

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

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

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

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 30 août 2016 à 19 h
Hôtel Bonaventure, Salon Westmount
900 rue de la Gauchetière Ouest
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 30 AOÛT 2016

MOT DU PRÉSIDENT..... 1

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. FRANK DILIBERTO8
M. ZVI LEVE 17
M. PIERRE-ANDRÉ BRETON31
MME KATIA SENÉCAL35
MME KATIA COLTON-GAGNON.....40
M. NORMAND LALONDE.....42
M. ROBERT HAJALY52
M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE56
M. SYLVAIN DESROCHERS60
MME KATIA SENÉCAL68
MME SHAEN JOHNSTON.....73
M. ROBERT HAJALY76
M. ALEX TURCOTTE83

SÉANCE AJOURNÉE AU 31 AOÛT 2016 À 13 H

**SÉANCE DU 30 AOÛT 2016
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT**

5 **LE PRÉSIDENT :**

Mesdames et Messieurs, bonsoir! Bienvenue à cette séance de l'audience publique portant sur le projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif par Caisse de dépôt et placement Infra inc. Bienvenue également aux personnes qui suivent les travaux de la commission d'enquête en direct sur internet ainsi qu'au moyen de la webdiffusion audio et également les personnes qui sont dans nos salles satellites de Baie-D'Urfé, Deux-Montagnes et Brossard.

10
15 Je vous demande, s'il vous plaît, comme à l'habitude, de bien vouloir mettre en mode sourdine vos cellulaires et appareils électroniques. Je vous remercie. Je vous rappelle également que la prise de photos et vidéo n'est pas permise au regard du droit du respect à la vie privée des participants et si vous avez des questions à ce sujet, je vous réfère à notre responsable des communications, monsieur Nolet qui est à l'accueil.

20 Alors je considère maintenant le registre ouvert. Donc vous pouvez vous inscrire pour poser vos questions. Et avant de laisser la parole aux participants, je désire vérifier si des personnes-ressources ou le promoteur ont déposé de nouveaux documents. Monsieur Tall?

25 **M. MACKY TALL :**

Monsieur le président, vous aviez demandé ou madame la commissaire avait demandé plus de détails à une présentation sur l'achalandage. Donc monsieur Arbaud serait en mesure de donner des éléments à cet égard et également, si vous le permettez, souhaiterait apporter un complément d'information sur le bruit.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y, Monsieur Tall, pour ce qui est du bruit.

35 **M. MACKY TALL :**

Merci. Monsieur Arbaud ?

40 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Arbaud ?

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

45 Juste préciser parce qu'on a parlé tout à l'heure de deux choses. Le premier point, c'est les spécifications techniques à l'intérieur – on n'a pas répondu à la question de la personne – les spécifications techniques, c'est 75 décibels un train vide qui roule à 80 km/h. Ça, c'est le niveau de bruit intérieur. Après, on n'a pas de mesure en mode de fonctionnement mais ça, c'est les mesures
50 qu'on espère qu'on impose en termes techniques pour la réalisation, qui sont standard et à peu près communs un peu partout dans le monde.

55 En ce qui concerne les mesures de bruit autour des ambiances sonores existantes, on a – vous les avez ici – les niveaux selon les heures de la journée : 50, 66 Sainte-Anne; 60, 70, 68, etc. mesurés à une distance constante à différents points le long de la ligne.

60 Si vous passez au tableau suivant, au transparent suivant, il faut comprendre ça. Les schémas en gris montrent le bruit généré par les trains actuels sur la ligne Deux-Montagnes et puis en bleu, c'est le SLR sur la même ligne, une fois qu'il est remplacé. Donc l'ordre de grandeur, c'est que l'échelle, on passe 08, de 1 à 08, une réduction d'au moins 20 %. Comme le SLR circule plus fréquemment, dans le calcul intégral du niveau sonore moyen tel qu'il a été évoqué par le ministère, il y a un niveau sonore qui est équivalent à celui qui est produit par les trains actuellement même s'il est plus bas ponctuellement.

65 Conclusion. Ça veut dire qu'il y a un niveau sonore global qui ne change pas. De temps en temps, il y a 3 décibels d'écart mais ponctuellement vous l'entendez moins. Comme le bruit est dégressif – c'est pour revenir sur le point que j'avais tout à l'heure – il y a une bande où les gens n'entendront plus à une certaine distance le bruit du système pour la ligne Deux-Montagnes.

70 C'est tout ce que j'avais à dire pour clarifier sur le bruit. Je pense que ça répond mieux aux questions et préoccupations de la personne qui était venue tout à l'heure poser des questions.

LE PRÉSIDENT :

75 Je vous remercie beaucoup. Bien évidemment, pour ce qui est de la présentation, pour ce qui est de la synthèse de l'achalandage, je vous céderai la parole tout à l'heure. Alors est-ce que pour les personnes-ressources, est-ce qu'il y avait des dépôts de documents qui étaient prévus? Non. Monsieur Donais?

M. DANIEL DONAIS :

80

Oui, j'avais de mon côté la demande de la CPTAQ? Je ne sais pas si je l'avais...

LE PRÉSIDENT :

85

La demande de la CPTAQ effectivement. Alors ça a été déposé? Merci. Alors je vous rappelle que si vous avez l'intention de présenter un mémoire, veuillez en faire part à notre coordonnatrice, madame Cloutier, qui est à l'arrière. Ça va nous permettre de planifier la deuxième partie.

90

Alors avant d'appeler le premier intervenant ou encore de céder la parole au promoteur pour ce qui est d'aborder le thème de l'achalandage, je vous rappelle les consignes d'usage. Donc on demande aux participants d'éviter les préambules à leurs questions. Deux questions par intervention sont permises, et ce, sans sous-question. Par ailleurs, vous pouvez vous réinscrire au registre pour d'autres questions relatives au projet.

95

Toutes les questions et réponses me sont directement adressées. Je vous rappelle qu'aucune manifestation ou remarque désobligeante, propos diffamatoire ou attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle, et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux.

100

Il ne vous est également pas permis de céder votre place au registre à quelqu'un d'autre lorsque j'appellerai votre nom pour poser des questions par souci d'équité envers tous les participants. Respectez ces règles et c'est également une meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

105

Alors j'invite maintenant le promoteur à nous faire sa présentation sur l'achalandage. Je vous cède la parole.

M. MACKY TALL :

110

Merci. Monsieur Arbaud, s'il vous plaît.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

115

Donc achalandage. Est-ce que vous pouvez mettre le premier transparent? Je voudrais juste faire, fixer un cadre et donner un récapitulatif des différentes choses. L'étude d'achalandage, nous l'avons réalisée par étapes. J'ai expliqué au préalable qu'on a regardé deux projets, puis après, on les a assemblés.

120 Donc notre première phase, ça a été un dimensionnement du système pour lequel nous
avons réalisé deux études d'achalandage préalables : l'une pour l'axe A10, donc la branche sud du
projet et une pour l'axe de l'Ouest, donc toute la partie aéroport, ouest, Deux-Montagnes, puis qui
a été finalisée en mars 2016.

125 Donc ça, c'était le dimensionnement du système. Ces deux études d'achalandage ont été
réalisées d'une façon pas préliminaire mais c'est des études au départ de dimensionnement. Elles
sont aussi basées, on a bénéficié de nombreux... Des études qui avaient été faites au préalable,
certaines plus détaillées que d'autres, mais de nombreuses études, trois ou quatre avaient été
effectuées par l'AMT, nous avaient été transmises en septembre de l'année dernière.

130 L'achalandage quotidien, les résultats. Donc l'achalandage quotidien dans nos données
préliminaires, c'est sur l'antenne Rive-Sud : 74 300 passagers; et antennes Ouest : 66 700 en
horizon 2022, c'est-à-dire une fois que le projet a été mis en route. L'achalande 2031 : 84 000,
87 300.

135 Donc en données annuelles, c'est à peu près 36, 37 millions de passagers par an,
45 millions à l'horizon 2031. C'est évident que les données annuelles prennent en compte le fait
qu'il y a un achalandage quotidien, c'est en général les jours de la semaine. L'achalandage est
moins important le samedi et le dimanche où les gens utilisent moins en général le système de
transport en commun.

140 Maintenant, on avait une question sur les transferts modaux ou le transfert modal selon les
antennes et selon les différentes branches. Donc encore une fois, on a donné les études
d'achalandage, il y a énormément de détails, d'hypothèses de calculs, de conditions. Elles sont
basées sur les enquêtes origine/destination aussi qui sont réalisées classiquement à Montréal par
l'Université de Montréal, donc il y a énormément de données dedans.

145 Je vous présente rapidement les données de synthèse pour répondre aux questions qu'on
nous a posées tout à l'heure. Donc l'antenne Rive-Sud, les km/auto épargnés, donc c'est transfert
modal annuel, c'est-à-dire les gens qui utilisaient ou n'utiliseraient plus leur voiture à 100 % à
partir... C'est la population qui va utiliser le REM qui, avant, utilisait une voiture. Donc ça, ça fait
150 antenne Rive-Sud : 30 000 km/auto épargnés; 2031 : 32 000. Antennes Ouest, beaucoup plus.

155 Vous allez comprendre pourquoi sur l'antenne Rive-Sud c'est plus faible par rapport à
l'antenne Ouest, l'impact est moins important, si on va sur le suivant. C'est sur le troisième que je
vais expliquer ça. - Est-ce qu'on peut avoir celui d'après directement? Bus/km/auto épargnés, ça
c'est les gens qui étaient en fait dans un autobus puis qui vont utiliser le REM. Donc vous voyez

sur ces chiffres-là, ça donne bien l'impact du fait que la connexion à Brossard et toutes les liaisons de bus qui passaient par le pont Champlain qui elles n'existent plus.

160 D'où la balance, et vous voyez que sur l'antenne Ouest, c'est beaucoup moins important parce qu'il n'y a pas de remplacement du système de bus ou beaucoup moins par rapport à ce qui est offert comme nouveau service.

165 Donc si on revient au précédent, c'est la question de l'utilisation des stationnements incitatifs, c'est-à-dire qu'on a la réduction en raison des gens qui avant utilisaient leur voiture pour aller jusqu'à Montréal et qui cette fois-ci vont dire : « Je vais m'arrêter dans un stationnement incitatif parce que maintenant j'ai un système qui va être plus rapide et plus efficace. » Donc là vous avez le dimensionnement et il est important sur l'antenne Ouest : 540 000, 86 000, un peu moins à Brossard, dont nos hypothèses préliminaires aujourd'hui.

170 Je dis ces hypothèses-là, elles sont préliminaires parce que nous-mêmes, on les considère conservatrices. Il y a beaucoup de raisons à ça. On a eu plusieurs fois des questions et des discussions sur la notion d'intégration de réseau. On a des groupes de travail en cours avec l'AMT, la STM sur la planification globale de l'intégration des différents réseaux.

175 Il est évident que ces groupes de travail avancent en continu. Un moment, on prend des hypothèses pour faire nos études d'achalandage, elles changent, elles changent dans un sens, il y a une meilleure intégration. Donc normalement le transfert modal, l'intégration est de plus en plus détaillée et développée en travaillant en coopération, donc on estime que le transfert modal devrait augmenter de façon générale.

180 Je pense que je suis passé à peu près au travers des différents transparents – ils ne s'appellent pas des transparents, plus maintenant, excusez-moi, c'était quand j'étais jeune.

LE PRÉSIDENT :

185 Remarquez qu'on n'est pas à un acétate près.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

190 Donc voilà, c'est pour donner un cadre général. Dans les documents, on a rendu publiques différentes études qui des fois sont ardues mais on a mis aussi un document de synthèse qui traite de l'ensemble des paramètres et de la vision globale de l'achalandage. Et vous verrez ...

Je voudrais aussi dire qu'on a évoqué un certain nombre de questions, notamment sur les satisfactions, les mouvements de personnel, des mouvements d'un système à l'autre. Toutes ces

195 hypothèses-là et toutes ces questions, en fait, nous les avons levées dans notre étude
d'achalandage finale que je qualifie toujours de *bankable* et elle sera remise à la fin du mois
d'octobre lorsqu'elle sera finie.

200 Il y a de multiples paramètres. On a fait des enquêtes auprès des utilisateurs des différents
systèmes avec l'autorisation de l'AMT, de la STM dans les autobus, validé les solutions qu'on
apporte : est-ce qu'elles leur conviendraient, est-ce que ça les satisfait, leur point d'origine actuel,
les transferts de charge, etc. Donc Tous ces éléments-là font partie des paramètres que nous
incluons dans l'étude d'achalandage que nous finissons quelque part cet automne, j'espère fin
205 octobre, mais au plus tard début novembre.

LE PRÉSIDENT :

Merci pour la présentation. Je pense qu'on convient que vous allez déposer les acétates en
lien avec votre présentation pour ajouter à la documentation qui est disponible au public.

210

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Entendu.

215

LE PRÉSIDENT :

Et aussi on a convenu, je crois, que demain en après-midi, vous allez nous faire une
présentation de l'ensemble de l'exercice de consultation publique que vous avez faite dans le
cadre de votre projet. Alors on convient qu'en début de séance demain, vous ferez une
220 présentation de l'exercice de clause spéciale.

M. MACKY TALL :

Exact.

225

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Des questions? Madame Gendron.

230

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Oui. Est-ce que c'est possible de remettre la présentation, tout simplement peut-être pour le
transfert modal des voitures épargnées. Donc c'est juste pour illustrer, est-ce que ce serait possible

235 dans la présentation que vous allez déposer de ventiler les antennes Ouest? Parce que là vous avez agrégé les antennes. À moins que ce soit seulement deux...

M. JEAN-MARC ARBAUD :

240 Je pense que ça sera désagrégé dans le document lorsque je dis dans l'étude finale avec l'ensemble des transferts modaux en octobre.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

245 Est-ce qu'il y a moyen – parce qu'ici, vous avez un tableau très simple, précis – est-ce qu'il y a moyen de simplement, pour le tableau que vous allez déposer, de le ventiler, donc à chaque fois que vous mettez « les antennes Ouest », d'avoir les trois?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

250 Pour celui-là, la réduction annuelle?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

255 Pour tous les tableaux équivalents à celui-là.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

260 O.K. Je vais regarder sur le... Je ne peux pas vous répondre de même, aujourd'hui, instantanément, mais je vais regarder sur les données que nous avons, puis il faut reprendre l'ensemble. Si c'est possible, je vous le confirme demain puis à ce moment-là on vous redépose demain avec les tableaux ventilés.

LE PRÉSIDENT :

265 Merci beaucoup. Madame Ghanimé? Alors on va passer à l'appel comme je m'étais engagé à le faire hier pour les gens qui étaient sur place et qui n'ont malheureusement pas pu se présenter pour poser leurs questions, je vais à nouveau faire un appel pour que les gens qui étaient présents puissent venir soumettre leurs questions.

270

M. FRANK DILIBERTO

275 **LE PRÉSIDENT :**

Alors j'aurais d'abord monsieur Frank Diliberto?

280 **M. FRANK DILIBERTO :**

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

285 Bonsoir, Monsieur! La parole est à vous.

M. FRANK DILIBERTO :

290 Merci. Il y aura plusieurs entreprises affectées par l'abandonnement du service ferroviaire en novembre 2017 suite au projet REM. Ceci fera en sorte que certaines entreprises ne pourront pas continuer leurs opérations, une fois les arrêts de service ferroviaire. Est-ce que des compensations seront disponibles pour dédommager les entreprises qui devront se relocaliser ou fermer?

LE PRÉSIDENT :

295 Juste pour que je comprenne bien le contexte de votre question, le préambule, j'avais mal compris la mise en situation. Vous dites qu'il y a des entreprises qui seraient éventuellement affectées par expropriation ou...

300 **M. FRANK DILIBERTO :**

Non. Ce que je vous dis, c'est que pour réaliser le projet, il y a présentement des services ferroviaires commerciaux qui ne seront plus disponibles pour des entreprises.

305 **LE PRÉSIDENT :**

Par exemple, on parle du train de l'AMT?

M. FRANK DILIBERTO :

310 Non. Je parle de services du CN, du CP.

LE PRÉSIDENT :

315 Dans quelle mesure le projet de REM pourrait affecter la circulation des trains de
marchandises du CN, CP.

M. FRANK DILIBERTO :

320 C'est-à-dire qu'il y aura des voies du CN et du CP qui ne seront plus disponibles aux
entreprises suite au projet du REM.

LE PRÉSIDENT :

325 Je comprends bien.

M. FRANK DILIBERTO :

330 Alors ce que je veux savoir, est-ce que ces entreprises-là qui n'auront plus ces services-là et
qui ne pourront plus fonctionner, auront à relocaliser ou à fermer, est-ce qu'il y aura des systèmes
de compensation pour adresser ces problèmes de relocalisation ou de fermeture.

LE PRÉSIDENT :

335 Je m'excuse parce que je suis un peu lent. Donc il y a des entreprises qui sont en périphérie
du projet...

M. FRANK DILIBERTO :

340 Oui.

LE PRÉSIDENT :

345 ... qui éventuellement n'auront plus accès à ces services-là du CN et du CP. C'est compris.
Monsieur Tall ?

M. MACKY TALL :

350 Monsieur le président, monsieur Trudel, s'il vous plaît, pour répondre.

M. LOUIS TRUDEL :

355 Peut-être mettre la carte, s'il vous plaît. Monsieur le président, je vais expliquer la situation de certains clients qui seraient potentiellement affectés sur le circuit du CN. Nous sommes effectivement en discussion avec le CN pour l'utilisation de ce qui est appelé l'antenne Doney. L'antenne Doney, elle part de l'embranchement près de la 13 alors ici. En fait, l'antenne Doney, ça passe ici et ça continue le long du boulevard Hymus et ça se termine quelque part ici avant le boulevard Saint-Jean. Et il y a une autre antenne qu'on appelle l'antenne Saint-François qui est un embranchement de l'antenne Doney qui va effectivement dans le parc, le Technoparc Saint-Laurent.

360 La situation est qu'il y a une incompatibilité entre le service ferroviaire lourd et le service léger. Donc on est en discussion avec le CN pour trouver une solution et on a constaté qu'il y avait une incompatibilité, que ce n'était pas possible de conserver les deux services.

365 Alors le CN en ce moment est en processus de fermer cette ligne-là, ce qui va impliquer qu'effectivement les clients du CN qui sont situés – les quelques clients qui sont situés sur cet embranchement-là n'auront plus de service direct du Canadien National. Je ne sais pas pourquoi on réfère au Canadien Pacifique mais à ma connaissance, le Canadien Pacifique n'est pas impliqué dans ces lignes-là. Donc les clients qui sont situés sur cette ligne-là n'auront plus de service direct.

370 En ce moment, le CN rencontre ses clients un par un pour expliquer la situation et trouver des alternatives au service. Par exemple, certains clients pourront être desservis à la cour Taschereau qui est ici où il y a un service intermodal, un service Cargoflo, donc certains produits vont pouvoir être livrés directement à la cour Taschereau qui est à quelques kilomètres de distance. Donc ça va nécessairement nécessiter un transport par camion entre ce parc-là et le parc industriel Taschereau.

