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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 27 septembre 2016 à 13 h
Hôtel Hyatt Regency
Salle Ovation
1255, rue Jeanne-Mance
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 27 SEPTEMBRE 2016	
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
VILLE DE LAVAL,	
MM. MARC DEMERS, CLÉMENT BILODEAU et DENIS FAFARD (DM8).....	2
VILLE DE MONTRÉAL,	
MM DENIS CODERRE et RICHARD BERGERON (DM28)	9
VILLE DE MONT-ROYAL,	
M. PHILIPPE ROY et Mme EVA COUCH (DM3)	22
ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES ET RÉSIDENTS	
DE L'ÎLE-DES-SŒURS, MM. MARIO LANGLOIS et PAUL LUSSIER (DM2)	29
SUSPENSION	
REPRISE	
M. MICHEL MORIN.....	34
TRANSPORT 2000 QUÉBEC,	
MM. FRANÇOIS PÉPIN et JACQUES LANDRY (DM33).....	38
OPTION TRANSPORT DURABLE,	
M. LUC GAGNON (DM11).....	50
M. STEFAN BRACHER (DM5)	64
SUSPENSION	
REPRISE	
GREEN COALITION VERTE,	
M. AVROM SHTERN (DM74)	68
LES AMIS DE MEADOWBROOK,	
M. DANIEL BOULERICE (DM14)	78
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL,	
M. FÉLIX GRAVEL (DM55).....	82
SÉANCE AJOURNÉE AU 27 SEPTEMBRE 2016 À 19 H	

SÉANCE DU 27 SEPTEMBRE 2016
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT

5 **LE PRÉSIDENT :**

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

10

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

15

Mon nom est Denis Bergeron et je préside cette commission d'enquête et d'audience publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Pour me seconder dans mon travail, je suis assisté de madame Corinne Gendron et de madame Linda Ghanimé, ainsi que de monsieur Yvon Deshaies, qui est analyste, appuyé par notre équipe de coordination et par monsieur Luc Nolet, conseiller en communication.

20

Afin de permettre une meilleure compréhension pour tous, le service de traduction simultanée français-anglais est disponible dans la salle pour l'ensemble des séances de la deuxième partie de l'audience. Donc, un casque d'écoute de traduction simultanée vous est remis à l'entrée de la salle en échange d'un dépôt d'une pièce d'identité pour ceux et celles qui le désirent.

25

Je vous demande également de mettre en mode sourdine vos cellulaires et appareils électroniques, et je vous en remercie.

30

Alors, peut-être quelques consignes d'usage avant de céder la parole à notre premier intervenant.

35

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

40

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

45 Nous vous soulignons que tout comme le promoteur et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa présentation. Je vous souligne que ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits, et non pas à se prononcer sur les opinions émises par les autres. Il ne s'agit donc pas de débattre des positions exprimées, mais bien de corriger des données erronées. Il peut s'agir d'exemples de statistiques, de chiffres, de durée ou de toute autre donnée ou événement précis.

50 Alors, compte tenu de l'horaire chargé de la commission, nous demandons à ceux et celles qui souhaitent faire des rectificatifs à la commission, de les faire par écrit, par l'intermédiaire de l'adresse Internet de la commission, et les personnes qui souhaitent faire des rectificatifs auront jusqu'à sept jours après la fin de la deuxième partie pour les soumettre à la commission. Bien entendu, la commission va analyser les rectificatifs, va juger de leur pertinence, et en disposera en fonction de ses travaux.

55 Alors, autrement, nous sommes prêts à accueillir notre premier intervenant. Alors Monsieur Demers pour la Ville de Laval, peut-être nous présenter les personnes qui vous accompagnent. Nous vous écoutons.

60 **PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**
MM. MARC DEMERS, CLÉMENT BILODEAU
ET DENIS FAFARD

65 **M. MARC DEMERS :**

70 Alors, merci aux membres de la commission de nous accueillir aujourd'hui et nous permettre de nous exprimer. Je suis accompagné de deux employés de Ville de Laval, des experts dans leur domaine, monsieur Clément Bilodeau à ma droite et monsieur Denis Fafard à ma gauche.

75 Alors, comme vous le savez déjà, le projet touche directement à Laval. On l'a donc étudié au meilleur de notre connaissance. Et je tiens à préciser qu'on l'a analysé au meilleur de nos connaissances parce que dans les faits, on ne connaît pas tous les détails nécessaires à une compréhension juste et approfondie du projet de REM. On a tout de même soumis au BAPE un mémoire complet et détaillé. Mais au-delà de ces constats, je voudrais insister sur l'enjeu plus important pour Ville de Laval, c'est-à-dire notre grand inconfort dû au fait qu'il y a trop d'inconnus dans le projet.

80 On nous a demandé de nous prononcer aujourd'hui sur un projet de cinq point cinq milliards de dollars (5,5 G\$), dont plus de deux point cinq milliards (2,5 G\$) proviennent de fonds publics;

mais en réalité, personne ne connaît la teneur exacte du projet parce qu'encore à ce jour, beaucoup d'éléments restent inconnus.

85 On a donc un grand inconfort face au manque d'information qui nous permettait d'émettre une opinion plus éclairée, et ce malaise devient encore plus important quand on sait que ce projet nous est, en quelque sorte, imposé. Le REM ne répond pas aux besoins prioritaires du déploiement du transport en commun à Laval. Puisqu'un service équivalent existe déjà grâce au train de banlieue électrique et que celui-ci pourrait être bonifié à moindre coût, d'autres projets prioritaires pour Ville de Laval pourraient être réalisés avec les sommes destinées au REM.

90 J'aimerais aussi souligner que la technologie retenue par le promoteur exige l'élimination de passages à niveau par des étalements de rue. Il faut aussi doubler la voie ferrée existante, en plus des mesures anti-intrusion qui seront prises.

95 À cause de ces éléments, le projet va venir cicatrizer le paysage lavallois en créant un corridor cintré entre deux clôtures érigées en plein cœur d'un milieu bâti depuis plus de cent (100) ans. À partir des informations qu'on a obtenues, on a déjà identifié des enjeux importants concernant, entre autres, le bruit, les chantiers de construction pour les ponts de l'île Bigras et de l'île Verte qui devront être menés en parallèle avec ceux du REM; les viaducs, les murets, les attrails panoramiques, et même l'accès à certains quartiers de Ville de Laval. J'en nomme ici seulement quelques-uns, mais
100 notre mémoire est plus spécifique et plus complet.

J'ajouterais aussi qu'il aurait été essentiel d'analyser des options de solutions hybrides où les trains de banlieue et le SLR proposé auraient cohabité. Nous pensons qu'une option détaillée d'amélioration du service serait requise avant de conclure au choix technologique par le promoteur.
105 Bref, nous sommes inquiets.

L'échéancier proposé est, selon nous, tout à fait déraisonnable. Un délai aussi court pour un projet d'une aussi grande envergure, c'est définitivement difficile à accepter. Les citoyens de Laval
110 et les villes concernées ont besoin d'être mieux informés de façon à ce que toutes les parties prenantes ont besoin de plus de temps pour évaluer la portée et les impacts réels du projet.

Nous sommes en désaccord avec le manque d'analyses comparatives, le manque d'information sur plusieurs volets et l'échéancier proposé qui coupe court à la discussion, et nous
115 ne sommes pas prêts à signer un chèque en blanc, parce que ce manque d'information touche tout autant les éléments techniques que l'aspect financier.

Laval endosse d'ailleurs les réserves exprimées par la CMM à cet égard et souhaite connaître les impacts financiers réels du REM sur l'ensemble des services de transport en commun

120 métropolitains, de même que les charges nouvelles qui pourraient lui être imposées advenant une
modification du mode de partage des déficits d'exploitation.

125 Mais, avant de terminer, j'aimerais vous rappeler un passage important de notre mémoire.
Au-delà des qualités intrinsèques du projet, l'importance des investissements exige à elle seule une
rigueur et une transparence exemplaire. On n'a toujours pas de réponse à qu'est-ce qui presse tant
que ça dans le projet, un projet important; et j'attirerais votre attention que ça n'ajoute pas un
nouveau service aux citoyens de Laval. Nous l'avons déjà ce service-là.

130 Merci de votre attention, nous sommes disponibles pour vos questions.

LE PRÉSIDENT:

135 Merci de votre présentation, Monsieur Demers. Alors, je cède la parole à ma collègue,
madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON:

140 Oui, merci pour votre mémoire. Donc vous élaborez un peu, dans votre mémoire, sur la
question de l'interfinancement et du partage du déficit d'exploitation. Est-ce que vous pourriez
élaborer un peu sur cette question-là? Ce qui vous préoccupe et comment est-ce que vous voyez
le projet du REM à cet égard.

M. MARC DEMERS:

145 Oui, en fin de compte, quand nous avons très peu de détails en ce qui a trait à tout le
financement du projet. Nous avons eu certains détails la semaine dernière, certains écrits là-
dessus, qui sont bien globaux et qui soulèvent beaucoup de questions. Je ne sais pas si c'est
monsieur Bilodeau ou monsieur qui a fait une analyse plus approfondie?

150 **M. DENIS FAFARD:**

155 Bien, c'est sûr qu'il y a une entente qui est prévue avec la Caisse de dépôt pour offrir le
service, mais les modalités, puis on sait que la Caisse de dépôt va opérer à l'intérieur de l'entente,
mais cette entente-là, c'est combien que ça va coûter et par rapport aux revenus qui vont être
générés par la tarification.

Il y a aussi des impacts sur des services connexes, comme les lignes de trains de banlieue
de Vaudreuil-Hudson, l'impact sur le Train de l'Est, qui sont des lignes qui ont des déficits
d'exploitation qui risquent d'être accrus parce qu'il va y avoir une perte, peut-être, d'achalandage

160 qui est annoncée, même, par l'AMT. Donc, tout ça mis ensemble, quel va être le coût final et réel
des impacts du REM? On n'a pas de chiffre. Il y a aussi, on parle de scénarios de financement à
partir d'une captation de la plus-value foncière. On n'a pas de chiffre sur l'ampleur de cette
captation-là.

165 Donc, quel va être le coût au final pour la Ville de Laval? On ne le sait pas.

LE PRÉSIDENT:

Merci. Madame Ghanimé?

170

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

175 Oui, merci pour votre mémoire. Vous expliquez dans votre mémoire, bon, la venue prochaine
de la nouvelle Agence de gestion du transport métropolitain. On aimerait ça que vous élaboriez un
petit peu sur comment vous voyez le partage de responsabilités entre les acteurs qui voient à la
planification et l'exécution d'un système de transport collectif, puis comment vous voyez le rôle des
villes dans ce nouveau schéma.

M. MARC DEMERS:

180

Premièrement, à Ville de Laval, une de nos priorités, le transport en commun, est un levier
important pour le développement économique. Alors, il y a eu un plan de fait avec la réalité de
l'époque, qui était l'AMT, et puis les développements annoncés.

185

Deuxièmement, c'est aussi un levier très important pour tout ce qui est de combattre la
pollution de l'air, et nous voulons rendre notre transport en commun très alléchant pour favoriser
l'usage de la part de nos citoyens. Et notre transport en commun doit se déployer selon le
développement prévu par la Ville.

190

Ce projet, le projet qui nous est proposé est arrivé très rapidement, sans nécessairement de
cohésion avec les plans que nous avons mis de l'avant depuis plusieurs années, et aussi, il n'y a
pas d'ajout de services pour la population lavalloise dans ce qui est proposé.

195

Alors, il y a eu beaucoup, beaucoup de discussions dans le passé sur le financement du
transport en commun dans la région métropolitaine. Le financement comme du métro, les trains de
banlieue, il y a une partie qui était assumée au niveau de la CMM, au niveau des municipalités, et
le financement du transport en commun local, qui est la Société de transport de Laval, était assumé
par les citoyens de Ville de Laval, subventionné, un ordre de grandeur de cinquante-cinq millions
(55 M\$) par année, et le reste étant les revenus de la Commission de transport.

