une résidente de Lachine. Je suis également une citoyenne, une contribuable et je suis près de prendre ma pension et d'avoir mon régime de retraite. Mais je suis d'accord que le REM soit là, même s'il est plus court que prévu, mais il y a tellement de choses qui me... dans ce projet.*

*J'ai grandi à Toronto. Je les ai regardés mettre les Go Train à Toronto. Et pendant qu'ils les installaient, c'était devenu plus facile pour les gens de partir de très loin pour aller au centre-ville et ça a créé de l'étalement urbain tout au long. Pendant deux heures à l'extérieur de Toronto, il y avait souvent... Maintenant, il y a de l'étalement urbain, mais il y avait autrefois des champs. Et je ne veux vraiment pas que ça se produise ici, et ça me brise le coeur.*

What I and many other people would like to have our pension plans used for is a train which has been well thought out and planned in such a way as to serve the most people possible, while reducing their reliance on cars. A project which would actually reduce greenhouse gas emissions and urban sprawl, not augment it. A project which would protect species at risk and our remaining and very valuable green spaces.

I am united with a number of experts in feeling that the REM is not the project to do any of these very important things. I believe the REM is a bad idea for the following reasons:

The first would be the lack of respect for urban planning. The Réseau électrique métropolitain will serve almost exclusively neighbourhoods with low population density. The REM has only a few stations, all in low-density neighbourhoods and far from population centres. The success of a public transportation network is linked to their urban context. To attract passengers, the system has to be easy to get to. You have to be able to get to – if you drive your car to a train station, then you might as well drive your car the whole way, you know. There is only the parking that is stopping you from doing that.

If you are really going to have a well-integrated public transportation system, you would have buses rather than three thousand

*Ce que moi et d'autres personnes, ce à quoi on voudrait utiliser nos fonds de pension ça serait un train qui serait conçu de telle façon pour desservir le plus gens possible, tout en réduisant leur utilisation des voitures. Un projet qui réduirait véritablement les émissions de gaz à effet de serre et l'étalement urbain au lieu de les augmenter. Un projet qui protégerait les espèces à risque et le peu d'espaces verts qui nous restent.*

*J'ai consulté plusieurs experts et je crois que le REM, ce n'est pas un projet qui va faire ces choses très importantes. Je crois que le REM est une mauvaise idée pour les raisons suivantes :*

*D'abord, il y aurait un manque de respect pour l'urbanisme. La raison est que ce réseau électrique métropolitain va servir presque exclusivement les voisinages à faible densité de population. Le REM n'a que quelques stations, toutes dans des voisinages à faible densité et loin des centres de population. Le succès de réseau de transport public est lié à leur contexte urbain. Pour attirer des passagers, le système doit être facile à atteindre. Vous devez être capable de vous y rendre – en fait, si vous prenez votre automobile vers une gare de train, alors vous seriez aussi bien de conduire votre auto jusqu'à destination, s'il y a juste le parking qui vous empêche de le faire.*

*Si vous voulez avoir un réseau de systèmes de transport en commun bien intégré, on aurait des autobus plutôt que des*

(3,000) place parking lots; a good bus system that would bring people to these stations. And to have it able for people to get there on foot or by bicycle would be even better. Because stations should be near where people live. I mean, this is where we have the congestion issues. This is why we have these problems with transportation and with traffic, it is because people cannot get from where they live to where they work without having to go really far.

Short distances to the nearest stations are a decisive criterion to ensure high ridership levels. This is not the case with the REM, whose entire West Island arm goes through very low-density populated areas.

The Caisse is placing stations near new developments, while not providing stations where people live today. Even though they claim they want to be profitable via fares, it really appears that the Caisse is more interested in getting money from real estate development, because the real estate is a good investment right now. Transit systems, not so much. But real estate is a good long-term investment and I believe that that is a lot of what is going on here.

The Caisse is demanding that any extra real estate revenue generated by development near stations will have to flow back to the Caisse, so they are much more interested in

*stationnements à trois mille (3 000) places. Un bon autobus qui vous mènerait à cette station. Et permettre aux gens de s'y rendre à pied ou en bicyclette, ça serait encore mieux. Parce que les stations doivent être proches de là où les gens vivent. C'est comme ça qu'on a ces problèmes de congestion, c'est pour ça qu'on a ces problèmes de transport et de circulation. C'est parce que les gens ne peuvent pas se rendre vers l'endroit où ils vivent, vers l'endroit où ils travaillent, qui est trop loin, sans avoir à prendre leur voiture.*

*La distance de la plus proche station est un critère décisif pour avoir de hauts niveaux de passagers. Ce n'est pas le cas pour le REM. Toute l'antenne vers l'ouest passe à travers de zones très peu densément peuplées.*

*La Caisse met les stations près des nouveaux développements, sans placer de station où les gens vivent. Même s'ils disent qu'ils veulent être rentables et même si les gens de la Caisse semblent plus intéressés à obtenir de l'argent des développements immobiliers, parce que l'immobilier c'est un bon investissement actuellement. Les systèmes de transport en commun, pas tellement. Mais le développement immobilier c'est un bon investissement à long terme, et je crois qu'une grande partie de ce qui se passe ici est due à cela.*

*La Caisse exige que tous revenus immobiliers générés par les développements près des stations devront retourner à la Caisse. Donc, ils sont beaucoup plus*

these users which do not exist now, but will once the West Island becomes a sea of sprawl and the South Shore as well.

I just want to clarify one thing. A Transit-Oriented Development is not something that you create around a station; a Transit-Oriented Development – that is just sprawl. A Transit-Oriented Development is when you put transit into an area that is densely populated and make people who live there, able to get around. So I just wanted to say that because I think that it is very misused.

The REM does not serve the lowest income neighbourhoods where public transit ridership numbers are the highest. Ridership maps of the STM clearly show that frequent utilization of buses is concentrated in areas of the East of Montreal. But the REM does not service these areas and will not reduce pressure on any of the major bus lines in Montreal.

Not only does the REM only serve the more affluent suburbs of the West Island and Brossard while ignoring Montreal-North, Montreal-Est, NDG and Laval and Lachine, it will actually harm those lower income areas by making future expansions of services on existing rail lines more difficult.

*intéressés aux utilisateurs qui n'existent pas actuellement, mais qui vont exister une fois que les West Island sera soumis à l'étalement urbain ainsi que la Rive-Sud.*

*Je veux simplement clarifier une chose ici. Un TOD, un Transit-Oriented Development, ce n'est pas quelque chose qu'on crée autour d'une station. Un développement orienté, ça, c'est de l'étalement urbain. Un TOD, en fait, ça veut dire que vous mettez du transport en commun dans une région qui est déjà densément peuplée et vous faites en sorte que les gens puissent se rendre à la station. Alors, je voulais dire ça, parce que je pense que c'est un terme qui est mal utilisé.*

*Le REM ne dessert pas les voisinages à faible revenu, là où il y aurait le plus grand nombre de passagers possible. Les études d'achalandage de la STM montrent que l'utilisation fréquente de l'autobus est concentrée dans la région de l'est de Montréal. Mais le REM ne dessert pas cette région, et ça ne réduira pas la pression sur ces lignes d'autobus de l'est de Montréal.*

*Non seulement le REM dessert seulement les banlieues les plus riches du West Island et de Brossard tout en ignorant Montréal-Nord, Montréal-Est, NDG, Laval et Lachine, mais en plus il va nuire à ces régions à faible revenu en faisant en sorte que l'exploitation de service des trains existants sera plus difficile.*

The Caisse may also demand higher fare rates to make the train profitable, which will be paid by everybody, whether you are being serviced by the REM or not.

I believe we just talked about greenhouse gas emissions. The CDPQ refuses to evaluate the effective sprawl on the greenhouse gas emissions or the effect of tons and tons of cement that they are going to be using in the project. These are some of the most polluting things available that we have. So I think that really needs to be looked at from an environmental angle before we decide that just because this is an electric train, that it is okay. Because all aspects need to be taken into account, not just the fact that some parts of it will reduce greenhouse gases.

The REM is poorly connected with the current system of public transit. A new system with intermediate capacity, such as the REM, must be connected to other systems in the public transit network, especially the metro. In phase 1, there is only one REM-metro link foreseen, and that is at Bonaventure which, if you have ever tried to get from the train to the metro, you know it is pretty far.

While other future connections are considered for metro McGill and Édouard-Montpetit in a possible phase 2 of the REM, this is not sufficient. And they have not been costed into the present project. And these links

*La Caisse exige aussi des billets plus élevés pour rendre le train plus rentable. Ça va être payé par tout le monde, que vous ayez le service du REM ou pas.*

*Je crois qu'on a déjà parlé un petit peu des émissions de gaz à effet de serre. La CDPQ refuse d'évaluer l'effet de l'étalement urbain sur les émissions de gaz à effet urbain ou l'effet des tonnes de ciment qu'ils vont utiliser dans ce projet. Voilà certaines des... c'est les choses les plus polluantes qu'on puisse avoir, ces gros blocs de ciment. Alors, je pense que ça, il faut vraiment que ça soit examiné d'un point de vue environnemental avant qu'on prenne la décision que parce que c'est un train électrique tout est beau. Non, tous les aspects doivent être pris en compte, pas seulement le fait que certaines parties vont réduire les gaz à effet de serre.*

*Le REM est très mal connecté avec le système de transport en commun actuel. Un nouveau système intermédiaire comme le REM doit être relié à d'autres systèmes et le réseau de transport, particulièrement le métro. Et au cours de la phase 1, il n'y a qu'un seul lien entre le métro et le REM qui a été prévu, c'était celui à Bonaventure. Si vous n'avez jamais essayé de passer du train au métro, vous savez que c'est quand même pas mal loin entre le train et le métro.*

*Les connexions futures, il y a des connexions futures envisagées au métro McGill et au métro Édouard-Montpetit dans une phase 2 du REM, mais ce n'est pas suffisant. Et ça n'a pas été inclus dans le coût*

are like vital in order to make this thing work for everybody. And they are going to be really expensive, and they are just not in this plan, which is already very expensive.

The Caisse owns Fairview, the Eaton Centre, Montreal Trust, Place Ville-Marie, and two of the closest hotels to Gare Centrale, the Royal Elizabeth and Hotel W. There is a conflict of interests if the Caisse is planning a transit line, build largely with public funds, that will be used to make their own real estate more valuable.

Sales of public infrastructure or privatization. As proposed, the REM will absorb at least two point five (2.5) billion dollars of public monies. It will also benefit from expropriating public assets, most notably the Two Mountains train line and the train tunnel underneath Mount Royal. The CDPQ will therefore benefit from important public assets that they could subsequently sell to a third party to increase the yield on their investment. Never mind that the government will force the AMT to sell the Mont-Royal Tunnel, the Deux-Montagnes line, and the Pointe-Sainte-Charles maintenance centre to the Caisse. The public paid nearly billions of dollars for these assets, but the Caisse plans to pay only hundreds of millions for them.

Just let me rephrase: So the public has paid for these assets and a private company is

*du projet actuel. Et ces liens pourtant sont essentiels pour que ça fonctionne pour tout le monde. Et ça va être très, très cher à construire. NDG ne fait pas partie du plan qui coûte déjà très cher. Et ces deux stations ne font pas partie du plan qui est déjà très cher.*

*La Caisse possède Fairview, Eaton Centre, Montréal Trust, Place Ville-Marie et tous les hôtels les plus proches de la Gare Centrale, le Royal Élisabeth et l'Hôtel W. Il y a un conflit d'intérêts si la Caisse prévoit de faire une ligne de transport en commun construite avec des fonds publics qui seraient utilisés pour donner plus de valeur à leurs propres immeubles.*

*Alors, une infrastructure publique ou privatisation? Tel qu'il est proposé, le REM va absorber au moins deux virgule cinq milliards de dollars (2,5 G\$) d'argent public et profitera aussi de l'expropriation d'actifs publics particulièrement le tunnel Mont-Royal et la ligne de Deux-Montagnes. La CDPQ va donc profiter de plusieurs actifs publics importants qu'ils pourraient par la suite vendre à une tierce partie pour augmenter le rendement de leur investissement. Sans compter que le gouvernement va forcer l'AMT à vendre le tunnel Mont-Royal et la ligne Deux-Montagnes ou le garage de la Pointe-Saint-Charles à la Caisse, mais le public a déjà payé presque des milliards de dollars pour ces actifs. Mais la Caisse à l'intention de ne payer que quelques centaines de millions.*

*Laissez-moi reformuler ceci : donc, le public a payé ces actifs et il y a une*

being given them for basically a song and then they can sell them to whoever they feel like. I don't know, there is something wrong with that.

The Caisse keeps calling this a public-public-partnership, as if they are a public agency. But in reality, the Caisse is independent from the government, its mandate is to make profit, and most of its pension funds are actually private. So for every dollar they make in fares, two-third goes towards private pensions. Most public-private partnerships in the world that build transit lines are planned by the public and then built and executed by the private partner, and all ownership will revert to the public after some time; the REM project is planned, built and operated by the private partner, and they will own it forever. This is not a public-public partnership, it's not a public-private partnership; it's merely a private-only partnership just financed by the public.

The REM blocks the expansion of other modes of public transit. So the Mont-Royal Tunnel is the only heavy rail tunnel that allows a direct connection from the North to downtown. It's used by two AMT lines today and both AMT and VIA were planning to use it to add more lines. The REM will prevent that by monopolizing the tunnel and not allowing any other lines; even though the REM only requires half of the maximum theoretical capacity of the tunnel.

*compagnie privée à qui on va les donner presque pour une chanson et ils pourront faire ce qu'ils veulent avec. Je ne sais pas, il y a quelque chose qui cloche dans ça.*

*La Caisse dit toujours que c'est un partenariat public-public, comme s'ils étaient une agence publique. Mais en fait, la Caisse est indépendante du gouvernement. Son mandat est de faire des profits et la plus grande partie de ses fonds de pension sont en fait privé. Alors, pour chaque dollar qu'ils font sur les billets, il y a deux tiers qui vont aller à des pensions privées. La plupart des projets publics-privés sont planifiés par le public et exécutés par le partenaire privé. Et après, la propriété va retourner au public après un certain temps, alors que le projet du REM est planifié, construit et opéré par le partenaire privé qui va le posséder à perpétuité. Ce n'est pas un partenariat public-public, ce n'est pas non plus un partenariat public-privé, c'est simplement un partenariat privé financé par le public.*

*Le REM bloque l'expansion d'autres modes de transport en commun. Donc, le tunnel du Mont-Royal est le seul tunnel pour train lourd qui donne une connexion directe du nord vers le centre-ville. C'est utilisé par deux lignes AMT et AMT et VIA avaient l'intention de l'utiliser pour ajouter d'autres lignes. Le REM va empêcher cela en mobilisant le tunnel et en empêchant toute autre personne d'y passer, même si le REM n'utilise pas toute la maximale théorique du tunnel.*

There are also concerns about how fares will be integrated with other public transit, metro and buses. Will the REM increase fares for all transit users in the metropolitan region, even if they do not benefit from any improvement in their services? I do not know the answer to that as the Caisse, a financial institution, is not providing any documents describing the financing, the fares or a detailed break-down of the costs.