375 D'autres options sont de relocaliser les clients plus haut sur la ligne, on a parlé aussi de l'Est de Montréal, plus proche du port de Montréal. Pour certains clients, ça peut être un avantage. Bref, ce qui se passe en ce moment, c'est que le CN rencontre un par un chacun des clients qui sont touchés, je n'ai pas le nombre mais c'est moins que dix, et c'est en ce moment pour nous une relation clients entre CN et ces clients-là pour trouver des solutions.

380 Maintenant la question sur les dédommagements, certains de ces changements-là vont peut-être impliquer des coûts pour les clients, pour ces clients-là. En ce moment, le CN essaie de trouver des solutions, on va essayer de collaborer avec eux, participer à ces... On ne participe pas directement aux échanges parce que c'est une relation clients entre le CN et ses clients, mais on

390 va nécessairement devoir participer d'une façon ou d'une autre à trouver des solutions
constructives pour chacun de ces clients-là.

LE PRÉSIDENT :

395 Vous dites que vous évaluez à peu près le nombre d'entreprises à moins de dix.

M. LOUIS TRUDEL :

400 C'est ce que le CN m'a mentionné, oui, moins de dix. Il faut faire attention, c'est difficile à
calculer curieusement parce que des fois, il y a un embranchement industriel, il peut y avoir
plusieurs clients. Donc il peut y avoir un entrepôt qui fait du transbordement. Le client, est-ce que
c'est l'entrepôt ou c'est le client final donc qui se fait recevoir des marchandises, mais on parle d'à
peu près, je pense c'est huit embranchements industriels, il y a de petits embranchements qui sont
405 présentement actifs à divers niveaux. Il y en a que c'est deux wagons par mois, d'autres que
c'est...

LE PRÉSIDENT :

410 Est-ce que vous savez la nature des activités de ces entreprises?

M. LOUIS TRUDEL :

415 Je le sais dans les grandes lignes. Pour l'instant, c'est des choses que le CN garde
confidentielles puis c'est une relation...

LE PRÉSIDENT :

420 Ce que je veux dire, c'est le fait qu'une entreprise puisse faire affaire à un service ferroviaire,
c'est qu'on suppose que c'est soit de l'équipement lourd qui ne peut pas être transporté autrement.
Est-ce qu'il y a ce type de contrainte-là éventuellement?

M. LOUIS TRUDEL :

425 Non. Dans les grandes lignes, la majorité, ce que je sais dans les grandes lignes, c'est que
la majorité, c'est du *cross docking* qu'on appelle, donc c'est du transbordement. Les wagons
arrivent, ils sont déchargés dans un entrepôt puis d'autres clients viennent chercher ces
fournitures-là. On ne parle pas des affaires surdimensionnées ou de choses exceptionnelles, on
parle de... Ça, c'est la majorité des clients.

430 Il y en a quelques-uns que c'est vraiment des entreprises qui ont besoin de matière
première. Donc ça, ça peut être mettons du plastique en bille ou des liquides. Ça, ce que le CN m'a
dit, c'est que ce service-là, il y a un service Cargoflo à Taschereau qui peut aménager ou qui peut
dédommager ou en tout cas, accommoder je veux dire ces clients-là.

435 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Diliberto, je fais appel à votre connaissance. Vous semblez connaître, vous, sur la
question que je pose, c'est quoi la nature des activités des entreprises qui seraient éventuellement
affectées?

440

M. FRANK DILIBERTO :

445 C'est-à-dire que, moi ce que je parle, c'est des compagnies qui sont dans les régions, qui
vont envoyer en manière de wagon leurs marchandises qu'ils produisent vers l'île de Montréal et
de l'île de Montréal, ça va être redistribué à d'autres clients, que ce soit aux alentours de Montréal,
au Canada ou même aux États-Unis ou même outremer. Et je dois quand même souligner que la
raison d'être de cet acheminement-là est que les entreprises dans les régions ne sont pas
seulement soit équipées ou pour la capacité d'expédier strictement par moyen routier, ils doivent se
servir du réseau ferroviaire lourd pour être capable de vendre leurs produits à travers le monde.

450

Alors si ce système n'est plus disponible sur l'île de Montréal, ça va affecter plus que juste
les entreprises sur la voie ferroviaire qui va disparaître.

LE PRÉSIDENT :

455

Et à votre connaissance, est-ce qu'il y a des entreprises qui ont besoin d'un transport lourd,
du hors norme, des choses comme ça?

M. FRANK DILIBERTO :

460

Oui, absolument.

LE PRÉSIDENT :

465

Il y en a aussi?

M. FRANK DILIBERTO :

470

Pardon?

LE PRÉSIDENT :

475

Est-ce que les entreprises dont vous parlez qui seraient éventuellement affectées, est-ce qu'elles ont besoin d'un transport lourd? Est-ce qu'elles ont besoin, généralement pour des pièces d'équipement hors norme, des choses comme ça, habituellement, on prend le train.

M. FRANK DILIBERTO :

480

Je peux vous affirmer que ces entreprises-là qui seront affectées, je ne peux pas parler pour toutes les entreprises, mais j'en connais qui ne peuvent pas continuer les opérations sans les services du ferroviaire lourd.

LE PRÉSIDENT :

485

Donc je comprends de la réponse que vous donnez, c'est que le point de non-retour est franchi. C'est-à-dire que dans le contexte où le projet se réaliserait, ça compromettrait éventuellement la desserte.

490

M. MACKY TALL :

Si vous me permettez un complément d'information de monsieur Arbaud.

LE PRÉSIDENT :

495

Monsieur Tall, Monsieur Arbaud.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

500

Je pense qu'il y a une mauvaise compréhension. Si on peut refaire un zoom, la partie qui est affectée par rapport aux lignes de transport du CN, simplement une fois par semaine ou des fois deux, trois fois par semaine, sur cette antenne, il y a un train qui passe la nuit sur la ligne de Deux-Montagnes. Ça ne faisait plus partie du réseau principal du CN. Il n'y a pas d'autres accès. Donc la seule connexion réelle, c'est pour ce train. Toutes les autres connexions, outre les connexions que

505

monsieur évoque et la capacité d'alimenter toutes les villes de province, tout le réseau du CN, etc., il n'y a aucune interférence avec notre projet.

510 Dans la gare Centrale, sur le viaduc, il ne passe aucun train du CN aujourd'hui. Par contre, dans la cour sur toute la ligne le long de la 20, avec les projets et les retours vers Québec, c'est entièrement... Il n'y a aucune interférence et aucune liaison.

515 Donc nous, notre réponse était sur un point particulier qui est bien délimité. Je pense que Louis a bien expliqué, il y a maximum, il y a huit réseaux de train mais c'est une branche périphérique qui n'est pas utilisée. C'est absolument aucun impact sur le reste du réseau du CN.

LE PRÉSIDENT :

520 Mais on comprend de la réponse que vous avez donnée que vous êtes à essayer de déterminer une alternative, parce que là, il y a comme, comment dire, un transbordement qui va se faire compte tenu que les wagons ne se rendront pas directement à la porte de l'entreprise, ce que je comprends. Puis la contrainte du hors norme ne semble pas se poser.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

525 Exactement. Mais c'est juste pour cette zone-là. Il n'y a aucune autre interférence avec aucune voie.

LE PRÉSIDENT :

530 Là, pour résumer, c'est que le CN est en discussion avec ses clients et éventuellement, dépendamment de la solution qui va être trouvée, vous seriez mis à contribution éventuellement au plan financier.

M. MACKY TALL :

535 Oui.

LE PRÉSIDENT :

540 Voilà. Deuxième question?

M. FRANK DILIBERTO :

545 Je veux juste bien comprendre ce que vous venez de dire. Est-ce que je dois comprendre qu'il y aura des systèmes de compensation pour les entreprises pour relocaliser?

LE PRÉSIDENT :

550 Ce que j'ai compris de la réponse – vous me dédirez ou vous préciserez – c'est que CN, là il y a une relation clients avec le CN qui discute d'alternatives au fait qu'ils ne pourront plus offrir le service dans le parc industriel et qu'éventuellement, dépendamment de la solution qui sera trouvée par le CN avec ses clients, le promoteur pourrait éventuellement être mis à contribution financièrement pour compenser sous une forme ou sous une autre les entreprises pour qu'elles puissent avoir quand même le service.

555 Donc il y aurait un genre de navettage qui se ferait entre l'entreprise qui irait dans la cour de triage un petit peu plus loin puis qui aurait éventuellement des coûts. Donc là, le promoteur pourrait éventuellement envisager de les compenser. C'est ce que j'ai compris. D'accord?

560 **M. FRANK DILIBERTO :**

Ce n'est pas clair pour moi, Monsieur.

LE PRÉSIDENT :

565 Ce n'est pas clair?

M. FRANK DILIBERTO :

570 Non. Moi j'ai une question très simple. Je ne nommerai pas l'entreprise mais je peux vous nommer plus qu'une entreprise sur le réseau qui, si demain matin le service ferroviaire n'existe plus, doit se relocaliser pour continuer d'opérer. Sinon la compagnie va fermer, il y aura énormément de postes qui vont être mis à terre.

575 Ce que j'aimerais savoir, si demain matin le CN trouvait une solution pour relocaliser une compagnie, est-ce que le projet aurait des fonds pour compenser la relocalisation de la même façon qu'elle compenserait une famille qui va perdre une maison pour relocaliser la maison.

LE PRÉSIDENT :

580

Évidemment on parle d'un cas particulier. Ce que je comprends, c'est que la réponse qu'on nous donnait tout à l'heure, c'était que le promoteur est prêt, lui, à compenser pour la différence de coûts que ça pourrait engendrer, le navettage en question. C'est-à-dire l'entreprise reste dans le parc industriel mais pour avoir accès au service ferroviaire va devoir déplacer son matériel par camion pour se rendre à un autre terminal ferroviaire. Alors c'est ça. Mais on ne peut pas discuter d'un cas particulier, je vous avoue, mais je comprends votre...

585

Alors pour ce qui est de la question précise de monsieur, est-ce qu'éventuellement, s'il y avait une obligation de relocalisation de l'entreprise, est-ce que vous seriez mis à contribution financièrement pour compenser?

590

M. LOUIS TRUDEL :

C'est une question un peu hypothétique. Moi, ce que je voudrais offrir, Monsieur le président, j'aimerais ça donner mes coordonnées à monsieur ici et le mettre en contact avec le Canadien National et coordonner la discussion. Moi, ce que je sais en ce moment, les discussions que j'ai avec le Canadien National, c'est qu'il n'y a pas vraiment de problème de cette nature-là. On parle vraiment de l'accommodement de relocalisation puis je n'ai pas, à ma connaissance, vu ou été mis au courant d'une situation qui impliquerait une fermeture de propriété. Alors si vous voulez bien, je pourrais le mettre en contact avec le Canadien National.

595

600

LE PRÉSIDENT :

Écoutez, ce sera à vous de décider si vous vous parlez ou pas.

605

M. FRANK DILIBERTO :

Est-ce qu'on peut s'adresser plus tard?

610

LE PRÉSIDENT :

Bien sûr. Vous avez le droit à une deuxième question.

M. FRANK DILIBERTO :

615

Ma deuxième question aurait été où, quand et à qui est-ce que les entreprises devraient s'adresser pour se faire compenser.

LE PRÉSIDENT :

620

Alors je pense que vous allez devoir en tête à tête préciser exactement qu'est-ce qu'il en est. Mais je pense qu'on comprend quand même qu'il y a d'abord une relation client/CN qui est confidentielle, on ne peut pas aller tellement plus loin jusqu'à maintenant en fonction de l'intention du CN de proposer une alternative à ses clients.

625

M. FRANK DILIBERTO :

Merci.

630

LE PRÉSIDENT :

Alors c'est ce qu'on peut vous apporter comme réponse aujourd'hui.

M. FRANK DILIBERTO :

635

Merci.

640

M. ZVI LEVE

LE PRÉSIDENT :

645

Je vous remercie. Alors j'inviterais madame Lisa Mintz. Madame Marie-Pier Gagnon-Nadeau. Madame Marie-Josée Béliveau. Monsieur Steven Rosenstein. Monsieur Matthew Chapman. Monsieur Sean Johnston. Madame Florence Junca-Adenot.

650

J'inviterais maintenant, ici on m'a noté Zvi Leve. J'espère avoir bien prononcé votre nom, Monsieur?

M. ZVI LEVE :

Merci beaucoup. Bienvenue, bonsoir tout le monde!

655 **LE PRÉSIDENT :**

Alors la parole est à vous. Premièrement, je vous félicite tous pour ces efforts vraiment de trouver un autre modèle de faire affaire de gouvernance. J'espère bien qu'on aura une solution de nos difficultés financières et de développement durable à long terme dans la région de Montréal.

660 Donc on a justement parlé il y a quelques minutes de l'intégration des stations avec les autres réseaux, le transfert modal et j'aimerais souligner l'importance du réseau cyclable et aussi l'accès piéton.

665 J'aimerais savoir est-ce que vous prévoyez intégrer les stations de train avec un réseau cyclable et aussi les stations, on en parlait tantôt avec la gare Centrale sur la Rive-Sud sera à proximité du Dix30. Est-ce que c'est faisable de marcher à pied entre ces deux endroits-là? Sinon, pourquoi? Parce que je crois que ça pourrait contribuer énormément au succès du projet. Donc l'intégration de vélo et cycliste dans les stations et avec les réseaux à proximité.

670 **LE PRÉSIDENT :**

On parle spécifiquement du cas de la station terminale?

675 **M. ZVI LEVE :**

680 Non, toutes les stations en soi et je pense, que ça soit aménagé ou des supports vélos mais pas seulement des supports vélos, comme vraiment avoir des services de ces modes de transport qui sont tout à fait légitimes aussi. Comme on parle beaucoup de transport à l'extérieur de l'auto, si on veut sortir les gens de leur auto, peut-être ça serait bien de faire du vélo au lieu de l'auto et s'ils peuvent se rendre dans une station du REM en vélo, ça serait aussi bien que s'il allait en transport collectif ou autre chose.

685 Donc c'est vraiment important de trouver toutes les solutions ensemble. À mon sens, le but de ce projet, ce n'est pas seulement d'agrandir le transport collectif mais c'est de sortir les gens du transport privé.

LE PRÉSIDENT :

690 D'accord. Alors je pense que le sujet a quand même été abordé mais Monsieur Tall?

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud, s'il vous plaît.

695

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Juste en introduction, puis après je vais donner la parole à mon collègue Denis. Nous ne planifions pas l'ensemble du réseau cyclable de l'Île de Montréal. Par contre, oui, nous intégrons en parallèle, en discussion avec une partie de nos relations avec les municipalités l'ensemble de ces réseaux-là aux stations à la demande et chaque station a des provisions pour recevoir des vélos. Puis là, je vais laisser un peu plus le détail des stations et des provisions pour l'accès piéton, la Dix30 et l'accès des vélos à monsieur Andlauer.

700

705

M. DENIS ANDLAUER :

Oui, Monsieur le président. Peut-être pour la bonne compréhension de monsieur Leve, peut-être juste faire un rappel sur l'accessibilité universelle qu'on prévoit à toutes les stations. « Universelle », ça veut dire d'abord et avant tout un accès piéton, un accès pour les cyclistes, un accès pour les personnes à mobilité réduite et évidemment ensuite un accès pour les gens qui viennent en autobus en rabattement avec des quais qui sont organisés le plus proche possible de l'entrée des stations et ensuite, des places pour le stationnement incitatif pour les voitures dans une proportion qui est définie sur les différentes stations.

710

715

Comme le disait Jean-Marc, la manière de l'intégrer dans l'ensemble du réseau, on a fait un exercice où on a identifié dans les environs de chaque station et avec les parties prenantes, soit les villes, les arrondissements et ainsi de suite, tous les éléments de mobilité qui sont tout autour, que soit les générateurs de déplacement, que ce soit les pistes cyclables quand elles existent, quand il y a une piste cyclable qui passe à proximité de la station – dans notre définition de la station – on connecte sur la piste cyclable. Évidemment, quand il n'y a pas de piste cyclable, on ne crée pas une piste cyclable de nulle part mais quand il y en a une qui existe, on se connecte dessus.

720

725

Les accès piétons sont particulièrement soignés. On essaie de faire à chaque fois que c'est possible des accès dédiés pour éviter qu'il y ait une circulation croisée entre des piétons et des autobus, par exemple, entre des piétons et des voitures. Ce n'est pas toujours possible, des fois, il y a des passages protégés qui sont prévus mais de manière générale, c'est vraiment un travail d'intégration complète avec l'environnement pour chacune des stations.

730 Ce qu'on cherche à faire, je pense que j'ai eu l'occasion de le dire hier, on cherche à faire des transports collectifs et ça, ça passe d'abord par le transport actif. Donc toute la mobilité active qui tourne autour d'un gros tuyau de transport collectif, on le facilite.

735 On a eu l'occasion d'aborder plus tôt l'utilisation des vélos. Elle sera possible, les gens vont pouvoir rentrer avec les vélos dans le REM aux heures creuses comme c'est le cas aujourd'hui dans le métro et donc avec des places qui sont identifiées, l'endroit où il peut y avoir des chaises roulantes ou des places pour les personnes à mobilité réduite ou pour les poussettes, il y a la place pour mettre des vélos. Donc c'était un peu pour retracer le portrait de l'accessibilité universelle.

740

LE PRÉSIDENT :

745 Monsieur soulignait aussi de façon plus large, évidemment vous avez la responsabilité, comment dire, du voisinage immédiat de la station puis des infrastructures de la station mais dans quelle mesure aussi les municipalités pourraient être mises à contribution pour ce qui est, comme l'exemple qui est donné, pour ce qui est de l'accessibilité au DIX30 éventuellement? Est-ce que ça relèverait de votre responsabilité ou celle de la municipalité?

750

M. DENIS ANDLAUER :

755 Je peux vous donner l'exemple spécifique de la station du Quartier DIX30 qui est une station bien particulière parce qu'elle est au centre de l'autoroute A10. D'un côté, elle va être connectée sur le TOD dont on a eu l'occasion de parler cet après-midi, où il y a un travail de coordination entre les développeurs du TOD et le REM. Donc on le voit sur l'image, on voit une petite passerelle qui traverse, vous voyez cette passerelle-là? Juste pour figurer l'image, ici on est au Quartier DIX30, ici on est en direction de Montréal, on a une vue de Montréal au loin et donc l'autoroute 10 en direction de Montréal. Cette passerelle-là est la passerelle qui se connecte sur le TOD et ici on voit sur l'image le futur viaduc du Quartier que la Ville de Brossard est en train de planifier pour joindre le boulevard du Quartier qui est à l'ouest ou au sud-ouest de la 10 et le futur TOD qui est de l'autre côté.

760

765 Donc typiquement, c'est un bon exemple où on démontre comment on a intégré l'implantation de la station dans un environnement qui est assez complexe. Un nouveau TOD qui s'en vient et une connexion; un nouveau viaduc qui arrive, qui n'est pas encore là mais sur lequel la station va être connectée et qui va permettre un lien piéton d'ici jusque vers le Quartier DIX30.