200 Tout ça est remis en cause et on est face à l'inconnu face à cette dimension-là. Alors, pour nous, il y a une grande inquiétude. Comment expliquer aux citoyens s'il y a une majoration soit des tarifs, soit de la taxation, alors qu'il n'y a pas d'amélioration ou d'ajout de services au niveau du transport en commun? Et là je vais demander à mes deux spécialistes s'ils veulent ajouter. Monsieur Fafard?

205

M. DENIS FAFARD:

210 Bien, peut-être juste ajouter que dans le fond, le pourquoi qu'on a scindé l'AMT en deux organismes, c'était pour donner à l'ARTM une plus grande mission spécifique dans la planification. Donc, alors que cet organisme-là est en train de se mettre en place, on arrive avec un projet qui est quand même important et structurant pour l'avenir et donc, on est un peu, on n'a pas vraiment de balises pour encadrer tout ça à l'heure actuelle. Donc, évaluer les impacts sur la planification à long terme, il faut prendre le temps de se pencher là-dessus comme tel.

215 On parlait, dans les médias, le fait que le REM n'était pas très bien connecté sur le métro. Il y a des perspectives pour permettre cette connexion-là. Mais dans le cadre d'un exercice que va devoir mener l'ARTM en termes de planification métropolitaine des transports, ce sont des enjeux qui devraient être discutés par l'ARTM et de regarder ça dans une perspective d'avenir à long terme du déploiement de différentes offres de transport en commun. Et là, on est dans un vide à cause du transfert entre l'AMT et l'ARTM.

220 Donc, cette espèce de référence métropolitaine là est un peu absente et ce regard métropolitain, et l'étude des options de desserte. Parce le but est toujours d'aller chercher le plus d'usagers de transport en commun, et dans le cas de Laval, comme Monsieur le maire le soulignait tantôt, le REM, qui est dans une extrémité ouest de l'île, à un endroit où il y a déjà une offre de service de trains de banlieue, ce n'est pas une amélioration qui touche les priorités de transport en commun pour Laval. Et c'est quand même une mise de fonds publics de deux milliards et demi (2,5 G\$).

230 Pour nous, le questionnement dans un intérêt métropolitain, est-ce que le choix et la pertinence de ce choix-là sont optimaux en fonction d'un regard métropolitain? Et l'organisme qui est dû pour faire ça, bien, il n'est pas encore en place. Et l'urgence que le maire soulignait tantôt de réaliser le REM, pour nous, l'urgence ne peut pas avoir comme effet d'escamoter le regard métropolitain d'un organisme de planification qu'on vient de mettre en place pour justement bonifier cette planification-là.

235

240

LE PRÉSIDENT:

245

Merci. Peut-être un point bien précis. Dans votre mémoire, vous faites mention, pour la Ville de Laval, son implication dans le déficit du train de banlieue de Deux-Montagnes constitue sa référence pour évaluer l'impact du REM sur son budget. Pour nous donner un ordre de grandeur, vous contribuez à hauteur de combien pour le train de Deux-Montagnes?

250

M. DENIS FAFARD:

Ah, les montants exacts, mais le train de Deux-Montagnes, c'est parmi les six trains de banlieue dans la région métropolitaine, celui qui a le plus haut taux d'autofinancement de l'ordre de cinquante-cinq pour cent (55 %). Donc, on contribue peut-être, là, pour l'écart entre l'autofinancement par la tarification et le coût d'exploitation.

255

Puis aussi, un élément qui est important dans notre réflexion, c'est que chaque ligne de train de banlieue, et la contribution des municipalités au déficit se fait par ligne, pour chacune des lignes et non pas pour l'ensemble des trains de banlieue. Donc, l'avantage de Laval dans cet exercice-là, c'est que nous, on est desservis par le train de Deux-Montagnes et le train de Blainville qui sont les deux trains qui ont le plus haut taux d'autofinancement.

260

Si, après ça, dans le fond, on arrive dans un calcul de notre contribution au REM qui est basé sur l'ensemble du réseau du REM alors qu'on ne sait pas si toutes les antennes vont avoir la même efficacité et le même rendement, c'est pour ça qu'on dit que notre référence, pour nous, c'est la référence de ce qu'on contribue à l'heure actuelle sur une des lignes de trains de banlieue les plus efficaces.

265

LE PRÉSIDENT:

Donc, votre barème c'est votre contribution actuelle, en quelque sorte, au plan financier.

270

Je reviens un peu sur le rôle de l'ARTM. Vous en avez parlé en termes de planification des travaux, mais aussi, dans la nouvelle gouvernance, l'ARTM va avoir à définir l'intégration tarifaire. C'est-à-dire que d'un côté, le promoteur nous a énoncé que lui, il allait évaluer exactement le coût de la tarification pour ce qui est de son infrastructure, puis il va devoir discuter avec l'ARTM pour définir une intégration tarifaire. J'aimerais savoir de votre part dans quelle mesure vous voyez le rôle de l'ARTM à ce sujet-là, pour ce qui est de la détermination du tarif, puis quelle serait éventuellement sa responsabilité à ce sujet.

275

280 **M. MARC DEMERS:**

Évidemment, au prime abord, je vous dirais le transport en commun est, par définition un peu partout au Québec, déficitaire, subventionné par les taxes des citoyens. Et là, le promoteur du REM est là pour faire des profits. Alors, on se pose des questions à ce sujet-là. Comment équilibrer tout ça? Et, deuxièmement, quelle est la marge de profit acceptable? Alors d'où vont provenir les sommes d'argent? Comment seront calculées les contributions de chacune des villes?

285
290 Juste les contributions de chacune des villes – parce que la CMM on est divisés en cinq régions – a fait l'objet de discussions et finalement, il y a un critère qui détermine, c'est le nombre d'utilisateurs. Est-ce qu'on va garder les mêmes critères? Est-ce que la plus-value foncière va s'appliquer et à quel diamètre, quelle distance? Et est-ce qu'il y a une distinction entre un nouveau service qui est tout à fait nouveau pour une région et un service qui existe déjà et qu'on va aller capter quand même une plus-value foncière? C'est toutes des inquiétudes qu'on a.

295 Et à l'heure actuelle, au niveau de la tarification, il y a différentes sources qui peuvent provenir : soit les tarifs pour les usagers, soit la taxation, et là, bien, on se pose des questions face à tout ça et on n'a pas de réponse. Alors, évidemment, comme on a mentionné aux gens, à première vue c'est un beau projet. Nos inquiétudes sont sur les délais, sur ce que ça va coûter, comment ça sera chargé ou tarifé, et au niveau du rôle de un et de l'autre, ce n'est pas encore défini nulle part.
300 Et pourquoi se bousculer dans un tel projet avec autant d'inconnues? C'est un risque plus élevé de réussite ou de problématique.

LE PRÉSIDENT:

305 Vous l'avez effleuré dans votre réponse, il y a un mécanisme aussi nouveau, relativement nouveau, qui s'appelle la captation foncière pour ce qui est de financer une partie des infrastructures. C'est quand même un mécanisme relativement nouveau. On sait que les municipalités sont quand même jalouses de leur assiette foncière. Est-ce que vous avez un point de vue de ce qui pourrait nous éclairer quant à la mise en place de mécanisme-là en rapport avec
310 votre responsabilité municipale pour ce qui est de l'impôt foncier?

M. MARC DEMERS:

315 Bien, premièrement, les municipalités ont un problème. Ils ont une source de revenus essentielle ou principale, qui est la taxation foncière. Et c'est un des points soulevés, dire qu'on aimerait avoir d'autres sources de revenus qui pourraient nous permettre d'offrir un meilleur service.

Et, deuxièmement, comment, pratico-pratique, on entrevoit que ça va s'appliquer? Nous, on l'a déjà, le service. Nos citoyens l'ont, le service. Évidemment, il va être bonifié par un appareil plus

320 moderne, mais est-ce qu'on va avoir les mêmes conditions de captation de la taxation foncière
qu'une ville qui, finalement, achète un nouveau service? On ne le sait pas, on n'a pas les réponses
à ça. Et jusqu'à quel niveau cette captation foncière là va imposer une surtaxe aux citoyens? Il faut
le savoir, on a à le défendre.

325 Et à date, on n'a pas eu grand-chose à dire dans le tout le processus, et ça c'est inquiétant
aussi. Vous savez, à mon niveau, j'ai eu un appel puis la première rencontre, voilà deux semaines
il me semble, et on avait plus de questions que de réponses. Puis ce n'est pas ici question de
blâmer qui que ce soit, là. Je pense que tout le monde est de bonne foi, mais il y a des décisions
qui sont prises, tant qu'à nous, trop rapidement, et c'est l'objet de notre mémoire, avec trop
330 d'inconnus. Et on nous demande aujourd'hui de se prononcer devant vous pour évaluer un projet,
mais on ne peut pas vous fournir des réponses très, très crédibles, on n'a pas les enjeux, on n'a
pas les détails, et c'est ça, notre préoccupation.

Alors, comme je dis, on ne sait pas c'est quoi qu'on achète, puis on ne sait pas quel prix ça
335 va coûter à nos citoyens. Alors, ça, c'est la source de nos inquiétudes.

Il y a des enjeux. Quand je parlais qu'il faut arrimer le développement du transport en
commun...

340 **LE PRÉSIDENT:**

Juste un instant, s'il vous plait. Dites qu'on est occupés. Merci. Monsieur Demers.

M. MARC DEMERS:

345 Quand on dit qu'il faut arrimer le développement du transport en commun, nous, depuis déjà
deux ans, on a un défi, il faut reconstruire deux ponts aux îles Laval. Évidemment, le projet du REM
va passer en même temps, à la même place. On doit travailler ensemble, on doit concilier, sinon on
isole des citoyens qui habitent sur deux îles avec seulement une porte de sortie, et les services
350 d'urgence et tout ça.

Alors, ça, ça n'est qu'un exemple, mais une planification du transport en commun, on fait ça
avec des planifications sur cinq ans, sur dix ans. Et là, on a dit : bien, écoutez, voilà un projet et ça
va se faire rapidement sur quatre ans, et ça va mobiliser énormément de fonds et d'énergie. Alors,
355 est-ce que, effectivement, les autres projets qui sont sur les tablettes depuis un certain nombre
d'années, qu'on planifiait pour dans deux ans, dans trois ans, que ce soit le développement de la
ligne orange du métro ou autre chose, écoutez, si on met l'argent sur le projet du REM, on se pose
la question : est-ce qu'il va rester du financement pour les autres projets? Et tout notre
développement urbain est conditionné par le transport en commun, aussi.

360 **LE PRÉSIDENT:**

Oui? Si vous voulez compléter?

365 **M. CLÉMENT BILODEAU:**

Oui, mais peut-être, dans le fond, notre mémoire fait état de toutes les réponses pour lesquelles on n'a pas actuellement. La Caisse de dépôt nous dit qu'ils vont en appel d'offres au mois d'octobre, au mois de novembre, quelque chose comme ça. Ça nous paraît impensable d'avoir toutes ces interrogations-là, autant sur le financement, sur la valeur foncière, que sur les éléments techniques à Ville de Laval.

370 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, Monsieur Demers, Messieurs, merci de votre présentation. Merci beaucoup.

375

M. DENIS CODERRE

380 **LE PRÉSIDENT :**

J'invite maintenant monsieur Denis Coderre, s'il vous plait, pour la Ville de Montréal.

385 **M. DENIS CODERRE:**

Et président de la Communauté métropolitaine de Montréal.

390 **LE PRÉSIDENT:**

Exactement.

395 **M. DENIS CODERRE:**

Et des quatre-vingt-deux (82) municipalités, dont Laval.

LE PRÉSIDENT:

D'ailleurs, j'avais demandé si on pouvait éventuellement vous poser certaines questions quant à la Communauté métropolitaine.

400 **M. DENIS CODERRE:**

On va essayer de vous répondre, Monsieur Bergeron, avec grand plaisir.

405 **LE PRÉSIDENT:**

Vous êtes accompagné de monsieur Bergeron.