So how come the REM is being forced upon the public leaving us very little time to react? I mean four months, six months, maybe, we heard about this, ago, and all of a sudden it is going to be started being built like soon, like in a month or two? Even these environmental hearings are being rushed. Why is the Caisse demanding that public officials sign non-disclosure agreements in the municipality? What is going on here, with our money, that is so secret?

Dear President and members of the commission, with all of these questions and concerns, how can this, the largest infrastructure project in Quebec's history, be allowed to go through? We need a train, we really do, but not this train and not this badly! Thank you.

*Il y a plusieurs inquiétudes quant à la façon dont le prix des billets va être intégré avec le prix des métros et des billets d'autobus. Est-ce que ça va faire augmenter les prix pour toutes les utilisations de transport en commun dans la région, même s'ils ne profitent d'aucune amélioration de service? Je ne connais pas la réponse à cette question, parce que la Caisse en tant qu'institution financière ne nous donne aucun document déterminant le financement, le prix des billets ou une ventilation détaillée des coûts.*

*Alors, comment se fait-il que ce projet gigantesque est forcé sur le public en leur donnant très peu de temps pour réagir? Quatre mois, six mois, ça fait peut-être six mois qu'on a commencé à entendre cela et tout d'un coup, ça va commencer à être construit bientôt, dans un mois ou deux peut-être? Même ces audiences environnementales sont précipitées. Pourquoi la Caisse exige-t-elle que les agents du public signent des ententes de non-divulcation dans les municipalités? Pourquoi signe-t-on ces ententes de confidentialité? Qu'est-ce qui se passe avec notre argent actuellement qui est si secret que ça?*

*Chers président et membres de la commission, avec toutes ces questions et ces inquiétudes comment ce plus grand projet d'infrastructure dans l'histoire du Québec, comment peut-on lui permettre d'aller de l'avant? On a besoin d'un train, mais pas ce train. Merci.*

**LE PRÉSIDENT :**

Merci pour votre présentation, Madame Mintz. Alors, des questions? Madame Ghanimé?

880 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Merci pour votre mémoire. Peut-être seulement une clarification. Vous avez exprimé une crainte que les usagers de l'AMT de la ligne Vaudreuil pourraient se déplacer vers la nouvelle ligne, mais vous avancez des estimés. Pouvez-vous expliquer un petit peu la source?

885 **Mme LISA MINTZ :**

Absolutely. Yes, I know what you mean, you are talking about – all of this information is available on the BAPE documents, it just needs to be cross-referenced between it, but in those three thousand (3,000) pages, it's all there. But I can tell you what it means, if you would like. It's the last sentence on the first page, last paragraph on the first page, right? About creating competition with...

*Oui, oui, oui, je sais ce dont vous parlez. Toute cette information est disponible sur les documents du BAPE. C'est simplement de faire des liens. Mais dans ces trois mille (3 000) pages, tout est là. Mais je peux vous dire ce que ça veut dire si vous voulez. C'est la dernière phrase... le dernier paragraphe sur la première page n'est-ce pas?*

890 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

C'est ça. Parce qu'en première séance, c'est ça, on a reconnu qu'il peut y avoir un déplacement, mais qu'on n'a pas encore fait l'évaluation. Alors, on était juste curieux de savoir où vous avez eu l'évaluation de deux tiers des gens qui pourraient se déplacer; des interviews d'usagers ou c'est simplement une possibilité?

895 **Mme LISA MINTZ :**

Well, I do say that it could result in a negative feedback loop but this is a possibility; but it will create competition with the Vaudreuil-Hudson line and that may very well cause people to take their cars instead.

*En fait, je dis que ça se pourrait avoir ce genre d'effet négatif, c'est une possibilité effectivement. Mais c'est sûr que ça va créer une compétition avec la ligne Vaudreuil-Hudson et ça peut faire en sorte que les gens prennent leur automobile à la place.*

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

900

O.K., ça va. Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

905

Alors, merci, Madame Mintz, pour votre présentation.

910

---

**MM. DAVID LAURETI et STÉPHANE FORGET**

**LE PRÉSIDENT :**

915

Alors, j'inviterais maintenant monsieur David Laureti et monsieur Stéphane Forget pour la Fédération des chambres de commerce du Québec. Alors, bonjour, Messieurs. Alors, la parole est à vous, nous vous écoutons.

**Dr STÉPHANE FORGET :**

920

Merci beaucoup, Monsieur le commissaire, Mesdames les commissaires. Merci de nous recevoir aujourd'hui. Alors, mon nom est Stéphane Forget, je suis président directeur général de la Fédération des chambres de commerce du Québec. Je suis accompagné de David Laureti qui est directeur Stratégie et Affaires économiques à la Fédération.

925

Alors, peut-être brièvement vous rappeler qui nous sommes. La Fédération des chambres de commerce du Québec est le plus important réseau de gens d'affaires du Québec. Nous représentons globalement près de soixante mille (60 000) entreprises et cent cinquante mille (150 000) gens d'affaires à travers les deux chapeaux que nous portons. Le premier est de fédérer les cent quarante-trois (143) Chambres de commerce au Québec, en fait cent quarante-trois (143) chambres plus les Chambres de la diversité. Et nous sommes aussi la Chambre provinciale avec plus de mille deux cents (1 200) entreprises membres directement de la Fédération.

930

935

Alors, nous sommes ici aujourd'hui pour vous parler d'un grand projet de notre point de vue. Le Projet de réseau électrique métropolitain qui fait l'objet de cette audience publique mérite toute notre attention.

940 Non seulement ce projet d'envergure mondiale aura un impact majeur sur l'économie de la grande région de Montréal et du Québec, mais ses retombées économiques et environnementales positives se feront sentir concrètement. Nous y reviendrons dans un instant.

945 Il y a tout lieu de croire que ce projet d'investissement de cinq virgule cinq milliards de dollars (5,5 G\$) dans les infrastructures de transport collectif n'aurait jamais vu le jour sans l'initiative de la Caisse de dépôt et placement du Québec via sa filiale CDPQ Infra. Nous tenons à le souligner.

950 Avec ses soixante-sept kilomètres (67 km) de réseau prévus, le REM se compare avec le réseau du métro de Montréal en termes d'étendue et de desserte de territoire. Enfin, le transfert de part modale en faveur du transport en commun qu'occasionnera le déploiement du REM fera en sorte d'améliorer notre bilan environnemental en diminuant certes les émissions de gaz à effet de serre dans la région métropolitaine.

**M. DAVID LAURETI :**

955 Nous nous réjouissons de constater que le projet de REM présenté par la Caisse est beaucoup plus ambitieux que les différents scénarios de transport collectif historiquement esquissés. Ce nouveau réseau intégré reliera le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport Montréal-Trudeau – un projet attendu depuis des années. En choisissant un tracé nord qui relie l'ouest de l'île de Montréal à la Gare Centrale par le tunnel Mont-Royal, le REM permet non seulement de se rendre bien plus à l'ouest que tout autre projet jusqu'à présent envisagé, mais il permet également une connexion naturelle vers le nord jusqu'à Deux-Montagnes.

965 Avec ses vingt-quatre (24) stations, le réseau REM inclura notamment trois connexions à trois lignes distinctes du métro de Montréal ainsi qu'avec deux lignes de trains de banlieue, ce qui assurera une meilleure fluidité entre les différents modes de transport pour les usagers. Ces derniers bénéficieront également d'un service fréquent et très étendu puisque le REM sera en service vingt (20) heures par jour.

970 Cette desserte fréquente et rapide est rendue possible grâce aux voies dédiées que CDPQ Infra entend construire. Bien qu'il soit construit pour répondre adéquatement aux besoins de mobilité urbaine de la région de Montréal, la Fédération aimerait qu'il s'inscrive dans une vision globale et intégrée qui permettrait d'améliorer la desserte en transport de nombreux autres Québécois.

975 En particulier, nous aimerions voir une convergence entre le REM et le projet de train à grande fréquence actuellement proposé par VIA Rail. Nous sommes d'avis toutefois que le projet REM doit permettre d'améliorer la fluidité entre les différentes offres de transport.

980 **Dr STÉPHANE FORGET :**

De façon générale, nous croyons que tout projet d'envergure doit avoir des retombées économiques importantes pour le Québec. Avec des investissements prévus de cinq virgule cinq milliards (5,5 G\$), il ne fait nul doute dans notre esprit que le projet REM aura un impact majeur sur le développement économique d'ici.

985 Dans une étude publiée par la Chambre de commerce de Montréal métropolitain, les bénéfiques découlant d'investissements dans le transport en commun sont clairs. En plus d'améliorer la productivité qui est réduite par la congestion routière qui est un sérieux problème à notre économie, il stimule notre base industrielle. En regard de cela, le projet que nous  
990 examinons aujourd'hui apporte une réponse positive à ces deux vecteurs. La meilleure façon de réduire la congestion est d'opérer un transfert de part modale de l'automobile vers le transport en commun, surtout lorsqu'il s'agit d'un mode circulant sur des voies dédiées comme un métro ou un train.

995 C'est pourquoi nous croyons que le REM pourrait avoir un impact significatif sur la congestion routière et ainsi contribuer à réduire les pertes de productivité. Depuis déjà en 2010, on estimait à un virgule quatre milliard de dollars (1,4 G\$) par année les coûts reliés à la congestion dans la région métropolitaine, soit l'équivalent d'un pour cent (1%) du PIB, et ce calcul s'appuyait sur des données de 2008.

1000 De plus, la dernière enquête origine-destination de l'AMT démontre clairement qu'il y a eu une augmentation du nombre de véhicules automobiles dans la région métropolitaine entre 2008 et 2013. S'il n'est pas possible à l'heure actuelle sur la base des prévisions disponibles de chiffrer le transfert de part modale anticipée par le développement du REM, il est indéniable qu'il  
1005 augmentera substantiellement l'utilisation du transport collectif dans les corridors desservis.

Nous voyons également dans le projet REM un projet structurant pour notre base industrielle. La phase de planification, développement et construction du projet représente une opportunité pour des entreprises québécoises de mettre de l'avant leur savoir-faire. Plusieurs  
1010 entreprises d'ici fabriquent du matériel roulant pour le transport collectif. La réalisation du REM pourrait donc donner une impulsion au développement de la filière industrielle du transport

électrique. Un projet qui est au coeur du Plan d'électrification des transports du gouvernement du Québec.

1015 De nombreux autres fournisseurs de pièces, de services qui, réunis, forment une véritable grappe industrielle du transport collectif québécois et pourraient aussi apporter leur expertise au projet.

1020 Nous souhaitons vivement que les entreprises québécoises puissent tirer profit du projet REM. Un chantier majeur comme celui-là contribuera non seulement au chiffre d'affaires des entreprises impliquées, mais il peut servir de vitrine technologique afin de les aider à décrocher de futurs contrats, ici comme à l'étranger.

1025 Dans un contexte où tous les pays cherchent à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, il apparaît clairement que l'électrification des transports est un secteur d'avenir et que l'innovation dans ce domaine rapportera des dividendes très importants à moyen et à long terme.

1030 Nous soulignons également que le projet générera près de sept mille cinq cents (7 500) emplois directs et indirects durant chacune des quatre années de sa construction et qu'à la suite de sa mise en service, ce sont mille emplois permanents qui seront créés, ce qui n'est certainement pas négligeable.

**M. DAVID LAURETI :**

1035 Un mot sur les retombées environnementales du REM. Alors que le secteur des transports est responsables de plus de quarante pour cent (40 %) de toutes les émissions de gaz à effet de serre au Québec, et cette proportion atteint même cinquante pour cent (50 %) pour Montréal, le déploiement d'un réseau de train cent pour cent (100 %) électrique contribuera substantiellement à leur réduction. Dès sa mise en opération prévue en 2021, le REM devrait contribuer à améliorer le bilan environnemental de la région métropolitaine en matière d'émission de GES et sa progression anticipée sera également plus importante que si on avait maintenu le statu quo.

1045 Les estimations de CDPQ Infra montrent que dans l'axe du pont Champlain, la croissance de la demande de service de transport collectif devrait augmenter d'un virgule cinq pour cent (1,5 %) annuellement d'ici 2021. Étant donné la saturation du service d'autobus, il lui est impossible de répondre adéquatement à cette demande de service additionnel. La capacité et la fréquence de service du REM feront en sorte que toutes personnes qui choisissent le transport en collectif seront en mesure de le prendre.

1050 Une étude produite pour le compte de CDPQ Infra estime que ce sont dix-huit mille cinq cent quatre-vingt-huit tonnes (18 588 t) de CO2 équivalent par année qui seront réduites en 2022 au début de la mise en opération du projet.

1055 Si certaines critiques prétendent que le REM pourrait accentuer l'étalement urbain dans la région métropolitaine, nous sommes d'avis que cet argument ne tient pas la route pour deux raisons : en premier lieu, comme nous pouvons le constater avec le projet du nouveau DIX30 à Brossard, il y aura tout un quartier qui va se construire directement autour de la station du REM, répondant ainsi aux principes du Transit-oriented development, les TOD.

1060 Cette philosophie de développement de type TOD est au coeur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement que s'est donné la région métropolitaine. D'autres secteurs ont été ciblés dans ce plan métropolitain d'aménagement pour y développer des quartiers TOD et il est possible d'imaginer que d'autres projets du genre voient le jour ailleurs sur le réseau du REM au cours des prochaines années. Loin d'encourager l'étalement urbain, le REM contribuera plutôt  
1065 à densifier la région métropolitaine autour de ces stations.

Deuxièmement, même si certains usagers en venaient à effectuer un plus long parcours pour se rendre au travail, la seule distance qui compte pour les émissions de gaz à effet de serre est celle parcourue en automobile en essence. Avec l'arrivée du REM, bien des usagers ne feront  
1070 maintenant qu'une petite partie de leur trajet total en voiture, le temps d'arriver à un stationnement du REM. Le reste du parcours se fera en train électrique, ce qui améliorera ultimement le bilan environnemental.

**Dr STÉPHANE FORGET :**

1075 En conclusion, les infrastructures de transport de qualité contribuent significativement à l'amélioration de l'environnement d'affaires et constituent un élément important pour stimuler l'investissement et le développement économique.