765

C'est un exemple d'intégration qui fait intervenir plusieurs parties : la Ville de Brossard, le développeur immobilier et nous-mêmes et éventuellement d'autres parties prenantes

770 dépendamment des stations, dépendamment des configurations. On fait ce travail-là à la pièce
sur chaque station pour chaque cas particulier et pour chaque environnement qui... Par exemple,
ici, c'en est un, la station Panama, c'est un autre concept complètement où on fait un autre
exercice.

LE PRÉSIDENT :

775 Remarquez, visuellement, on cherche le trottoir mais c'est juste schématique, on peut le
comprendre.

M. DENIS ANDLAUER :

780 Oui.

LE PRÉSIDENT :

785 Donc vous allez mettre à contribution aussi les villes pour éventuellement qu'un
aménagement autour des stations puisse être accessible, pour favoriser l'accessibilité. C'est ce
que je comprends?

M. DENIS ANDLAUER :

790 En réalité, cet exercice est déjà en cours. On ne va pas faire cet exercice, il est déjà en
cours. Il est en réalité permanent avec chaque arrondissement, avec chaque ville. C'est des
rencontres hebdomadaires, des fois plusieurs fois par semaine sur chacune des stations.

LE PRÉSIDENT :

795 D'accord. Madame Gendron? Non, pas de question. Je m'excuse de vous prendre au
dépourvu.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

800 Je m'interrogeais, j'imagine que vous avez reçu des commentaires spécifiquement sur la
question des cyclistes pendant vos consultations. Est-ce que vous pouvez nous dire quelles
étaient leurs demandes et s'il y a éventuellement des demandes auxquelles vous n'avez pas pu
805 répondre, quelles sont-elles et pourquoi?

M. MACKY TALL :

810 Oui, Madame la commissaire. Madame Cousineau.

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

815 Donc les principales demandes qu'on a eues de la part des parties prenantes, d'abord c'était beaucoup la possibilité d'avoir des stationnements vélos aux accès, aux stations. C'est quelque chose qui est déjà prévu dans l'aménagement. La possibilité d'apporter le vélo à l'intérieur des rames, ce qui est également possible.

820 Au niveau du vélo, on nous a évoqué la possibilité dans l'ouest d'avoir des stations Bixi, notamment à Sainte-Anne-de-Bellevue où on souhaiterait des stations Bixi qui puissent permettre aux usagers du centre-ville descendant à Sainte-Anne-de-Bellevue de se rendre au parc-nature de l'Anse-à-l'Orme qui est un parc extraordinaire dans l'ouest de l'île.

825 Au niveau des liens cyclables, on a eu des demandes plus précises au niveau par exemple de l'île Bigras. Présentement, il y a des usagers qui aimeraient qu'on évalue la possibilité, puisqu'on double le pont ferroviaire pour lier l'île Bigras à l'île de Montréal, qu'on évalue la possibilité d'aménager une piste cyclable sur le futur pont ferroviaire, en fait, le doublement du pont qu'on va faire. Donc c'est sûr que c'est des choses qu'on va documenter, il y a un impact financier à ça, mais si tant est qu'il y avait une volonté de la Ville de Laval de contribuer à ce genre de réalisation-là, ce sont des aménagements qui pourraient être regardés. Mais c'est ce genre de demandes-là qu'on a reçues jusqu'à maintenant au niveau des liens cyclables pour des éléments très, très pointus.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

835 Puis vous nous expliquiez, quand on parlait des stationnements incitatifs, que pour vous, c'est important de sortir les gens de la voiture et donc vous vouliez les envoyer sur des autobus, mais éventuellement, vous pourriez aussi avoir envie de les envoyer sur des vélos. Donc pourquoi est-ce que vous ne seriez pas plus proactifs en termes de réseau cyclable, puisque vous dites :
840 « Nous, on prend seulement le réseau cyclable qui est déjà installé et s'il n'y a pas de réseau cyclable qui est proche, on ne... ». Enfin, vous ne semblez pas avoir de stratégie très proactive sur la question, contrairement au rabattement par autobus.

845 **M. MACKY TALL :**

Monsieur Arbaud ?

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

855 Je pense qu'on a une stratégie. En fait, on parle régulièrement avec la Ville, les municipalités, mais on ne peut pas planifier les rues de la ville et la location des réseaux cyclables au niveau de la ville. Donc oui, on a une volonté d'offrir, on pense que ça va créer suffisamment d'attraits le fait qu'on offre la connexion, les services, la réception des vélos au niveau des stations. On n'est pas une autorité de planification du transport dans une grande région.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

860 Peut-être pour rester sur les questions intermodales, vous parliez de stations Bixi. Est-ce qu'il y a eu des discussions sur les voitures en libre service ou les connexions avec Car2go et autres?

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

865 On n'a pas encore entamé des ententes avec Communauto ou des entreprises de ce type mais c'est certain qu'il pourrait, dans les stationnements incitatifs, avoir des espaces réservés pour les personnes qui font du covoiturage et il pourrait y avoir de l'intégration pour les différentes compagnies qui offrent du libre service. C'est quelque chose qui pourrait être regardé en effet.

870 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Donc je comprends que ce n'est pas encore fait. Autre question. Vous disiez qu'on pourrait apporter des vélos dans les voitures, vous estimez à combien de vélos à peu près?

875 **M. MACKY TALL :**

Monsieur Andlauer ?

880 **M. DENIS ANDLAUER :**

En fait, chaque station a son propre volume de stationnement pour des vélos, des parcs à vélos qu'on a dimensionnés en fonction de ce que la Ville nous a donné comme flux de cyclistes

885 dans chacune des régions. Donc ça, c'est ce qui nous a permis de dimensionner en gros les
stationnements pour les vélos. Mais le nombre de vélos utilisés dans les rames, ce chiffre-là, on ne
l'a pas aujourd'hui.

M. MACKY TALL :

890 Monsieur Arbaud?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

895 Je peux donner juste complément d'expérience, la conception, Vancouver est une ville qui
utilise énormément, il y a énormément d'intégration de vélos. Donc je dirais qu'un dessin dans la
phase conception et dans les parties opération, les systèmes dont les véhicules et c'est un peu le
même genre de concept que ce qu'on regarde ici à Montréal, laisse un emplacement à l'arrière qui
peut être utilisé par les vélos comme disait Denis, puis par les chaises roulantes, ça donne une
capacité hors heure de pointe dans cette zone-là qui est facilement de deux vélos par voiture, voire
trois. Deux, c'est énorme par rapport... Donc par train, ça fait huit vélos, donc ça fait huit vélos
900 toutes les trois minutes. C'est une grande capacité.

905 Plus, il faut rappeler que l'accès universel, ça facilite énormément l'accès des vélos. Ça veut
dire que vous avez un ascenseur, ça veut dire que vous pouvez passer avec un ascenseur, c'est
comme une poussette – pour moi, c'est le même genre de déplacement – et rentrer dans le train
avec le vélo, ce qui est totalement différent des systèmes actuels à Montréal.

910 Puis pour ce qui est des... Je voudrais rajouter juste sur les voitures, sur etc. C'est notre
intérêt. Notre intérêt, c'est d'avoir le plus possible de services qui viennent aux stations et ce genre
de système-là, aujourd'hui ce n'est pas regardé mais il n'y a aucune raison de ne pas le faire parce
qu'on parle simplement dans un horizon de quelques années parce qu'il n'y a de toute façon pas
de possibilité de rentrer aujourd'hui dans un contrat avec ce genre de compagnie parce qu'elles
vont attendre de dire : « Bien où est le système? Donnez-moi quand est-ce qu'il va opérer? » Etc.

915 Donc mon expérience, oui, il va y avoir des contrats qui vont rentrer, qui vont se faire. Il va y
avoir ces services-là qui vont être mis à disposition mais de fait, ils ne peuvent être confirmés que
quelques mois avant la date de mise en service. Et c'est bien évident, on est en 2016, il faut ce
genre de services aux stations. C'est un moteur important au développement de l'achalandage.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

920

Et peut-être une dernière question puisque vous évoquez le cas de Vancouver, vous nous dites que c'est un cas où l'intégration avec le réseau cyclable est très avancée. Est-ce que vous estimez que ce que vous êtes en train de concevoir pour le REM est équivalent ou est-ce qu'il y a des choses qui se font à Vancouver qui ne pourront pas se faire à Montréal? Et par exemple, est-ce qu'à Vancouver, on peut apporter les vélos en heure de pointe, par exemple, ou non? En tout cas, est-ce qu'il y a une différence? Merci.

925

M. JEAN-MARC ARBAUD :

930

En termes de système proposé, conception, accès, aucune. La grande différence, c'est qu'à Vancouver, tous les autobus sont à accès universel et ont la capacité de prendre les vélos. C'est-à-dire qu'ils prennent les vélos sur la face avant de l'autobus, le chauffeur s'arrête, vous accrochez votre vélo et si vous êtes en chaise roulante ou vous avez une poussette, il y a des accès automatiques dans tous les autobus. Donc ça crée une intégration de réseau qui est plus forte.

935

Mais autrement, par rapport à ce que nous, nous proposons aujourd'hui, il n'y a aucune différence au système de transport en commun.

LE PRÉSIDENT :

940

Je vais devoir abuser un peu de votre patience, j'ai une autre question qui est en lien justement avec les vélos. Succinctement, est-ce que les stationnements qui sont prévus pour ce qu'est des vélos, est-ce qu'ils sont sécurisés? Est-ce qu'ils sont à l'abri des intempéries? Ce que vous envisagez.

945

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

Il y a une de nos stations qui existe déjà à Deux-Montagnes, qui va être préservée, mais sur l'ensemble du réseau, pour le reste, ce n'est pas prévu qu'effectivement ça soit à cette étape-ci du même type que Deux-Montagnes, une Vélostation fermée et tempérée.

950

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'est sécurisé? Vous dites à l'abri des intempéries, intempéries, mais est-ce que c'est sécurisé aussi?

955

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

Deux-Montagnes?

960 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

965

Oui, oui. Pour accéder à la Vélostation, il faut une carte à puce.

LE PRÉSIDENT :

970

Donc ce n'est pas encore déterminé pour ce qui est du reste du réseau.

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

Mais c'est juste à Deux-Montagnes.

975

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Mais je voudrais amener un complément. Toutes les stations sont contrôlées par caméra, toute l'opération est entièrement sur caméra. Ça inclut la périphérie des stations, l'intérieur de la station, l'intérieur des trains. Donc toutes les stations de vélo, sécurisées ou pas sécurisées, sont contrôlées par caméra.

980

LE PRÉSIDENT :

985

Et on comprend que le plan pour ce qui est des abris de vélo, ce n'est pas encore déterminé, ce n'est pas définitif.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

990

Non.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça. Alors je vous redonne la parole. Est-ce que vous avez une autre question?

995

M. ZVI LEVE :

Oui. Est-ce que je peux demander une précision au sujet du vélo?

1000

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

1005

M. ZVI LEVE :

La quantité de supports, on parle de l'ordre de 100 supports à vélo par station ou 1 000 ou... Parce que des villes qui se fait du bon vélo, sérieusement, on a des stations avec plusieurs milliers de places de stationnement à vélo. Et si on veut être vraiment ambitieux, c'est le temps.

1010

M. DENIS ANDLAUER :

Monsieur le président, en fait, grosso modo, je n'ai pas les chiffres en tête, on pourrait les sortir pour l'ensemble des stations mais grosso modo, ça fluctue entre... Alors on n'est pas dans l'ordre de 1 000, on est plutôt dans l'ordre de la centaine. Ça tourne autour de 80, 100, 150, des fois 200. Probablement la plus grosse, ça doit être 250, mais c'est dans ces ordres de grandeur là.

1015

LE PRÉSIDENT :

Par point de comparaison, ce qui est déjà installé au train de Deux-Montagnes, c'est une capacité de combien?

1020

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

Je dirigerais la question à l'AMT pour plus de précision.

1025

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors pour l'AMT?

1030

M. LUDWIG DESJARDINS :

En fait, j'ai les données avec moi. On a 247 places vélos à Deux-Montagnes qui est en fait la gare où on a le plus de places vélos en fait sur le réseau de train de banlieue en entier. Si on regarde les stations actuelles le long de l'autoroute 10, on a à Panama, 144 et à Chevrier, 74.

1035

Juste une petite précision. On a deux Vélostations sécurisées : une à Deux-Montagnes qui est accessible par carte à puce, il y en a une aussi au campus de l'Université de Sherbrooke au métro Longueuil qui est intérieur.

1040

LE PRÉSIDENT :

Donc on a un point de comparaison. Merci.

M. ZVI LEVE :

1045

J'espère que nous sommes plus optimistes au futur.

LE PRÉSIDENT :

Autre question?

1050

M. ZVI LEVE :

1055

L'autre question, je suis vraiment très content avec le point de vue intégré avec ce projet et c'est connu que les projets d'infrastructure en général ne sont pas faits pour être rentables. Donc normalement les profits sont ailleurs.

1060

Donc j'aimerais savoir et c'est ça que je trouve intéressant avec la Caisse, il y a tout le côté développement immobilier, etc., la Caisse de dépôt en a pris soin, et étant donné que c'est le fonds de pension du Québec qui est mis sur ce projet-là, donc j'espère que ça va faire bien de toute l'économie du Québec, et j'aimerais savoir, est-ce que vous – je sais que vous avez été mandaté seulement pour un projet d'infrastructure très spécifique – mais votre réplique était ambitieuse et intéressante et j'apprécie ça énormément, donc j'aimerais savoir un peu plus comment vous visionnez le processus de développement?

1065

Est-ce qu'on va vraiment miser sur l'État comme à Vancouver? La ligne de Canada a un succès parce qu'ils ont intégré le développement le long de la ligne. Ils font des TOD, des pôles d'activités aux stations. Ce n'est pas seulement des stationnements incitatifs, il y a les développements, les centres d'achat, il y a des tours de condos, il y a des tours de bureaux, il y a

1070 beaucoup de choses intégrées à la station et c'est ça qui fait que c'est un réseau en soi qui minimise l'étalement urbain. C'est comme vous pouvez faire toutes sortes d'activités sans avoir l'obligation de se rendre en voiture. Donc c'est ça qui est intéressant d'avoir un réseau structurant. Et est-ce que vous envisagez ces développements? C'est tout.

LE PRÉSIDENT :

1075 Monsieur Tall?

M. MACKY TALL :

1080 Oui. Monsieur le président, donc monsieur Leve, avant de répondre à sa question, rappelle un point important du modèle. C'est que l'investissement que CDPQ Infra va réaliser, il est fait avec les épargnes des Québécois et cette épargne-là donc permet, comme il le soulève bien, de réaliser une infrastructure importante et utile dans un premier temps, mais encore plus important, c'est que les revenus qui vont être retirés, la rentabilité, elle sert à faire fructifier ces mêmes avoirs et à payer la retraite des Québécois. C'est vraiment au cœur du modèle de partenariat public-public qui est proposé ici.

1090 Et oui, un des éléments pour permettre de faire fructifier cet investissement-là, c'est en effet au niveau de ce développement et Vancouver est un bon exemple en fait de ce qu'on voit et qu'on compte faire et sur lequel monsieur Arbaud peut commenter sur l'expérience concrète de ce qui a été observé de ce côté. Il y a plusieurs opportunités possibles en termes de ce type de revenus-là.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1095 Oui, puis je pense que monsieur a bien compris la vision au sens, oui, on cherche à faire une ligne intégrée, un support au développement économique, un moteur du développement économique, donc il y a des revenus liés au développement économique autour des stations qui ont un double effet, qui ont vraiment un effet d'augmentation d'achalandage et de développement économique. Puis il y a tous les revenus périphériques bien entendu qui sont liés à la publicité, ce genre d'activité autre autour d'un projet de cette dimension.

LE PRÉSIDENT :

1105 Merci pour vos questions, Monsieur Leve.

M. ZVI LEVE :

Merci à vous.

1110 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Gendron?

1115 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

1120 J'aimerais me tourner peut-être vers l'agglomération de Montréal et l'agglomération de Longueuil concernant le réseau des pistes cyclables puisque le promoteur nous disait qu'il n'était pas responsable de ce développement-là. Est-ce que c'est prévu de faire des connexions avec le réseau cyclable là où les connexions n'existent pas? Et est-ce que ça fait partie de vos ambitions de faire une interconnexion plus intensive, disons, avec le réseau cyclable?

M. SYLVAIN BOULIANNE :

1125 La réponse, c'est oui, on y travaille avec l'ensemble des villes de l'agglomération. C'est prévu dans le schéma d'aménagement et dans le Plan de mobilité de transport de l'agglomération. C'est une grande préoccupation qu'on a. Le réseau est déjà développé. De mémoire, dans l'analyse qui avait été faite par la CMM, dans l'agglomération de Longueuil, c'est l'endroit où il y avait le plus de réseaux cyclables en bordure du milieu bâti mais on continue à le développer et de l'intégrer au réseau de transport collectif.

1130 **LE PRÉSIDENT :**

Alors pour l'agglomération de Montréal?

1135 **M. DAVID THERRIEN :**

1140 Pour l'agglomération de Montréal, en 2014, l'agglomération a révisé son plan vélo pour ajouter jusqu'à 600 kilomètres de nouveaux liens cyclables. Ce plan de vélo là a été partagé et naturellement, au moment où il a été développé, le projet du REM n'existait pas. Le réseau planifié, existant et planifié, a été partagé avec la Caisse de dépôt et effectivement, comme il a été mentionné, on travaille sur une base hebdomadaire à valider et regarder l'accessibilité à chacune des stations qui a été présentée par la CDPQ et le volet vélo est un volet important.

1145 Quand on dit que la Caisse de dépôt veut se rattacher aux pistes existantes et planifiées, c'est un cas, mais on regarde aussi la possibilité d'ajouter là où ce n'était pas prévu parce qu'il n'y avait pas de besoin à l'époque, les liens cyclables qui doivent être faits pour se rendre aux stations. Donc oui, on s'attend à modifier et à voir apparaître des nouveaux liens à destination des stations, puis on travaille à cet effet-là.

1150

M. PIERRE-ANDRÉ BRETON

LE PRÉSIDENT :

1155

Merci beaucoup. Alors à Deux-Montagnes, j'invite maintenant monsieur Pierre-André Breton, s'il vous plaît.

1160

M. PIERRE-ANDRÉ BRETON :

Bonsoir, Monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

1165

Bonsoir!

M. PIERRE-ANDRÉ BRETON :

1170

Bonsoir à tous! Je suis résident de Deux-Montagnes et j'habite suffisamment proche de la gare actuelle de Grand-Moulin pour être aux premières loges lorsque les travaux se feront et j'ai essayé de voir dans les documents qui sont disponibles sur internet, s'il y avait, pas un plan mais une ébauche de ce qui va être aménagé à cet endroit-là pour pouvoir m'attendre à ce que je vais avoir comme travaux bientôt. Est-ce que ce serait possible de voir ce document-là?

1175

LE PRÉSIDENT :

1180

Oui, sans nécessairement que ce soit un document, c'est les mesures de mitigation en cas de travaux, on en a discuté en partie cet après-midi mais le promoteur peut préciser exactement quel encadrement il souhaite donner à l'entrepreneur lorsqu'il va être sur le terrain pour ce qui est de ses relations avec le voisinage. Monsieur Tall ?