M. DENIS CODERRE:

410 Un autre.

LE PRÉSIDENT:

415 Un autre.

M. DENIS CODERRE:

Ils ne sont pas parents, peut-être. On ne sait pas.

420 **LE PRÉSIDENT:**

On va sortir l'arbre généalogique, mais je l'ignore.

M. DENIS CODERRE:

425 C'est la même souche, mais ce n'est pas la même branche.

LE PRÉSIDENT:

430 Peut-être. Alors, écoutez, quinze minutes (15 min) de présentation, la parole est à vous, Monsieur Coderre.

M. DENIS CODERRE:

435 Merci beaucoup. Alors, Monsieur le président, Mesdames les commissaires, Mesdames et Messieurs, au nom de la Ville de Montréal et des villes de l'île de Montréal, je vous remercie de nous recevoir aujourd'hui. Je suis accompagné, comme on l'a dit tantôt, de mon collègue, monsieur Richard Bergeron, qui est membre de mon comité exécutif et responsable de la Stratégie centre-ville.

440 C'est avec beaucoup d'optimisme que nous accueillons la commission d'enquête du Bureau
d'audiences publiques sur l'environnement sur le Projet de réseau électrique métropolitain de la
CDPQ Infra. Nous y voyons une excellente occasion pour les citoyens de se pencher sur un projet
d'une envergure considérable, ayant des retombées positives majeures, majeures pour la région
métropolitaine de Montréal et pour le Québec tout entier.

445 Les réseaux de transport métropolitains, dont le métro, datent des années 1960 et 70 et se
voient maintenant proches de la saturation. Une amélioration majeure de l'offre de transport en
commun dans le Grand Montréal est nécessaire. Il est crucial pour les gouvernements et
municipalités d'investir dans le transport collectif. Montréal a été claire sur ses priorités à ce sujet,
450 puis je peux vous dire également que c'est la priorité de la CMM : le prolongement de la ligne bleue
et le REM.

Plus important projet de transport collectif depuis l'arrivée du métro qui célèbre justement ses
cinquante (50) ans cette année, le REM nous fera entrer dans une nouvelle ère de transport collectif
455 dans la région métropolitaine et positionnera Montréal au rang des métropoles innovantes.

Il permettra de répondre aux besoins d'une mobilité en transport en commun plus efficace.
La croissance des déplacements en transport en commun le justifie et il est important de saisir
l'occasion pour soutenir cette croissance.

460 Alors que toutes les conditions sont réunies pour doter Montréal d'un nouveau modèle
efficace de transport en commun, le projet du REM doit miser sur l'intégration intermodale avec une
optique de réseau de transport intégré. C'est la clé de la réussite.

465 Cette intégration passe en premier lieu par la prise en compte des orientations municipales,
et à cet égard, le REM est parfaitement compatible avec les orientations du Plan de transport de
Montréal de 2008, ainsi que celles du schéma d'aménagement et de développement adopté en
2015.

470 Ensuite, la mise en place du REM doit relever le défi de son intégration avec le système de
transport en commun de la région. Les correspondances avec le réseau de métro doivent être
maximisées. Ainsi, l'aménagement de gares de correspondance aux stations McGill et Édouard-
Montpetit est vital pour l'intégration des nouvelles lignes du REM au réseau existant du métro.

475 Les bénéfices pour les usagers du REM sont multiples : un accès aux lignes verte et bleue
du métro, un accès à la partie nord du centre des affaires et à l'Université McGill, un accès aux
pôles d'emploi et de recherche de la montagne, dont l'Université de Montréal et les hôpitaux du
secteur.

480 Ces points de correspondance permettraient également de réduire la pression sur la station Bonaventure, de mieux équilibrer les flux sur les réseaux et de donner accès au REM et à un grand nombre d'usagers pour circuler, entre autres, jusqu'à l'aéroport ou l'est de l'île.

485 De plus, la station Bassin-Peel donnerait accès à un secteur en ébullition immobilière, mais ayant des lacunes en matière de transport collectif. L'importance stratégique de cette gare en matière de développement implique que celle-ci fasse partie intégrante du projet dès l'ouverture du réseau. La Ville poursuit ses discussions avec la CDPQ Infra à ce sujet.

490 De plus, l'intégration avec le réseau de trains de banlieue est souhaitable. Même si cela ajoute une correspondance supplémentaire aux usagers provenant de l'est, la construction d'une nouvelle station intermodale pour raccorder la ligne Montréal-Mascouche leur offrira, ainsi qu'aux résidents de l'est de l'île, un accès direct à un réseau intégré pour accéder plus facilement à des secteurs comme l'aéroport, le Technoparc et l'ouest de l'île de Montréal.

495 Par ailleurs, le prolongement futur de la ligne bleue vers Anjou permettra, avec la connexion au REM, d'offrir davantage de possibilités aux usagers et de faciliter les mouvements entre l'est et l'ouest de l'île. On pourra parler, à ce moment-là, de phase II.

500 L'intégration intermodale doit aussi faire une large place au transport actif. Montréal, par son étroite collaboration au projet, souhaite, par exemple, s'assurer que chaque gare du REM soit équipée de stationnements pour vélos abrités, sécurisés et en nombre suffisant. Il est également souhaité que l'opportunité d'offrir des cases de stationnement dotées de bornes de recharge pour voitures électriques et des espaces pour des véhicules en libre-service soit analysée. L'implantation de stations BIXI aux abords des gares serait aussi évaluée.

505 L'intégration intermodale passe également par l'environnement immédiat des gares, spécifiquement les cheminements piétons et le réseau cyclable. Par exemple, la Ville poursuit ses échanges avec la Caisse pour que les interventions à la Gare Centrale soient accompagnées d'une proposition d'amélioration des liens piétonniers vers la station Bonaventure, ainsi qu'avec le domaine public environnant.

510 Les stations du REM seront aussi accessibles pour les personnes à mobilité réduite évidemment. La Ville continue sa collaboration à ce niveau afin de s'assurer que ces critères d'accessibilité universels soient respectés dans les aménagements planifiés.

515 Quant aux impacts économiques attendus, en plus de soutenir des emplois dans des secteurs à forte valeur ajoutée et des créneaux d'excellence du Grand Montréal et du Québec, le projet du REM permet de rehausser l'image de marque de Montréal et de son aéroport. La participation pleine et entière de Montréal au réseau des métropoles d'influence ainsi exige qu'une

520 desserte de qualité soit présente à notre aéroport de calibre international. Ce type d'infrastructure
permettra à Montréal de rayonner et de laisser une bonne impression au seize millions (16 M) de
voyageurs annuels utilisant l'aéroport international Montréal-Trudeau, sans aucun doute la porte
d'entrée la plus importante de la métropole.

525 La mise en service d'un système de transport à haute fréquence et à horaire prolongé sera
fortement appréciée des voyageurs. Avec des connexions intermodales appropriées, le REM
permettra de donner un accès commode à l'aéroport, non seulement à partir du centre-ville, mais
aussi du reste de la région métropolitaine.

530 Le REM donnera accès plus particulièrement à deux pôles économiques, soit le pôle Ouest
qui inclut le Technoparc et les abords de l'autoroute Trans-canadienne, et le pôle centre, ce qui
inclut le centre-ville et le mont Royal.

535 Le pôle de l'Ouest regroupe la plus importante concentration d'emplois après le centre-ville,
avec quelque deux cent quarante et un mille (241 000) personnes travaillant principalement dans
la fabrication, le transport et l'entreposage, les hautes technologies.

540 Le pôle du centre est le premier pôle économique de la région métropolitaine avec un peu
plus de quatre cent vingt mille (420 000) emplois. Il se distingue comme un haut-lieu de finance,
d'affaires, de savoir, d'innovation et de culture.

545 Depuis une quinzaine d'années, le transport collectif s'est imposé en tant qu'option privilégiée
pour se rendre au centre-ville. Le REM s'inscrit donc parfaitement dans une évolution déjà
fermement engagée. Le REM sera donc un puissant atout pour l'atteinte des objectifs en matière
de transport de la stratégie du centre-ville. Le message que nous tenons à transmettre aujourd'hui,
c'est que l'atteinte des objectifs de transport collectif de la Stratégie centre-ville nécessitera
l'opération du REM à sa pleine capacité.

550 Le projet du REM ne prévoit formellement qu'une seule station au centre-ville, à savoir
l'actuelle Gare Centrale. D'entrée de jeu, il est difficile d'imaginer, dès 2021, que quarante-huit mille
(48 000) passagers débarqueront à cette localisation unique en pointe du matin, dont la moitié
environ, soit vingt-quatre mille (24 000) personnes, durant la seule heure la plus achalandée. Il suffit
qu'une station unique au centre-ville sera nettement insuffisante et constituerait un facteur limitant,
empêchant ce système de progresser graduellement vers l'atteinte de sa pleine capacité.

555 Or, le REM annonce trois stations potentielles, soit les stations McGill, Édouard-Montpetit et
le Bassin-Peel. Nous estimons ces trois stations essentielles dès la phase I du projet, c'est-à-dire
pour 2021. Avec quatre stations, nos préoccupations quant à la distribution à destination des
dizaines de milliers d'usagers seront balayées, quel que soit le volume total des arrivées en heure

560 de pointe, d'autant que ces stations apporteront une contribution inestimable au développement
programmé du centre-ville, et par le fait même, offriront à la CDPQ Infra une meilleure probabilité
d'atteindre des objectifs de rentabilité. Ces stations feront l'objet d'options lors des appels d'offres
internationaux qui seront prochainement lancés. Alors, dans le cadre de la présente démarche
d'évaluation, les villes de l'île de Montréal demandent d'intégrer formellement ces trois stations à
565 son projet de référence.

En matière d'impact sur la lutte aux gaz à effet de serre, c'est le BAPE quand même, les
activités de transport constituent l'une des principales sources de gaz à effet de serre, les GES. Le
REM est un système avec un grand potentiel de croissance de clientèle. Combiné avec le projet de
570 prolongement de la ligne bleue, la qualité du service du transport montréalais devrait générer un
changement majeur dans l'utilisation du transport en commun, ce qui induira une réduction de la
production de GES de la collectivité montréalaise, et donc québécoise. Toute réduction effective
des émissions de GES dans le domaine des transports doit être accueillie positivement puisqu'elle
nous amène définitivement dans la bonne direction.

575 Quant aux impacts sur les milieux humains et naturels, nous sommes conscients que c'est
un projet d'envergure majeure qui générera des impacts sur le milieu et qui doit être planifié et
réalisé avec beaucoup de rigueur. En ce sens, les villes seront vigilantes pour que le projet dans
son ensemble veille à préserver les milieux de vie limitrophes, le patrimoine et les milieux naturels
580 montréalais.

C'est dans cette optique, d'ailleurs, que les équipes des villes de l'île de Montréal sont
mobilisées et collaborent étroitement déjà avec la CPDQ Infra depuis quelques mois. De
nombreuses améliorations au projet ont déjà été apportées grâce à cette relation de partenaires, et
585 d'autres sont en cours ou en voie de réalisation. L'engagement des villes de l'île de Montréal envers
la réalisation de ce projet est total et déjà, bon nombre de professionnels et spécialistes de divers
domaines d'expertises sont déployés pour assurer des analyses de qualité dans les temps requis,
permettant la prise de décisions rapide et efficace.

590 En ce qui a trait à la gouvernance du transport en commun, les travaux sont en cours
actuellement à la suite de l'adoption du Projet de loi pour une nouvelle gouvernance du transport
en commun sur le territoire du Grand Montréal, que la CMM applaudit. Le développement du projet
du REM arrive au bon moment et pourra s'intégrer dans cette nouvelle organisation du transport.

595 En fait, Monsieur le président, c'est qu'il faut arrêter de penser en silo. Si on veut vraiment
avoir une option métropolitaine, travailler avec la périphérie, la RTM avec l'ARTM va nous
permettre, justement, d'atteindre ces objectifs-là, donc dans un contexte de planification et
d'opération. On pourra parler tantôt de cadre tarifaire et des choses comme ça.