1080 Dans un contexte où la congestion devient un problème de plus en plus important pour la région métropolitaine et que nous souhaitons avoir ici des infrastructures modernes comme moyen d'attirer des investissements et d'améliorer notre compétitivité, nous accueillons favorablement le projet de réseau électrique métropolitain. Un tel projet d'envergure promet de générer des retombées économiques et environnementales importantes pour l'ensemble du Québec. Les infrastructures de transport de qualité contribuent significativement à l'amélioration  
1085 de l'environnement d'affaires, comme je vous le mentionnais précédemment.

1090

Au moment où de nombreuses juridictions de par le monde s'apprêtent à mettre en chantier des projets de transport du 21<sup>e</sup> siècle, la réalisation du REM peut devenir un projet fort qui propulsera le Québec à l'avant-scène dans ce domaine. C'est ce que nous croyons.

1095

Pour ces raisons et pour toutes celles que nous venons d'invoquer, nous souhaitons que le BAPE recommande au gouvernement la réalisation de ce projet. Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci, Messieurs, pour votre présentation, quelques questions. Madame Gendron.

1100

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

1105

Merci. Dans votre mémoire, vous élaborez un peu en page 11, je crois, sur les développements économiques potentiels. Est-ce que vous estimez que la Caisse pourrait mettre de l'avant – en fait, quelle stratégie, pardon, la Caisse pourrait-elle mettre de l'avant pour maximiser ses retombées, sachant qu'elle poursuit une double mission, n'est-ce pas, celle de rentabiliser les activités de ses déposants et celle du développement économique, donc quelle stratégie, à votre avis, la Caisse peut-elle mettre de l'avant pour maximiser ses retombées économiques dans le cadre de ce projet?

1110

**Dr STÉPHANE FORGET :**

1115

Bien, tout d'abord, d'avoir fait l'évaluation et de décider d'entamer un projet de cette envergure-là, ça nous apparaît déjà une stratégie de développement économique extrêmement importante. Comme nous l'avions mentionné aussi lorsque le gouvernement a déposé ou a fait adopter un projet de loi pour permettre la création de CDPQ Infrastructure, il avait mentionné effectivement le double mandat de la Caisse et qu'il était très important nous que les déposants puissent bénéficier des avantages de tous projets de cette envergure-là, et par la suite, que ce soit un projet qui permette d'accroître le développement économique.

1120

Donc, je pense qu'à cette étape ici, avec les analyses qui ont été faites, on peut croire que les deux missions puissent être réalisées dans ce contexte-là.

1125

Cela dit, d'investir cinq point cinq milliards (5.5 G\$), c'est pour nous vraiment un moyen de développement économique important. Je pense que nous ne sommes pas du genre à vouloir limiter la concurrence. Donc, je pense que les entreprises, il y a beaucoup d'entreprises au Québec qui ont beaucoup de potentiel, qui vont vouloir participer au développement de ce projet-

là. Il y a déjà des entreprises d'ici qui participent de façon assez convaincante à l'avant-projet. Donc, je pense que dans les semaines, les mois à venir nous allons pouvoir voir les appels d'offres qui seront déposées.

1130 Ce qui nous préoccupe aussi au-delà des grandes entreprises c'est comment on pourra faire pour que les sous-traitants, les plus petits entrepreneurs québécois puissent aussi participer, contribuer à la réalisation du projet de cette envergure-là. À titre d'exemple que je pourrais peut-être vous donner, si on pense au Plan Nord, par exemple, ils ont décidé de mettre en place un Bureau de la commercialisation, Bureau qui vise essentiellement à permettre à des plus petits entrepreneurs qui n'auraient pas les moyens de soumissionner sur des grands projets, qu'ils puissent travailler ensemble, se réunir et contribuer ou participer à des appels de propositions venant des grands donneurs d'ouvrage.

1135 C'est un exemple où la Caisse pourrait maximiser, à travers son projet, la contribution des grandes, des moyennes et des plus petites entreprises au Québec.

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

1145 Puis vous mentionnez justement, en ce qui concerne le fait pour la Caisse de ne pas nécessairement donner un avantage aux entreprises du Québec, donc vous nous mentionnez :

*« La Caisse refuse toutefois de consentir un avantage domestique indiquant qu'elle entend lancer un appel d'offres international. »*

1150 On comprend bien sûr qu'on est dans un contexte où il y a des accords de libre-échange à respecter. Mais est-ce que vous estimez qu'à l'intérieur de ces règles de libre échange, la Caisse pourrait quand même avoir une marge de manoeuvre pour exiger, par exemple, un contenu québécois, au-delà, disons, des mécanismes plus organisationnels que vous venez de mentionner?

1155 **Dr STÉPHANE FORGET :**

1160 Évidemment, on est toujours très sensibles à cela, parce qu'autant nos entreprises d'ici peuvent développer de grands projets à l'extérieur du Québec ou du Canada, autant les entreprises étrangères peuvent avoir des opportunités ici. Donc, je ne vois pas comment à cette étape-ci, nous, on pourrait – et ce n'est pas des discussions qu'on a eues au sein de la Fédération, à quel niveau, à quel pourcentage on pourrait exiger du contenu canadien, comme par exemple on le fait dans les cas des voitures de métro ou dans le cas des achats d'autobus

1165 des sociétés de transport au Québec, je ne serai pas en mesure de vous donner un pourcentage.  
Mais de toute évidence, notre souhait c'est que les entreprises du Québec puissent être de bons  
partenaires de la Caisse dans le développement de ce projet-là.

1170 Évidemment, il y a la responsabilité, je pense, de la Caisse et du gouvernement d'assurer  
une place aux entreprises d'ici, mais à l'inverse, les entreprises du Québec ont un travail à faire  
pour s'assurer d'être de la compétition au moment venu.

**M. DAVID LAURETI :**

1175 Par ailleurs, un projet de cette envergure-là appelle aussi à des solutions très innovantes.  
On sait que nous avons au Québec une filière industrielle de pointe. Et comme on l'indique dans  
notre mémoire, un projet de cette envergure-là peut être une vitrine exceptionnelle justement pour  
des entreprises d'ici à se faire voir.

1180 Quand on fait une réflexion sur la commercialisation de l'innovation, c'est toujours  
intéressant de pouvoir avoir, au point de vue domestique, acheter ou enfin utiliser des solutions  
qui seront par la suite exportables ou mieux, qui seront plus faciles à vendre à l'étranger.

1185 On n'est pas en train de dire, on a compris effectivement ce que la Caisse... la Caisse ne  
mettra pas d'éléments qui vont favoriser nécessairement les entreprises canadiennes, comme  
vous l'avez indiqué, mais c'est certainement une vitrine qui pourrait permettre à des entreprises  
de faire des gains de visibilité.

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

1190 Oui. Vous parliez d'un Bureau de commercialisation à l'exemple du Plan Nord, est-ce que,  
compte tenu de votre ancrage dans le tissu industriel, est-ce que c'est une initiative à laquelle  
vous pourriez participer? Est-ce que vous avez déjà eu des échanges avec la Caisse concernant  
d'éventuelles mesures de maximisation des retombées économiques?

1195 **Dr STÉPHANE FORGET :**

1200 Non. Nous n'avons pas eu à cette étape-ci d'échanges avec la Caisse à ce sujet-là. On  
regarde avec beaucoup d'intérêts le modèle développé par la Société du Plan Nord, évidemment  
qui est à ses balbutiements. Donc, on n'a pas vu encore de résultat concret, mais on trouve que  
c'est un moyen extrêmement pertinent de permettre à des plus petites entreprises de contribuer  
en étant plus près des grands donneurs d'ouvrage.

**LE PRÉSIDENT :**

1205 Alors, et on pourrait aussi parler financement. Évidemment, il y a un mécanisme de  
financement qui s'appelle la captation foncière, qui a été avancé par le gouvernement pour ce qui  
est de financer une partie. On comprend aussi, bon, la position des municipalités qui elles vont  
être au front pour ce qui est de gérer cette éventuelle captation foncière. Mais je fais référence à  
un témoignage d'un entrepreneur immobilier qui avait plutôt une attitude ambivalente quant à sa  
1210 contribution éventuelle en termes de développement, évidemment pour ce qui est des immeubles  
qui seraient développés dans la périphérie de l'infrastructure.

On souhaiterait vous entendre là-dessus. Est-ce que vous avez une opinion?

**Dr STÉPHANE FORGET :**

1215 En fait, on n'a pas... on n'a pas fait de discussion précise sur le pourcentage ou comment  
on peut arriver à aller chercher la plus-value sur la captation foncière. Cela dit, d'un point de vue  
plus macroéconomique, pour nous, il faut regarder les avantages, coûts/bénéfices d'un projet  
comme celui-là. Évidemment, ce projet-là va nécessiter un plan de financement assez particulier.  
1220 La captation foncière est un élément de cela. Nous, on croit que c'est pertinent de le considérer  
dans le montage financier; à quelle hauteur? Nous ne sommes pas des spécialistes, mais on  
pense que la captation foncière est un des éléments du montage financier qui nous apparaît  
important, parce qu'ultimement, nous croyons que ce projet-là qui est sur la table est extrêmement  
important, aura beaucoup de retombées positives autant sur le plan économique, sur le plan  
1225 social que sur le plan environnemental.

Alors, on pense qu'il faut être plus créatifs. Il y a des moyens comme la captation foncière  
qui existent, et on pense que c'est tout à fait légitime que ça fasse partie du montage financier  
d'un projet de cette envergure-là. Mais à quelle hauteur, quelle forme précise? Je vous dirais  
1230 qu'on n'est pas des experts dans le domaine, mais on pense que c'est important au montage  
financier.

**LE PRÉSIDENT :**

1235 Alors, merci pour votre présentation. Merci d'avoir répondu à nos questions. Alors, la  
commission va prendre une pause de quinze (15) minutes et va revenir pour la suite des  
présentations. Merci.

1240

---

**SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES**

---

1245

**REPRISE DE LA SÉANCE  
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES  
M. ROGER TAWA**

1250

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, la commission va reprendre ses travaux en invitant monsieur Roger Tawa. Alors, bonjour, Monsieur.

1255

**M. ROGER TAWA :**

Bonjour, Monsieur.

1260

**LE PRÉSIDENT :**

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

1265

**M. ROGER TAWA :**

Monsieur le président, je suis citoyen de Brossard depuis 1968, cinq ou six ans après l'inauguration du pont Champlain, qu'on va mettre au rancart bientôt. Je suis aussi ingénieur à la retraite.

1270

L'équipe du projet REM va résoudre avec un coup de baguette magique le problème majeur du grand Montréal. L'accès à Montréal à partir de la Rive-Sud, un accès rapide à l'aéroport Montréal-Trudeau et, troisièmement, l'utilisation sécuritaire du tunnel du mont Royal, et ce, tout en réduisant la charge des GES de la région. Alors, bravo à l'équipe.

1275

Les points soulevés dans ce mémoire concernent la station du Quartier et se réfèrent au dessin soumis à la commission par la CDPQ Infra dont copie est jointe au présent mémoire. Vu le manque d'information, même après avoir consulté la fiche technique, permettez-moi de présumer les remarques et énoncées qui suivent, et ce, à partir du dessin soumis. Je demanderais aussi

d'excuser le manque de rigueur dans les orientations géographiques. Un nord peut être un nord-est. J'utilise les coordonnées du maire Drapeau.

1280 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, pour votre présentation?

1285 **M. ROGER TAWA :**

Oui. La conception de la station se déploie sur deux niveaux : le niveau inférieur contient les quais et les escaliers roulants vers le niveau supérieur qui consiste en deux passerelles, une perpendiculaire à l'autre. Ladite station située au milieu de l'autoroute A-10 sera attenante au futur viaduc qui reliera les côtés est et ouest du sud de Brossard.

1290

La CDPQ Infra a déjà fait savoir qu'il y aura à la station du Quartier un terminal type Panama à la sortie de la première passerelle perpendiculaire à la A-10 pour desservir Brossard et l'est de Saint-Hubert et Longueuil et qui sera augmenté, je pense, par un terminal intermodal pour les municipalités au sud de Brossard. Donc, une station assez imposante et assez achalandée.

1295

Le côté ouest de la station contient le centre d'achats DIX30 et les quartiers résidentiels des secteurs L, N, O et possiblement R qui pourront être desservies par la correspondance REM-RTL à partir de cette station. Ces citoyens emprunteront cette première passerelle et feront la connexion avec le RTL qui doit alors croiser le trafic du viaduc et tourner à gauche pour se diriger vers l'ouest.

1300

Le côté est de la station contient des zones à développer, dont le futur TOD déjà annoncé; deuxièmement, le secteur en développement C qui donnera aussi accès à l'arrondissement de Saint-Hubert de la Ville de Longueuil.

1305

Les citoyens de Brossard du REM emprunteront la première passerelle, soit pour faire la connexion avec le RTL ou se dirigeront en auto vers le secteur C ou à pied vers le TOD; c'est la partie hachurée en rouge. Pour Brossard, les deux côtés de la station contiennent des bassins de population en nombres très différents et cette inégalité ne sera pas absorbée avant plusieurs années, et même je peux dire envisager quelques décennies qui soient passées. En plus, il n'est pas impossible d'envisager, dans le secteur à l'ouest, une densité résidentielle de quarante ou cinquante (40-50) logements par hectare. Ça, c'est la partie bleue.

1310

1315           Finalement les citoyens des municipalités avoisinantes feront la connexion avec les CIT et suivront l'itinéraire suivant : le boulevard du Quartier, après ça l'autoroute A-30. Il faut mentionner que ce viaduc ne peut pas être comparé à ceux du viaduc du boulevard Milan et du boulevard Pelletier, puisque celui-ci est destiné à soulager la congestion du DIX30 et évacuer les passagers du REM.

1320           Ceci étant dit, voici les remarques et interrogations qui me viennent à l'esprit :

          Ce croisement et tournant à gauche au boulevard du Quartier vers l'ouest implique des feux de circulation et est-ce qu'il va dégrader la fluidité sur le viaduc?

1325           Deuxièmement, la deuxième passerelle qui semble être trois fois plus large, peut-être pour des magasins, amène les autres passagers à un point de chute au centre du viaduc. Seront-ils accueillis par des autos? Y aura-t-il un embouteillage à ce point?

          Et troisièmement, l'accessibilité piétonne au DIX30.

1330           Pour toutes ces remarques ou interrogations et afin de diminuer les impacts négatifs soulevés, je propose les modifications et études suivantes :

1335           Premièrement, que la deuxième passerelle soit déplacée pour être en ligne avec la première et ainsi croiser l'autoroute A-10 Est pour aboutir derrière le Cinéplex où un petit Panama du RTL accueillera les passagers qui habitent les secteurs déjà développés de l'ouest de Brossard.