M. MACKY TALL :

1185 Monsieur Arbaud, s'il vous plaît.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1190 Les mesures de mitigations, on les décrit, il y a un aspect qu'on a mentionné, c'est la notion de communication et de création de comité de bon voisinage, puis je laisserais ma collègue, Virginie, présenter ça plus longuement si ça vous intéresse. Mais c'est vraiment, ce qu'on s'engage à faire, c'est à communiquer avec vous et vous donner à l'avance tout ce qui va se passer autour dans la phase de réalisation.

1195 Maintenant, en ce qui concerne le détail de la réalisation, en phase proximité de la station, il va y avoir peu de travaux majeurs parce que ce qu'on va faire, c'est de la réhabilitation des voies, tel que j'ai décrit ce matin, plus la construction de la station. Mais la station actuelle est très grande, très longue. Donc ce qu'on fait, c'est qu'on recrée une station de 80 mètres de long au lieu de actuellement, elle doit être au-dessus des 200 mètres, et de chaque côté. Donc c'est des travaux qui vont se faire relativement rapidement et sans grands impacts. Il n'y a pas de travaux de génie civil majeurs au niveau d'une station.

LE PRÉSIDENT :

1205 D'accord. Est-ce que madame Cousineau a...

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

1210 En fait, sur la question de la gestion des travaux, donc c'est encore là, on en a parlé, c'est l'adoption des bonnes pratiques, évidemment limiter les travaux dans des plages horaires évidemment qui visent à respecter le bruit, éviter évidemment qu'il y ait de la poussière en procédant à des arrosages. Donc c'est ce genre de mesures mitigation là qui sont usuellement entreprises pour mitiger les impacts durant les travaux.

1215 On veut créer des comités de bon voisinage comme expliquait monsieur Arbaud. Alors on veut beaucoup travailler avec les municipalités. Dans certains cas, il y a déjà des comités de bon voisinage qui sont en place, donc c'est quelque chose qu'on va discuter avec la Ville de Deux-Montagnes. Il y a sûrement des forums citoyens qui existent déjà pour différents travaux de municipalité. On veut utiliser, maximiser les canaux qui sont déjà en place qui, comme je le mentionnais, bon on a parlé de l'île Bigras mais c'est la même chose, par exemple, à l'Île-des-Sœurs, il y a déjà un comité de bon voisinage qui est en place pour tout les travaux du pont

1225 Champlain. Alors c'est déjà des canaux de communication qui répondent aux besoins des communautés locales et on souhaite utiliser ces mêmes canaux-là pour être plus efficaces dans la communication. Donc la communication va être proactive en amont des travaux et des mesures de mitigation vont bien être expliquées.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1230 Si je peux rajouter quelque chose, juste pour... C'est que comme on a pu expliquer au préalable, à la fin du mois d'octobre, on va avoir de nouvelles portes ouvertes où on va aller rencontrer les citoyens dans les municipalités en présentant l'ensemble des plans, de quoi va avoir l'air la station, le type de travaux qui vont se réaliser, etc. Donc effectivement aujourd'hui on ne peut pas vous donner un plan exact du phasage de travaux mais ces impacts-là seront clairement adressés dans notre deuxième phase de consultation publique. De portes ouvertes plutôt que de consultation publique, excusez-moi.

LE PRÉSIDENT :

1240 Alors Monsieur Breton, votre deuxième question?

M. PIERRE-ANDRÉ BRETON :

1245 Dans ma première question, il y avait aussi – je m'excuse – il y a juste à la limite sud de la gare, il y a actuellement un passage à niveau. J'imagine que ce passage à niveau là va être remplacé par un viaduc soit par-dessus ou par en dessous. Est-ce que ça a été déjà décidé de quelle façon ça va être aménagé ou c'est aussi dans les choses qu'on va entendre parler au mois d'octobre?

LE PRÉSIDENT :

1250 Monsieur Tall ?

M. MACKY TALL :

1255 Monsieur Arbaud, s'il vous plaît ?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1260 Je vais demander, je m'excuse, je n'avais pas compris ce détail, mais je vais demander à Christian s'il peut donner des détails sur les travaux.

M. CHRISTIAN DUCHARME :

1265 Monsieur le président, alors pour répondre simplement à la question, effectivement, le chemin Bord-du-Lac, c'est sûrement celui dont monsieur Denis parle, va être étagé pour maintenir le lien entre les deux secteurs de part et d'autre de la station.

M. PIERRE-ANDRÉ BRETON :

1270 En fait, c'est le boulevard du Lac.

M. CHRISTIAN DUCHARME :

1275 Oui, pardon. Ce n'est pas ça que j'ai dit? Pardon, boulevard du Lac, pardon, merci.

M. PIERRE-ANDRÉ BRETON :

Vous étiez près.

1280 **LE PRÉSIDENT :**

Merci de la précision. Alors on est à déjà une question et demie, Monsieur Breton. Alors votre autre demi-question?

1285 **M. PIERRE-ANDRÉ BRETON :**

1290 Quand on regarde le plan général, on voit qu'il y a dans le bout du boisé de Saraguay, je crois, il y a les trois lignes : celle qui vient de Deux-Montagnes, celle qui vient de l'aéroport et celle qui vient de l'ouest, qui vont se brancher ensemble. Je me demandais si les usagers qui vont venir, par exemple, de Deux-Montagnes, est-ce qu'ils vont devoir changer de train pour pouvoir continuer jusqu'au centre-ville ou peut-être que les gens de l'ouest vont devoir faire ça ou ceux de l'aéroport. Quel genre d'aménagement est prévu à cet endroit-là?

1295 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Tall ?

M. MACKY TALL :

1300 Monsieur Arbaud, s'il vous plaît ?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1305 Le mode d'opération de la ligne, la façon la plus simple de l'expliquer, c'est que tous les trains qui partent de Brossard, un sur trois va à Deux-Montagnes, le premier disons va à Deux-Montagnes, le deuxième à Sainte-Anne-de-Bellevue, le troisième à l'aéroport, et ainsi de suite. De la même façon dans les retours. C'est-à-dire que si vous voulez aller de Deux-Montagnes à l'aéroport, il vous faut vous arrêter dans une station, quelle qu'elle soit après cet embranchement et prendre le premier train qui va à l'aéroport. Je pense que ça répond à la question.

1310

1315

Mme KATIA SENÉCAL

LE PRÉSIDENT :

1320 Merci pour vos questions, Monsieur Breton. Je demanderais maintenant à madame Katia Senécal, s'il vous plaît, toujours à Deux-Montagnes, de venir nous soumettre ses questions.

Mme KATIA SENÉCAL :

1325 Bonjour, Monsieur le président, bonjour à tous!

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir!

1330 **Mme KATIA SENÉCAL :**

1335 Katia Senécal, je siège sur le C.A. du Comité citoyens Laval-les-Îles. Ma question est au niveau du bruit. Les citoyens sont très enjoués par le projet du REM, je ne vous le cacherai pas. Par contre, ils cherchent à figurer s'ils vont pouvoir continuer à jouir de leur environnement, surtout à cause de la fréquence, comme vous pouvez vous en douter. Donc j'ai lu dans votre étude d'impact sur l'ambiance sonore que sur la ligne de Deux-Montagnes, particulièrement dans les

environnements de la gare Île-Bigras et Sainte-Dorothée, la prévision du modèle SLR prévoit une réduction de 1 décibel.

1340 Or, en chemin vers la salle, j'ai capté la présentation de réduction de bruit de 20 % tout à l'heure, ce que je n'ai pas tout compris. Donc je voudrais comprendre. 20 % de 57, le point en question dont je parle, c'est à peu près 11.4 et versus 1 décibel. J'aimerais comprendre la différence.

1345 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Tall?

1350 **M. MACKY TALL :**

Monsieur Arbaud, s'il vous plaît ?

1355 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

1360 La réduction dont on parle, la première que vous évoquez, c'est l'intégrale du bruit sur l'ensemble d'une journée. Quand j'ai parlé du son décibel, c'était vraiment ponctuel, passage d'un train pour les 20 %. Est-ce que vous voulez qu'on fasse une présentation? Katia Senécal, s'il vous plaît, toujours à Deux-Montagnes de venir nous soumettre ses questions.

1365 **Mme KATIA SENÉCAL :**

Je sais que vous avez pris du temps aujourd'hui pour l'expliquer mais je n'étais malheureusement pas dans la salle pour l'entendre. Si vous avez la possibilité, ça serait apprécié.

1370 **M. MACKY TALL :**

Monsieur le président, si vous le permettez, monsieur Arbaud peut représenter à nouveau, en particulier l'acétate qui va bien répondre à la question de madame Senécal.

LE PRÉSIDENT :

Alors on va reprendre l'explication. Je vous donne le temps d'antenne pour le faire.

1375 **M. MACKY TALL :**

Merci.

1380 **Mme KATIA SENÉCAL :**

Merci.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1385 Est-ce que vous voyez la présentation?

Mme KATIA SENÉCAL :

Oui.

1390

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1395 Donc ça, c'est l'ambiance. Nous avons mesuré l'ambiance sonore le long de la ligne à différents points. Donc vous êtes à Deux-Montagnes? Donc l'ambiance sonore générale sur la ligne Deux-Montagnes, de jour, de nuit, puis le total. Donc le secteur Deux-Montagnes a la caractéristique d'un secteur résidentiel. Si on regarde l'ensemble de la transparence... Comment on appelle ça?

Mme KATIA SENÉCAL :

1400

La page.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1405 La page suivante, s'il vous plaît. Vous voyez sur cette page-là, il y a le niveau de bruit ambiant pondéré. Mais l'important, pour moi ce qui est important de comprendre, c'est les dents les plus hautes qui sont en gris représentent le bruit des trains actuel. Les dents en bleu, la ligne en bleu, c'est le bruit des trains du REM. Donc l'intensité est beaucoup plus faible mais il y a un peu plus de fréquence plus souvent. Ce qui circule un peu plus souvent.

1410

Grande différence, il y a des bruits qui n'existeront plus, tel que les trains actuels passent sur des rails non soudées, donc on entend tac, tac, tac. Là, ce sont des rails soudés. Donc ces bruits-

là ne seront plus là, il n'y a plus de klaxon, il n'y a plus ce genre, tous ces bruits-là et c'est des trains légers.

1415

Donc à chaque passage de train, même si ce n'est pas très technique ce que je vais dire, à chaque passage de train, il y a moins de bruit. Maintenant, si vous intégrez tout le volume sonore sur une journée, le bruit est à peu près équivalent parce qu'il y a un peu plus de passages de train. En fait, beaucoup plus.

1420

L'autre point important, c'est la notion de distance vis-à-vis de la ligne actuelle. Vous savez que le bruit décroît avec la distance. Ça veut dire que si nous avons... Comme l'intensité bruit est plus faible, il y a toute une distance ou un endroit où les gens entendent les trains actuellement, ils ne vont plus les entendre.

1425

LE PRÉSIDENT :

Alors voilà pour les éléments de réponse que le promoteur fournissait tout à l'heure pour ce qui est de la question du bruit. Est-ce que vous avez une autre question, s'il vous plaît?

1430

Mme KATIA SENÉCAL :

Oui. Ma deuxième question, mais évidemment c'est une préoccupation de tous les résidents qui sont sur le long de la voie ferrée, le bruit, mais ce qui nous distingue sur l'île Bigras, c'est la présence de deux ponts ferroviaires dans un rayon d'un kilomètre carré. Et les ponts sont évidemment l'endroit où le bruit est le plus fort.

1435

Vous dites dans l'étude que les stations que vous allez installer sont des obstacles qui vont réduire les niveaux sonores à proximité empêchant la propagation du son. Est-ce qu'il a été envisagé de recouvrir les ponts d'acier qui permettrait de justement mitiger le bruit de la même façon que les stations dans votre interprétation?

1440

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Tall ?

1445

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud ?

1450

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1455 Non, il n'a pas été envisagé de recouvrir les ponts d'acier mais je pense que la
problématique n'est pas du tout la même. Ce qu'on a pu montrer dans l'étude, c'est un niveau de
bruit et on dit le niveau de bruit ambiant qu'on va respecter. En cas d'émergence de bruit au niveau
des ponts, s'il y avait des émergences, c'est sûr qu'on prendrait des mesures particulières, si on ne
respectait pas les niveaux d'ambiance actuels de bruit. Mais il n'y a pas de raison que ça se passe,
d'autant plus qu'on va doubler les ponts, il va y avoir un système de voies qui va passer sur des
voies neuves.

1460 Qui plus est, les bonnes pratiques dans ce genre de système, c'est de faire du *monitoring*,
du contrôle, pour vérifier que le bruit ne bouge pas dans le temps. C'est quelque chose qui n'est
pas non plus courant, c'est de dire on va mettre des stations – puis on a pris comme mesure de
mitigation dans notre dossier environnemental – où on va mesurer le bruit en continu, ça prend une
1465 étude pour définir différentes stations à différents endroits, et apporter les correctifs nécessaires, s'il
y a des dérives.

1470 En réalité, c'est un peu technique mais il y a des notions importantes d'interface entre les
rails et les roues. Et c'est toute une science, il y a des experts dans le domaine mais avec le temps,
certaines fois l'interface se fait moins bien, donc le niveau de bruit peut monter, d'où l'intérêt d'avoir
des stations de contrôle qui permettent de contrôler ça sur le bruit, c'est-à-dire que quand cette
interface n'est plus très bonne, ça reprend un reprofilage des rails ou un reprofilage des roues,
selon les configurations.

1475 **LE PRÉSIDENT :**

1480 Puis pour compléter l'information, on avait aussi le ministère du Développement durable qui,
lui, dans son processus d'autorisation, puis vous me confirmez si je suis dans l'erreur ou non, lui, la
principale norme qu'il applique, c'est celle du bruit ambiant. C'est-à-dire qu'il y a une évaluation
préalable du bruit qui est faite dans le milieu et l'exigence éventuelle dans le cadre de l'autorisation
serait de ne pas dépasser le bruit ambiant. Donc il y a une balise qui serait éventuellement
déterminée par le ministère quant à une éventuelle augmentation de bruit qui serait proposée dans
le cadre du projet. Alors on peut dire que...

1485 **M. HUBERT GAGNÉ :**

Ça, c'est surtout pour les milieux qui sont très urbanisés. Je peux donner un exemple pour le
train de l'Est. Le suivi avait été demandé pour 1, 5 et 10 ans, le suivi sonore. Donc est-ce que c'est

1490 ça qu'on va demander pour le projet REM? C'est trop tôt pour le dire mais je donne quand même un exemple.

LE PRÉSIDENT :

Alors merci, Madame, pour vos questions.

1495

Mme KATIA SENÉCAL :

Merci.

1500

Mme KATIA COLTON-GAGNON

LE PRÉSIDENT :

1505

Alors je demanderais maintenant à madame de la salle de Brossard, madame Katia Colton-Gagnon. Bonsoir, Madame!

Mme KATIA COLTON-GAGNON :

1510

Bonsoir, Monsieur le président! Mes questions concernent aussi le bruit. Alors ma première question, c'est considérant que le REM est complètement aménagé selon le projet proposé, à quoi sera comparable le bruit dans un rayon de 500 mètres de la ligne de train?

1515

LE PRÉSIDENT :

Alors Monsieur Tall?.

M. MACKY TALL :

1520

Monsieur Arbaud, s'il vous plaît ?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1525

Si vous permettez, je vais demander à ma collègue Marie-Christine de répondre précisément à cette question.

Mme MARIE-CHRISTINE PATOINE :

1530 Les niveaux de bruit ont été minutieusement mesurés, les bruits existants le long du tracé et
entre autres sur la Rive-Sud, le long de l'autoroute, on a mesuré le bruit dans différents quartiers
résidentiels et le bruit existant est très important. Alors toutes les modélisations montrent qu'il n'y
aura pas d'augmentation ou d'effet de la circulation du train parce qu'il y a déjà beaucoup de bruit
qui provient de la circulation routière sur l'autoroute.

1535 **LE PRÉSIDENT :**

Alors une deuxième question, Madame Gagnon?

Mme KATIA COLTON-GAGNON :

1540 Oui. J'aimerais savoir à quelle étape du fonctionnement du SLR le système est-il le plus
bruyant? Est-ce que c'est lors du freinage pour arrêter à une station, par exemple, ou est-ce que
c'est lorsqu'il roule à pleine vitesse?

1545 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Tall?

M. MACKY TALL :

1550 Oui, monsieur Arbaud, s'il vous plaît ?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1555 La configuration de bruit la plus importante, ça va être lorsque le train fonctionne, roule à
pleine vitesse. Au niveau des freinages, il y a un système automatisé en des courbes d'ajustement
et le freinage est vraiment très progressif. De plus, il se fait quasiment à l'intérieur de la station.
Donc c'est du ralentissement plutôt que du freinage et un arrêt à la station. Donc c'est lorsque le
train roule à pleine vitesse.

1560 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'on peut mettre un nombre de décibels?

1565 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

Ceux que ma collègue Marie-Christine a donnés au préalable, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'urgence.

1570 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Non, mais ce que je veux dire, lorsqu'on prend le train seul, vous dites le train comme tel génère un bruit, c'est en pleine vitesse. Je veux dire, indépendamment du bruit ambiant, un train qui roule à pleine vitesse dans un endroit où il n'y a pas de bruit, ça monte à combien de décibels?

1575 **Mme MARIE-CHRISTINE PATOINE :**

C'est légèrement en dessous de 80 décibels.

1580 **LE PRÉSIDENT :**

Merci de cette précision, Madame. Alors voilà pour vos questions. Je vous remercie beaucoup, Madame.

1585 **Mme KATIA COLTON-GAGNON :**

Merci, Monsieur le président.

1590 **M. NORMAND LALONDE**

LE PRÉSIDENT :

1595 J'inviterais maintenant à Montréal ici monsieur Normand Lalonde, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Lalonde!

M. NORMAND LALONDE :

1600 Bonsoir! Voilà, Gérald Fillion de Radio-Canada a parlé de risques. Ma question directement : avez-vous des études de risques en cas que le bas de laine des Québécois soit troué, par exemple, par des dépassements de coûts ou par une fréquentation pas au rendez-vous, par des tarifs explosés mais néanmoins répartis aux usagers des autres modes, partout ?

1605 Par exemple, une faible captation de taxes foncières due au développement immobilier mitigé ou, par exemple, une rentabilité plombée avec des rendements insuffisants en comparaison à ceux actuels de la Caisse ou incomparables à un processus similaire? Ou encore une décote de Moody's pour d'autres raisons, pour des raisons extérieures, par exemple.

1610 Est-ce que le risque...

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que je considère ça comme étant une deuxième question?

1615 **M. NORMAND LALONDE :**

Bien ma question, c'est est-ce qu'il y a des études?

LE PRÉSIDENT :

1620 Oui, on a compris. Est-ce que le promoteur évalue le risque en fonction de son investissement puis des éventuels dépassements de coûts...

M. NORMAND LALONDE :

1625 Exactement.

LE PRÉSIDENT :

1630 ... baisse de fréquentation, risques du marché.