600 Afin de bien faire valoir les intérêts des villes de l'île de Montréal, celles-ci s'attendent à ce
que le CDPQ Infra leur laisse une place importante dans les échanges au niveau de développement
du projet qui sera effectué par les fournisseurs préqualifiés. La collaboration avec la CDPQ Infra se
poursuivra aussi à l'étape de réalisation afin de mitiger les impacts, d'arrimer la planification des
travaux et d'adapter le projet à de nouvelles contraintes en cours de construction.

605 Un partenariat entre les villes et les deux gouvernements sera aussi essentiel aux étapes de
prise de décisions, ainsi que lors du suivi, du contrôle et de la surveillance du projet.

610 En conclusion, les villes de l'île de Montréal souhaitent donner leur appui au projet, tout en
étant conscientes qu'elles devront, avec la CDPQ Infra et le gouvernement, continuer à le bonifier
grâce aux travaux de collaboration qui sont déjà fort actifs et constructifs. Elles espèrent que le
rapport du BAPE soulèvera les impacts fort enviables d'un tel projet pour le Grand Montréal et le
Québec et contribuera à sa bonification, ceci permettant au Conseil des ministres de l'autoriser
dans les meilleurs délais.

615 Au stade actuel du développement du REM, nous ne saurions trop insister sur la principale
attente des villes de l'île de Montréal, à savoir que les trois stations que je répète, McGill, Édouard-
Montpetit et Bassin-Peel soient intégrées à la phase I du projet, c'est-à-dire opérationnelles dès
2021.

620 Comme je le mentionnais il y a quelques minutes, le projet REM nous fera entrer dans une
nouvelle ère de transport collectif dans la région métropolitaine. Nous croyons que les citoyens du
Grand Montréal méritent de passer à cette nouvelle ère. Merci beaucoup, Monsieur le président.

625 **LE PRÉSIDENT:**

Merci de votre président, Monsieur Coderre. Alors, quelques questions? Madame Ghanimé.

630 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:**

Merci, Monsieur le Maire. Dans votre présentation et dans votre mémoire, vous avez fait
référence à plusieurs éléments de bonification que vous souhaitez qui soient apportés au projet.
Pouvez-vous nous aider à comprendre, dans le contexte de la gouvernance en transition, quel
genre de garanties est-ce que vous avez ou d'assurance que ces mesures-là vont effectivement
635 être intégrées au projet, à sa réalisation?

640 **M. DENIS CODERRE:**

645 Merci beaucoup de votre question. Il faut peut-être aussi constater une chose. Là, on travaille avec la Caisse de dépôt. La Caisse de dépôt a sa constitution, a sa façon de faire. Il n'y a pas de geste politique, il y a un partenariat puis une association auxquels on doit travailler. Ils ont des redditions de comptes, ils ont une façon de faire. C'est quand même le fonds de pension des Québécois, c'est nos bas de laine, alors très certainement, Michael Sabia et les autres font un travail remarquable en ce sens-là.

650 Ça fait qu'il faut aussi être conscients que c'est une première, que dans les autres villes du Canada et dans le monde, on avait la Caisse de dépôt qui investissait dans des projets d'infrastructures. Maintenant, on se donne les outils et les moyens de le faire avec le projet de loi du gouvernement du Québec. Ils vont présenter un dossier qui va être entériné par le gouvernement. Donc, moi, je pense que c'est déjà une première garantie importante.

655 Mais qui plus est, puis vous l'avez vu avec la CDPQ Infra, ils ont déjà bonifié — bonifier, ça ne veut pas dire de scraper le tracé, là. On est d'accord avec le projet. On veut le projet. On doit réaliser ce projet. Bonifier, ça veut dire de prendre en compte une certaine sensibilité, évidemment, concernant l'environnement au niveau des milieux humides. Il y a des gestes qui ont été posés en ce sens. Protéger le patrimoine. Dans le Sud-Ouest, on avait des dossiers puis on a eu une oreille attentive.

660 Mais il n'y a pas de droit de véto des villes. On ne dira pas aux villes : bien, c'est comme ça que ça va fonctionner à cause de la nature de la bête, la nature de la Caisse de dépôt. Donc, il faut être respectueux de leur gouvernance et de leur façon de faire, mais je dois vous avouer qu'on a démontré beaucoup, beaucoup de sensibilité. Il y a des travaux qui se font de part et d'autre en termes de comités d'experts et tout ça. Il y a la question d'évaluation financière, les impacts et tout ça. Tout le monde se parle. Au niveau de la CMM, on passe nos messages.

670 Il y a eu aussi beaucoup de consultations de la part de la CDPQ Infra, puis il y a eu des rencontres par son directeur. Vous avez vu qu'il répond à toutes les questions. Donc, c'est un travail qui se veut inclusif. C'est sûr que si chacun tire la couverture sur son bord puis dit : bon, bien, moi, je veux avoir mon petit dossier à moi, ce n'est pas ça, là. On parle d'un système intégré.

675 Quand on était au niveau de la CMM, on a dit dans un premier temps, on parlait du métro à Laval. On a parlé du train de l'Est. Là, il fallait trouver une solution pour la question de l'ouest de l'île, la couronne sud qui en avait bien de besoin, et les priorités ont été en ce sens avec la ligne bleue pour l'est de Montréal par la suite. Donc on est rendus là. Et ils ont eu le génie, au lieu d'avoir des projets distincts, deux projets entre l'île, au niveau de l'ouest de l'île et puis de la couronne sud,

680 de faire un système intégré qui se rattache même avec Deux-Montagnes, on trouve une solution concernant le train de l'Est.

685 On a démontré, à mon avis, de par ce fait, la sensibilité et le niveau d'inclusivité de ce groupe, et ils ont été très attentifs à nos propos. Monsieur Bergeron est notre responsable au niveau du Comité exécutif, qui est le lien entre CDPQ infra et la Ville de Montréal. On travaille, nous, dans un contexte d'agglomération. C'est sûr qu'il peut y avoir, à bon escient, des revendications dans certains milieux, mais personne ne remet en cause le tracé comme tel. On demande de trouver des solutions d'agencement, mais pas de grandir le tracé et des choses comme ça. Donc, pour moi, déjà ça démontre à quel point il y a un bon partenariat tout en respectant la constitution de chacun, puis le rôle et les juridictions de chacun.

690

LE PRÉSIDENT:

Madame Gendron?

695

LA COMMISSAIRE GENDRON:

700 Oui, merci. Plusieurs participants sont venus nous faire part de leurs préoccupations vis-à-vis de l'étalement urbain en nous expliquant que Montréal serait championne de l'étalement urbain et nous ont fait part de leurs inquiétudes sur les effets que pourrait avoir le REM sur l'étalement urbain. Quelle est votre position là-dessus?

M. DENIS CODERRE:

705 Moi, je me suis dit, je me suis donné comme défi, comme maire de Montréal et président de la CMM, qu'on arrête de travailler en termes de silo, parler de la banlieue contre l'île, contre Montréal. Nous sommes une métropole. Il y a une périphérie, il y a un centre-ville fort, il n'y a rien qui empêche de s'assurer d'une plus grande densification au niveau de la Ville de Montréal et c'est pour ça qu'on a une stratégie du centre-ville.

710 Mais quand on a un pôle centre où vous avez plus de quatre cent vingt et un mille (421 000) personnes qui y viennent travailler, on a à travailler sur le plan économique, sur la fluidité, combattre la congestion, d'avoir un impact direct sur la question du développement durable, se donner un milieu de vie intéressant. Et pour moi, le REM, c'est un projet qui est structurant au même titre que le métro il y a cinquante (50) ans, qui va assumer le rôle de métropole comme il se doit.

715

C'est sûr qu'on peut tirer la couverture sur notre bord, chacun, là, puis c'est sûr qu'on peut essayer toujours de trouver des bibittes. Quand on ne veut pas que ça marche, on trouve des bibittes. Ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas avoir des arguments pour assurer une meilleure

720 sensibilité dans certains dossiers, puis on l'a prouvé, par exemple, pour les milieux humides, puis, par exemple, pour la question du patrimoine.

725 On est en train de se donner une métropole comme il se doit, et ce projet structurant, qui est appuyé par le gouvernement du Québec et qui, aussi, trouve son financement au niveau du gouvernement du Canada — ça négocie, là, donc il va y avoir des montants, ils ont trouvé ça extrêmement intéressant. Avec l'apport des villes, puis Montréal a donné un bon bout là-dessus également, chacun fait sa contribution, mais on est en train de se donner une métropole digne de ce nom et c'est ça qui est important pour moi.

730 C'est que ce n'est pas une question d'étalement urbain. D'ailleurs, en ayant une plus grande fluidité avec notre stratégie puis notre politique de densification et au niveau de la Stratégie du centre-ville, ça veut juste dire que vous allez avoir une ville qui va avoir, et une métropole qui va avoir un réseau encore plus efficace, où vous allez avoir une planification en haut lieu. Parce que c'est ça, le Projet de loi. On est en train de se dire, au lieu de tirer chacun de notre bord, on se donne, en toute solidarité, une intégration dans le fonctionnement, dans la planification et dans les opérations. Ça, ça s'appelle le 21^e siècle.

735 **M. RICHARD BERGERON:**

740 Est-ce que je peux faire un complément de réponse?

M. DENIS CODERRE :

Avec plaisir.

745 **M. RICHARD BERGERON :**

750 Sur la question plus précise, étalement urbain ou renforcement du cœur de l'agglomération, tant qu'il n'y avait qu'une seule station de prévue, à savoir la Gare Centrale, avec la limite de capacité de cette seule station et sans desserte du territoire autre que par cette station, donc la ligne orange, on pouvait légitimement poser la question : est-ce que ce système-là va être plus favorable à l'expansion territoriale de la région urbaine ou au renforcement de son cœur?

755 Grâce aux discussions qu'on a eues, des discussions très constructives, le travail commun, ce n'est pas des discussions, c'est du travail commun entre les experts de la Ville, les responsables politiques de la Ville et la CDPQ Infra, la station McGill s'est imposée très rapidement. Ensuite, on est passés à la station, à la nécessité de se connecter à la ligne bleue, d'autant qu'elle va être prolongée, qu'elle donne accès à l'Université de Montréal. Et le travail ayant été fait sur ces deux-là, on est ensuite allés au principal secteur en développement au centre-ville, le secteur Griffintown

760 et tout le potentiel qu'il y a de l'autre côté du Bassin Peel. Et, finalement, de fil en aiguille, puis ça
démontre la parfaite collaboration entre la Ville et la CDPQ Infra, aujourd'hui, on pouvait lire dans
le journal que le chargé de projet de CDPQ Infra, à partir de maintenant, considérerait que le projet
de base, le projet de référence aurait ces trois stations supplémentaires.

765 À ce moment-là, le REM est connecté à toute la longueur de la ligne bleue, plus ce qu'on va
prolonger, aux vingt kilomètres (20 km) de la ligne verte, aux trente kilomètres (30 km) de la ligne
orange. Et il dessert, par quatre points d'entrée et de sortie, le cœur de Montréal. Je pense que là,
on a une garantie suffisante que ce projet-là va être vraiment au bénéfice du cœur de
l'agglomération, tout en ayant une région urbaine qui se développe de manière équilibrée, comme
le maire vient de le dire.

770 Mais je pense qu'il n'y a plus d'ambiguïté à cet égard, étalement urbain ou renforcement du
cœur de l'agglomération, l'ambiguïté est levée à partir de maintenant.

LA COMMISSAIRE GENDRON:

775 Oui, peut-être un autre sujet. Une infrastructure comme le REM peut radicalement changer
l'image de Montréal. Est-ce que vous avez eu des discussions à ce sujet-là et quelles sont vos
préoccupations par rapport à, peut-être, la nouvelle signature qui pourrait venir avec cette
infrastructure-là?