1340           Deuxièmement, qu'une étude comparative de la fluidité du trafic soit réalisée ou demandée du RTL entre la présumée proposition de CDPQ Infra et celle ébauchée par les présentes.

1345           Si les citoyens de l'ouest de Brossard, tels que définis ci-haut, prendront l'itinéraire Grande-Allée, A-30 Ouest, sortie de Rome pour se rendre chez eux, c'est-à-dire ils vont aller vers l'est pour retourner vers l'ouest, CDPQ Infra devra informer du temps de transport supplémentaire que cette option ajoutera.

          Et puis, quatrièmement, qu'une étude des coûts GES soit réalisée pour la proposition de la CDPQ, supposée proposition, et celles ébauchées par les présentes.

1350           Puis, dernièrement, si la longueur de la passerelle à déplacer est justifiée par la présence de magasins, ceux-ci seront davantage rentabilisés si regroupés au point de rencontre des deux

passerelles et non tout le long de la deuxième passerelle. S'il n'y a pas de magasins, elle sera plus courte.

1355 Monsieur le président, c'est tout ce que j'avais à vous informer.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup pour votre présentation. Alors, Madame Ghanimé?

1360

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Merci beaucoup pour votre mémoire. Juste une petite question de clarification. Si on a bien compris, vous aimeriez une passerelle pour pouvoir accommoder les gens qui demeurent à l'ouest de l'autoroute 10, là, autour, si vous voulez, un peu à l'ouest du centre commercial DIX30. Est-ce que vous voyez que ces gens-là pourraient, peut-être certains, voyager à pied ou service d'autobus?

1365

Comment voyez-vous l'accès à ces gens-là à la station? Puis vous pensez à la station du Quartier, mais avez-vous pensé possiblement à l'accès à la station terminale qui sera aussi une station?

1370

**M. ROGER TAWA :**

Moi, je pense à toute la population du sud-ouest de Brossard, même jusqu'au-delà du boulevard Taschereau. Comme c'est montré, hachuré en bleu dans la carte de la ville de Brossard. C'est à ces citoyens-là que je pense. Alors, c'est un petit terminus Panama avec une, deux, trois lignes d'autobus qui devraient couvrir toutes ces zones-là jusqu'à, presque jusqu'au fleuve. Ça dépend du RTL, bien sûr, mais c'est la façon la plus simple, la plus facile avec une passerelle qui traverse l'autoroute. Bon, ils font quelques pas à pied, puis là, il y a un autobus qui les attend.

1375

1380

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

O.K. D'accord. Alors, on a eu, vous étiez peut-être là plus tôt, on a eu une suggestion aussi qu'il y ait une mise en service de la station Chevrier. Est-ce que pour vous c'est une solution qui est présentement une station potentielle? Est-ce que pour vous c'est une solution qui pourrait aussi régler ce problème d'accès, faciliter l'accès?

1385

1390 **M. ROGER TAWA :**

Bien, je n'ai pas pensé à la station Chevrier, mais je pense que c'est un principe général ou les autobus du RTL attendent les passagers du REM. Et puis les passagers du REM devraient faire le minimum de pas pour arriver à leur autobus. Un peu comme Panama, tout à l'heure. Maintenant, dans l'heure des heures de pointe.

1395 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

O.K. Très bien. Merci.

1400

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup pour la présentation de votre mémoire et des précisions que vous nous avez apportées. Merci beaucoup.

1405

**M. ROGER TAWA :**

Merci beaucoup.

1410

---

**M. ALEXANDRE CAMPEAU-VALLÉE**

**LE PRÉSIDENT :**

1415

J'inviterais maintenant, monsieur Alexandre Campeau-Vallée, s'il vous plaît. Alors, bonjour, Monsieur Vallée.

**M. ALEXANDRE CAMPEAU-VALLÉE :**

1420

Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

1425

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

**M. ALEXANDRE CAMPEAU-VALLÉE :**

1430           Merci. Monsieur le commissaire, Mesdames les commissaires, je vous remercie de m'accueillir aujourd'hui pour la présentation de mon mémoire. J'en profite aussi pour souligner l'importance des audiences du BAPE pour ce type de projet.

1435           Mon nom est Alexandre Campeau-Vallée, j'habite Montréal et je présente ce mémoire à titre de citoyen. Mon mémoire est assez court et traite d'une partie précise du trajet du REM soit le tronçon entre l'actuel terminus Panama ainsi que le terminus projeté du REM dans le quadrant sud de l'échangeur 10-30, des autoroutes 10 et 30.

1440           L'esprit de mon mémoire s'inscrit dans le même nombre de recommandations que vous avez entendues plus tôt, comme celles présentées notamment par l'UPA, l'Ordre des architectes du Québec, la Fondation David Suzuki et Équiterre pour ne nommer que ceux-là.

1445           Comme ces organisations, je suis soucieux de l'impact du développement du REM dans son tracé actuel sur l'étalement urbain de la région métropolitaine et je demande de reconsidérer ce tracé. Le monde s'urbanise et Montréal n'y échappe pas. Les grandes métropoles accueillent et accueilleront de plus en plus de citoyens. À elle seule, la grande région de Montréal accueillera trois cent vingt-six mille quatre cents (326 400) ménages d'ici 2030. Aux besoins en logement, nous pouvons ajouter les besoins en commerce, en service et en voirie. La seule venue de ces ménages justifie la construction d'infrastructure lourde de transport comme le projet de réseau électrique. Déjà, une connexion du centre-ville à L'Île-des-Soeurs, un lien ferroviaire dans l'axe du pont Champlain et une navette aéroportuaire sont des axes qui doivent être impérativement mis en service dans les prochaines années.

1455           Le REM propose de les mettre en service, ce qui est une bonne nouvelle. Le tracé du REM sera déterminant pour le développement de la métropole et de ses régions limitrophes. Ainsi, son trajet aussi sera déterminant dans la répartition des futurs habitants, des services, des pôles d'emploi et de consommation.

1460           Les impacts négatifs de l'étalement urbain sont connus, documentés et de plus en plus de cadres sont définis pour circonscrire ce type de développement. Nous avons par le passé très mal utilisé notre territoire et celui-ci vient à manquer. Le développement ne peut plus se faire sans des balises strictes. C'est dans cet esprit que la Communauté métropolitaine de Montréal s'est dotée en 2011 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement, le PMAD pour ses intimes.

1465 Parmi les propositions de ce plan, on retrouve des orientations claires sur l'établissement du seuil de densité en plus du critère d'augmentation de six pour cent (6 %) de la superficie globale des terres cultivées. J'insiste sur ce six pour cent (6 %); six pour cent (6 %) de la superficie globale des terres cultivées sur le territoire de la CMM, une augmentation.

1470 Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal sorti l'année dernière s'inscrit dans la même logique, en proposant de renforcer les zones d'emploi par une augmentation de la desserte en transport et par des aménagements de qualité bien intégrés au territoire.

1475 Le tracé du projet de REM semble orienter sur le développement des espaces développables qui longent son trajet. Cette idée est cohérente, quoique les axes qu'emprunte le tracé actuel du REM soient majoritairement des axes autoroutiers, ce qui limite le potentiel de création de milieux de vie autour de ces gares et invite les projets à se développer encore autour de l'automobile.

1480 L'agglomération montréalaise compte actuellement cinq secteurs stratégiques. Plusieurs de ces secteurs à grand déploiement ont des potentiels de développement ainsi que des pôles d'emploi. Je peux à ce titre nommer les exemples de Lachine-Est, l'hippodrome du triangle situé tout près, le pôle L'Assomption, le pôle Angrignon, et cetera. Si on ajoute à cela des centaines de sites pouvant accueillir des petites unités d'habitation, par exemple des triplex ou des petits plex de quelques étages, les rues commerciales en revitalisation, l'espace est là.

1485 Montréal s'est dotée d'une stratégie centre-ville qui prévoit accueillir huit cent mille mètres carrés (800 000 m<sup>2</sup>) de bureaux, quarante mille (40 000) ménages. J'ajouterais dans l'équation le développement actuel et à venir des TOD le long des axes de transport collectif, comme le pôle Montmorency à Laval ou les TOD à venir à Saint-Hilaire. Laval se densifie; c'est pour dire quelle était la tendance il y a trente (30) ans, par exemple.

1490 Bref, il est admis que l'agglomération et ses banlieues immédiates ont la capacité d'absorber l'augmentation des besoins en domicile, en service, en commerce des quinze (15), voire pour les vingt-cinq (25) prochaines années. Ce n'est pas nécessaire de s'étendre.

1500 À partir de ce constat, il appert que le déploiement d'une ligne de transport régional au-delà du terminus Panama est un non-sens total, car il infligerait une pression immense sur les terrains non développés de la couronne sud et sur les terres agricoles situées au sud de l'autoroute 10; il stimulerait un nouvel axe d'urbanisation entre notamment les villes de Saint-Jean-sur-Richelieu, Carignan et Chambly.

1505

Et, finalement, cet axe de REM représente des coûts qui devraient être investis, à mon sens, ailleurs, comme sur le prolongement de la ligne bleue et de la création d'un TOD à Anjou, avant que le prolongement de cette ligne ne soit qu'une farce de mauvais goût.

1510

Ma proposition est la suivante, elle est très simple : établir le terminus sud du REM dans le secteur de l'actuel terminus Panama afin d'en faire un pôle intermodal et régional.

1515

Profiter de cette occasion pour repenser tout le secteur qui comprend le Mail Champlain; investir massivement dans le boulevard Taschereau afin de créer un axe de transport collectif structurant est-ouest sur la Rive-Sud ponctué de commerces et de services entre le terminus Panama et le pôle Charlemagne du métro Longueuil. Cela stimulerait la densité de Longueuil et de Brossard et fluidifierait les échanges entre l'est et l'ouest, offrant non seulement des nouveaux milieux de vie, mais aussi des alternatives aux traditionnels axes nord-sud.

1520

Pour conclure : dans sa forme actuelle, la gare terminale projetée à la Rive-Sud ne possède ni les critères d'un TOD, encore moins ceux d'un milieu de vie. Il est davantage un stationnement de rabattement coincé entre un poste de transformation et un échangeur. De plus, dans sa forme actuelle, ce stationnement est une dangereuse invitation à répéter les erreurs du passé, car il appelle non seulement à l'étalement urbain, mais aussi à l'établissement d'étranges projets.

1525

La Ville prend son sens par l'accumulation des mouvements de pensée et d'actions, pas par un parachutage conceptuel qui glane des concepts ici et là pour inventer un milieu de vie qui se présente bien dans une capsule promotionnelle.

1530

Et je terminerais sur cette question : lorsque le projet de REM mentionne que, je cite : « Les nouvelles stations seront intégrées à la trame urbaine », à quelle trame vont-elles s'intégrer si elles sont construites dans un champ?

**LE PRÉSIDENT :**

1535

Alors, merci pour votre présentation. Alors, peut-être étiez-vous présent lorsque la Ville de Brossard a présenté sa position?

**M. ALEXANDRE CAMPEAU-VALLÉE :**

1540

Malheureusement, j'étais à la salle de bain.

**LE PRÉSIDENT :**

1545 Bon. Alors, écoutez, peut-être préciser simplement la proposition de la Ville de Brossard, c'est-à-dire de déplacer le site de la station terminale au site de Matrec, qui est déjà en zone blanche. Et aussi, j'aimerais vous entendre sur la représentation qu'on a eue de la part des maires des MRC de la Rive-Sud qui essayaient autant que possible de favoriser le navettage directement à l'origine des usagers, directement pour leur donner accès par autobus avec une voie réservée à la station terminale plutôt qu'un aménagement de stationnements comme tels.

1550 Alors, j'aimerais peut-être vous entendre là-dessus. Je sais que c'est un peu à brûle-pourpoint, mais la proposition était à l'effet que la station terminale, d'une part serait déplacée sur un site déjà en zone blanche, alliée à une autre proposition à l'effet qu'un stationnement incitatif ne serait pas nécessaire parce qu'on prioriserait le navettage par les personnes qui seraient dans la couronne sud, en quelque sorte, avec une voie réservée.

1555 **M. ALEXANDRE CAMPEAU-VALLÉE :**

1560 C'est certain que c'est plus... mais ma proposition c'est de rapatrier le maximum d'infrastructure dans le cadre urbain et ne pas le mettre dans les secteurs – là, c'est un secteur agricole dont on parle, le quadrant sud. Évidemment, plus on se rapproche du tissu urbain, plus la mobilité est complexe et moins il y a des axes de rabattement et il y a moins d'axes systématiques de rabattement.

1565 Je sais que le positionnement d'un terminus dans le quadrant sud est un souhait d'éviter la congestion, notamment à l'échangeur 10-30 qui est actuellement congestionné. Donc, le souhait était d'éviter que cette congestion-là soit intégrée au tissu urbain, donc à la trame de Brossard, et cetera, ce avec quoi je suis peu d'accord. Parce que je considère que la construction par exemple du DIX30 est une des causes importantes de cette congestion-là, et que si on déplace le problème plus au sud, la congestion va suivre plus au sud, et à un moment donné on va se rendre aux lignes américaines puis on n'aura plus d'espace.

1570 **LE PRÉSIDENT :**

1575 Alors, merci. Question? Merci de votre présentation. Merci de vos précisions.

---

**Dr STÉPHANE PERRON, Dr LOUIS DROUIN  
et M. LOUIS-FRANÇOIS TÉTREAULT**

1580

**LE PRÉSIDENT :**

1585

Alors, j'inviterais maintenant, monsieur Louis-François Tétreault, pour la Direction de santé publique de Montréal.

**Dr STÉPHANE PERRON :**

1590

Bonjour. En fait, mon nom est Stéphane Perron, je représente l'équipe de la Direction de santé publique. C'est moi qui vais présenter aujourd'hui.

**LE PRÉSIDENT :**

1595

Très bien.

**Dr STÉPHANE PERRON :**

1600

On a travaillé avec tous les collaborateurs qui sont sur la diapositive ici. Juste pour vous dire que les diapositives, on les a un petit peu changées aussi. Donc, je vais suivre la présentation qui est présente sur l'écran.

**LE PRÉSIDENT :**

1605

O.K. Peut-être nous présenter les personnes qui vous accompagnent?