M. NORMAND LALONDE :

1635 Et autres facteurs que je n'ai pas nommés.

LE PRÉSIDENT :

1640 D'accord. Alors Monsieur Tall?

M. MACKY TALL :

1645 Oui. Alors j'avais fait référence un peu plus tôt au rendement historique du portefeuille infrastructure. Je vous avais mentionné le chiffre de 12 % et d'ailleurs nous allons vous revenir avec une réponse plus précise qui illustre bien historiquement la rigueur dont nous avons fait part pour chaque investissement que nous faisons. Et c'est la même rigueur qui s'applique dans le cas du projet de REM. Il n'y a pas de compromis à ce niveau-là pour s'assurer que chaque hypothèse sur les éléments donc soulevés dans la question sont évalués avec prudence.

1650 Comme je l'avais mentionné un peu plus tôt, nous sommes actuellement en train de finaliser les paramètres d'optimisation technique et environnementale du projet. Si je rappelle le calendrier, c'est un calendrier dans un premier temps, on a présenté un projet en avril, nous avons fait une période de consultation et nous avons été à l'écoute et avons apporté des améliorations qui se poursuivent en continu.

1655 Et maintenant, nous entrons dans une période d'optimisation financière qui va inclure la finalisation notamment du financement – j'ai fait référence dans une question plus tôt sur le financement de dette, par exemple – et également au niveau du contrat de construction, par exemple. C'est un contrat de construction clé en main où les deux consortiums pour les deux contrats auront l'obligation de soumettre des prix fermes avec des garanties de réalisation, pénalités importantes en cas de déplacement pour justement protéger tout risque de dépassement, qui est vraiment les mêmes principes qu'on a appliqués dans des projets où on a eu un bon résultat comme à Vancouver ou plus récemment la Caisse a été impliquée également dans un projet de construction en infrastructure, donc un hôpital et un centre de recherche de cancer qui s'appelle *Victoria Comprehensive Cancer Center* à Melbourne, donc à la fine pointe de la recherche, sur la recherche et le traitement de cancer, un projet de plus de un milliard qui a été réalisé dans les délais, dans les budgets, tout comme Vancouver. Et même approche ici.

LE PRÉSIDENT :

1670 On peut comprendre quand même qu'un hôpital est relativement différent du REM. Je pense qu'il faut comprendre aussi cet élément-là. Est-ce que vous êtes vraiment à l'abri de tout risque? Vous parliez tout à l'heure qu'éventuellement, une partie des sommes, du 3 milliards qui serait mis sur la table par Caisse de dépôt et placement Infra, vous iriez éventuellement en appel, en sollicitation d'investissement.

1675 Est-ce que vous pourriez éventuellement avoir une surprise du marché ou peut-être que votre appel à l'investissement ne répondrait pas exactement à votre objectif. Là évidemment on parle de façon complètement hypothétique mais êtes-vous vraiment à l'abri de tout risque?

1680 **M. MACKY TALL :**

Non, évidemment qu'on n'est jamais à l'abri de tout risque, vous avez raison, Monsieur le président. Mais ça sera connu avant de lancer le projet. Donc il est certain que s'il y avait une crise financière extrême et pas de condition pour aller chercher à ce niveau-là, il faudra revoir le projet et l'optimiser. Mais il ne se fera que si nous sommes parfaitement à l'aise justement des conditions de réalisation.

1685 **LE PRÉSIDENT :**

1690 Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1695 Vous parlez des autres investissements que vous avez gérés avec rigueur. Est-ce que je me trompe en disant que c'était des investissements où vous étiez un investisseur plutôt passif alors qu'ici, vous allez être un opérateur. Donc il y a une différence de nature dans le type d'implication que vous avez dans le projet.

1700 **M. MACKY TALL :**

Non. En fait, Madame la commissaire, ce sont des investissements dans lesquels nous étions actifs. Je vais prendre quelques exemples. Le projet Canada Line de la Caisse était un des trois actionnaires dès la première journée, à travers toutes les phases qui impliquaient la sollicitation de contrat de construction, la phase de financement, la phase de réalisation, de démarrage et maintenant d'exploitation à long terme avec succès, donc impliquaient dans chacune des décisions comme un des trois actionnaires et suivant le projet de près.

1705 Qui plus est, mon collègue Jean-Marc Arbaud à côté de moi a été le PDG de Canada Line à toutes les étapes. Donc on a l'expérience dans ce cas-ci, autant en tant qu'actionnaire impliqué dans toutes les décisions qu'au niveau de la compétence et de l'expertise de gestion.

1710 Si vous me permettez d'autres exemples, une autre référence est la société Keolis dans laquelle la Caisse est actionnaire depuis 2007, une société qui a transporté dans quinze pays à travers le monde plus de trois milliards de passagers l'an dernier. Dans le cas de Keolis, la Caisse et un membre de mon équipe codirigent le conseil de surveillance, préside le comité d'investissement, participe au comité de sécurité ferroviaire et est impliquée dans toutes les décisions.

1715

1720

Mon collègue, Denis Andlauer, à ma droite, le directeur des opérations futures du REM, a notamment dirigé le réseau de métro de la Ville de Lyon. Donc au-delà de l'expérience actionnaire que nous avons dans cette entreprise, il y a également une expérience opérationnelle concrète et solide à l'intérieur de l'équipe.

1725

Un troisième exemple que je pourrais vous donner, c'est celui de l'exemple de l'hôpital et centre de recherche sur le cancer dans la Ville de Melbourne en Australie de plus de 1 milliard \$. Monsieur le président a raison, nécessairement le même niveau de complexité ou d'étalement d'un projet de transport mais avec ses défis et encore là, la Caisse, comme un des trois actionnaires, a été impliquée dans toutes les décisions dès le début et à travers toute la phase de réalisation et maintenant, depuis le démarrage de cette installation au mois de juin dernier.

1730

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1735

Merci beaucoup pour ces précisions. Pour revenir à votre maîtrise du risque, vous nous avez parlé des mesures que vous avez prises pour vous assurer de ne pas être affecté par un dépassement de coût. Qu'en est-il maintenant d'un risque qui serait lié à un achalandage beaucoup moins important que ce que vous envisagez ?

1740

M. MACKY TALL :

Je vais demander à... En fait, mon collègue, monsieur Arbaud, y a fait référence un peu plus tôt et c'est relié à la rigueur en arrière des études d'achalandage justement et la prudence qu'on y attache. Monsieur Arbaud, s'il vous plaît ?

1745

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1750

C'est clair qu'on a dit on prend le risque d'achalandage, ça fait partie du concept du projet. Donc on a fait – c'est pour ça que ça dure quelques mois – des études très détaillées d'achalandage. Je voudrais juste dire que dans la structure du projet, il y a trois niveaux de contrôle de risque. Il y a un niveau investisseur qui regarde l'ensemble des risques d'investissement. On va se retrouver avec des appels d'offres et des banques, puis vous savez très bien qui conduisent leur propre revue aussi des systèmes de contrôle de risque, puis il y a notre équipe CDPQ Infra en tant qu'opérateur si on peut dire, qui revoyons l'ensemble du risque construction/opération. Donc pour achalandage, c'est ces trois niveaux-là, ça donne une... On est confortable avec l'ensemble de la démarche et la maîtrise des risques.

1755

1760 Pour l'achalandage, c'est vraiment de rentrer dans des études détaillées. Ensuite, si on veut vraiment rentrer dans le risque d'achalandage, on peut parler de... Je ne sais pas si vous êtes familier avec les notions de simulation de Monte-Carlo. Ça veut dire les études d'achalandage, en fait, c'est quel va être l'achalandage selon une multitude de paramètres : la croissance économique, le prix de l'essence, le temps de trajet, le marché d'emploi, différents paramètres, le développement. Ces paramètres-là, les prévoir sur 20 ans, 30 ans, c'est toujours un problème.

1765 Ce qu'on peut faire, c'est faire un modèle et combiner tous ces paramètres et puis voir comment ils varient. Et à partir de là, définir un univers ou une probabilité liée à la réalisation de l'achalandage. C'est cette probabilité-là qui sert de modèle. De ce fait là, ça veut dire que le risque, je veux dire, c'est le risque d'inclus dans la probabilité.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1770 Peut-être vous pourriez nous expliquer à ce moment-là dans votre achalandage prévu, vous avez une fourchette de probabilités, je présume.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1775 Une fois qu'on a l'achalandage sur les différents paramètres dans l'étude, on fait des simulations de Monte-Carlo pour regarder ces fourchettes de probabilités. Mais pas aujourd'hui.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1780 D'accord. Et par rapport à votre achalandage prévu, vous êtes à quelle marge de ce risque, s'il y avait un achalandage tel que votre projet deviendrait très risqué sur le plan financier. C'est-à-dire que vous avez un achalandage qui correspond à une probabilité. Jusqu'à quel point est-ce que la partie balle de la probabilité s'approche du seuil de rentabilité du projet? Je ne sais pas si je suis assez claire?

1785 **M. MACKY TALL :**

1790 Oui, très claire. Alors la réponse est claire. Ça, c'est un élément qu'on pourra vous confirmer avec la finalisation des paramètres financiers. Donc par exemple le service de la dette, la dette qu'on va mettre en place, elle va être à quel niveau d'intérêt? Elle va être à quel coût d'intérêt, quel paiement? Rajouté aux coûts d'opération, c'est ce qui va établir la marge. Mon collègue, Jean-Marc Arbaud, en fait Jean-Marc mentionnait un peu plus tôt, il a fait référence aux études d'achalandage *bankable*. Excusez l'anglicisme mais c'est la rigueur qui va dans l'étude d'achalandage justement

1795 et qui inclut le degré de prudence ou de décote quand il va enlever une partie d'hypothèse optimiste dans les prévisions pour être sûr justement de pouvoir assurer la bonne performance.

Alors avec la finalisation du cadre financier, le niveau de participation des gouvernements, du coût de la dette, c'est une analyse que nous pourrions fournir.

1800 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Est-ce que vous avez une idée du moment où vous pourrez fournir cette information?

1805 **M. MACKY TALL :**

Ça suivra le moment où on aura donc les études finales auxquelles Jean-Marc faisait référence, fin octobre, et donc une idée plus précise des coûts de financement ou un processus qu'on a l'intention de maximiser.

1810 Si vous me permettez un élément d'information additionnelle, en appliquant cette même méthodologie que je vous décris, dans le cas précis de Vancouver, nous avons eu à faire ce même exercice. Les prévisions d'achalandage étaient au début dans le projet, il y a ce qu'on appelle un *ramp up*, donc une option progressive qui amenait au début du projet peut-être autour de 70-80 000 mais l'objectif et les prévisions étaient à 100 000 utilisateurs par jour et avec la qualité du projet donc qui a été bien adopté par la population, c'est un achalandage qui dépasse aujourd'hui 120 000 passagers par jour et il y a des discussions de rajouter de la capacité. Et ça, c'est un autre élément important dans le système que nous proposons qui a cette capacité d'accommoder la croissance quand même à long terme.

1820 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

D'accord. Donc je comprends que votre cadre financier ne sera pas disponible avant décembre?

1825 **M. MACKY TALL :**

1830 Écoutez, on va essayer de compléter les éléments financiers le plus rapidement possible mais le mois de décembre serait une cible raisonnable, je pense, pour le finaliser. Nous ne contrôlons pas, par exemple, à savoir les discussions avec les deux niveaux de gouvernement pour confirmer leur participation d'ici la fin de l'année. C'est l'objectif qui est visé, oui.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1835 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1840 Alors, Monsieur Lalonde, votre deuxième question.

M. NORMAND LALONDE :

1845 Oui. Sur le même thème des études recherchées. Connaissez-vous les impacts sociaux et économiques de la hausse espérée de la Caisse sur les taxes foncières, sur les propriétés voisines de toutes les stations, par exemple à Pointe-Saint-Charles et ailleurs, et précisément sur les hausses de loyer subséquentes et prévisibles? Impacts sociaux, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

1850 Monsieur Tall ?

M. MACKY TALL :

1855 Monsieur Arbaud, s'il vous plaît ?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1860 Nous n'avons pas de... Aucunement il y a dans l'impact, on a regardé des projets pour avoir des redevances pour les projets qui se développent, nouveaux, majeurs, dans un périmètre limité autour des stations mais aucune augmentation de taxes foncières et d'ensemble pour l'ensemble du projet. Simplement, ces taxes foncières, on parle juste de nouveaux projets et de partage.

LE PRÉSIDENT :

1865 Peut-être préciser simplement la question. Ce que vous avez anticipé, une hausse de la valeur des propriétés, là vous parlez directement pour vos équipements mais pour ce qui est des éventuels terrains qui seraient à développer autour. Ou des résidences actuelles qui sont déjà là. Est-ce qu'éventuellement, vous anticipez que l'influence de la présence de votre infrastructure va générer éventuellement une hausse de taxes auprès des voisins? C'est ça, là, les loyers, tout ça, là.

1870

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1875 En général, les développements d'infrastructure telles que celle qu'on nous propose
gènèrent du développement économique et du développement immobilier dans un rayon de un
kilomètre autour des stations. Donc ils gènèrent une augmentation de la valeur économique des
habitations. Les taxes foncières, la gestion des taxes foncières, c'est une décision municipale. S'il
y a une augmentation de densité, ma compréhension des taxes foncières, une augmentation de
1880 densité ne conduit pas nécessairement à une augmentation des taxes pour les citoyens. Mais je
pense que c'est la question.

M. MACKY TALL :

1885 En ajout, simplement d'autant plus ce que monsieur Arbaud a souligné, c'est que le
développement dans la proximité immédiate de la station amène une augmentation des revenus
en fait qui vient contribuer et élargir les revenus en fait des municipalités, mais on n'est pas
vraiment dans notre champ d'expertise ici.

LE PRÉSIDENT :

1890 Alors on va se tourner auprès de la Ville de Montréal, Ville de Longueuil. Est-ce que vous
avez éventuellement anticipé l'influence que l'infrastructure pourrait avoir sur les taxes des
propriétaires avoisinants et indirectement, ce que je comprends de la question de monsieur
Lalonde, ça pourrait avoir éventuellement un impact sur les hausses de loyer. Alors l'impact social
1895 en quelque sorte qui découlerait éventuellement de la mise en place de l'infrastructure.

M. DAVID THERRIEN :

1900 Tout d'abord, non, à la Ville de Montréal, on n'a pas fait un exercice comme ça sur l'impact
sur les coûts des loyers à proximité d'une future station. Ce n'est pas un exercice qui a été fait ou
qui est en cours présentement non plus. Le seul volet qu'on discute, c'est les demandes de la
Caisse de dépôt sur la captation de la plus-value foncière avec la Caisse de dépôt sur des
nouveaux projets, ce qui a été présenté tantôt.

1905 Mais il n'y a pas d'exercice qui a été fait pour voir si les loyers près des futures stations ou de
toutes les futures stations vont bouger et non plus l'impact de... pas la plus-value mais les
résidences existantes, si elles prennent de la valeur ou pas. Il n'y a pas d'exercice d'évaluation de
fait.

1910

LE PRÉSIDENT :

Merci. Pour Longueuil?

1915

M. SYLVAIN BOULIANNE :

Même réponse.

1920

LE PRÉSIDENT :

Merci. Madame Gendron ?

1925

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Je m'excuse, vous dites que ça n'a pas été fait. Est-ce que vous avez l'intention de le faire?

1930

M. DAVID THERRIEN :

Je dirais que ce n'est pas un sujet qui a été discuté au sein de la Ville présentement. On peut en prendre note, voir s'il y a un intérêt de regarder de ce côté-là, mais ça serait probablement une première dans le cadre d'un projet de transport collectif de faire un exercice de cette sorte-là. On ne les a pas nécessairement faits pour les stations de métro, on ne les a pas faits pour le train de l'Est.

1935

On a énormément de développement qui se fait sur le territoire de l'agglomération, énormément d'ajouts de services de transport collectif, de développement d'infrastructures routières et un exercice comme ça n'a jamais été ciblé non plus jusqu'à date.

1940

M. SYLVAIN BOULIANNE :

Par ailleurs, ça serait très hypothétique de dire que l'augmentation d'une résidence existante, par exemple de 5 ou 10 %, est attribuable spécifiquement à ce projet-là. Il y a beaucoup de questions là-dessus, notamment pour les nouvelles constructions. Prenons par exemple le TOD de Brossard, il y a déjà des plusieurs projets qui sont annoncés, qui vont se réaliser. Quelle est la part de ces projets-là qui est attribuable au projet de la Caisse? C'est difficile à dire. Probablement qu'ils auraient eu lieu possiblement dans la même envergure. Donc ça serait très hypothétique de dire qu'une augmentation de valeur de propriété existante est attribuable strictement à ce projet-là.

1945

LE PRÉSIDENT :

1950 Merci pour vos questions, Monsieur Lalonde.

M. NORMAND LALONDE :

1955 Merci beaucoup.

M. ROBERT HAJALY

LE PRÉSIDENT :

1960 J'inviterais maintenant monsieur Robert Hajaly, s'il vous plaît. Bonjour!

M. ROBERT HAJALY :

Good evening, Mr. President. I just have two brief questions concerning the cost. I understand that the total cost of this project is 5,5 billion. I'd like to know what portion of that is due to that part which is not going south, and the rest of it. What is the cost of that portion that is not going to the south line ?

Bonsoir, Monsieur le président. J'ai deux questions concernant le coût. Je comprends que le coût total de ce projet, c'est le 5,5 G\$, et j'aimerais savoir quelle portion de cette somme qui est due à cette partie qui ne va pas aller vers le sud? Le reste, quel est le coût de cette portion qui ne va pas aller dans la ligne du sud?

1965 **LE PRÉSIDENT :**

Alors Monsieur Tall ?

M. MACKY TALL :

1970 Je pense que cette question a déjà été demandée et nous avons convenu, à la demande de madame la commissaire, de donner plus de ventilation demain.

LE PRÉSIDENT :

1975 Alors tout à l'heure, on a posé les questions au promoteur à l'effet de ventiler en quelque sorte ces coûts par branches. Donc le promoteur est à même, sur son 5,5 milliards, de ventiler en fonction de ce qui va être investi sur les lignes Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue,

1980

aéroport, Rive-Sud. Alors il va déposer incessamment les documents qui ventilent l'ensemble du 5,5 milliards, puis à quelle ligne cet argent-là va être assigné. Donc, la réponse est en attente, les gens vont déposer un document qui va ventiler ces coûts.

M. ROBERT HAJALY :

When will this be available? When will it be available?

*Quand est-ce que ça va être disponible?
Quand est-ce que ça va être disponible?*

1985

LE PRÉSIDENT :

Le plus rapidement possible. La question est posée aujourd'hui. Les délais de rigueur au Bureau d'audiences publiques sont de 48 heures. Alors d'ici 48 heures au plus tard, le promoteur devrait avoir livré ces informations qui seront disponibles sur le site internet du BAPE. Alors votre autre question ?

1990

M. ROBERT HAJALY :

Well, this afternoon, the person responsible, I think for the Vaudreuil line, said that it is possible to add an extra line to it, there is space, but there are costs. So, my question is very simply, what would be the cost of adding an extra line parallel to the existing line or alternatively to the CN line, and for a line that goes how fare, what would be the assumption of how fare that line is going, what would be the cost of it?