M. DENIS CODERRE:

780 Le projet est une signature comme telle, mais c'est un système qui se veut intégré et la beauté
du Projet de loi qu'on a entériné pour toute la réorganisation sur le plan des transports va faire en
785 sorte, justement, qu'il va y avoir un meilleur agencement. Vous avez remarqué que dans mon
mémoire, on a parlé des transports actifs, de l'intermodalité et tout ça. Donc, pour moi, c'est sûr que
d'avoir un train électrique autonome avec une plus grande fréquence vient régler énormément de
choses.

790 Il vient s'agencer, par exemple, on refait l'autoroute Bonaventure, on en fait un boulevard
urbain et on voit qu'il va y avoir un agencement en ce sens-là qui va contribuer à rehausser
davantage la signature, mais ce n'est pas un projet par rapport à l'autre. Ils s'intègrent bien, je dirais,
dans la vision que nous nous sommes donnée de nous redonner une métropole digne de ce nom.
Donc, c'est sûr que dans — on va oublier la question de gouvernance, et tout ça, là — le projet
795 comme tel, c'est clair que si on devient le troisième en importance après Dubaï et Vancouver, ça
envoie un message extrêmement clair. En termes, aussi, de développement durable. Parce que
j'étais à Paris, à la COP 21, et comme président de Métropolis, on a eu près de mille (1 000) maires

800 qui se sont entendus sur une déclaration commune pour ne pas juste dire « *Think global, act local* ». Ce n'est pas juste de parler de principes, c'est qu'est-ce que ça veut dire concrètement.

805 Donc, on se donne aussi une stratégie d'électrification. Donc, toute la question de VLS, la question des BIXI, toute notre stratégie de mobilité durable, ça s'agence bien, je dirais, ce projet-là parce ça vient dans la foulée où on doit démontrer que le Québec a pris le pari de l'hydroélectricité et qu'avec ça, on peut faire un développement économique extraordinaire, améliorer la qualité de vie et très certainement avoir un impact direct sur les gaz à effet de serre. Donc tout ça, c'est un projet de société en soi qui se développe. On est en train de se donner les outils de nos ambitions.

LE PRÉSIDENT:

810 Alors, je me permettrai peut-être deux questions que j'ai abordées avec le représentant de la Ville de Laval tout à l'heure, notamment au niveau de la captation foncière au Québec, qui est quand même un outil qui est quand même relativement nouveau à utiliser pour ce qui est du financement de nos infrastructures, j'aimerais avoir vos réactions. Est-ce que, comme je l'ai dit un peu tout à l'heure, on sent que les municipalités sont quand même jalouses de leurs prérogatives de taxes foncières, là...

M. DENIS CODERRE:

820 Oui. Il faudrait juste faire attention de ne pas tomber non plus dans la démesure. On parle des nouveaux développements seulement. C'est bien précis. Tout le monde travaille ensemble pour s'entendre. On est au début du processus comme tel. Il y a des réalités de financement auxquelles on réfléchit tous, et ça, ça va s'agencer aussi, éventuellement, avec la nouvelle agence. Mais pour le projet spécifique au niveau du REM, c'est une avenue qui pourrait s'avérer intéressante parce que ça va provoquer aussi un développement et puis il va y avoir des retombées au bout de la ligne.

825 Évidemment, je suis aussi en négociation pour un statut de métropole présentement avec des outils bien précis qui vont nous permettre de diversifier nos sources de revenus. Il ne s'agit pas d'augmenter les taxes ou d'avoir d'autres taxes, c'est de voir comment on est capables de diversifier notre source de revenus puis d'assurer de donner les services comme il se doit à la capacité de payer.

LE PRÉSIDENT:

835 Donc, vous n'appréhendez pas ce mécanisme-là?

M. DENIS CODERRE:

840 Pas du tout. Je ne suis pas nerveux.

LE PRÉSIDENT:

845 Deuxième élément, puis je m'adresse peut-être beaucoup plus au président de la CMM. On a parlé de gouvernance, on sait qu'on est en transition. Encore là, comme je l'ai abordé avec les représentants de Laval, l'ARTM va avoir à déterminer un tarif. On sait que le promoteur, lui, a déjà dans ses cartons la méthodologie pour en arriver à déterminer son propre tarif. Puis le défi de l'ARTM, ça va être d'intégrer tout ça pour faire l'intégration tarifaire. Comment voyez-vous ça en termes de responsabilité pour l'ARTM?

850

M. DENIS CODERRE:

855 Parce que l'ARTM, ce n'est pas une bibitte comme ça, là. L'ARTM est sous la CMM. Je veux dire, moi, quand je vous parle au nom de la CMM, je vous parle en toute solidarité parce que tout ce qu'on a fait, c'est unanime. On a un comité exécutif, on a parlé en ce sens-là. On s'est donné les outils qui ont permis de faire les changements comme il se devait pour assurer une bonne représentativité, notamment au niveau du RTM, où on a demandé, parce que c'est en termes d'opérations, d'avoir une majorité d'élus par rapport aux indépendants. Donc c'est huit, sept. Mais pour la planification, c'est correct qu'il y ait une majorité de planificateurs. Mais au bout de la ligne, 860 on se donne des orientations qui vont être entérinées. Le Projet de loi est très, très clair par rapport au rôle de chacun, appelons ça comme ça. Mais on est en train de se donner un système métropolitain tout en respectant l'ARTL, la STL, la STM. On a créé, avec les CIT, tout ça, le RTM comme tel.

865 Dans la question du cadre tarifaire, il faudrait se rappeler, Monsieur Bergeron, que présentement il y a un comité de transition qui est en train de travailler puis il va avoir des recommandations, auquel on a des représentants et du gouvernement du Québec, et de la CMM, qui ont cette sensibilité et cette attention parce qu'ils savent de quoi ils parlent. Ils ont été sur le terrain, puis ils ont beaucoup d'expérience pour assurer qu'on puisse regarder ça. La STM, pour 870 parler de Montréal, a fait des représentations aussi au niveau du comité de transition concernant la tarification.

875 Mais on est rendus là. Si on veut se donner un système de transport efficace, intégré, métropolitain et basé résolument sur le service à la population, parce qu'on est là avant tout pour les citoyens, on ne peut plus avoir soixante-quinze (75) sortes, façons de faire. Il faut qu'on se donne une façon de faire, avec des capacités puis une flexibilité qui va vous permettre, dans certains cas, si vous aviez, concernant une partie de la population en termes de, je ne sais pas,

880 moi, pour les aînés ou pour les étudiants... Même à ça, ils peuvent trouver des solutions, mais on va leur laisser le temps de sortir des recommandations au niveau du comité de transition. On travaille en collaboration. On a eu des présentations avec monsieur Côté qui préside ce comité, Paul Côté qu'on connaît bien, et puis il a assez d'expérience et puis de capacité de jugement pour protéger avant tout l'intérêt de la population.

885 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, Monsieur Coderre, Monsieur Bergeron, merci pour votre présentation et avoir répondu à nos questions.

890 **M. DENIS CODERRE:**

Merci beaucoup. Bonne chance.

895 **M. PHILIPPE ROY**

LE PRÉSIDENT:

900 Alors, j'inviterais maintenant les représentants de la Ville de Mont-Royal, monsieur Philippe Roy.

M. PHILIPPE ROY:

905 Bonjour.

LE PRÉSIDENT:

910 Alors, bonjour, Monsieur Roy. Alors, pour les besoins de transcription, nous présenter la personne qui vous accompagne.

M. PHILIPPE ROY:

915 Parfait, donc je suis accompagné de madame Eva Couch, qui est la directrice générale de la Ville de Mont-Royal.

LE PRÉSIDENT:

920 Merci. Alors, quinze (15) minutes, la parole est à vous, nous vous écoutons.

M. PHILIPPE ROY:

925 Bien, écoutez, merci beaucoup. Donc, Madame Gendron, Madame Ghaminé, Monsieur Bergeron, merci beaucoup de nous accueillir. D'entrée de jeu, tout comme mon prédécesseur, monsieur Coderre, la Ville de Mont-Royal tient à dire qu'elle accueille favorablement le projet de train du REM de la Caisse de dépôt, en raison, notamment, du côté novateur du projet, de sa qualité, de sa modernité, de l'impact incroyable qu'il aura sur le système de transport en commun sur Montréal, du fait qu'on va enfin pouvoir rattacher, avoir un lien direct avec l'aéroport Trudeau, donc
930 qui va contribuer au développement complet de la région.

Strictelement pour notre municipalité, pour la ville de Mont-Royal, on y voit certains avantages, donc : la réduction du bruit, la réduction de la pollution, un accès plus fréquent et plus rapide vers le centre-ville et, évidemment, le seul lien, très, très important, vers l'aéroport Trudeau.

935 Il comporte aussi, il faut le mentionner, certains désavantages au niveau local toujours. Mentionnons l'idée d'un trafic ferroviaire de nuit, ce qu'on n'a pas pour l'instant. On sait que le réseau doit fonctionner vingt (20) heures sur vingt-quatre (24). Une possible congestion des trains au passage à Ville Mont-Royal s'ils arrivent déjà bondés quand ils vont arriver des autres lieux d'origine. Et la fermeture d'un passage à niveau fort utilisé à Ville Mont-Royal.

940 Mais avant de parler du futur, j'aimerais vous parler un peu du passé. La Ville de Mont-Royal entretient un lien important avec le train et le tunnel. Il faut le rappeler, Ville Mont-Royal a été créée par une compagnie ferroviaire pour la construction du tunnel Mont-Royal. Les rues, chez nous, portent le nom des ingénieurs qui ont bâti le tunnel qui passe sous la montagne, le mont Royal. On a même une rue qui porte le nom de la compagnie qui a créé le tunnel, Canora, Canadian Northern Railway. On a une gare qui porte le même nom.

945 Alors, on sent chez nous un attachement particulièrement important, émotif, historique avec la voie ferrée et le tunnel. Il est évident que compte tenu de ce lien historique et émotif, quand on s'est fait dire que la ligne Deux-Montagnes allait fermer pour la remplacer par un nouveau train, un nouveau système de transport, ça a suscité chez nous des nuits blanches et de l'angoisse. Mais, après analyse, nous convenons maintenant, après avoir bien analysé le projet, que c'est un projet formidable, fort intéressant et qui mérite d'être appuyé.

955

960 J'ai énuméré, dans le mémoire que je vous ai déjà fait parvenir, des enjeux locaux. Je ne souhaite pas insister aujourd'hui sur ces enjeux locaux, à part le fait de les rappeler très brièvement. Donc, le passage du REM chez nous va entraîner la suppression d'un passage à niveau piétonnier qui est fort utilisé chez nous. Alors, ce qu'on demande, c'est la construction d'une nouvelle passerelle pour permettre le maintien de ce lien qui est particulièrement utilisé par les écoliers. Il y a une école juste à côté et les écoliers doivent passer par ce lien ferroviaire pour se rendre à l'école.

965 On souhaite également l'utilisation d'une partie de l'emprise de la voie ferrée afin de permettre un lien cyclable en préparation entre Ville Mont-Royal et l'arrondissement Saint-Laurent. Alors, l'emprise est très, très large et on était en discussion avec l'AMT et on continue la discussion avec la Caisse de dépôt afin de pouvoir utiliser une emprise pour faire ce lien cyclable là entre l'arrondissement et notre ville.

970 Finalement, le dernier enjeu très local, c'est la crainte que les trains, lorsqu'ils vont rentrer à Mont-Royal en direction du centre-ville, soient bondés. Même phénomène qui est arrivé sur la ligne orange après les nouvelles stations de métro à Laval. On sait que dorénavant la ligne orange à Henri-Bourassa jusqu'à Jarry, c'est très, très bondé et on a vu un problème d'accès pour les populations le long de la ligne orange.

975 Ça, c'était pour les enjeux locaux. Il y a deux enjeux au niveau régional que j'aimerais peut-être plus détailler aujourd'hui. Évidemment, on réfléchit, à titre de municipalité qui au cœur de l'île, mais on sent, comme élus, on se sent investis un peu, aussi, de regarder les impacts au niveau régional. Puis c'est un projet régional formidable, je le répète, mais la seule priorité qui devrait guider toutes les actions, présentement, de ce projet-là, c'est de s'assurer qu'il y ait une très, très bonne interconnexion entre le REM et le réseau de métro et de transport.