**Dr STÉPHANE PERRON :**

1610

Oui. À côté de moi c'est le docteur Louis Drouin qui travaille avec moi dans l'équipe d'Environnement urbain saines habitudes de vie à la Direction de santé publique. Et à côté de moi, Louis-François Tétreault, qui est une personne en santé publique, un chercheur en santé publique qui travaille avec nous aussi sur ces dossiers-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1615 O.K. Je comprends que monsieur Tétreault était en contact avec notre secrétariat pour confirmer la présentation. Alors, on comprend aussi que vous allez nous déposer votre présentation qui est modifiée?

**Dr STÉPHANE PERRON :**

1620 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1625 Alors, la parole est à vous.

**Dr STÉPHANE PERRON :**

1630 Merci. Donc, on arrive avec une série de questions pour essayer de voir c'est quoi l'impact sur la santé publique. Le premier point que je mettrais de l'avant, c'est que la documentation associée au projet, est-ce qu'elle nous permet d'évaluer l'impact sur la santé publique? La première question que nous posons.

1635 La deuxième question c'est est-ce que le projet contribue à réduire la place allouée à l'automobile? Quel est l'impact du projet sur l'usage du transport collectif? Puis est-ce que le projet permet la création de TOD de qualité, donc Transit-oriented development?

1640 Pourquoi la santé publique, en quoi on est légitime de parler de transport? C'est une question qui est parfois posée. Mais je dois dire que partout dans le monde, les institutions de santé publique travaillent beaucoup sur cet enjeu-là, c'est un enjeu majeur. Pourquoi? Parce que les environnements, l'infrastructure de transport et la forme urbaine vont avoir un grand impact sur : est-ce que ça va être l'automobile qui va être utilisée ou ça va être l'usage des transports collectifs? Puis en quoi c'est pertinent? Bien, l'automobile, c'est associé à plus de gaz à effet de serre, à plus de pollution, à plus de collisions. Tandis que l'usage des transports collectifs, quand la mobilité est par transport collectif, il y a plus d'activités physiques et c'est un mode de transport beaucoup plus sécuritaire aussi.

1645 Donc, quels sont les enjeux de santé publique reliés à ça? Bien, c'est les maladies respiratoires, des maladies cardiovasculaires, le cancer relié à l'inactivité physique et à l'obésité,

1650 le diabète, et aussi, de façon très importante, des traumatismes aussi, des traumatismes routiers. Ça fait que c'est pour ça que la santé publique, on s'intéresse à ces enjeux-là.

1655 Donc, nous, on salue le fait qu'il y a des projets de transport collectif sur l'île de Montréal puis on sait qu'un projet de transport collectif peut entraîner de nombreux gains de santé pour la population. Par contre, il y a plusieurs conditions qui doivent être remplies simultanément afin d'engendrer un bénéfice pour la santé publique.

1660 Il faut qu'il y ait une réduction de la place allouée à l'automobile. Il faut qu'il y ait un maintien et surtout une amélioration des services de transport en commun, et aussi il faut que ça soit dans des quartiers, soit déjà sous forme TOD ou qu'il y ait de la création du Transit-oriented development, des TOD de qualité. Je vais revenir un peu plus sur la définition du TOD plus loin.

1665 Premier point, est-ce que la documentation associée au projet permet d'évaluer l'impact sur la santé publique? En fait, non. Il y a des informations essentielles qu'on n'a pas, qui nous permettent de voir si justement il y a un changement modal de l'auto vers le transport collectif et s'il y a une diminution de la place de l'auto.

1670 On n'a pas d'estimation du nombre projeté des déplacements en automobile. On n'a pas reçu ces informations. On n'a pas l'estimation des transferts de l'automobile vers le transport collectif ou du transport collectif vers l'automobile. On n'a aucune idée des transferts, puis ça serait important d'avoir ces informations-là.

1675 Ici, c'est une carte. Donc, cette carte-là, un des points centraux qu'elle présente c'est qu'on voit au milieu, là où c'est le plus foncé, c'est là où il y a le plus de véhicules/kilomètres parcourus par kilomètre. Donc, le centre-ville c'est de loin l'endroit où il y a le plus d'automobiles, avec les risques associés.

1680 Un autre petit point important, c'est que la majorité des déplacements automobiles dans le centre de la ville sont effectués par des gens qui vivent dans les quartiers centraux aussi.

1685 Est-ce que le projet contribue à réduire la place allouée à l'automobile? En fait, on a certains doutes. Ce qu'on regarde c'est, est-ce que le projet va être compétitif par rapport à l'automobile? Il y a aucune réduction de capacité routière associée au projet, puis il y a un ajout de correspondance et possiblement de temps pour le Train de l'Est et les autobus de la Rive-Sud. Donc, ça diminue l'attrait quand ça prend plus de temps. Mais c'est une possibilité. On n'a pas les réponses, mais c'est une possibilité.

1690 Puis il y a aussi le contexte d'implantation des gares. C'est proche d'accès autoroutiers avec stationnements incitatifs. Donc, dépendant de l'auto, puis plus on dépend de l'auto, encore une fois, les gains en santé sont moindres, parce que les gains sont associés à la marche. Et généralement, dans des secteurs peu denses ou il y a peu de population, donc ça dessert peu de gens.

1695 Quel est l'impact potentiel du projet sur l'usage du transport collectif? Donc, juste pour revenir, le transport collectif et la santé publique, l'activité physique engendre beaucoup de bénéfices pour la santé, vraiment beaucoup, beaucoup. Il n'y a pas aucune pilule qui existe qu'aucun docteur peut vous donner qui va engendrer autant de bénéfices pour votre santé que l'activité physique.

1700 Le transport collectif peut permettre d'atteindre les recommandations d'activité physique de l'Organisation mondiale de la santé à condition que les usagers accèdent au réseau par le biais de transport actif, c'est-à-dire la marche ou le vélo.

1705 Un autre gros avantage du transport collectif, c'est la sécurité. Lorsqu'on se déplace par transport collectif, les risques de blessures et de décès sont beaucoup plus faibles en transport collectif qu'en automobile. Puis les déplacements en automobile engendrent beaucoup plus de piétons et de cyclistes blessés et d'automobilistes blessés par kilomètre parcouru que des déplacements en autobus.

1710 Quel est l'impact du projet sur l'usage des transports collectifs? L'achalandage du réseau électrique montréalais provient-il principalement d'une substitution aux autres transports collectifs existants? Pour l'instant, semble-t-il qu'il va y avoir une substitution des autobus qui circulent sur la voie réservée sur le pont Champlain et il risque d'avoir une substitution aussi au niveau des trains de banlieue de Deux-Montagnes. Puis il y a une possibilité, étant donné que le tracé n'est pas trop loin du train de banlieue de Vaudreuil-Hudson, il y a aussi un potentiel de substitution d'usagers de transport collectif. Puis l'autre aspect qu'il faut se poser la question, c'est que c'est quoi l'impact sur l'accessibilité économique, c'est-à-dire le financement du réseau électrique montréalais?

1720 Premièrement, à partir du moment qu'on finance un gros projet, il y a des coupures d'opportunités pour d'autres projets, ça fait que sur les autres projets de transport collectif et aussi sur la tarification. Qu'est-ce qui va se passer au niveau de la tarification? Est-ce que les tarifs vont augmenter? Est-ce qu'ils vont rester les mêmes? Ça, c'est important aussi.

1725 Est-ce que le projet permet la création de TOD de qualité? Bien, c'est quoi un TOD de  
1730 qualité? C'est une forme urbaine qui est favorable à l'usage des transports actifs et collectifs. Ils  
ont des caractéristiques : premièrement, il faut que ces formes-là soient denses. Quand on parle  
de compact, on parle de plusieurs types de logements, pas juste une grosse tour qui compose le  
secteur; qu'il y ait des services à distance de marche, que ça soit pour aller s'alimenter, des  
1735 écoles, santé et autres, donc à distance de marche; il faut aussi qu'il y ait une mixité des fonctions  
urbaines. Je m'explique, c'est qu'il faut qu'il y ait différents services résidentiel, commercial,  
bureau, parc, donc il faut qu'il y ait un mélange pour justement encourager les gens à marcher; il  
faut qu'il y ait des aménagements sécuritaires, conviviaux et fonctionnels pour les piétons et  
cyclistes, donc il faut que les gens se sentent en sécurité de marcher et de pédaler. Et tout ça,  
cette forme urbaine là associée à un accès au transport collectif à haute capacité, avec ça, on va  
maximiser les impacts positifs au niveau de la santé publique.

1740 Les secteurs bordant les futures gares sur l'île de Montréal, ont-ils les conditions requises  
pour devenir des TOD de qualité? Le potentiel pour l'instant est limité, car ces gares-là sont  
entourées de terrains avec une faible densité résidentielle, donc peu de gens. Il y a beaucoup de  
commerces de grande surface. C'est situé dans des parcs industriels, là où il y a des  
infrastructures lourdes, donc collées sur des autoroutes, proche de l'aéroport, près de milieux  
écossensibles et d'espaces verts ou à vocation agricole. Donc, il faut dézoner.

1745 On planifie de mettre des stationnements incitatifs de surface assez larges, ce qui va  
justement diminuer, qui va créer, tout ça ensemble ça crée des obstacles majeurs à des liens  
piétonniers, cyclistes, fonctionnels et sécuritaires. Ça crée des obstacles aussi pour créer un  
milieu dense et compact avec des services, avec différents services. Bref, là où on les implante à  
Montréal, le potentiel est limité pour la plupart des gares.

1750 On vous donne un exemple, ici la gare des Sources et la gare A13. La gare des Sources,  
on voit qu'il faudrait qu'on fasse beaucoup, beaucoup de réaménagement pour créer des TOD.  
Ce n'est vraiment pas très bien situé. Il faudrait qu'on achète des terrains, qu'on change la  
vocation. Même chose avec la gare A13.

1755 Donc, en conclusion. On trouve encore une fois que le réseau électrique montréalais c'est  
une excellente idée. Ça pourrait être un excellent projet de santé publique. Par contre, il faut qu'il  
contribue à réduire les volumes actuels de circulation motorisée. Il faut qu'il augmente  
significativement l'usage des transports actifs et collectifs. Il faut qu'on ait un maintien des acquis  
1760 des réseaux de transport collectif actuels, puis il faut qu'on crée plusieurs TOD de qualité dans les  
quartiers existants ou à développer.

1765

À titre d'illustration, on montre différents types de tracés proposés pour un transport collectif à haute capacité et on voit que certains de ces tracés-là semblent être situés dans des endroits justement où il y avait des TOD et où il y avait une possibilité de bouger beaucoup de gens et réduire la place de l'automobile en ville.

1770

Donc, on termine avec une question, parce qu'on n'a pas assez d'information pour juger du projet, puis notre question c'est : est-ce que ce tracé ou un autre tracé que celui proposé pourrait davantage réduire les volumes de circulation automobile, augmenter l'usage du transport en commun et réduire des problèmes de santé publique associés au transport? Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1775

Alors, merci de votre présentation. Des questions? Madame Ghanimé?

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1780

Merci beaucoup pour votre mémoire. On a eu au cours des audiences plusieurs intervenants qui sont venus nous présenter ou insister sur le fait effectivement que c'est mieux de déplacer aux endroits où il y a plus de gens.

1785

Maintenant, ce qui est frappant dans le schéma que vous présentez où on voit les distances parcourues en véhicules motorisés dans les secteurs municipaux, c'est le nombre de gens qui sont pourtant proches, sur votre carte, de transport en commun, mais qui ne marchent pas.

1790

Alors, est-ce que vous avez des suggestions qui pourraient aider ou pourquoi, d'après vous, il y a ce blocage, là? Pourquoi on ne réussit pas à faire déplacer ou changer les comportements vers une marche accrue? Puis avez-vous des suggestions une fois qu'on est proche des stations, avez-vous des suggestions pour encourager l'activité physique?

**Dr STÉPHANE PERRON :**

1795

Oui. En fait, il y a deux volets à cette réponse-là. On constate, dans les endroits qui sont mieux pourvus en transport en commun, comme les quartiers centraux, qu'il y a beaucoup plus de déplacements par transport en commun et transport actif. C'est quasiment un déplacement sur deux.

1800

Ceci dit, au niveau central, il y a des endroits qui ne sont pas bien pourvus en termes de transport collectif, des endroits comme LaSalle, Lachine, ce n'est pas facilement accessible de et

1805 en allant – ça, c'est un premier problème. Un deuxième problème – puis aussi Anjou, Saint-Michel. Un deuxième problème c'est que les services vont généralement, de transport en commun, vers le centre de la ville. Puis au niveau du centre de la ville, présentement il y a même une surcapacité, parce qu'à l'heure de pointe, souvent, ceux qui prennent le métro de Laval pour se rendre à Berri, souvent ils sont obligés d'attendre le métro, même chose avec les autobus. La 105, souvent c'est bondé de gens.

1810 Et aussi un autre problème, c'est que le transport se fait mal aussi entre les différents quartiers du centre qui ne sont pas centraux. Ça fait que si quelqu'un part de Notre-Dame-de-Grâce puis essaie de se rendre à Rosemont, c'est beaucoup plus complexe que quelqu'un qui se rend au centre-ville.

1815 Ça fait qu'il y a plusieurs raisons qui expliquent pourquoi certains secteurs, il y a moins de transport actif. Mais, encore une fois, les secteurs plus centraux, Ville-Marie, Plateau et autres, la majorité des transports ou presque la majorité des transports se fait de façon active et collective. Ça fait que c'est parce qu'il reste des endroits à découvrir puis il y a des bonifications aussi à faire au niveau du réseau, même au centre, à cause de la surcapacité.

1820 **Dr LOUIS DROUIN :**

1825 Je pourrais rajouter un élément. Prends donc la dernière carte. Retenez cette carte-là, parce que c'est important. Donc, ce que vous voyez dans cette carte-là, vous voyez le tracé du REM qui est en noir, O.K., puis ce qui est en jaune orange c'est la densité résidentielle, là où il y a beaucoup de monde. On s'entend que tout ce qui est grands quartiers centraux, c'est près d'un point un million (1,1 M) de Montréalais. Et parmi ces un point un (1,1 M), il y en a cinquante-trois pour cent (53 %) qui utilisent l'auto pour se rendre à destination, soit vers la ville centre ou les principaux pôles d'emploi, Anjou et Saint-Laurent, par exemple.

1830 Donc, prenez par exemple la personne qui vit à Montréal-Nord puis qu'elle doit aller travailler dans le parc industriel de Ville Saint-Laurent. Rien. Moi, je suis en santé publique, je les rencontre, moi, les gens de Montréal-Nord. Il y a rien pour les rendre rapidement.