Cet après-midi, la personne responsable de la ligne de Vaudreuil, je crois, a dit qu'il est possible d'ajouter une ligne supplémentaire à cette ligne de Vaudeuil en termes d'espace, mais il y a un coût impliqué. Ma question est très simple : quel serait le coût de l'ajout d'une ligne supplémentaire à la ligne actuelle, une alternative à la ligne du CN pour une ligne qui irait jusqu'à quelle distance, selon l'hypothèse, quelle serait la distance de cette ligne et quel serait le coût de cette ligne supplémentaire?

1995

LE PRÉSIDENT :

Alors l'AMT ?

2000

M. LUDWIG DESJARDINS :

Malheureusement, je n'ai pas ces coûts exacts avec moi. Il y a des études qui ont été faites par le passé dans le cadre du Plan de mobilité de l'Ouest qu'on appelait, où il y avait des scénarios

2005 de desserte par train léger vers l'ouest et l'aéroport. C'est des études qui avaient été déposées à la CDPQ Infra également. Il y a moyen certainement d'aller chercher ces données-là mais je ne les ai pas avec moi. Peut-être je pourrais interpeller mon collègue, Paul Dorval, peut-être pour nous parler davantage des contraintes dans cet axe-là au niveau de – si vous désirez – au niveau du développement d'une voie dédiée dans le corridor de Vaudreuil.

2010 **LE PRÉSIDENT :**

Peut-être faire préciser votre question, Monsieur. Dans le contexte où les gens de l'AMT répondaient à la question, c'était pour un train conventionnel ou un SLR?

2015 **M. LUDWIG DESJARDINS :**

On avait regardé un scénario, il y avait le train de banlieue qui était considéré et aussi un train léger d'une technologie similaire à ce que CDPQ Infra.

2020 **LE PRÉSIDENT :**

Pour vous dans votre esprit, Monsieur, est-ce que c'est un train conventionnel ou c'est un SLR?

2025 **M. ROBERT HAJALY :**

I think it would be better to be a light train to make it comparable. I want to see what the comparable costs are.

C'est mieux que ce soit pour un train léger pour que ce soit comparable. J'aimerais faire une comparaison des coûts.

LE PRÉSIDENT :

2030 Alors ce que je comprends de la réponse, c'est que vous allez faire une recherche...

M. LUDWIG DESJARDINS :

2035 On pourra regarder qu'est-ce qu'on avait comme scénario.

LE PRÉSIDENT :

2040 ... nous donner l'éventuelle évaluation que vous aviez déjà faite, donc pour le chiffre. Et je crois que vous avez une personne-ressource qui sera à même de pouvoir dire, bon, c'est quoi les contraintes inhérentes à...

M. LUDWIG DESJARDINS :

2045 Si vous désirez, ça répond aussi à la question.

LE PRÉSIDENT :

2050 Alors une présentation des contraintes que ça générerait de planifier une éventuelle ligne supplémentaire dans le corridor. Alors j'inviterais peut-être votre personne-ressource à venir faire la présentation. Alors pour les besoins de transcription, simplement vous présenter. La parole est à vous.

M. PAUL DORVAL :

2055 Oui. Paul Dorval, je suis directeur d'études à l'Agence métropolitaine de transport. Dans le cadre des études antérieures qui ont été faites pour le PMO, c'est-à-dire le projet de mobilité de l'Ouest, il y a différents scénarios d'amélioration des services traditionnels disons de train de banlieue qui ont été regardés avec des ajouts d'infrastructure.

2060 Évidemment, on est dans un corridor où il y a du transport de marchandises, donc la combinaison d'ajout de services de banlieue et de transport de marchandises nécessiterait des ajouts d'infrastructure de voie ferrée, de système de signalisation et ainsi de suite. Et évidemment, dépendamment des services qu'on met en place, l'ampleur de ces ajouts-là peut aller d'une voie à deux voies et ainsi de suite, et ça nécessitera dans certains cas des élargissements d'emprise, donc empiéter à l'extérieur d'une emprise des chemins de fer actuels.

2070 Dans le cas d'un système léger sur rail, il ne pourrait pas fonctionner dans le même corridor, exactement le même corridor que le chemin de fer traditionnel. Donc il faudrait utiliser une emprise séparée, soit en parallèle au niveau ferroviaire. Il y a eu plusieurs scénarios qui ont été regardés à l'époque, soit dans l'axe du CP, dans l'axe du CN, mais en bordure de ces axes-là, de ces emprises-là.

LE PRÉSIDENT :

2075 Merci beaucoup.

M. ROBERT HAJALY :

 What's the figure then, what's the
 money? How much?

*Quel est le chiffre, là, combien ça coûte
 donc?*

2080 **LE PRÉSIDENT :**

 Là, on est à la troisième question, Monsieur Hajaly.

M. ROBERT HAJALY :

2085 That was my question.

C'était ma question.

LE PRÉSIDENT :

2090 Sans sous-question. Alors je pense qu'on va revenir pour ce qui est du chiffre, on a déjà une
 explication au niveau des contraintes. Il est toujours possible de vous réinscrire à nouveau,
 Monsieur Hajaly. Merci beaucoup.

2095

 M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE

LE PRÉSIDENT :

2100 J'inviterais maintenant monsieur Ghyslain Laframboise.

M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :

2105 Re-bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

 Re-bonsoir, Monsieur!

2110 **M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :**

Moi, c'est à propos des passages à niveau de la rue O'Brien et de la rue Toupin à Cartierville. Qu'est-ce qui va être fait au niveau infrastructure pour remplacer ces deux passages à niveau ? C'est ma première question.

2115 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Monsieur Tall ?

2120 **M. MACKY TALL :**

Monsieur Arbaud, s'il vous plaît ?

2125 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

Si vous permettez, je vais inviter mon collègue Christian pour vous donner les détails sur ce qu'il y a sur ces différents passages.

2130 **M. CHRISTIAN DUCHARME :**

Alors simplement dans les deux cas, Monsieur le président, il y aura un étagement des liens routiers existants. Donc les liens routiers vont être maintenus pour répondre à la question.

2135 **LE PRÉSIDENT :**

Donc votre deuxième question, Monsieur Laframboise ?

2140 **M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :**

2145 C'est une question que je connais un peu la réponse mais je la pose pour la simple et bonne raison qu'il y a plusieurs confusions à propos de ces termes. C'est celle-ci : quelle est la différence entre un TOD, un *Transit Oriented Development* ou un développement orienté vers le transport en commun, un TAD, un *Transit Adjacent Development*, c'est-à-dire un développement près ou adjacent à un transport en commun, un POD, un *Pedestrian Oriented Development*, ou un développement orienté vers la piétonisation et le COT, le *Car Oriented Transit* ou le transport en

commun orienté vers l'automobile ? Ça, ça peut être quelqu'un qui n'est pas un promoteur mais plus un...

2150 **LE PRÉSIDENT :**

Mais je pense que le promoteur peut peut-être amorcer la réponse ou encore vous considérez que vous n'êtes pas à même de pouvoir préciser ce genre de définition.

2155 **M. MACKY TALL :**

Madame Cousineau ?

2160 **Mme VIRGINIE COUSINEAU :**

En fait, on a beaucoup parlé de *Transit Oriented Development*. Personnellement, je ne suis pas familière et les membres de notre équipe ne sont pas assez familiers avec le *Car Oriented Development* et les autres appellations. Donc je pense que ça serait préférable effectivement de référer à des spécialistes en aménagement.

2165 **LE PRÉSIDENT :**

2170 Alors peut-être la CMM, parce que je sais que vous avez élaboré quand même un guide pour ce qui est de l'implantation. À moins que je me trompe? Vous avez élaboré un guide pour l'important des TOD.

Mme SUZY PEATE :

2175 Oui, on a élaboré un guide. Ça, il est disponible en ligne ce guide-là. Donc en effet, c'est un développement mixte qui est au cœur du développement du transport collectif, mais ça fait place aussi aux piétons, aux déplacements actifs et c'est vraiment l'intégration avec la station et faciliter les accès et accroître d'une certaine façon l'achalandage de cette station-là.

2180 En ce qui concerne les autres types de développement qui ont été évoqués, on comprend – puis je ne veux pas tomber dans les définitions précises parce qu'il y a des définitions quand même théoriques sur chacun que je ne suis pas en mesure de vous répéter ou réciter – mais c'est certain que quand on parle de *Car Oriented Development*, on est dans un développement qui est orienté sur la voiture, donc c'est tout-à-l'auto. Je pense que le terme l'indique clairement. Ce n'est pas ça
2185 qui est recherché dans le développement ou la stratégie d'urbanisation qui est mise de l'avant au

plan métropolitain. C'est vraiment dans les autres, dans le *Transit Oriented* ou le POD qui est vraiment, qui mise sur les déplacements ou à l'échelle humaine.

2190 Je ne sais pas, peut-être mes collègues peuvent préciser certaines choses, mais c'est vraiment ce type de développement-là qui est privilégié, c'est le transport actif et le transport en commun et non pas le *Car Oriented*, le tout-à-l'auto. Je ne sais pas si ça répond suffisamment aux questions ?

2195 **M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :**

Il y a peut-être une définition. Ce que vous parlez, c'est du COD, le *Car Oriented Development*. Moi, je parlais du COT, *Car Oriented Transit*. C-O-T. Le *Transit*, c'est parce que c'est du... Pour un exemple, c'est qu'on prend un transport en commun, on rajoute un stationnement incitatif, comme l'exemple de la station de la Rive-Sud, on pourrait dire : « Ça, c'est un exemple de COT » où ce qu'on met l'automobile, on fait le transport en commun en fonction de l'automobile et non en fonction d'un développement résidentiel quelconque.

LE PRÉSIDENT :

2205 Je voudrais juste comprendre le sens de votre question. Est-ce que vous voulez avoir les définitions ou vous voulez savoir comment...

M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :

2210 Je veux savoir si le monde comprenait les différences entre les différents termes. Ça ne vient pas juste de moi, ça vient de ce qu'on appelle le CNU, *Congress for the New Urbanism*, un organisme américain que c'est eux autres qui sont à l'origine du COD, du TOD. Et avec le temps, les autres se sont rajoutés.

2215 **LE PRÉSIDENT :**

2220 Mais ce que je comprends, c'est que ces définitions-là ou ces approches-là en termes d'aménagement sont connues des aménagistes. Ils ne sont peut-être pas à même de pouvoir les définir précisément en fonction de la nomenclature qui est convenue. Ce que je comprends de l'information qui a été fournie par le représentant de la CMM, ce n'est pas des avenues jusqu'à maintenant pour ce qui est du *Car Oriented Transit* ou *Development* qui est actuellement envisagé en termes de planification.

Mme SUZY PEATE :

2225

Monsieur le président, comme j'ai indiqué en ce qui concerne le Plan métropolitain, c'est vraiment le *Transit Oriented Development* et ça n'exclut pas la notion du POD ou le transport actif. Je ne sais pas si c'est suffisamment précis pour vous ?

2230

LE PRÉSIDENT :

Alors c'est les éléments de réponse qu'on peut livrer aujourd'hui.

M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :

2235

Je ferai la réponse dans le mémoire que je déposerai pour faire la différence.

LE PRÉSIDENT :

2240

S'il vous plaît. Je vous remercie beaucoup. La commission va prendre une pause de quinze minutes et on va revenir pour le questionnement après. Je vous remercie.

2245

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

2250

**REPRISE DE LA SÉANCE
M. SYLVAIN DESROCHERS**

LE PRÉSIDENT :

2255

Nous reprenons nos travaux. Le registre est fermé. Nous commencerons maintenant le questionnement avec la salle de Deux-Montagnes. J'inviterais monsieur Sylvain Desrochers, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Desrochers!

2260

M. SYLVAIN DESROCHERS :

2265

Bonsoir! Bonsoir à tous et à toutes! Monsieur le président, en fait, je vais avoir deux questions. Donc en préambule, moi, je suis président de l'Île Verte. L'Île Verte, c'est une petite île qui se trouve juste à côté de l'Île Bigras. Donc accède à l'Île Verte par l'Île Bigras et je suis aussi membre du Comité citoyen Laval-les-Îles.

2270

Ma question va porter en fait sur la possibilité de la perte d'un accès à l'Île Verte. Quand j'ai consulté la documentation du promoteur, spécifiquement le document PR3.2.2 à la page 20, je ne sais pas si on doit accéder au document, on a pu voir en fait que ce document-là en fait réfère aux propriétés qui sont affectées par le projet. Et qu'est-ce qu'on peut voir au document en fait, on voit que l'intention en fait du promoteur de faire l'acquisition totale du chemin des Trilles. Le chemin des Trilles, c'est un chemin en fait qui longe la voie ferrée et qui se trouve sur l'Île Bigras et en fait, le chemin des Trilles est la seule voie d'accès de l'Île Verte. Donc on voit qu'en fait, essentiellement, le chemin des Trilles jusqu'au pont de l'Île Verte, le promoteur en fait l'acquisition.

2275

2280

On a eu aussi, via le Comité citoyen Laval-les-Îles, l'opportunité de rencontrer le promoteur qui nous a confirmé aussi que l'emprise du REM en fait allait jusqu'à cette rue-là. Bon, ceci étant dit, j'ai été assez surpris en consultant la documentation, en fait, on trouve... En fait, je n'ai pas trouvé dans toute la documentation de point d'impact, qu'on discute qu'il y a un impact par rapport à ça du fait que le train, pour permettre l'accès de la deuxième voie qui va être construite pour le REM, on a besoin de cette rue-là qui est la seule voie d'accès à une île à des résidents qui sont insulaires.

2285

Donc ma question est à l'effet si ce n'est pas documenté, je pense que c'est un impact qui est très important et comment le promoteur va gérer cette situation-là pour que, quand il va construire, il va doubler la voie qui passe, qui va se rendre à la gare Bigras puis qui passe sur l'Île Bigras, en fait, comment je vais faire pour accéder ma maison ? Simplement. Comment je vais faire pour accéder le pont de l'Île Verte si le promoteur prend toute la rue pour le train, pour le REM ?

2290

LE PRÉSIDENT :

2295

Monsieur Desrosiers, juste avant de céder la parole au promoteur, c'est des résidences permanentes qu'on parle, ce n'est pas des résidences de villégiature ?

M. SYLVAIN DESROCHERS :

2300

Non, non, non. Sur l'Île Verte, vous avez à peu près 80 résidences, c'est toutes des résidences permanentes. C'est tous des gens qui demeurent si vous voulez en bordure de la rivière.

LE PRÉSIDENT :

2305

D'accord. Alors Monsieur Tall ?

M. MACKY TALL :

Monsieur Ducharme, s'il vous plaît ?

2310

M. CHRISTIAN DUCHARME :

2315

Monsieur le président, une très bonne question de monsieur Desrochers. D'ailleurs, c'est une problématique qui nous a été soulevée récemment dans une rencontre qu'on a eue avec des gens de l'Île Verte et qu'on a aussi adressée avec les gens de la municipalité. C'est un problème qu'on a aussi résolu. Alors on a trouvé une solution pour maintenir l'accès à la rue des Trilles.

2320

Juste une petite parenthèse intéressante. C'est que la rue des Trilles est construite sur l'emprise ferroviaire existante. Alors effectivement, notre projet se construit à l'intérieur de l'emprise existante mais techniquement, on a quand même trouvé un compromis qui nous permet d'éviter de fermer la rue des Trilles et maintenir l'accès à toutes les habitations de l'île dont monsieur parle.

LE PRÉSIDENT :

2325

Est-ce que vous êtes à même de pouvoir un peu plus expliciter?

M. SYLVAIN DESROCHERS :

2330

Oui, ça serait gentil d'aller un petit peu plus en détail.

M. CHRISTIAN DUCHARME :

Oui, oui, tout à fait, il n'y a pas de problème. Alors l'idée simplement, c'est on maintient la rue des Trilles, on va aménager un mur de soutènement le long de la rue qui va nous permettre

2335 de construire nos infrastructures ferroviaires à l'endroit prévu. Donc on va être capable à ce moment-là que les deux infrastructures soient assez rapprochées mais qu'elles puissent cohabiter une à côté de l'autre, aussi simplement que ça.

2340 Il faut savoir qu'au départ, l'idée du mur de soutènement, je crois qu'on n'était pas assez loin dans le projet, le projet n'était pas assez précisé pour pouvoir aller dans ce niveau de détail là. C'est ce qu'on a fait au cours des dernières semaines, des derniers mois. Alors la solution a même été partagée avec les gens de la Ville de Laval qu'on a rencontrés – de Deux-Montagnes, pardon – qu'on a rencontrés.

2345 **LE PRÉSIDENT :**

Alors Monsieur Desrochers, une deuxième question ?

2350 **M. SYLVAIN DESROCHERS :**

2355 Avant d'aller à la deuxième question, j'aimerais avoir peut-être une autre précision sur la première question. Parce que dans le fond, le chemin des Trilles, c'est une petite rue qui n'est pas très large. Donc c'est sûr qu'à partir du moment même qu'il y aurait un mur de soutènement, ça je comprends qu'on veut séparer l'emprise du train de la rue, mais si en fait vous empruntez une partie de la rue des Trilles, est-ce que la rue des Trilles à ce moment-là va devenir une seule voie au lieu d'être à deux voies? Comment ça va fonctionner? Parce que présentement, c'est deux voies la rue. Donc si on prend une partie de la rue...

2360 **M. CHRISTIAN DUCHARME :**

L'idée, c'est de ne pas toucher à la rue des Trilles telle qu'elle existe aujourd'hui. Et c'est comme ça. Et le mur de soutènement sera à côté réellement. Donc on souhaite maintenir l'accès tel qu'il est aujourd'hui.

2365 **M. SYLVAIN DESROCHERS :**

Parfait.

2370 **LE PRÉSIDENT :**

Alors votre deuxième question ?

M. SYLVAIN DESROCHERS :

2375 Ma deuxième question. En fait, en préambule, peut-être vous expliquer, Monsieur le
président, un peu, il y a une situation un peu particulière par rapport à la gare Bigras et à différents
travaux qui doivent être faits sur l'Île Bigras. La Ville de Laval a avisé ses citoyens en 2015 qu'elle
2380 était dans l'obligation de construire de nouveaux ponts. En fait, les deux ponts en ce moment qui
accèdent, quand on part de Laval puis on accède à l'Île Bigras, puis quand on part de l'Île Bigras
puis on accède à l'Île Verte, ces deux ponts-là doivent être reconstruits. Ces ponts-là sont en fin
de vie. Et ce qu'on nous explique, c'est qu'il n'y a aucune alternative et ça doit être fait
immédiatement.

2385 Donc disons comme planification très rapidement, en fait, ce que Laval nous a dit, c'est que
les travaux débuteraient le 31 juillet 2017. À cette étape-là, entre le 31 juillet 2017 et la fin de
l'automne, ils vont construire deux ponts temporaires parce qu'on ne pourra plus utiliser les ponts
actuels, ils vont démolir le pont accédant à l'Île Verte. En décembre 2017, ils vont démolir le pont
de l'Île Bigras. De juillet à novembre 2018, ils vont reconstruire le pont de l'Île Verte. De 2018 à
2390 2019, ils vont reconstruire le pont de l'Île Bigras. Suivant cette date-là, ils vont démolir les deux
ponts temporaires.

2395 Donc d'ici la fin de 2019, selon ce qu'on nous annonce, d'ici la fin 2019, la Ville de Laval va
bâtir et démolir deux ponts temporaires, va démolir les deux ponts existants qui nous permettent
d'accéder à ces deux îles-là où se trouve la gare Bigras et ils vont bâtir deux nouveaux ponts.