985 Selon nous, sans ces multiples interconnexions avec le réseau et les autres services de transport, ce système-là ne sera pas la réussite qu'on souhaite qu'il soit. Et il y a deux de ces interconnexions-là au métro que, nous, on juge prioritaires et qu'on juge qu'elles devraient se faire dès la phase I du déploiement du REM.

990 Alors, la première de ces interconnexions-là, c'est l'interconnexion avec la station Édouard-Montpetit à Outremont, aux limites d'Outremont et Côte-des-Neiges, donc de la ligne bleue. Il faut savoir que chaque jour, à l'Université de Montréal et ses écoles affiliées, il y a soixante-quinze mille (75 000) personnes, étudiants, employés, professeurs qui viennent là chaque jour. Autour de l'Université de Montréal, on retrouve le Centre hospitalier Sainte-Justine, le Jewish Hospital, de nombreux collèges. Bref, c'est un lieu où il y a énormément de gens qui se rendent chaque jour. C'est aussi l'accès à la ligne bleue qui permettrait ensuite de s'en aller soit vers l'est, soit vers
995 l'ouest.

1000 C'est intéressant de savoir que la station Édouard-Montpetit, lorsqu'elle a été construite au
début des années 80, il avait été prévu qu'elle serait branchée un jour sur le train Deux-Montagnes
qui était en dessous. Alors, elle a été bâtie et les accès vers ce futur accès vers le train sont déjà
faits dans la station Édouard-Montpetit. C'est confirmé par la STM. Les plans sont là. Alors, la station
est déjà configurée pour pouvoir se brancher sur ce train-là. C'est dommage que ça n'ait pas été
fait dans les années 80, et on trouve que ce serait dommage qu'on rate encore une fois cette
1005 chance-là de profiter d'un beau projet structurant pour finaliser ce lien-là avec la ligne bleue. Ça
serait surtout la bonne façon de faire, la bonne gestion des fonds publics. Ça, c'était pour la ligne
bleue Édouard-Montpetit.

1010 L'autre projet qu'on avance, qu'on juge, nous, primordial et qui devrait se faire dans la phase I
du projet du REM, c'est le prolongement de la ligne orange du métro Côte-Vertu vers Bois-Franc.
C'est le même esprit d'efficience, c'est le même esprit de bonne gestion des fonds publics qui nous
font dire ça.

1015 Pourquoi Bois-Franc? Pourquoi prolonger la ligne orange du métro? Il y a trois raisons :
premièrement, quand on regarde la carte du REM, on réalise assez vite que les trois antennes, que
ça soit l'antenne Trudeau, l'antenne Ouest de l'île ou l'antenne Deux-Montagnes, se retrouvent
toutes à Bois-Franc, à la station de train de Bois-Franc. Et, un petit peu plus loin, il y a évidemment
la quatrième antenne, que moi j'appelle une antenne, mais qui est en fait le train Mascouche, le
Train de l'Est.

1020 Donc toutes ces antennes-là se retrouvent dans le dernier segment. Advenant un incident
technique, advenant n'importe quel pépin, n'importe quel problème, tout le système est
congestionné, est arrêté. Nous, on croit que si les gens ont l'option de descendre à Bois-Franc qui
serait lié à la station orange, ça permettrait une très, très bonne diffusion des usagers à travers le
réseau, et surtout, ça serait cette sortie d'urgence advenant un problème dans le tunnel ou dans le
segment qui s'y conduit.

1025 La deuxième raison, c'est que le tunnel nécessaire pour se rendre à Bois-Franc est déjà
construit à moitié. Il y a, entre la station Côte-Vertu et la future station Bois-Franc, deux point quatre
kilomètres (2,4 km), et sur ces deux point quatre kilomètres (2,4 km), il y a déjà un point deux
kilomètre (1,2 km) qui est construit, qui est prêt, qui est fait. La STM, les plans sont là, c'est confirmé,
1030 la STM a construit déjà ce segment-là parce qu'ils viennent de finaliser les nouveaux garages des
trains, des nouveaux métros AZUR, qui est situé à peu près coin Poirier et Marcel-Laurin, et c'est
un tunnel qui a été aménagé dans l'idée qu'un jour on allait continuer la ligne orange.

1035 Donc, sur le deux point quatre kilomètres (2,4 km), il nous reste mille deux cents mètres
(1 200 m) à construire pour atteindre le REM. C'est un très, très petit segment. Alors, pour mille
deux cents mètres (1 200 m), moi, je pense que ça serait une bonne gestion. Ça va se faire un jour.

Un jour, on fera sa ligne orange, mais si on la fait maintenant, ça va coûter moins cher que la faire dans dix (10) ans. Ça, c'est certain, parce qu'on va devoir construire de toute façon une station à Bois-Franc. Alors, aussi bien la construire pour les deux réseaux.

1040

La dernière raison pour laquelle on plaide en faveur de la prolongation de la ligne orange, c'est le développement incroyable qui se fait tout le long de l'autoroute Décarie actuellement. Vous savez, à Côte-des-Neiges, dans le nouveau quartier — et il se construit présentement le nouveau quartier qu'on appelle le Triangle Namur-De la Savane. Il y a déjà deux mille (2 000) nouveaux logements qui ont été construits, deux mille deux cents (2 200) qui s'en viennent. Il y a dix mille (10 000) nouveaux résidents, sous peu, qui vont habiter le long de la station Namur.

1045

La même chose de l'autre côté de l'autoroute Décarie, toujours à Côte-des-Neiges. L'ancien site de l'hippodrome Blue Bonnets va devenir un immense chantier résidentiel sous peu. Cinq à huit mille (5 000 à 8 000) logements, vingt mille (20 000) personnes vont habiter là.

1050

Juste à côté, cette fois à Ville Mont-Royal, il y a un parc industriel, la zone industrielle de Ville Mont-Royal. Chaque jour, il y a vingt mille (20 000) travailleurs qui y entrent et qui y sortent. Tous ces gens-là ont accès à la ligne orange et pourraient avoir accès au REM, trois stations plus au nord.

1055

Il y a également le gros projet, le projet Royalmount, qui est en préparation, le projet que les gens appellent le 1540. Deux milliards (2 G\$) d'investissements, juste à côté de la station de la Savane. Un immense centre récréotouristique de deux milliards de dollars (2 G\$) qui va, selon les promoteurs, attirer des millions de personnes à chaque année, et ils pourraient utiliser, eux aussi, le REM. Et ce centre-là doit ouvrir en même temps que le REM, en 2021.

1060

Donc, prévoir le raccordement des lignes bleue et orange, selon nous, doit impérativement se faire en phase I. On croit que c'est la bonne gestion des fonds publics qui nous dicte de faire cela.

1065

Alors, en conclusion, Ville Mont-Royal, tout comme la majorité de toutes les villes sur l'île de Montréal, est favorable au projet. On pense que c'est un projet formidable, structurant, et dont la communauté métropolitaine tirera un grand bénéfice. Merci.

1070

LE PRÉSIDENT:

Alors, merci de votre présentation. Alors, question, Madame Ghanimé?

1075

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

1080 Merci pour votre mémoire. Est-ce que vous pourriez nous dire, est-ce que vous avez eu
l'occasion de discuter de vos recommandations avec CDPQ Infra? Et je pense en particulier au
passage qui permettrait le lien piétonnier aux écoliers, la question de piste cyclable, donc vos enjeux
que vous dites locaux, mais aussi, peut-être, la deuxième partie de votre troisième
recommandation, c'est-à-dire le lien avec le métro orange. Le lien avec le métro Édouard-Montpetit,
1085 on vient d'en parler avec monsieur le maire de Montréal, mais cette deuxième partie-là. Donc, est-
ce que vous êtes engagé avec des échanges avec CDPQ Infra, puis quel est le résultat de ces
discussions à ce jour?

M. PHILIPPE ROY:

1090 Oui, bien, en ce qui a trait aux enjeux locaux, la réponse est oui. Et j'en profite pour souligner
à quel point les gens de CDPQ Infra sont très ouverts. Ils sont très disponibles, on les rencontre. À
toutes les fois qu'on a une préoccupation, ils sont disponibles, ils viennent nous rencontrer. Alors,
faut saluer à quel point le promoteur fait une grande place aux préoccupations des municipalités.
1095 Donc, la réponse est oui, pour ce qui est des enjeux locaux. La passerelle, l'emprise pour la voie
ferrée, pour la piste cyclable, on en a déjà discuté avec eux et on semble avoir une oreille attentive
de leur part.

Pour ce qui est du raccordement des métros, non, mais ça, on le sait qu'ils sont conscients
parce qu'on le voit dans les médias. C'est un sujet qui est soulevé pas juste par nous, par la majorité
1100 des intervenants, cette importance de connexion avec le système de métro.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

1105 Juste peut-être une précision, parce que vous avez expliqué que c'est quand même une idée
qui est sur la table depuis longtemps, est-ce que vous avez eu l'occasion d'échanger avec ou de
proposer avec soit l'AMT ou les autres instances en matière de transport régional?

M. PHILIPPE ROY:

1110 Bien, on en a discuté avec la Ville de Montréal. Évidemment, on a discuté. On a échangé
beaucoup sur la rédaction de nos mémoires respectifs. Je sais également que l'ancienne Ville Saint-
Laurent, l'arrondissement de Saint-Laurent, le maire de Saint-Laurent a été très vocal, lui aussi, à
ce projet-là de prolongation de mille deux cents mètres (1 200 m) du tunnel pour permettre le métro
à Bois-Franc. Donc lui, il l'a fait de façon publique. Et on a vu, ce matin, que la Caisse de dépôt
1115 semble aussi accueillir cette idée-là. Ils ont dit que c'était une idée très intéressante, on l'a vu ce
matin dans le journal.

LE PRÉSIDENT:

1120 Vous avez fait allusion au prolongement de la ligne orange. On comprend que ce n'est pas la Caisse de dépôt et placement qui est en situation de pouvoir réussir à faire l'extension de la ligne orange.

M. PHILIPPE ROY:

1125 On comprend ça.

LE PRÉSIDENT:

1130 Est-ce que vous pourriez nous donner un peu la teneur des discussions que vous avez eues avec la STM, ou nous faire le point quant à d'éventuels développements de ce côté-là?

M. PHILIPPE ROY:

1135 Bien, écoutez, je n'ai pas eu de discussion avec la STM. Nous, on pense que c'est un rendez-vous à ne pas manquer cette idée de connecter la ligne orange à la station Bois-Franc. On lance l'idée, on la lance aujourd'hui en vous rencontrant. Si la STM veut poursuivre, ce qu'on comprend c'est que la STM a déjà... bien, la preuve, c'est qu'ils ont déjà construit plus de la moitié du tunnel. Ils savent qu'un jour, de toute façon, il va falloir le faire. On sait que Laval souhaite le raccordement par le côté ouest de la boucle de la ligne orange. Donc, on sait que ça va arriver, mais est-ce qu'on a des discussions? Ce n'est pas à nous, ce n'est pas sur notre territoire. Moi, je lance l'idée parce que je pense que c'est une bonne chose pour la région.

LE PRÉSIDENT:

1145 Alors, une autre question que j'ai déjà posée aux représentants de la Ville de Laval puis de Montréal. La captation foncière, vous nous avez fait mention qu'il y avait plusieurs développements qui étaient envisagés sur votre territoire, y voyez-vous un problème ou une opportunité en termes de mécanisme de financement des infrastructures?

M. PHILIPPE ROY:

1150 Moi, je dirais ni un ni l'autre. Quand cette idée-là a été avancée, je dois vous avouer que tout le milieu municipal a été très surpris. C'est quelque chose qu'on n'avait jamais vu, à ma connaissance, au Québec. Alors, déjà le mot, les premiers jours, il a fallu un peu faire de la recherche, qu'est-ce qu'on voulait dire par captation foncière.