1835 C'est la raison pour laquelle ce qui est en rouge, c'est les projets, les autres projets de transport en commun qui ont été proposés, par exemple dans le Plan de transport de la Ville de Montréal en 2008. Vous avez le SRB d'Henri-Bourassa, le SRB de Pie-IX, parce que les déplacements à Montréal, le gros des déplacements Henri-Bourassa, Pie-IX, avenue du Parc avec... même, on proposait, déjà en 2007, une espèce de transport à haute capacité sur rail qui faisait le tour de la montagne, qui allait sur avenue du Parc, Côte-des-Neiges. Moi, je suis assez

1840 vieux pour avoir connu ça quand j'étais jeune. Il y avait un tramway qui faisait tout le tour. C'est à haute capacité.

1845 Donc, normalement, nous ce qu'on sait, c'est que ça soit en santé publique ou dans la théorie des transports, les systèmes de transport à haute capacité on les implante d'abord là où est-ce qu'il y a du monde pour les utiliser. Ce qu'on voit dans la ligne du REM, il n'y a pas beaucoup de monde. Donc, est-ce que ça va générer un impact? On pense. Probablement ce qui est en rouge, parce qu'il y a beaucoup de monde, devrait avoir plus de clients dans l'infrastructure.

1850 Donc, est-ce qu'on va rendre les aires denses le long de la ligne, par exemple qui va jusqu'au bout de l'île, dans l'ouest. Ça peut être envisageable, mais ce qu'on vous démontrait, ce n'est pas évident. Ça va coûter cher. C'est du parc industriel, c'est du commercial, bon. Donc, c'est tout ce qu'on soulève, là.

1855 Donc, en quoi ce projet-là s'articule dans une planification d'ensemble à l'échelle montréalaise ou métropolitaine? On peut se poser la question.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1860 Oui, merci beaucoup pour cette précision. Mais comme je le disais dans l'introduction de ma question, plusieurs personnes ont effectivement mis l'emphase sur ce point-là. Mais vous avez, dans votre exemple, soulevé une bonne question, par exemple quand vous donnez l'exemple d'une personne qui vit à Montréal-Nord, elle n'a pas de moyen de se rendre à Ville Saint-Laurent pour rejoindre les pôles d'emplois. Alors, ça serait une autre dimension de cet élément.

1865 **Dr LOUIS DROUIN :**

1870 La principale raison pour laquelle les gens vont prendre du TC, c'est le temps de déplacement, de l'origine à la destination. C'est le temps de déplacement est très court, les gens utilisent le transport en commun.

1875 Si vous aviez un SRB sur tout le long d'Henri-Bourassa, extrêmement rapide, on pourrait envisager que peut-être les gens vont comparer entre la voiture et le transport en commun. Les gens ne sont pas fous. Ils regardent ce qui est le plus rapide. Si c'est plus rapide en voiture, ils prennent la voiture; si c'est plus rapide en transport en commun, ils prennent le transport en commun. C'est la variable la plus importante.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Très bien. Merci beaucoup.

1880

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Gendron.

1885

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Oui, merci. Une petite question. Dans votre conclusion vous nous dites : « *Le projet de REM pourrait être un excellent projet de santé s'il maintient les acquis des réseaux de transport collectif actuel.* » Qu'est-ce que vous entendez par là? C'est-à-dire, est-ce que vous pensez qu'il y a un risque? Parce que la façon dont c'est écrit, on a cette impression-là qu'il y aurait un risque que les acquis actuels soient peut-être compromis.

1890

**Dr STÉPHANE PERRON :**

Oui. Ça va dépendre en fait de deux facteurs; ça va dépendre de la tarification. Ça fait que s'il y a une augmentation de la tarification pour compenser – s'il n'y en pas tant mieux, s'il y a une augmentation, ça va diminuer l'accessibilité.

1895

Il y a un autre aspect, c'est par exemple le Train de l'Est passe à un endroit où il y a un tunnel, puis le tunnel peut juste accueillir un type de technologie. Ça fait que si on est obligé de faire des correspondances pour ce train-là, on va augmenter aussi le temps. Et il y a tout un volet assez important aussi, y compris pour celui, juste le SLR qui se rend à Montréal à partir de Champlain, il y a beaucoup d'autobus qui passaient directement de façon très rapide. Là, si on est obligé d'avoir une correspondance, peut-être qu'on va augmenter, on le sait pas, parce qu'il n'y a pas eu d'estimation, mais peut-être qu'on va augmenter les temps de transport aussi.

1900

1905

Donc, ce n'est pas clair, même s'il y a un bénéfice possiblement, mais on ne le sait pas, parce que ça n'a pas été estimé.

1910

Ça fait que dans ces volets-là, c'est important de s'assurer que la tarification n'augmentera pas, certainement pas pour tous, et que les temps de correspondance, les temps de transport n'augmenteront pas à cause de la présence du réseau électrique montréalais.

1915 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci pour votre présentation et merci d'avoir répondu aux questions de la commission. Alors, la commission va prendre une courte pause de cinq minutes et va revenir pour la suite des présentations.

1920

---

**SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES**

---

1925

**REPRISE DE LA SÉANCE  
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES  
M. MARTIN DRAPEAU**

1930

**LE PRÉSIDENT :**

J'inviterais maintenant, madame Alison Hackney. Alors, on comprend que madame Hackney n'est pas présente. Alors, Monsieur Drapeau, c'est à vous.

1935

**M. MARTIN DRAPEAU :**

Merci.

1940

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, vous vous présentez pour le groupe Enviro Mille-Îles.

**M. MARTIN DRAPEAU :**

1945

Oui. C'est ça. Donc, moi, je suis...

**LE PRÉSIDENT :**

1950

Juste un instant. Voilà, nous sommes prêts. Nous avons votre document devant nous. Alors, la parole est à vous, quinze (15) minutes.

**M. MARTIN DRAPEAU :**

1955 C'est beau. Donc, nous, en fait on est un groupe de citoyens en environnement dans la MRC Thérèse-de-Blainville qui englobe entre autres les villes de Sainte-Thérèse, Boisbriand, Blainville, Bois-des-Filion, Rosemère, Lorraine et Sainte-Anne-des-Plaines. Mais nous, on se centre davantage sur la région urbanisée de la MRC.,

1960 Donc, on est intervenu à plusieurs, à quelques reprises pour la sauvegarde de boisés. On a fait des plaintes pour qu'on fasse la réfection de l'usine d'épuration de Boisbriand qui, il y a quelques années, polluait beaucoup la rivière, qui a fait pas mal les manchettes pour d'autres choses aussi.

1965 Donc, c'est ça. Je voudrais juste vous montrer en fait – ça, c'est un truc en passant, bien là, j'ai cité ma référence dans le bas, elle n'apparaît pas, mais vous l'avez sur la diapositive, mais c'est un document du ministère des Transports qui a été déposé à la commission, qui montre... bien, à la commission, c'est-à-dire au Bureau, aux audiences, qui montre le réseau de train de banlieue.

1970 Puis je me permettrais juste de faire une petite remarque, c'est qu'on a suivi un peu – évidemment, nous autres, on est de la Rive-Nord, donc on est dans le coin ici, là, mais on a quand même suivi pas mal le développement notamment du Train de l'Est, puis on trouvait ça un peu aberrant de faire passer le train de Mascouche par Repentigny, alors que, je veux dire, il y a déjà une voie ferrée qui part de Mascouche puis il y en a une de Repentigny, puis là, bien, on a été obligés de faire des installations pharaoniques, des trains, puis tout, pour pouvoir faire passer le train au milieu de l'autoroute 640. Puis, bon, c'est ça.

1980 Ça fait que là, évidemment, on ne parle pas nécessairement de la même échelle de bizarreries, je dirais, dans le cas du projet, mais il reste quand même qu'on a certaines inquiétudes.

1985 Donc, c'est ça. Bon, pour revenir au projet. Évidemment, là, j'ai copié quelques... vous comprendrez, j'ai copié quelques diapositives, parce que nous autres, on est des bénévoles, puis on n'est pas très doués en graphismes non plus, comme vous pouvez voir, là. Mais en tout cas, mais ça, c'est bien fait, mais ça ne vient pas de nous autres.

Donc, évidemment, vous avez le tracé de la vue d'ensemble du projet. Évidemment, ça, pas besoin de vous rappeler les choses, vous les connaissez par coeur. Ça fait un bout de temps que vous en entendez parler, veux, veux pas, là.

1990

Nous autres, dans notre mémoire ce qu'on a dit, c'est que l'antenne Rive-Sud, bon, écoutez, nous autres on est des gens de la Rive-Nord, on va laisser les gens de la Rive-Sud s'en occuper, mais on trouve ça un peu aberrant de faire un stationnement incitatif dans une zone agricole, même si on compense ailleurs, et tout. Bref, ça, cette patente-là on a un petit peu de misère avec ça, même si... en tout cas. Mais pour ce qui est des antennes de Deux-Montagnes puis l'antenne de l'aéroport, bien là, on a certaines réserves puis on voulait peut-être contribuer à bonifier le projet.

1995

2000

Donc, juste vous rappeler les coûts, je tenais à le dire, cinq point cinq milliards (5,5 G\$) donc, la Caisse va mettre trois milliards (3 G\$) là-dedans puis on espère que les gouvernements, les autres gouvernements vont financer le reste, ce qu'on souhaite beaucoup, c'est correct.

2005

Au niveau de l'environnement, les secteurs qui sont problématiques, en fait sur le tracé il y en a deux, la moitié qui sont situés sur l'antenne, je dirais, de l'aéroport puis aussi pour s'en aller vers l'ouest, bien, principalement l'antenne de l'aéroport. Puis en fait, en plus de ça, surtout le problème qu'on a, c'est ici où est-ce que là... bon, écoutez, là, j'ai pris un rapport qui était disponible sur le site, encore une fois, on s'excuse auprès de monsieur Hatch, mais j'ai juste pris la carte.

2010

Mais essentiellement, on avait retenu, bien en fait on avait étudié trois tracés, on a retenu le 2-A qui est comme au milieu. D'après ce que j'ai compris, parce qu'on dit qu'on va faire un tunnel de quatre kilomètres (4 km) dans le roc. Donc, on passe en dessous du milieu humide puis en dessous de l'aéroport. O.K.

2015

Je trouve ça un peu spécial parce que, honnêtement, c'est que là, donc ce qu'on fait, c'est qu'on va passer par le tunnel Mont-Royal pour aller vers le nord. Ils vont creuser un autre tunnel, le tunnel Mont-Royal en passant a cinq kilomètres (5 km), on va en creuser un autre de quatre kilomètres et demi (4,5 km), puis pouf, on arrive à l'aéroport. Puis ce faisant, évidemment, quand on prend le tunnel Mont-Royal bien, en tout cas, on vient perturber pas mal tout le système de train de banlieue pour les gens de la Rive-Nord, puis il n'y a pas juste le Train de l'Est, là – je vais vous expliquer autre chose. Ça va jusqu'à maintenant?

2020

2025

Alors que, bien, il y avait eu une étude comme ça qui avait été faite pour un train qui s'appelait... en tout cas, un train pour aller vers l'ouest, puis c'était une étude des aéroports de Montréal. Donc, c'était, de mémoire, l'aérotrain pour l'aéroport, puis le SLRO, c'était le même tracé, là, mais les gens, là, le SLRO servait aussi pour le tracé en rouge puis le tracé en bleu ou turquoise qui s'en allaient jusqu'à Pointe-Claire.

2030 Donc, il y avait cette alternative-là, mais le projet, puis ce qu'on trouve dommage c'est que le promoteur ne dit pas pourquoi qu'il n'a pas retenu ce projet-là. Donc, il n'y a aucune mention ou à peu près du projet dans les documents déposés par le promoteur, sauf une étude environnementale qui a été faite pour justement quelque chose qui ressemblait à ce tracé-là. Donc là, bien, ce que je vois, bien, écoutez, ce que je vois en haut dans la légende : « Métro de surface dix kilomètres (10 km); tronçon aérotrain un point un kilomètre (1,1 km); tronçon commun, station », je ne vois pas de mention qu'ils ont besoin de faire de tunnel, du moins, en tout cas, bien sûrement au centre-ville, il doit y avoir quelque chose, là, mais je veux dire... en tout cas.

2035 Ça fait que ça serait intéressant peut-être de savoir pourquoi qu'ils n'ont pas retenu ce tracé-là. Puis en passant, il est à peu près deux kilomètres (2 km) de moins, à peu près, entre le centre-ville puis l'aéroport, celui-là. Mais ça, ce n'est pas grand-chose, là. Je ne parle pas de la ligne de Mascouche, mais en tout cas. Ça va?

2040 Donc, moi, je suis un amateur de géomatique. Ça fait que, écoutez, j'y vais avec mes petits logiciels, comme je peux, ça fait que j'ai essayé de montrer comme les deux tracés comme ça. Ça fait que c'est ça, je ne comprends pas pourquoi qu'il faut passer par le tunnel Mont-Royal, qui est ici, là, à peu près, c'est ça? Vous le voyez, là, j'ai fait un petit tunnel là. Puis en faire un autre, là, je ne sais pas où est l'entrée exacte, mais en tout cas. Donc, je ne comprends pas. Faire un autre tunnel, je ne comprends pas.

2045 On va dire, écoutez, c'est bien le fun pour les gens qui sont de Deux-Montagnes. Oui, ça va améliorer la desserte, mais le problème à Deux-Montagnes, c'est pas mal plus l'accès à la gare parce que, bon, je veux dire pour les gens de la Rive-Nord, le rabattement des autobus pour aller à cette gare-là, parce qu'écoutez, oubliez ça, le stationnement incitatif, c'est plein, là, jusqu'aux oreilles. Puis moi, personnellement, le stationnement incitatif, je trouve que c'est plus un cataplasme qu'autre chose. Il faudrait avoir un réseau de transport en commun qui amène les gens vers des infrastructures comme le REM.

2055 Donc, au niveau du transport collectif, maintenant, les mesures d'atténuation au niveau du transport collectif. Là, ce qu'on dit c'est que bon, on va faire un service d'autobus, desservir les usagers hors des périodes de pointe sur la ligne Deux-Montagnes. Communication auprès des usagers, c'est bien, ça. Conception de la station correspondance A-40 pour faciliter les transferts. Ça, je trouve ça un peu spécial, là. Cette station-là, je ne la comprends pas tout à fait, je vais vous avouer. Puis le rabattement des services d'autobus vers le REM.