2400 Ceci étant dit, dans la même période ou à peu près à la même période, parce qu'en fait,
pour avoir écouté l'audience, on ne précise pas de calendrier. Ce qui est d'autant plus inquiétant,
c'est qu'on nous dit en fait que comme on est sur un mode de construction que moi j'appellerais
fast track, où on fait conception, construction, donc c'est en fait essentiellement l'entrepreneur qui
va être mandaté par le promoteur qui lui va décider de son agenda pour pouvoir livrer dans les
meilleures conditions possibles la gare Bigras et les infrastructures qui doivent être mises en
place.

LE PRÉSIDENT :

2405 Alors votre question?

M. SYLVAIN DESROCHERS :

2410 Ça s'en vient. Donc...

LE PRÉSIDENT :

2415 On est quand même dans un préambule assez long mais on comprend la problématique.
Donc vous, votre préoccupation, c'est la conjonction de réalisation des travaux en fonction des
agendas respectifs de la Ville et du promoteur puis ça compromettrait éventuellement votre accès
à l'île puis ça affecterait éventuellement sûrement votre qualité de vie.

M. SYLVAIN DESROCHERS :

2420 C'est une inquiétude parce qu'en fait, de ce que je vous explique moi, c'est sur ces deux
îles-là, donc on passe sur un kilomètre carré, on va détruire tous les ponts d'accès en ce moment
pour les reconstruire et on va doubler les deux ponts ferroviaires et doubler la voie qui passe sur
l'île, sur un kilomètre carré.

2425 Donc premier point : pourquoi on ne retrouve pas la mention de cette particularité-là au
niveau des études d'impact et qu'on n'a pas traité ça, le promoteur n'a pas traité ce point-là.

LE PRÉSIDENT :

2430 D'accord. Monsieur Tall ?

M. MACKY TALL :

2435 Monsieur Arbaud, s'il vous plaît ?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2440 La question, je pense, c'est sur l'impact et la synchronisation des travaux?

LE PRÉSIDENT :

C'est ce que je comprends de l'interpellation de monsieur.

2445 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

2450

Alors en quoi ? Précisez votre question d'abord. Vous nous soulignez que le promoteur n'a pas fait mention de cette contrainte-là dans son étude d'impact.

M. SYLVAIN DESROCHERS :

2455

Moi, je n'ai pas vu dans les études d'impact la description de cette problématique et face à cette problématique-là, quelles sont les solutions que le promoteur propose.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2460

Avant de parler de la description de la problématique, juste le mode de fonctionnement, je l'ai expliqué hier, je pense, sur les modes d'échéancier, c'est de fonctionner par contrainte. Donc nous, on répertorie l'ensemble des contraintes le long de la ligne, choses qui ne peuvent pas se faire avant telle date, qui doivent attendre que telle autre chose soit faite. À partir de là, on bâtit notre propre échéancier indicatif et on demande au constructeur de s'organiser et de proposer à l'intérieur de ses contraintes. Donc il ne va pas faire exactement ce qu'il veut, ni quand il veut. Il va respecter un certain nombre de contraintes.

2465

Maintenant, les contraintes, les constructions et l'intégration du projet, je pense que c'est intégré dans nos contraintes. Ça n'est pas dans le dossier parce que le dossier se développe à l'intérieur du dossier « impact environnemental » en termes d'accès mais pour être plus sur le détail du dossier, je vais demander à ma collègue Marie-Christine d'ajouter quelque chose.

2470

Mme MARIE-CHRISTINE PATOINE :

2475

Je comprends les préoccupations de monsieur parce que c'est effectivement des impacts cumulatifs importants quand on jumelle les impacts d'un et l'autre des projets. On n'a pas dans l'étude d'impact effectivement inventorié tous les projets qui vont se faire sur l'Île de Montréal, notamment des projets qui sont très spécifiques à différents secteurs et je pense que c'est important que ces projets-là nous soient mentionnés pour qu'on puisse éventuellement réviser l'analyse et peut-être... Pas peut-être mais développer des mesures de mitigation ou d'atténuation des impacts cumulatifs. Et effectivement, ça fait partie du cumul de plusieurs projets, puis il y a certains projets sur lesquels on n'a pas de contrôle.

2480

2485 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

Si je peux me permettre aussi, sur la partie intégration aux travaux, études et incorporation de ça, j'aimerais que Christian puisse ajouter quelque chose.

2490 **M. CHRISTIAN DUCHARME :**

Monsieur le président, Monsieur Desrochers, c'est également une problématique qui nous a été soulevée lors de notre visite à l'Île Bigras que le problème de calendrier et à ça, on s'est commis déjà à travailler avec les gens de l'île, la municipalité, pour que les choses fonctionnent.

2495

Donc comme monsieur Arbaud l'a expliqué, on va s'assurer de répertorier ces contraintes-là et je peux vous assurer que le suivi, on le fait. Et d'ailleurs, on est avec les gens de la Ville de Laval demain matin, c'est un sujet qui va être discuté avec eux. Alors soyez assurés qu'on le prenne en compte et que les calendriers d'exécution de chacun des projets fonctionnent un avec l'autre, que ça soit parfaitement intégré. Donc est déjà là-dessus.

2500

LE PRÉSIDENT :

Et éventuellement, les citoyens de l'île seront avisés en termes de planification des travaux et de construction.

2505

M. CHRISTIAN DUCHARME :

Tout à fait.

2510

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

Si je peux me permettre d'ajouter d'ailleurs, suite à la rencontre avec le Comité citoyen des Îles, on a reçu de leur part des suggestions de moyens de communication qui incluent divers outils qu'on va intégrer dans nos plans de communication. Alors on les remercie encore une fois pour leurs recommandations qu'on va intégrer.

2515

LE PRÉSIDENT :

Merci pour vos questions, Monsieur Desrochers.

2520

M. SYLVAIN DESROCHERS :

Merci.

2525

Mme KATIA SENÉCAL

2530

LE PRÉSIDENT :

J'aimerais inviter maintenant madame Katia Senécal, s'il vous plaît. Re-bonsoir!

2535

Mme KATIA SENÉCAL :

J'aurais une question sur, encore une fois la gare de l'Île Bigras, sur la gare en soi. Je ne sais pas si vous avez un visuel ou je peux peut-être vous l'exprimer. En ce moment, la gare est prévue d'être installée entre les deux stationnements. De part et d'autre, il y a des maisons très proches très gares. Par contre, à quelques mètres vers... En tout cas, si on avait un visuel, ça serait plus facile, c'est-à-dire qu'à quelques mètres de la position de la gare actuelle, en suivant évidemment la ligne de la voie ferrée, de part et d'autre, on a une butte et des arbres.

2540

Donc on se demandait, étant donné que la gare doit avoir un éclairage requis pour la sécurité des usagers, s'il y avait une possibilité de la déplacer de quelques mètres, ce qui permettrait aux personnes résidentes en face de ne pas avoir l'éclairage dans leurs vitres et il n'y aurait personne qui serait incommodé par l'éclairage à quelques mètres seulement de la position actuelle.

2545

LE PRÉSIDENT :

Alors Monsieur Tall ?

2550

M. MACKY TALL :

Oui, monsieur Ducharme, s'il vous plaît ?

2555

Mme KATIA SENÉCAL :

Donc c'est ça. Ce que je disais, c'est que la gare est à peu près où est-ce qu'il y a le point sur la carte actuellement. Si on avance un petit peu la carte, exactement, donc vers la droite de la

2560

carte actuelle, entre le chemin du Mistral et le fameux chemin des Trilles dont on parlait il y a quelques instants, il n'y a pas de résidence vraiment... C'est-à-dire que les résidences sont moins proches de la voie ferrée. Donc en ayant une gare à cet endroit, il y aurait probablement moins de pollution lumineuse comme on peut le nommer ainsi.

2565

M. CHRISTIAN DUCHARME :

Pour répondre à la question, Monsieur le président, sur le positionnement de la gare de l'Île Bigras, on a des contraintes techniques qu'on doit respecter, notamment on a besoin d'un endroit où il n'y a pas de courbe, qui est plat, et à cet endroit-là, on n'a pas beaucoup de marge de manœuvre étant donné la présence de deux ponts à proximité. Donc ça limite un peu ce qu'on peut faire.

2570

Cependant, ce que je peux dire, puis on pourrait retourner à l'Île Bigras pour discuter avec les gens, c'est il y a peut-être des façons d'atténuer les nuisances reliées à l'éclairage, c'est ça que je comprends. Alors peut-être on pourrait regarder à nouveau quel couvert végétal peut être conservé et tout. On est très ouvert à retourner puis faire un autre tour avec les gens du coin, il n'y a pas de problème.

2575

LE PRÉSIDENT :

Madame Senécal soulève quand même un point qui est quand même constant dans plusieurs analyses du Bureau d'audiences publiques, ce qu'on appelle la pollution lumineuse comme telle. Est-ce que ça a été pris en considération dans la planification générale des stations puis des infrastructures ?

2580

2585

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud, s'il vous plaît ?

2590

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Si vous regardez les infrastructures, les stations sont bien plus petites, remises à l'intérieur de stations existantes. Donc pour moi, on ne génère pas, sauf peut-être dans ce cas particulier, de pollution lumineuse par rapport à un parking qui est déjà éclairé ou une station sur laquelle il y avait quelque chose auparavant.

2595

LE PRÉSIDENT :

2600 Mais ce que je comprends, c'est que vous n'avez pas fait de réflexion spécifique quant à l'intégration de cette préoccupation-là sur l'ensemble de vos infrastructures. Je vais vous donner un exemple.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2605 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2610 Je veux dire, il y a plusieurs projets d'Hydro-Québec qui sont référés pour consultation au Bureau d'audiences publiques et c'est une des constantes que les citoyens viennent nous présenter. C'est-à-dire les éclairages qui sont nécessaires à l'opération d'une sous-station électrique dans le quartier fait qu'on a une source lumineuse importante qui nuit au voisinage.

2615 Hydro-Québec, dans sa planification, a systématiquement dans ses constructions considéré des éclairages particuliers dépendamment qu'ils ont à intervenir sur les équipements ou que simplement le poste est en veille, de façon à ne pas nuire au voisinage pour ce qui est de l'éventuelle pollution lumineuse que ça pourrait générer. Alors je vous donne ça comme exemple. C'est juste qu'il y a certaines infrastructures, certains promoteurs qui, systématiquement, intègrent cette préoccupation-là dans la mise en place de ces infrastructures.

2620

Donc la question, c'était : l'avez-vous systématiquement considérée dans l'implantation de ce que vous allez réaliser comme infrastructures ? Alors ce que je comprends, c'est que là, on dit : « Ponctuellement, oui, c'est possible en fonction de ce que les gens pourraient éventuellement nous faire comme représentations, si ça cause un problème. » C'est ce que je comprends de l'essence de votre réponse.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2630 Il n'y a pas d'éclairage tout le long de la ligne. Ponctuellement, c'est au niveau des stations. Donc là, il y a nécessairement un éclairage de sécurité lié au fait que c'est un lieu public sur un parking, sur des choses comme ça. Sur ces zones-là, il faut laisser un éclairage. Pour toutes les autres, sur les stations, la partie ouverte des stations est relativement faible et nécessairement l'éclairage reste pendant toute la période d'opération. Donc à part l'isolation d'un point de vue s'il y a une pollution lumineuse par rapport à la périphérie de la station, on ne peut pas changer le

2635

niveau d'éclairage pour des raisons de sécurité autour d'une station, d'un lieu public qui reçoit du public.

LE PRÉSIDENT :

2640

Mais il y a une question aussi de planification puis de concept, dans le sens...

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2645

Oui.

LE PRÉSIDENT :

... tout en assurant la sécurité, puis répondre à cette exigence...

2650

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Tout à fait.

2655

LE PRÉSIDENT :

... il y a une question de voisinage qui fait que vous pouvez faire des aménagements ou choisir des équipements particuliers qui font que l'inconvénient, je veux dire, ne se reflète pas dans l'ensemble du voisinage des stations. Puis ce que je comprends de la question de madame Senécal, c'est plutôt, elle, ce que vous avez soulevé, c'est plutôt un éclairage qui est en fonction des stationnements incitatifs; c'est bien ça ?

2660

Mme KATIA SENÉCAL :

2665

Non. Ce qu'on nous a répondu, c'est vraiment...

LE PRÉSIDENT :

La station.

2670

Mme KATIA SENÉCAL :

... de point mort dans l'empreinte de la gare, dans la vue de la sécurité des usagers. Donc on comprend qu'il y a un éclairage évidemment requis pour la gare, c'est certain. La seule

2675 question qu'on se demandait, s'il y avait moyen de la déplacer de quelques mètres, ça viendrait juste aider quelques résidents à ne pas l'avoir face à chez eux. C'est simplement ça qu'on voulait savoir.

LE PRÉSIDENT :

2680 D'accord. Alors merci pour les éléments de réponse. Une deuxième question, Madame Snécal ?

Mme KATIA SENÉCAL :

2685 Oui. On voulait valider une hypothèse. Encore une fois sur la gare de l'Île Bigras, seulement sur cette section-là, on a cru comprendre que la voie ferrée allait être surélevée à peu près de six pieds, si j'ai bien compris. Et avec des pentes maximales de 4 % que la Caisse a amenées dans son projet dans l'ensemble, on comprend donc qu'en rentrant sur l'île, le train va donc faire une
2690 légère montée pour atteindre une hauteur d'à peu près six pieds à la gare et ensuite redescendre au niveau actuel et repartir de l'autre côté vers Sainte-Dorothée. Parce que sinon, comment est-ce que les ponts actuels vont être maintenus, s'il y a une élévation de la voie qui est prévue ?

LE PRÉSIDENT :

2695 Monsieur Tall ?

M. MACKY TALL :

2700 Monsieur Ducharme, s'il vous plaît ?

M. CHRISTIAN DUCHARME :

2705 Alors je n'ai pas les données précises en tête sur l'élévation de la voie à cet endroit-là mais ce que je peux vous dire, c'est que de façon générale, on tente à tout prix de maintenir les élévations au droit des ponts existants parce qu'on ne veut pas toucher à ces ouvrages-là. Alors étant donné que l'Île Bigras est située entre deux ponts qui sont à proximité, on pourra vérifier le chiffre et vous le fournir éventuellement mais, selon moi, l'élévation va être assez faible dans ce coin-là, mais encore une fois, on pourra le vérifier.

2710 **LE PRÉSIDENT :**

Alors merci pour vos questions, Madame.

2715 **Mme KATIA SENÉCAL :**

Merci. Je voudrais remercier le promoteur de son excellente collaboration. Merci.

2720

Mme SHAEN JOHNSTON

LE PRÉSIDENT :

2725

J'invite maintenant à Montréal monsieur Sean Johnston, s'il vous plaît. Excusez-moi, c'est madame. - Excusez-moi, Madame.

Mme SHAEN JOHNSTON :

2730

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir!

2735

Mme SHAEN JOHNSTON :

2740

Je vais demander des questions qui sont complètement à un autre niveau que ce qu'on discute ici, qui sont souvent les détails très terre-à-terre. Je voulais demander comme un poil dans la soupe un peu quel est l'objectif du REM ? En d'autres termes, quels étaient les objectifs, les critères, les paramètres, les principes les plus hauts qui dirigent ce projet? Parce que j'ai de la misère à comprendre ce projet de cette manière. Ça ne correspond pas à ce que j'aurais attendu, alors je demande ça.

2745

LE PRÉSIDENT :

Il faut comprendre que dans l'économie générale de l'audience publique, on a parlé beaucoup des tenants et des aboutissants et des justifications du projet depuis hier soir. Alors écoutez, je vais donner l'opportunité au promoteur de préciser sa démarche. Monsieur Tall ?

2750

M. MACKY TALL :

2755 Oui. Monsieur le président, l'objectif, il vient de, comme je l'avais formulé, la demande dans
le cadre de l'entente entre le gouvernement et CDPQ Infra de développer un système de transport
optimisé, efficace, entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, d'une part et, d'autre part, entre
2760 le centre-ville, l'Ouest de l'île et l'aéroport, pour régler des problèmes auxquels d'ailleurs le
représentant du ministère des Transports a commenté, notamment sur les enjeux de capacité, de
congestion, etc.

Mme SHAEN JOHNSTON :

2765 D'accord.

LE PRÉSIDENT :

Alors votre deuxième question ?

2770 **Mme SHAEN JOHNSTON :**

Oui. J'ai besoin d'un petit préambule, je vais faire ça au plus vite. Ayant assisté à plusieurs
présentations par Option Transport Durable et lu maints articles sur ce projet au *Devoir*, par Luc
Gagnon et d'autres, sachant que lui avec une équipe proposent que pour le même budget du
2775 REM qui va produire douze nouvelles stations métropolitaines, Option Transport Durable peut
produire trois stations de métro, sept lignes de tramway et cent quarante stations, puis avec
toutes les informations à l'appui.

2780 Alors ma question est est-ce que la Caisse a évalué les mérites des différents projets avec
les évaluations basées sur coûts, achalandage, effets sur l'ensemble du réseau, résultats
bénéfiques économiques, sociaux et environnementaux ?

LE PRÉSIDENT :

2785 Monsieur Tall ?

M. MACKY TALL :

2790 Monsieur le président, mon collègue, monsieur Andlauer a, en réponse à une question
précédemment, commenté sur le choix technologique et les contraintes, notamment au niveau
des besoins identifiés de capacité avec en particulier l'acétate sur les PP – j'ai la même difficulté

que vous – PPHPD. En réponse à cette question, souhaitez-vous que monsieur Andlauer répète cette explication en réponse à la question ?

2795 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît. Alors vous comprendrez que le sujet a déjà été abordé, Madame, mais pour les besoins de votre question, on va fournir l'information.

2800 **M. DENIS ANDLAUER :**

2805 Monsieur le président, peut-être pour être sûr que je réponde de manière adéquate, la question comportait aussi le prolongement avec trois stations de métro, plusieurs lignes de tramway et un grand nombre de stations. Ça couvre l'ensemble de la problématique transport collectif de l'Île de Montréal.

2810 Comme le disait tout à l'heure monsieur Tall, notre mandat à la base du gouvernement, c'est d'abord d'étudier les deux projets : celui de la ligne vers Brossard, donc vers l'antenne sud, et le projet vers l'ouest de l'île. Donc on a, par notre mandat, par notre entente, on est cantonné quand même à d'abord étudier ces deux projets-là. Ça n'enlève pas le mérite peut-être d'autres prolongements ou d'autres axes de transport collectif mais je voulais juste revenir là-dessus.

2815 Maintenant, de manière plus spécifique sur la technologie utilisée dans les corridors que le ministère des Transports nous a demandé d'examiner, les capacités qu'on a besoin – donc la vraie unité, c'est les PPHPD, les passagers par heure par direction, donc le volume de passagers qu'on va transporter par heure – sont telles que des systèmes de type tramway sont insuffisants, d'une part et, d'autre part, font en sorte, si on est avec du tramway, sur des voies existantes et dans les rues partagées avec les voitures, créeraient un très grand ralentissement de ce qu'on appelle la vitesse commerciale, donc c'est le temps vu du client pour passer du point A au point B, 2820 à cause des lumières, à cause des intersections, et ainsi de suite, ce qui n'existe plus dans un contexte de système automatique en site propre où on circule librement sur toute la longueur. Ce qui permet d'avoir des vitesses commerciales de l'ordre de 70-72 km/h, ce qui est très élevé, nos stations sont assez éloignées les unes des autres, et ce qui s'apparente d'une manière très avantageuse même à un métro qui a des stations plus fréquentes.