1160 Je pense que l'idée est intéressante, l'idée est novatrice si ça se limite à ce que ça soit... ça vise uniquement du développement nouveau en rapport avec les stations du REM. Alors, chez nous, par exemple, la Ville de Mont-Royal est déjà cent pour cent (100 %) urbanisée. Donc il y a peu de chances qu'on puisse... À moins de recouvrir la voie ferrée, il y a peu de chances qu'on puisse faire des nouveaux développements.

1165 La question qu'on se pose, est-ce qu'une maison, un édifice qui est détruit et rebâti, ça devient soumis à la captation foncière de la Caisse de dépôt? On a posé la question, on semble comprendre que non. Donc, on pense que c'est intéressant. Parce que je comprends très bien que dans l'ouest de l'île, je comprends très bien qu'à Brossard, c'est une façon formidable d'amener du développement et il faut bien que la Caisse trouve une façon de financer le projet. Donc, je trouve ça intéressant.

1170 **LE PRÉSIDENT:**

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

1175 **M. PHILIPPE ROY:**

Merci.

LE PRÉSIDENT:

1180 Monsieur Roy, Madame, merci beaucoup.

M. MARIO LANGLOIS

1185 **LE PRÉSIDENT:**

1190 Alors, j'inviterais maintenant monsieur Mario Langlois pour l'Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Soeurs. Peut-être juste un instant avant de vous céder la parole. Ou plutôt, non, on va procéder. Alors, écoutez, Monsieur Langlois, peut-être nous présenter la personne qui vous accompagne, s'il vous plaît?

M. MARIO LANGLOIS:

1195 Oui. Bonjour, Monsieur Bergeron, Madame Gendron, Madame Ghanimé. Merci de nous accueillir. Je me présente, mon nom est Mario Langlois, je suis président de l'Association des

propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, et mon collègue, Paul Lussier, je le présenterai plus amplement plus tard, il va parler plus sur le fond de notre mémoire. Moi, je vais présenter ce qu'est l'APRIS, c'est-à-dire l'Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs.

1200

Donc, c'est un organisme à but non lucratif qui, depuis 1987, œuvre à l'amélioration de la qualité de vie des résidents de L'Île-des-Sœurs. L'APRIS a notamment pour mission de promouvoir et de défendre les intérêts de tous les résidents de L'Île-des-Sœurs, et elle se préoccupe, entre autres, de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de la mobilité des résidents. L'APRIS compte parmi ses membres des individus, des familles, des institutions et des commerces. Grâce à cette « membriété », elle rejoint aujourd'hui près de deux mille (2 000) résidents de L'Île-des-Sœurs.

1205

L'APRIS fait la promotion de moyens de transport collectifs par système léger sur rail électrique traversant le pont Champlain, avec une station à l'île depuis longtemps. Nous en parlions il y a déjà trois ans, lors de nos premières réunions de notre comité pont Champlain avec les représentants de Transports Canada, aujourd'hui Infrastructure Canada, et de la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, concernant la construction éventuelle, à l'époque, du nouveau pont Champlain et de ses voies d'accès.

1210

1215

Pour commenter plus en détail le projet du REM proposé aujourd'hui par CPDQ Infra, je suis accompagné par monsieur Paul Lussier, comme je le disais tout à l'heure, et membre actif du comité pont Champlain de l'APRIS, que je vous présente avant de lui laisser la parole. Donc, monsieur Lussier est diplômé de l'Université Harvard où il a fait un MBA du Graduate School of Business Administration. Il a été successivement conseiller économique du gouvernement du Québec à New York, délégué général à Bruxelles et Milan, président du Conseil de transport de la région de Montréal, l'ancien COTREM, et sous-ministre adjoint du ministre au ministre des Transports du Québec, et j'en passe. Je cède donc la parole à monsieur Lussier.

1220

1225

M. PAUL LUSSIER:

Bonjour, Messieurs, Mesdames. Alors, l'arrivée du REM constituera une révolution de l'offre de transport pour L'Île-des-Sœurs et nous l'accueillons avec enthousiasme. Même si l'enquête origine-destination, qui est la base de l'étude pour tous les systèmes de transport, entre autres — donc l'enquête origine-destination de l'AMT qui date de 2013 —, ne nous fournit pas tous les détails des déplacements en transport en commun spécifiques entre L'Île-des-Sœurs et la région, nous savons, par observations empiriques, que la plupart des déplacements des résidents de L'Île-des-Sœurs se font vers le centre-ville de Montréal, soit comme destination finale ou intermédiaire vers d'autres lieux de la région. De même, croyons-nous, pour les personnes qui se destinent à L'Île-des-Sœurs, elles transitent par le centre-ville.

1230

1235

1240 Le REM est donc l'étape cruciale et la plus importante dans l'implantation d'un nouveau système de transport et de desserte de transport en commun pour L'Île-des-Sœurs. Il nous fournira un lien majeur, fréquent, rapide et, espérons-nous, confortable vers les principales destinations des résidents de L'Île-des-Sœurs. L'histoire du « espérons-nous confortable », je me réfère à la question de la capacité du système qui arrivera de la Rive-Sud, espérons-nous, avec des places pour les résidents de L'Île-des-Sœurs. L'APRIS croit que si le service du REM est à la hauteur de nos attentes, son implantation pourrait être une incitation convaincante à un transfert modal vers le transport en commun.

1245 Je présume que vous avez pris connaissance de notre mémoire, donc je ne lirai pas en détail chacun des points, mais permettez que je reprenne certains points qui me semblent particulièrement importants du point de vue transport et environnement.

1250 Le REM nous oblige à modifier le système d'autobus de L'Île-des-Sœurs afin d'instaurer un service de rabattage vers la station du REM, plutôt qu'un service de ramassage le long des principales artères avec des véhicules destinés au centre-ville, comme c'est le cas présentement. L'APRIS croit qu'il faut profiter de cette occasion pour instaurer une desserte plus fine des différents quartiers de l'île avec des véhicules électriques plus petits, dont la fréquence de service inciterait à une plus grande utilisation du transport en commun. Ces mêmes bus pourraient aussi remplacer les autobus actuels de la ligne numéro 12 et fournir un service direct vers la station de métro De L'Église, le CLSC et l'hôpital de Verdun.

1260 L'APRIS entend faire les représentations nécessaires auprès des autorités responsables afin de favoriser l'utilisation du transport en commun par les résidents et les visiteurs de L'Île-des-Sœurs, autant sur la question de l'offre de service, la tarification ou la technologie. Nous sommes à votre disposition pour répondre aux questions que vous pourriez avoir.

1265 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, merci pour votre présentation. Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON:

1270 Oui, par rapport à des propositions que vous faites, donc, dans le mémoire sur l'aménagement de la station, est-ce que vous pourriez nous dire si vous avez fait des représentations non seulement auprès du promoteur, mais auprès des autorités qui sont concernées?

1275

M, MARIO LANGLOIS:

1280 Le projet de construction du nouveau pont Champlain prévoit déjà un genre de tunnel qui va
passer sous l'Autoroute 15, c'est-à-dire là où l'autoroute passe sur L'Île-des-Sœurs, pour relier,
1285 finalement, la Pointe Nord. Mais c'est un plan, on ne sait pas si c'est définitif, mais j'imagine que
Signature sur le Saint-Laurent sont en discussion avec CPDQ Infra. Et on pense que s'il y avait lieu
de bonifier ce tunnel-là pour justement aménager un stationnement incitatif, non pas pour les
voitures, mais pour les vélos, et aménager aussi, peut-être, des bornes de recharge, comme le
1290 disait monsieur le maire de la Ville de Montréal, et on a des discussions constantes avec
Infrastructure Canada, avec Signature sur le Saint-Laurent. Maintenant, on va commencer à en
avoir avec la Caisse de dépôt Infra pour, justement, l'aménagement de cette station. Mais pour
l'instant, on n'a pas encore eu directement de rencontre avec la Caisse de dépôt.

LE PRÉSIDENT:

1295 Vous proposez un réaménagement, en quelque sorte, des parcours d'autobus en fonction de
l'éventuelle infrastructure qui va être construite. Est-ce que vous avez eu des échos? Est-ce qu'il y
a des discussions qui ont été amorcées avec la STM à ce sujet-là?

1300 Évidemment, on sait que le projet n'est pas encore, comment dire, définitivement dessiné
pour ce qui est de L'Île-des-Sœurs, mais est-ce que vous avez déjà amorcé des discussions avec
la STM pour ce qui est de l'éventuel réaménagement des routes d'autobus? Puis vous mentionnez
entre autres, vous proposez des autobus électriques. Alors, juste savoir si vous avez déjà amorcé
des discussions à ce sujet-là avec la Société de transport.

M. MARIO LANGLOIS:

1305 Merci de la question, c'est une très bonne question. Écoutez, on n'a pas encore eu de
discussion directe avec la Société de transport. Le maire de l'arrondissement Verdun, Jean-
François Parenteau, connaît déjà nos propositions à cet égard-là. Il siège sur le conseil
d'administration de la Société de transport.

1310 Évidemment, le fait qu'on profite un peu de la tribune de cette commission, justement pour
en parler, parce que ça arrive un peu comme un cheveu sur la soupe, comme on dirait. C'est une
occasion, finalement, de venir en faire la promotion encore une fois. Ce n'est pas la première fois
qu'on en parle. Comme je vous dis, il y a longtemps qu'on a commencé à en parler. Mais
effectivement, on a bien l'intention de rencontrer les gens de la STM sur ce projet.

1315

LE PRÉSIDENT:

Alors, merci, Monsieur Langlois et Monsieur Lussier de votre présentation.

1320

M. PAUL LUSSIER:

Permettez que je rajoute juste...

1325

LE PRÉSIDENT:

Oui, Monsieur.

M. PAUL LUSSIER:

1330

... une phrase à ce que vient de dire monsieur Langlois. Nous croyons que ce serait une bonne occasion pour la STM de tester un système de transport par autobus électrique dans un milieu très délimité, qui est L'Île-des-Sœurs, avec des minibus pour un système de rabattement vers un système majeur, qui est dans ce cas ici une station du REM, mais ça pourrait être éventuellement aussi ailleurs. Et le gouvernement du Québec veut électrifier les transports le plus tôt possible. Nous croyons que ce serait une bonne occasion, à L'Île-des-Sœurs, de faire un plan, un projet, si on veut, à l'essai, qui pourrait servir à beaucoup d'autres endroits.

1335

LE PRÉSIDENT:

1340

Alors, merci beaucoup de ce complément d'information, Monsieur Lussier, Monsieur Langlois.

M. MARIO LANGLOIS:

1345

Merci.

LE PRÉSIDENT:

1350

Merci. Alors, la commission va prendre quinze (15) minutes de pause et va reprendre ses travaux tout à l'heure. Merci.

1355

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

M. MICHEL MORIN

LE PRÉSIDENT:

1360

J'inviterais maintenant monsieur Michel Morin, s'il vous plait, à venir nous faire sa présentation.

LE PRÉSIDENT:

1365

Monsieur Morin, bonjour.

M. MICHEL MORIN:

1370

Bonjour, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT:

1375

Alors, quinze (15) minutes, la parole est à vous, Monsieur Morin, nous vous écoutons.

M. MICHEL MORIN:

1380

Alors, bonjour, Monsieur le président, bonjour Mesdames les commissaires. Mon nom est Michel Morin. Je me présente ici à titre de simple citoyen et d'usager des transports en commun. Alors, je vais lire uniquement les paragraphes qui sont en caractères gras, comme ceux qui apparaissent à la première page. Alors, vous verrez, au fur et à mesure, que je vais sauter bon nombre de paragraphes.

1385

Alors, comme vous le savez, j'ai participé, les 29 et 30 août dernier, aux audiences préliminaires d'information sur le Projet de train électrique de la Caisse de dépôt ou, plus précisément, de sa filiale CDPQ Infra. À deux reprises, j'ai évoqué les rendements que pourrait obtenir la Caisse avec ce projet de cinq milliards et demi (5,5 G\$) avec un investissement de trois milliards (3 G\$). Pour l'instant, personne ne sait ce qu'il en est exactement. C'est un secret d'État, c'est l'omerta.