2060 Donc, c'est ça. Donc, ce qu'on veut faire essentiellement, O.K., c'est de... bien, encore une fois, vous pardonneriez un peu... ce n'est pas très clair, peut-être, mais en tout cas, j'ai fait du

2065 mieux que je pouvais, là. Mais ça, ici, là, le petit segment vert, ici, là, ça, c'est comme la voie qui  
 vient du train de Mascouche. Donc, le train de Mascouche arriverait là, puis là, j'ai fait une petite  
 maison ici qui donne l'emplacement approximatif de la station A-40. Puis là on dit que si jamais on  
 fait un TGF, là, un train à grande fréquence qui passerait mettons à Montréal par la Rive-Nord,  
 mettons, il y a un projet de VIA comme ça qui va peut-être arriver un jour, bien, on pourrait se  
 2070 servir de cette gare-là qui, encore une fois, elle n'est pas vraiment reliée au transport en commun.  
 En fait, elle n'est pas reliée au réseau de métro, carrément. Puis c'est situé dans un parc  
 industriel, bon.

2075 Un autre point que je voudrais apporter aussi. En fait, je vais juste revenir aussi sur une  
 autre chose. En fait, quand ce n'est pas notre ordi... bon, O.K. Il y a aussi, en fait, la gare... oui,  
 c'est ça. Il y a aussi une affaire qu'il faut comprendre c'est que le train de banlieue aussi, le tracé  
 en rouge, ça, c'est un point important, c'est notre train de banlieue, ça, c'est la ligne de Saint-  
 Jérôme. O.K.? Là, on peut dire : bien, là, est-ce qu'il peut se raccorder ici à la ligne de  
 Mascouche? Ça fait que là, je me suis posé la question. Mais en fait, il y a deux places qu'il  
 2080 pourrait se raccorder, c'est là – donc, je vous ai indiqué avec un petit x – où il croise aussi le  
 sommet du tunnel, il croise le tunnel Mont-Royal, mais au-dessus, là. O.K. Ça fait que c'est ça.

2085 Donc ça, c'est une vision de Google, ce n'est pas très clair, là, mais on voit le petit jaune, là,  
 on voit que c'est juste en dessous de la jonction entre les deux. Ça fait qu'en fin de compte, c'est  
 la ligne de Mascouche qui passe par-dessus la ligne de Saint-Jérôme, puis vous voyez, j'ai fait un  
 petit tracé vert, je me disais : bien là, si jamais on voulait rejoindre les deux, par où qu'on pouvait  
 passer? Bien, on passe en plein milieu d'un stationnement d'un Home Depot. Ça fait que là, je me  
 dis qu'il y a peut-être un petit problème là. Je ne sais pas comment les planificateurs urbains ont  
 2090 pensé à ça. Parce qu'au départ, ce qu'on disait, comme je le mentionne dans mon mémoire, les  
 locomotives bimodes qui sont actuellement utilisées sur le réseau de Mascouche, on en avait  
 acheté plus pour les utiliser pour le train de banlieue de Saint-Jérôme pour éventuellement le faire  
 rentrer dans le tunnel. Chose que je n'ai jamais comprise, c'est comment qu'ils étaient pour le  
 faire rentrer dans le tunnel, mais en tout cas. Mais pour l'instant, en tout cas, ça, ce n'est pas trop  
 convaincant, ce coin-là.

2095 Donc, je suis allé sur place puis là, bien c'est ça. Je veux juste vous montrer quelques vues.  
 Ça, c'est le gros remblai qu'il y a là, ça, c'est la ligne de Mascouche. Puis ça, vous voyez ici, bien,  
 c'est ça. Vous voyez bien qu'il y a un beau pont ferroviaire, donc deux voies qui se croisent. Ça  
 fait qu'on montre qu'on ne fait pas juste nos trucs sur Google, là.

2100 Ensuite, donc la deuxième place, bien, comme j'ai mentionné, c'est en haut du tunnel Mont-  
 Royal, juste ici, la jonction. Encore une fois, là, je suis allé sur place. Vous voyez, bon, ça, c'est

2105 l'entrée du tunnel. Ah oui, chose importante, je veux juste vous montrer quelque chose  
précédemment. Vous voyez ici, il y a une bâtisse ici. Donc, juste pour vous donner un repère,  
donc c'est la même bâtisse. Vous voyez que ça, c'est la voie ferrée, mais en fait, c'est la voie  
ferrée de Saint-Jérôme. Après ça, la photo n'est pas très belle, c'est moi qui l'ai prise, mais je  
veux dire, elle est en contre-jour, mais on voit... en fait, je l'ai pris du train de Saint-Jérôme, puis là  
on voit la ligne ici. Ça fait que j'ai dit : bon, bien, oui. On va montrer, c'est clair.

2110 Ça, c'est l'entrée du tunnel. J'étais juste à la limite, je ne pouvais pas aller plus loin, c'était  
interdit. Mais vous voyez qu'il y a même de l'espace pour faire des quais. On aurait besoin d'un  
peu de peinture puis quelques tuiles, je ne sais pas trop, mais en tout cas. Mais ce que je veux en  
venir c'est qu'il pourrait y avoir carrément, au pire-aller, une jonction. Puis ça, alternativement, ce  
2115 qu'on dit dans le mémoire essentiellement, c'est que nous autres, on préférerait qu'on emprunte  
le chemin du côté sud qui était prévu pour le SLRO, mais on pense qu'on devrait à tout le moins  
nous dire pourquoi qu'on ne veut pas le prendre. Puis si, finalement, bon, nos planificateurs  
urbains de la Caisse de dépôt décident de quand même utiliser le tunnel Mont-Royal, de le  
monopoliser, bien, au moins, faites une jonction que les gens de la ligne de Saint-Jérôme puissent  
2120 utiliser le SLR, puis là, cet endroit-là, bien moi... en tout cas, comme je vous dis, c'est une  
suggestion comme ça, ce n'est pas mon domaine d'activité, mais comme citoyen, je me dis il y a  
peut-être une idée à retenir de là.

Puis, c'est ça. Puis en terminant, le beau matériel roulant qui est à demi vie sur la ligne  
2125 Deux-Montagnes, le matériel actuel, bien là, il pourrait être récupéré pour être utilisé sur la ligne  
de Saint-Jérôme. Puis là, je veux dire, on prêche pour notre paroisse, c'est sûr, puis pour l'amener  
éventuellement, au besoin, à Boisbriand en fait, où il y a un quartier qui est censé être un TOD,  
mais que finalement, il y a juste quelques autobus qui le desservent puis pas très efficacement.  
Donc, juste prolonger la ligne puis créer une autre tête de train. Donc, une tête de train qui irait à  
Saint-Jérôme, un autre train qui irait à Boisbriand puis en alternance ou selon les besoins.

2130 Donc, c'est tout, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2135 Merci de votre présentation. Alors, des questions?

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

2140 Peut-être juste une clarification.

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Ghanimé?

2145 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Alors, si on comprend bien votre dernier point, en fait, à Boisbriand, il n'y a pas de transport collectif. Comment les gens de Boisbriand se déplacent à l'heure actuelle? Puis pourquoi est-ce qu'on l'appelle un TOD?

2150 **M. MARTIN DRAPEAU :**

2155 Bien, en fait, non, ce ne serait pas tout à fait exact de dire qu'à Boisbriand, il n'y pas de transport collectif. Il y a quand même trois circuits, trois ou quatre circuits, peut-être même davantage, mais il y a des circuits d'autobus. Mais ce que je voulais dire c'est qu'on n'a pas de... on a la voie ferrée qui arrive au nord du Faubourg Boisbriand. Le Faubourg Boisbriand a été vendu aux gens qui y habitent comme étant éventuellement un TOD. Donc, on voulait établir une gare. C'était à un moment donné comme à l'étude auprès de l'AMT, puis ça n'a jamais levé cette affaire-là. Mais on a un réseau de transport collectif qui est quand même assez efficace. Les autobus vont à la gare de Sainte-Thérèse, mais là, après ça, bien, il faut faire un autre transfert.

2160 Puis vous voyez aussi surtout, le train de banlieue de Saint-Jérôme, vu qu'il ne peut pas passer dans le tunnel parce que, bon, il n'y a pas d'accès puis... bon. Bien, il faut qu'il fasse un gros détour par l'ouest de Montréal. Donc, pour aller au centre-ville on passe par Montréal-Ouest.

2165 Donc, je peux vous dire que ça prend autant de temps à peu près partir de Sainte-Thérèse pour se rendre à la gare du Parc, Gare Parc que de faire le reste du trajet entre Parc puis le centre-ville.

2170 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci de votre présentation.

**M. MARTIN DRAPEAU :**

2175 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci des précisions.

2180

---

**Mme ALISON HACKNEY**

2185

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais maintenant, madame Alison Hackney. Bonjour, Madame.

2190

**Mme ALISON HACKNEY :**

Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

2195

Alors, comme convenu quinze (15) minutes de présentation. La parole est à vous, nous vous écoutons.

**Mme ALISON HACKNEY :**

2200

Alors, comme je fais valoir mon mémoire, tel qu'on nous l'a présenté, le REM ne résultera pas dans une baisse de gaz à effet de serre, ni d'îlots de chaleur. Et je pense que nous sommes en droit de s'attendre à ça, des transports en commun, en fait un bon système de transport en commun bien planifié permet justement de réduire les gaz à effet de serre en rapport à la circulation automobile. Et nous pouvons espérer aussi diminuer les îlots de chaleur.

2205

Or, le REM prévoit de construire de très grands stationnements à plusieurs endroits, dont Sainte-Anne-de-Bellevue. Il faudrait comptabiliser tous les intrants, la construction, les matériaux, le transport des matériaux. Tout ça devrait être comptabilisé dans les gaz à effet de serre occasionnés par ce projet. Et je pense que ça va être très grand. C'est évident que les stationnements produisent plus de chaleur que les champs et forêts.

2210

On s'étonne de voir que le projet de la Caisse, la CDPQ Infra semble pouvoir aller de l'avant en contredisant certains des objectifs très importants du PMAD et le cadre d'aménagement et orientation gouvernementale, dont l'adoption d'une stratégie d'urbanisation visant à limiter les

2215 coûts des infrastructures et équipements collectifs. On peut dire, en d'autres mots, de bien utiliser l'infrastructure que nous avons déjà.

2220 Aussi, un autre objectif du PMAD était de consolider et densifier les développements résidentiels et malheureusement, le REM pourrait, au contraire, le favoriser. En particulier, à l'ouest, s'il y a un stationnement incitatif à Sainte-Anne-de-Bellevue, je crois que les gens qui habitent en dehors de l'île de Montréal vont un peu compenser en allant acheter des propriétés encore plus loin, parce qu'ils peuvent traverser le pont et sauter sur le train rapide. Et nous savons que pour une propriété équivalente, c'est beaucoup moins cher à l'extérieur de Montréal, et ça peut même accentuer la malheureuse tendance vers le trou de beigne, c'est-à-dire vider le centre-ville de Montréal.

2230 Et je voudrais... deux autres choses. Ça ne semble pas planifié pour répondre aux besoins les plus pressants. Ce n'est pas du tout évident que ça va être bien utilisable par les gens qui n'ont pas de voiture pour se rendre au stationnement. Et, finalement, je voudrais rappeler à tout le monde qu'au moins six ministères ont trouvé que l'étude d'impact produite était irrecevable.

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2235 Merci de votre présentation. Madame Ghanimé?

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

2240 Merci, Madame Hackney. Vous êtes la première personne qui vient de Sainte-Anne-de-Bellevue et Senneville. Alors, on va profiter de cette occasion pour vous poser un petit de questions plus larges sur ce qu'il y a de disponible comme transport en commun en ce moment à Sainte-Anne-de-Bellevue. Il y a une station qui existe sur la ligne AMT Vaudreuil. Je ne sais pas si vous êtes utilisatrice de cette ligne, mais est-ce que vous pouvez nous parler un petit peu de l'usage actuel de cette ligne, et si vous sentez le besoin ou non d'une station additionnelle à Sainte-Anne-de-Bellevue?

**Mme ALISON HACKNEY :**

2250 J'utilise le transport en commun, oui, parce que je n'ai pas de voiture, mais je n'utilise pas le train AMT parce que les départs, l'horaire n'est pas très convenable. Il y a des trains très tôt le matin et le soir, à la fin de la journée du travail, on peut dire. À part ça, il n'est pas bien intégré, je

2255

trouve, au système d'autobus. C'est-à-dire par exemple, si tu partais en ville avec le train et tu revenais avec l'autobus, l'autobus et le train sont à peut-être trois quarts de kilomètres de distance l'un de l'autre.

2260

Ce que je comprends du REM c'est que la station va être au nord de la 40. Donc, où il y a actuellement relativement peu de gens à Sainte-Anne-de-Bellevue et à Senneville. Si les gens de Senneville voulaient utiliser ce train, il leur faudrait faire peut-être trois kilomètres (3 km) ou même plus pour aller prendre le train. Et je me demande où serait cette navette qu'on nous a promise lors des présentations de la CDPQ et est-ce qu'il va y avoir une navette pour chaque train? On dit que le train va fonctionner vingt-quatre (24) heures par jour. Permettez-moi d'en douter, parce que quand même, je ne pense pas que tous les usagers vont vouloir prendre le train en plein milieu de la nuit.

2265

Il y a quand même beaucoup de circulation sur les artères nord-sud comme le boulevard des Anciens Combattants à Sainte-Anne-de-Bellevue, Saint-Charles et Saint-Jean et des Sources. Ce sont des artères où il y a un problème le matin avec la circulation.

2270

Et je me pose la question, est-ce que c'est réaliste de croire que les utilisateurs du transport en commun ou même les automobilistes des villes de Senneville et Sainte-Anne, Baie-D'Urfé, Beaconsfield et Dorval, Pointe-Claire qui résident dans la partie la plus ancienne, je ne trouve pas réaliste de penser que ces gens-là vont vouloir aller trouver la station où est la navette, aller prendre la navette, se rendre au train là-bas, on ne sait pas trop où, et pour ensuite aller en ville.

2275

Dans mon cas, le trajet jusqu'au train, je pense, éliminera le bénéfice de la rapidité de ce train.

2280

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci de votre présentation, Madame.

2285

**Mme ALISON HACKNEY :**

Merci.

2290

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

---

**Mme JEANNE ROBIN**

**LE PRÉSIDENT :**

2295           Alors, j'invite maintenant, madame Jeanne Robin, pour Alliance Ariane.

**Mme JEANNE ROBIN :**

2300           Bonjour. Tout d'abord, bien, merci de me recevoir, de recevoir l'Alliance Ariane aujourd'hui. Merci pour l'extraordinaire travail que vous faites d'écouter tout le monde. J'ai la lourde tâche de finir aujourd'hui. Donc, je vais essayer de clore cette semaine d'audiences en tentant plutôt de mettre en perspective que de répéter ce qui vous a déjà été dit.