2825 **LE PRÉSIDENT :**

2830 Merci. Puis je vous réfère aussi aux transcripts et les capsules aussi. Les séances sont enregistrées alors éventuellement vous pourrez référer pour ce qui est d'avoir des informations complémentaires.

Mme SHAEN JOHNSTON :

Merci.

2835

M. ROBERT HAJALY

LE PRÉSIDENT :

2840

Je vous remercie. J'invite monsieur Robert Hajaly, s'il vous plaît. Alors re-bonsoir, Monsieur Hajaly!

M. ROBERT HAJALY :

2845

Good evening again! I'm sorry, I have to ask another question, it's the same question as before. Because I asked what was the cost of an alternative similar light rail system but parallel to the existing CN or CP lines. And the gentleman spoke about it but he didn't give me any money figure, that wasn't very useful.

Bonsoir à nouveau. Je dois poser une autre question. C'est la même question qu'auparavant parce que j'ai demandé quel était le coût d'avoir une alternative, une ligne alternative, une ligne ferroviaire similaire alternative, mais une ligne parallèle aux lignes CN et CP. Le monsieur en a parlé, mais il ne m'a pas donné de chiffre, de coût.. Alors, ce n'est pas très utile.

So, I'm wondering if I could receive such money figure. Now, I do remember one thing he said, which is that the cost depends on whether it's parallel to the CN line or the CP line. If that's true, then I would specify the CN line because it goes to Central Station and it makes it more comparable with the cases.

Alors, je me demande si je pourrais avoir le coût. Je me rappelle bien ce qu'il a dit. C'est que le coût dépend de savoir si c'est parallèle à la ligne du CN ou du CP. Si c'est vrai, j'aimerais spécifier que c'est la ligne CN, ça va à la Station centrale, la Gare Centrale, c'est plus comparable.

LE PRÉSIDENT :

2850

Le fameux chiffre, c'est qu'on avait mentionné à deux reprises, le représentant de l'AMT avait dit qu'il n'avait pas un chiffre en main, qu'il devait faire une recherche, qu'il allait déposer la réponse par écrit dès qu'il va pouvoir avoir le chiffre.

2855 Alors c'est un peu pour ça que j'avais mis fin à l'interpellation, croyant que vous ayez bien compris que n'ayant pas le chiffre maintenant en main, monsieur devait faire une recherche puis le déposer par écrit dans les vingt-quatre, quarante-huit heures. Alors c'est pour ça que j'avais mis fin à l'interpellation. Alors la réponse est la même, c'est-à-dire il est à la recherche du chiffre sur la base des évaluations antérieures qui avaient été faites et il va nous déposer ce chiffre-là par écrit. Et ce chiffre, la réponse que l'AMT va nous fournir à ce sujet, va être déposée dans la documentation de la commission.

2860 **M. ROBERT HAJALY :**

It will be on the BAPE website, is it?

Ça va sur le site Web du BAPE?

LE PRÉSIDENT :

2865 Yes. Il va être déposé dans le site de la commission du Bureau d'audiences publiques dans les vingt-quatre, quarante-huit heures. Donc il doit faire une recherche pour nous déposer la réponse écrite.

2870 **M. ROBERT HAJALY :**

Thank you for that. If I may just ask one more question, a different kind of question. In the proposal of the promoter, they anticipate, once their system is built, if it's built, that they will be managing it rather than some public authority. Will they be managing it rather than some public authority like the AMT or some equivalent or something like that?

Je pourrais poser une autre question différente. Dans la proposition du promoteur, ils anticipent, une fois que le système sera construit, s'il est construit, qu'ils vont être ceux qui vont gérer plutôt que ce soit une autorité publique. C'est eux qui vont gérer. Est-ce qu'ils vont le gérer plutôt que ce soit une autre autorité telle que l'AMT? Qui va gérer, est-ce que c'est eux ou c'est l'AMT ou une autre autorité?

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Tall ?

2875 **M. MACKY TALL :**

La réponse, c'est oui.

2880 **LE PRÉSIDENT :**

Peut-être en fonction de la réforme de la gouvernance du transport dans la région de Montréal, est-ce que pour monsieur Donais du ministère des Transports, on comprend, est-ce que les instances... bon, vous nous avez dit que...

2885 **M. DANIEL DONAIS :**

La RTM.

2890 **LE PRÉSIDENT :**

... la RTM aura à discuter de tarification comme telle.

2895 **M. DANIEL DONAIS :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2900 Mais ce qu'on comprend de la présentation que vous nous avez faite, c'est qu'apparemment, la juridiction en tout cas de la future entité comme telle, en quelle mesure la juridiction de la nouvelle entité aurait sur le projet actuellement qui nous est présenté?

2905 **M. DANIEL DONAIS :**

En fait, la Caisse serait un peu comme un opérateur avec lequel l'autorité va fonctionner mais ce n'est pas un opérateur qui est directement sous sa juridiction au sens de la loi. Donc l'autorité va s'assurer de la planification des stratégies de développement du réseau et va confier la réalisation de mandats à ces quatre organismes qui sont les trois sociétés de transport plus le RTM qui va remplacer l'AMT et les CIT et elle va pouvoir convenir d'ententes avec la Caisse au niveau de l'intégration tarifaire et des services.

2910 **LE PRÉSIDENT :**

2915 Madame Gendron ?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

2920

Quelle est la raison pour laquelle CDPQ Infra ne sera pas soumise à la Loi 76; c'est ça ?

M. DANIEL DONAIS :

2925

La raison, je pense qu'on est plus dans une question de finances à ce moment-là. C'est que la Caisse ne reçoit pas... En fait, le financement de l'autorité, c'est qu'actuellement – et ça va probablement être par la suite tout le développement des réseaux de transport – actuellement, les transports lourds sont financés à 100 % par le gouvernement du Québec. Donc quand on parle du développement du métro, développement des trains, les nouvelles lignes, c'est financé à 100 % par le gouvernement du Québec.

2930

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

2935

M. MACKY TALL :

Si vous le permettez, en complément d'information ?

2940

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Tall.

2945

M. MACKY TALL :

Oui. Le commentaire est exact et ce que je rajouterai, en rappel au commentaire que j'ai fait en réponse à une question de la commission hier, c'est qu'il y aura, comme monsieur le mentionne, une entente entre la Caisse et le RTM assurant l'intégration tarifaire mais également au moment de l'autorisation donc finale du projet par le gouvernement, cette autorisation va inclure le cadre d'une entente d'engagement de la Caisse au niveau du REM, au niveau donc de différents paramètres en fait d'opération, etc.

2950

LE PRÉSIDENT :

Madame Gendron ?

2955

LA COMMISSAIRE GENDRON :

2960 J'aimerais peut-être comprendre plus avant, parce que quand vous nous avez présenté
donc la nouvelle organisation, vous avez parlé d'un cadre de gouvernance ; là, vous nous parlez
de finances. Est-ce qu'on doit comprendre que c'est d'une gouvernance financière qu'on parle ou
si c'est d'une gouvernance plus large à laquelle le projet de loi fait référence?

2965 **M. DANIEL DONAIS :**

En fait, non. La gouvernance dont on parlait, c'était au niveau de la gestion, de la
planification, de l'organisation du transport dans la région métropolitaine. C'était à tous les
niveaux.

2970

LA COMMISSAIRE GENDRON :

2975 Donc vous nous dites, par contre, que la raison pour laquelle CDPQ ne sera pas sous la
juridiction, c'est une question financière. Mais en même temps, vous nous dites qu'il s'agit de
coordonner des activités de transport à l'échelle de la région. Donc là j'avoue que je ne saisis pas
très bien.

M. DANIEL DONAIS :

2980 En fait, il y a deux aspects. Un premier aspect, on l'a vu, c'était le très grand nombre
d'organismes dans la région, le très grand nombre de titres et pour améliorer le service, quelque
chose qui ne coûte pas cher, c'est de faire une meilleure intégration, ça va plusieurs permettre
d'améliorer le service. Ça, c'est un premier aspect. C'est ce qui était visé par la loi.

2985 Et l'autre aspect est le côté des finances mêmes du Québec où on a un cadre financier
qu'on veut respecter avec un équilibre budgétaire qui nous amène à limiter le niveau de projets
qu'on peut faire avec le Plan québécois des infrastructures qui fixe l'enveloppe budgétaire du
gouvernement dans les infrastructures pour les dix prochaines années.

2990 Là, ce qu'on veut faire, en fait on est à la recherche de sources de financement
additionnelles parce que les besoins qui sont exprimés, on l'a vu ici, les gens nous ont parlé de
plein de demandes, en fait de projets, d'attentes, de besoins à combler où finalement on excède
actuellement la capacité de payer et là, on est à la recherche d'autres sources de financement. Et
de faire appel à la Caisse, c'était une de ces façons de faire.

2995

C'est sûr qu'il peut y avoir des programmes d'aide fédérale qui viennent des fois s'ajouter au budget qu'on peut disposer pour des infrastructures, donc c'est un peu une façon de trouver un levier financier pour augmenter notre capacité de réalisation de projets. C'est dans ce sens-là que cette entente-là a été faite.

3000

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Donc si je comprends bien, c'est le mode de financement du REM qui fait que le REM ne sera pas assujéti au système de gouvernance que vous souhaitez mettre en place, qui vise une intégration à l'échelle du territoire.

3005

M. DANIEL DONAIS :

En fait, il va y avoir une intégration pareil, mais il ne relèvera pas directement de l'autorité. Comme je disais aussi hier, c'est que l'autorité va avoir juridiction sur le territoire de la CMM mais pourra faire des ententes avec des municipalités à l'extérieur de la CMM pour offrir un service métropolitain intégré aux municipalités en périphérie du secteur métropolitain. Donc l'idée est toujours de mieux intégrer les services et les tarifs mais avec... La limite qu'on s'est donnée, c'est le territoire, celui de la CMM, avec les organismes en place qu'on fait un genre de fusion.

3010

3015

Mais il demeure qu'il y a d'autres possibilités, au même titre que, bon, il peut y avoir Via Rail qui fait du service, il peut y avoir les transports interurbains, ils font aussi du service en transport collectif mais ils ne sont pas visés par cette planification-là dont on parle, mais c'est quand même sur le territoire. Donc c'est un petit peu un amalgame des deux.

3020

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Est-ce qu'il n'y a pas un risque d'avoir une espèce de gouvernance à deux niveaux alors que vous souhaitez une intégration? Vous allez avoir d'un côté, quatre entités assujétiées à cette nouvelle autorité et, d'un autre côté, une entente contractuelle avec une autre autorité, alors qu'on joue exactement dans les mêmes territoires, on va jouer aussi avec le même bassin d'usagers, on va en plus jouer avec le même tarif.

3025

Donc est-ce qu'il n'y a pas quelque chose d'incompatible dans le fait que le statut de CDPQ Infra à l'intérieur de ce système de gouvernance sera différent et que l'assujétiement ne sera pas selon les mêmes termes, c'est-à-dire que dans un cas, on va avoir un assujétiement par la loi, dans un autre cas, on va avoir un assujétiement négocié de façon contractuelle ?

3030

3035 **M. DANIEL DONAIS :**

Comme par une autre loi. En fait, l'autorité va faire une planification du développement du transport collectif, va soumettre des projets et dans la gouvernance, on l'a vu, c'est eux qui... L'autorité va développer la planification, la CMM va approuver le plan de développement, mais il demeure que, étant donné que c'est le gouvernement du Québec qui finance une bonne partie du développement, qui va faire l'approbation finale, donc à ce moment-là, il peut y avoir des projets qui sont soumis qui ne rentreront pas dans le cadre financier et pour réaliser ces projets-là, le gouvernement du Québec pourra se retourner peut-être encore une fois vers la Caisse de dépôt pour leur demander s'ils seraient intéressés.

3045 Parce que c'est ça ce que la loi dit. C'est que s'il y a d'autres projets dans le futur, l'entente qu'on a, c'est qu'on peut demander à la Caisse : « Êtes-vous intéressés à réaliser un autre projet, évaluer et nous faire une proposition? » C'est une autre façon de financer plutôt que si l'autorité identifie un besoin, un projet, un peu comme l'avait fait l'AMT, plutôt de dire : « Bien, l'AMT, présentez le projet, on va regarder si on peut le subventionner. »

3050 Là, on va dire, on va regarder plutôt est-ce que la Caisse serait disposée à prendre en charge ce projet-là ? Ça demeure que ça va venir de la base au niveau de l'autorité, ce choix-là de projet à développer sur le territoire. C'est simplement une autre façon de financer les projets.

3055 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Merci.

3060 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Monsieur Hajaly, merci beaucoup pour vos questions.

3065 **M. ROBERT HAJALY :**

Thank you very much.

3070

M. ALEX TURCOTTE

3075

LE PRÉSIDENT :

J'inviterais maintenant monsieur Alex Turcotte, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Turcotte!

3080

M. ALEX TURCOTTE :

Bonsoir, Monsieur le président! Bonsoir, tout le monde! J'ai une question un peu utopique puis après ça, une question plus pragmatique. Je vais commencer avec une question sur l'environnement.

3085

Comme on sait, les émissions de gaz à effet de serre du Québec sont d'environ de 80 millions de tonnes et les réductions annoncées par le projet s'élèvent à 16 800 tonnes, qui donne environ une proportion de un cinquième de un millième de réduction des émissions du Québec.

3090

Étant donné qu'on s'est engagé à réduire nos émissions, puis étant donné l'ampleur du projet puis tout l'argent investi, comment expliquez-vous qu'on ne parvienne pas à réduire davantage nos émissions, puis une meilleure performance à ce niveau-là.

3095

LE PRÉSIDENT :

Alors un sujet qui a déjà été abordé également. Alors, Monsieur Tall, s'il vous plaît ?

3100

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud ?

3105

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Parce qu'il n'y a pas vraiment de corrélation en rapport aux chiffres que vous annoncez puis au... L'objectif du projet, c'est de faire un système de transport en commun. Si on veut réduire les GES au maximum, il faut faire un choix électrique. C'est ce qu'on fait. Après, on a des estimations. Les chiffres que vous annoncez, ça doit être les totaux. Nous, ce qu'on annonce, c'est juste les directs. Ça n'inclut pas les indirects. Donc il y en a encore d'autres indirects à rajouter en plus. Puis ce sont des calculs conservateurs.

3110

Mais c'est sûr, c'est certain sur ces chiffres-là qu'on ne va pas à un projet à un impact. Puis il y a des milliers d'impacts. Les 80 millions de tonnes sont liées à notre vie au quotidien à chacun,

3115 à nos climatiseurs, à notre consommation, etc. Si chacun réduit un petit peu, ça fait une contribution énorme et ça réduit la production de GES. La contribution qu'amène le système de transport en commun, c'est celui-là, en le calculant selon les règles du Québec.

LE PRÉSIDENT :

3120 Alors il faut comprendre aussi que l'objectif de réduction ne repose pas que sur un seul projet. Alors c'est quelque chose qui a déjà été abordé. Alors pour ce qui est de la responsabilité de la mise en œuvre de la réduction des gaz à effet de serre, il y a une responsabilité qui incombe au ministère des Transports qui est responsable de la stratégie.

3125 Alors comme je l'ai dit tout à l'heure, on avait déjà discuté de cette question-là cet après-midi. Peut-être Monsieur Donais pour le ministère des Transports pour ce qui est de la stratégie réduction des GES ?

M. DANIEL DONAIS :

3130 En fait, je regardais au niveau de la stratégie d'électrification, le Plan d'action en électrification. C'est sûr qu'il y a trois orientations, notamment au niveau de promouvoir l'électrification notamment des transports, que ce soit le transport collectif ou le transport individuel privé; il y a le développement d'une filière électrique; et aussi, il y en a un autre, une promotion notamment par donner l'exemple. Essentiellement, c'est ça, ce n'est pas juste un projet.

3135 On l'a dit, le projet, c'est 150 000 déplacements sur 8 millions dans la région de Montréal. C'est sûr que ce n'est pas avec 1.8 % des déplacements qu'on va réussir à retirer 50 % de GES. Ça va être proportionnel. On va être du même ordre du 1 %. Ce n'est pas juste par un projet, c'est une multitude d'actions qui va nous amener à faire ça, autant au niveau des transports et aussi de l'aménagement en réduisant les distances de déplacement et en favorisant le transport actif. Donc c'est un plan plus global qui va nous permettre d'atteindre ces cibles-là. Mais ça fait partie de l'équation.

LE PRÉSIDENT :

3145 Un complément pour le ministère du Développement durable, Monsieur Gagné ?

M. HUBERT GAGNÉ :

3150 Oui. Donc c'est le ministère de l'Environnement qui gère, qui s'occupe en fait du Plan d'action contre les changements climatiques et effectivement, le transport durable, c'est un des

deux éléments les plus importants. Mais l'autre élément aussi qui est très important, c'est la bourse du carbone. Donc je pense qu'il faut avoir ça en tête aussi que c'est vraiment les deux fers de lance du Plan d'action contre les changements climatiques. C'est oui le transport durable, c'est la bourse du carbone aussi.

3155

LE PRÉSIDENT :

Alors votre deuxième question, Monsieur Tucotte ?

3160

M. ALEX TURCOTTE :

Oui. Ma deuxième question, je crois que ça a été légèrement abordé aussi hier, c'est concernant la ligne existante de train de banlieue Vaudreuil/Hudson. Je crois qu'on a affirmé qu'il n'y avait aucun risque quant à la diminution ou à l'arrêt de service à terme sur cette ligne. Compte tenu que les études d'achalandage détaillées ne sont pas publiques, comment est-ce qu'on peut s'assurer que c'est bien le cas? Puis quelles sont les garanties qui sont offertes aux résidents qui pourraient être impactés ?

3165

LE PRÉSIDENT :

Alors pour l'AMT ?

3170

M. LUDWIG DESJARDINS :

En fait, je l'avais dit aussi avant, vous m'aviez entendu, je n'ai pas de chiffres à déposer. Ces sûr, ce que je voulais avant tout dire à ma dernière intervention, c'est que je voulais rassurer par rapport à notre interprétation des impacts possibles, donc uniquement de rassurer sur le fait qu'on ne s'enlignait pas sur des scénarios de fermeture ou de baisse importante du service sur cette ligne-là. C'est sûr qu'on ne peut pas donner de garantie sur une modification du service ou autre à moyen et long termes, mais les informations dont on dispose ne nous permettent pas d'aller avancer des scénarios de cet ordre-là.

3175

3180

LE PRÉSIDENT :

Donc ça ne compromettrait pas le service en quelque sorte.

3185

M. LUDWIG DESJARDINS :

C'est ce qu'on croit, oui.

3190

3210

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

3215

Et, j'ai signé :

LOUISE PHILIBERT, s.o.