2305           Je me fais ici la porte-parole de l'Alliance Ariane qui est un regroupement d'experts et d'organisations préoccupés par l'aménagement du territoire, l'urbanisme et leurs effets à la fois sur la santé et sur l'environnement, sur la façon de vivre dans la collectivité.

2310           Le comité directeur de l'Alliance Ariane donc qui a contribué à la rédaction du mémoire qui vous a été déposé est composé de l'Association des aménagistes régionaux du Québec, la Fondation David Suzuki, Héritage Montréal, l'Ordre des architectes du Québec, l'Ordre des urbanistes du Québec, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec, l'Union des producteurs agricoles et Vivre en ville. La plupart de ces organisations ont déjà présenté, vous avez vu leur présentation dans le cadre de cette audience, et elles appuient également le mémoire qu'on a déposé.

2315           L'Alliance Ariane est un regroupement qui se préoccupe surtout de cohérence, de vision et de concertation. Donc, c'est là-dessus que je vais mettre l'accent aujourd'hui. Et ce qu'on a pu voir depuis le début de l'audience, à la fois ici et dans les médias, a un peu confirmé nos craintes en ce qui a trait au Projet de réseau électrique métropolitain en transport collectif. Nos craintes étant que malgré ses qualités, le Projet de réseau électrique métropolitain n'est pas le fruit d'une planification concertée et que ça se voit par les préoccupations qui sont mises de l'avant par les questionnements sur les effets du projet.

2325           Donc, ça se voit dans le cadre de cette audience-ci, et ce qu'on craint c'est que ça se voit encore davantage une fois que la réalisation aura été faite avec plus ou moins de dommages et plus ou moins d'occasions manquées. Et donc, notre préoccupation c'est qu'on rattrape le plus tôt possible et le plus fort possible toute la concertation qui a peut-être manqué au préalable, mais qui est peut-être rattrapable dans certains cas.

2330 Je dois dire que ce manque de concertation n'est pas attribuable principalement au porteur  
du projet CDPQ Infra, dont on salue d'ailleurs l'ouverture à la discussion. Je pense que leur  
disponibilité pour des rencontres d'information en amont de ces audiences-ci est vraiment à  
saluer. Mais il manque à la table des porteurs du projet l'État qui, selon l'avis de l'Alliance Ariane,  
aurait dû être porteur de ce projet-là, puisqu'il s'agit d'un projet majeur, d'un projet qui va être  
2335 financé en partie par des fonds publics, et qui engage, qui va être porteur de conséquences à la  
fois pour que l'État réalise un certain nombre de missions qu'il s'est données.

2340 Donc, il nous apparaîtrait nécessaire que l'État porte ce projet en collaboration avec le  
porteur actuel, puisque c'est vraiment à l'État qu'il appartient d'être garant de la prise en compte  
de l'intérêt collectif dans le cadre de ce projet et aussi d'assurer la coordination entre ce projet et  
les orientations gouvernementales et aussi la prise en compte de la planification locale.  
Finalement, la vision d'ensemble et l'implication des acteurs, on pense que ça ne peut pas relever  
d'un acteur indépendant uniquement, mais que ça relève de l'État et qu'il aurait eu pleinement sa  
place.

2345 L'Alliance Ariane c'est un regroupement qui est le fruit d'une préoccupation collective par  
rapport au manque de cohérence et à l'absence de vision en aménagement du territoire et en  
urbanisme. On n'est pas les seuls à se préoccuper de cette situation-là. Régulièrement le  
vérificateur général du Québec, par exemple, met en garde contre le manque de concertation des  
acteurs locaux, certaines municipalités aussi reprochent à l'État d'avoir implanté une activité en  
2350 dehors des sites identifiés pour être des centralités à consolider.

2355 Donc, un peu partout, on voit qu'il y a eu un manque de concertation à la fois entre les  
planifications et entre les réalisations sur le terrain. Et donc, c'est face à ce manque de cohérence  
et à cette absence de vision que l'Alliance Ariane a appelé l'État à se doter d'une politique  
nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, afin d'assurer la coordination de  
l'ensemble des lois, des politiques et des interventions de l'État et des instances municipales.

2360 Puisqu'en matière d'aménagement du territoire, on le voit aujourd'hui avec Projet de réseau  
électrique métropolitain, qui est un projet majeur qui va s'ancrer sur le territoire, mais chacun des  
ministères et organismes gouvernementaux posent des décisions, des actions qui vont s'ancrer  
durablement sur le territoire et dont il importe de mesurer, avant de les prendre, les effets  
potentiels.

2365 Donc, c'est une de nos recommandations.

2370 Par ailleurs, le projet de réseau électrique métropolitain, c'est un projet structurant, de par son ampleur, qui va avoir des effets. Et comme c'est un projet structurant, c'est d'autant plus important d'assurer son arrimage avec les planifications locales, avec les objectifs des acteurs locaux et aussi des acteurs gouvernementaux. J'y reviendrai un petit peu plus tard.

2375 Par exemple, dans la région de Montréal, on a vu il y a quelques années une grande concertation, une grande réflexion qui a donné lieu à l'adoption du Plan métropolitain en aménagement et développement. Il y a eu plusieurs dizaines, voire, je pense, près d'une centaine de mémoires qui ont été déposés à cette occasion-là. Cette concertation-là entre la société civile, entre les autorités municipales et même avec l'État et les acteurs gouvernementaux, on pense que c'est important qu'elle se retrouve dans des projets majeurs comme le réseau électrique métropolitain.

2380 Bien sûr, l'arrimage local, c'est aussi une question d'intégration physique. On a là un réseau majeur qui va entraîner la construction de nouvelles infrastructures. De quelle manière ces infrastructures-là peuvent s'intégrer à la fois dans les milieux naturels, dans les milieux agricoles pour causer le moins d'effets négatifs, aussi dans les milieux bâtis. À notre avis, c'est important que ces questions-là se posent et qu'elles auraient dû se poser en amont de cette consultation-ci devant le BAPE. Il y a beaucoup d'acteurs qui ont des choses intéressantes à dire là-dessus. Et les autorités municipales, notamment, devraient avoir fait partie de la concertation.

2390 Une dernière préoccupation par rapport à l'arrimage aux planifications locales. Dans la région de Montréal, on est en train de modifier complètement l'organisation des transports. Il va y avoir, en fait il y a une autorité régionale de transport métropolitain qui est en cours de création. Cette autorité-là va être responsable de planifier des grands projets de transport, mais qu'est-ce qui va rester à faire à cette autorité-là si des décisions majeures ont déjà été prises dans le cadre du projet de réseau électrique métropolitain? Finalement, est-ce que ça va être une autorité qui va être là pour gérer les restes ou est-ce qu'elle est vraiment aux commandes et chargée d'établir une vision pour la région?

2400 J'ai parlé de l'arrimage aux planifications locales, mais évidemment un projet aussi important que le réseau électrique métropolitain, notamment par son budget, doit contribuer, de l'avis de l'Alliance Ariane, aux objectifs collectifs que s'est donnés la société québécoise en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, en matière d'amélioration de la santé, en matière de réduction du coût des infrastructures. C'est impératif d'évaluer ces projets-là et de les évaluer tout de suite.

2405 Je prendrai un seul exemple : on sait qu'on a une cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre, on sait que le transport est un secteur majeur, puisque c'est un secteur majeur d'émissions et que c'est un secteur en croissance, donc on sait qu'il faut agir dessus, quels vont être les effets du réseau électrique métropolitain sur le bilan de gaz à effet de serre?

2410 Parce qu'on sait, on ne veut pas juste sortir des gens de leur voiture pour les mettre dans le transport collectif; on veut sortir des voitures de la route pour qu'elles roulent moins et qu'elles émettent moins de gaz à effet de serre. Et ce calcul-là, on ne l'a pas. Donc, on ne sera, au surplus, même pas capables de savoir si le projet a atteint ses résultats si on ne sait pas quels sont les résultats attendus. Voilà. Donc, évaluer ces effets-là.

2415 Donc, pour finir bien, on pense que c'est important d'évaluer en amont l'ensemble des effets du réseau électrique métropolitain sur l'urbanisation, sur le territoire. Il y a beaucoup d'acteurs ici qui ont fait valoir leurs préoccupations par rapport au risque potentiel de soutenir l'étalement urbain par un projet de transport majeur. On sait que quand on augmente la capacité routière, ça a tendance à soutenir l'étalement urbain et à moyen terme, la congestion, l'augmentation de la congestion.

2420 Qu'est-ce qu'on attend de ce projet-là? Il faut bien mesurer ces effets-là pour s'assurer de limiter les effets négatifs qu'on ne veut pas voir se produire. Si on ne mesure pas, on ne sera pas capable de prévenir.

2425 Et puis notre dernière recommandation ça serait pour améliorer finalement l'expertise publique, l'expertise citoyenne, la lisibilité, la mesure des effets, de rendre public l'ensemble des critères de décision pour être capables savoir collectivement sur quoi on se base pour prendre une décision et de mesurer ensuite les effets.

2430 On pense que le projet de réseau électrique métropolitain c'est un projet ambitieux, d'une grande ampleur, et que cette ampleur-là, eh bien, avec ça vient une certaine responsabilité, donc d'autant plus une obligation de concertation, de planification et d'information publique disponible.

2435 Je vous remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

2440 Alors, merci pour votre présentation. Alors, des questions? Madame Gendron?

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Oui, merci. Justement, je vais commencer par votre dernière diapo quand vous dites :

2445 « *Rendre publics les critères de décision et les analyses effectuées.* »

Le promoteur a quand même rendu publics certains documents, mais qu'est-ce qui, à votre avis, manque pour qu'on puisse vraiment parler d'une participation de la société civile à une prise de décision éclairée?

2450

**Mme JEANNE ROBIN :**

Bien, c'est tout ce qui n'a pas été mesuré qu'il faudrait mesurer et rendre public essentiellement. Le promoteur a des objectifs qu'il peut présenter, qui sont des objectifs beaucoup d'efficacité et de rentabilité, d'achalandage. Ça, c'est une donnée, mais par contre, il y a d'autres données qui sont importantes pour d'autres acteurs. Donc, l'effet sur les autres réseaux de transport, l'effet sur le territoire utilisé, les cibles qui sont fixées. C'est surtout ces informations-là dont on pense qu'il faut les pousser davantage et les rendre disponibles.

2455

En fait, l'État va, d'une manière ou d'une autre, apporter quelques milliards dans la balance à ce projet-là. Sur quelle base cette décision-là va être prise. On sait pourquoi CDPQ Infra veut faire le projet, bon, c'est un mandat qui lui a été donné et puis elle y répond puis il y a des cibles. Mais qu'est-ce qui pousse l'État à investir et à être sûr que c'est le bon projet dans lequel investir.

2460

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Donc, si je comprends bien de votre réponse, c'est plus une requête que vous adressez à l'État qu'à CDPQ Infra?

2465

**Mme JEANNE ROBIN :**

Oui, et à l'ensemble des autres acteurs publics qui sont impliqués dans le projet.

2470

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Puis peut-être une autre question. Vous avez parlé de la nouvelle autorité qui serait mise en place ou qui va être mise en place, plutôt. Et vous avez mentionné que dans la configuration

2475

actuelle, ce serait une autorité qui éventuellement serait dépossédée d'une partie de sa juridiction, et qu'elle n'aurait peut-être que les restes, c'est ce que vous avez mentionné, à gérer.

2480

Donc, est-ce que vous pouvez élaborer un peu là-dessus, comment est-ce que vous voyez les choses et qu'est-ce qui, à votre avis, devrait être fait pour qu'on puisse en arriver à un meilleur arrimage entre, si j'ai bien compris de votre problématique, entre planification du transport et aménagement et concertation?

2485

**Mme JEANNE ROBIN :**

C'est un peu compliqué, parce qu'en fait, ce qu'on dit surtout c'est qu'il aurait fallu penser à ça avant, en amont du projet. Puis encore là, ce n'est pas la responsabilité spécifiquement du promoteur, c'est en amont de ça qu'il aurait fallu prendre des décisions et s'assurer que le cadre soit là pour que le projet se fasse le mieux possible.

2490

Mais c'est sûr que, par exemple, la future ARTM aura sans doute un petit peu les mains liées par rapport à des infrastructures, par rapport à la connexion entre les réseaux qui aura déjà été déterminée ou pas. Et possiblement, aussi, par rapport au coût, par rapport au revenu des passages en transport collectif et la façon dont ce partage-là va être fait.

2495

Parce que c'est sûr que la rentabilité du projet va dépendre en partie de la répartition des coûts. Donc, actuellement, de quelle manière ça se décide et dans quelle mesure il va rester une liberté de décision, une autonomie de décision à la RTM, ça, on n'a pas de réponse là-dessus.

2500

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup pour votre présentation et d'avoir répondu à nos questions.

2505

---

**MOT DE LA FIN**

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, c'est ce qui met fin à la deuxième partie bien remplie de notre commission d'enquête. Alors, nous vous rappelons que vous pouvez consulter les documents déposés et les transcriptions dans les centres de documentation ainsi que dans le site Web du BAPE. Les transcriptions vont suivre dans un délai de quelques jours. Alors, ces centres demeurent ouverts

2515

tout au long du mandat de la commission et même un mois après la sortie publique du rapport du Bureau d'audiences publiques.

2520 Alors, ceux et celles qui désirent exercer leur droit de rectification, je le rappelle, doivent le faire par écrit et les personnes auront jusqu'au 7 octobre prochain pour le faire. Si vous n'êtes pas en mesure de respecter ce délai, veuillez en faire part à notre coordonnatrice, madame Caroline Cloutier, car à défaut de le faire, la commission pourrait décider de ne pas l'accepter si vous dépassez ce délai.

2525 Nous vous rappelons également que ce droit sert à rectifier des faits et non à se prononcer sur les opinions qui ont été émises au cours de cette deuxième partie.

2530 Alors, la commission poursuit ses travaux, fait son analyse, va continuer à poser des questions aussi bien aux personnes-ressources qu'au promoteur. Et le rapport sera déposé au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard le 28 décembre prochain. Je vous rappelle également que le ministre a la discrétion de rendre public le rapport dans les soixante (60) jours qui suivent la date de dépôt du rapport.

2535 Donc, la commission d'enquête tient à exprimer son appréciation aux personnes qui se sont intéressées à nos travaux en posant des questions, en déposant un mémoire ou en participant à l'audience publique. Elle remercie également les personnes-ressources et les promoteurs pour leur collaboration à ce processus public.

2540 Je remercie aussi l'équipe de travail qui a tenu le fort pendant ces cinq jours intenses. Alors, merci beaucoup.

Merci beaucoup, bonne fin de journée.

2545 **AJOURNEMENT**

---

2550

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

2555

ET J'AI SIGNÉ :

---

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