1390

En réponse à mes questions, la Caisse a affirmé simplement que ces investissements dans des projets semblables au Canada et ailleurs dans le monde lui ont rapporté entre dix (10 %) et onze pour cent (11 %) au cours des cinq dernières années. Alors, dans le texte apparaissent différentes annexes. Alors, à l'annexe 1, il y a le document de la Caisse.

1395

1400

Si de tels rendements, onze pour cent (11 %), devaient être consentis annuellement à la Caisse, ce serait énorme, voire scandaleux, dans le contexte actuel des marchés financiers. La Caisse pourrait s'enrichir d'une façon démesurée au profit, peut-être, des caisses de retraite des fonctionnaires du gouvernement, mais au détriment des usagers des transports en commun de la région de Montréal.

1405

À mon sens, la commission n'a pas à arbitrer ce débat. Elle doit se concentrer sur le coût aux usagers afin de s'assurer que ce projet de transport en commun soit un succès. Soyons francs, dans le contexte actuel des marchés financiers, l'investissement de trois milliards (3 G\$) est un placement inespéré pour la Caisse, qui a obtenu l'aval de Québec l'automne dernier grâce à un projet de loi et à une entente prévue à cet effet.

1410

Ce qu'il faut comprendre ici, c'est que la Caisse, pour ceux qui en doutent encore, ne nous fera pas de cadeau. C'est plutôt nous, les usagers des transports en commun, qui risquons, si on n'y prend garde, de lui en faire un.

1415

Si la commission veut faire œuvre utile, elle doit absolument obtenir un engagement de la Caisse à ne pas exiger un rendement de plus de trois pour cent (3 %) sur son investissement de trois milliards (3 G\$) au cours des prochaines décennies. Si par malheur la commission n'arrivait pas à obtenir une réponse claire et transparente de la Caisse, ce sont non seulement les usagers du train électrique qui risquent d'être roulés dans la farine avec des rendements actuellement déjà évoqués par la Caisse de dix (10 %) à onze pour cent (11 %) pour des projets semblables, mais l'ensemble des usagers de la région de Montréal, par le biais de formules d'interfinancement qui ont déjà été évoquées.

1420

Si la Caisse devait obtenir onze pour cent (11 %) sur son investissement de trois milliards (3 G\$), cela lui rapporterait trois cent trente millions (330 M\$) par année, pratiquement l'équivalent d'une nouvelle usine de papier. C'est le seul chiffre qu'elle a évoqué publiquement suite à mes questions, à la fin du mois d'août. Comment a-t-elle pu atteindre ce chiffre? Ce que nous pouvons dire, en tout cas, c'est que les taux maximums de rendement dans des projets où la Caisse a investi semblent au moins être de la moitié des taux de dix (10 %) à onze pour cent (11 %) évoqués par la Caisse.

1425

1430

Voici d'ailleurs les références que j'ai produites en annexe de mon mémoire : Heathrow, six virgule deux pour cent (6,2 %); Gatwick, six virgule cinq pour cent (6,5 %); Keolis, de deux virgule neuf (2,9 %) à quatre virgule neuf pour cent (4,9 %); Eurostar, je n'ai pas le chiffre. Je ne l'ai pas mis dans mon mémoire, je le connais. Il est inférieur à quatre pour cent (4 %). J'ai des références, et si les analystes du BAPE veulent me contacter, ça me fera plaisir de les lui donner.

1435 Ce que je veux dire c'est que vous devez accepter les chiffres de la Caisse dans la mesure
où ces chiffres, comme je l'ai fait, sont référencés avec des documents de l'extérieur du pays
puisque'il s'agit effectivement de projets à l'extérieur du Québec. Ces taux de rendement, puis-je le
1440 préciser, sont souvent réglementés pour les seuls usagers Heathrow et Gatwick. Eurostar, c'est
vraiment un projet intéressant parce que c'est un projet ferroviaire, mais cela n'empêche pas les
opérateurs ou les investisseurs de toucher des taux de rendement supérieurs pour des activités
complémentaires au transport proprement dit des passagers.

Et maintenant, si on ramenait à six pour cent (6 %) le rendement de la Caisse, est-ce que ce
serait acceptable? Notre réponse est non, pour la même raison que celle évoquée plus haut. Dans
1445 les conditions actuelles du marché, le gouvernement peut emprunter les sommes nécessaires pour
moins de trois pour cent (3 %). À trois pour cent (3 %), on pourrait financer l'apport de trois milliards
(3 G\$) à raison de quatre-vingt-dix millions (90 M\$) par année plutôt que de trois cent trente millions
(330 M\$), en rémunérant le capital à un taux de onze pour cent (11 %), comme celui évoqué par la
Caisse. Il s'agit d'une différence de deux cent quarante millions (240 M\$) par année. Avec un tel
1450 montant, on pourrait acheter, par année, près de deux cents autobus électriques de dernière
génération à batterie et sans ligne de contact.

Nous proposons que la Caisse trouve ailleurs, à l'étranger, que sur le dos des usagers de la
région de Montréal les investissements nécessaires à maintenir l'équilibre de ses caisses de
1455 retraite. Vous trouvez que j'exagère? Eh bien, je vous sou mets un article d'Insurance Business qui
évoque le cas d'une compagnie d'assurance britannique qui, pour un projet d'infrastructure, a dû
se contenter d'un rendement égal à un pour cent (1 %) plus l'inflation. Voilà encore un rendement
inférieur à trois pour cent (3 %) et la compagnie d'assurance semble heureuse.

Le monde change, comme il n'a jamais changé depuis cinq mille (5 000) ans. Il y a
actuellement cinq cents millions (550 M) de citoyens de différents pays qui doivent accepter des
taux d'intérêt négatifs. On estime actuellement à quinze mille milliards d'euros (15 000 G€) le
montant des titres obligataires qui doivent se contenter de rendements actuariels négatifs, c'est-à-
1465 dire inférieurs à zéro. Obtenir trois pour cent (3 %) dans les circonstances, ce serait déjà pour la
Caisse un excellent placement. Regardez tout simplement votre portefeuille. Au cours des six
derniers mois, la Caisse n'a obtenu qu'un rendement global de deux pour cent (2 %). Et pourquoi
devrait-elle obtenir plus de trois pour cent (3 %) si le capital est disponible ailleurs, par exemple
auprès d'autres caisses de retraite et à moindres frais pour les usagers du transport en commun.

On parle ici d'une surfacturation possible de neuf cents millions (900 M\$), soit près d'un
milliard de dollars (1 G\$) sur une période de dix (10) ans, presque le coût d'un stade olympique. Et
sur trente (30) ans, à ce prix, Uber et ses éventuels compétiteurs ont peut-être plus d'avenir que
1470 l'on pense.

1475 Le danger est réel et les déclarations de monsieur Sabia et de l'ex-ministre Daoust ne laissent aucun doute. D'abord, l'entente de la Caisse avec le gouvernement précise qu'il s'agit de procurer à la Caisse des rendements commerciaux pour ses déposants. Et on a bien pris soin de verrouiller, si je puis dire, les taux de rendement éventuels de la Caisse dans ce projet de train électrique.

1480 L'entente précise que le gouvernement, et je cite : « [...] *n'ait jamais le pouvoir d'orienter les politiques financières et administratives de la Caisse.* » Est-ce qu'on veut donner ici, en pâture, les usagers du transport en commun pour des décennies à venir? Écoutons monsieur Sabia, président de la Caisse : « *Chaque fois que vous prenez ce train, vous allez solidifier votre retraite.* » Et maintenant, l'ex-ministre Jacques Daoust : « *La Caisse nous dépose aujourd'hui un projet de financement rentable pour elle et attrayant pour nous.* » Rentable pour qui? Pour les usagers des transports en commun ou pour les caisses de retraite des fonctionnaires? Qui veut nous enfumer au juste? Voilà toute nue la face cachée du projet de train électrique.

1490 En conclusion, il est impératif pour cette commission, premièrement, d'obtenir des chiffres précis sur les rendements que compte obtenir la Caisse dans ce projet, non seulement pour un an, mais aussi pour les prochaines décennies. CDPQ Infra a tous ces chiffres, c'est à la commission de les demander.

1495 Deuxièmement, c'est à vous aussi de faire le nécessaire afin d'obtenir une répartition dans le temps des composantes de ce taux de rendement, c'est-à-dire la contribution des tarifs des usagers et la captation de la plus-value foncière obtenue avec les municipalités où seront implantées les gares.

1500 Pour ce qui est de la contribution des usagers, la commission se doit également, à mon sens, d'isoler ce qui proviendra de l'interfinancement auprès des usagers de l'ensemble de la région tout au cours de la période qu'ils n'utiliseront pas forcément le nouveau train électrique, mais seront mis à contribution pour financer le projet.

1505 J'habite le Vieux Montréal, à l'est de la rue Saint-Laurent. Je n'ai pas besoin de ce train électrique et je ne vois pas en quoi je devrais contribuer à son financement.

1510 Enfin, dernier commentaire. À titre d'utilisateur des transports en commun, je n'ai aucune objection à ce que la Caisse capte des rendements supérieurs à six pour cent (6 %), voire même supérieurs à onze pour cent (11 %), au chapitre de la captation fiscale des nouveaux projets immobiliers qui seront provoqués par l'arrivée du train. Même chose si la Caisse décide de construire elle-même des édifices de location; si cela produit à terme un rendement global de six pour cent (6 %) pour la Caisse, un grand bien leur fasse.

1515

Mais pour ce qui est du service aux usagers, de la facture qui sera payée pour l'usage du service, matériel roulant et infrastructures nécessaires, le rendement qui sera obtenu éventuellement par la Caisse sur son enveloppe de trois milliards (3 G\$) ne devrait jamais dépasser un taux de rendement plafond de trois pour cent (3 %) parce que d'autres options sont disponibles sur les marchés financiers et auprès des autres caisses de retraite, à moindre coût pour les usagers des transports en commun. Merci, Monsieur, merci Mesdames les commissaires.

1520

LE PRÉSIDENT:

1525

Alors merci, Monsieur Morin, pour votre présentation. Vous comprendrez que ça va être un peu difficile pour nous d'aller un peu plus dans le détail de votre mémoire compte tenu qu'il vient d'être déposé, mais j'aurais peut-être besoin d'un point de précision lorsque vous avancez, en pages 6 et 7, les rendements des différents projets dont la Caisse de dépôt est associée. On parle de Heathrow, Gatwick, Keolis. C'est dans un horizon de combien? Un an, deux ans, cinq ans?

1530

M. MICHEL MORIN:

1535

C'est les rendements annuels. Ce sont des rendements annuels. Vous avez toutes les références et je le répète ici. Il n'y a pas Eurostar, mais j'ai les références pour Eurostar. J'affirme ici qu'avec les documents que j'ai pu consulter, c'est un rendement moins de quatre pour cent (4 %). Si la Caisse peut prouver avec des chiffres et des documents d'Eurostar que oui, ils ont eu onze pour cent (11 %), vous pourrez juger vous-mêmes. Et la même chose, évidemment, s'applique à tous les autres documents, à tous les autres rendements, mais personnellement, après la recherche que j'ai faite, eh bien, je trouve suspects les chiffres de la Caisse.

1540

LE PRÉSIDENT:

Alors, merci de nous avoir exprimé votre point de vue, Monsieur Morin. On va prendre connaissance en détail de votre mémoire qui vient d'être déposé.

1545

M. MICHEL MORIN:

Merci.

1550

LE PRÉSIDENT:

Merci, Monsieur Morin.

**MM. FRANÇOIS PÉPIN
ET JACQUES LANDRY**

1555

LE PRÉSIDENT:

1560

Alors, j'inviterais maintenant, monsieur François Pépin pour Transport 2000 Québec. Bonjour, Messieurs.

M. FRANÇOIS PÉPIN:

1565

Bonjour, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT:

1570

Alors, Monsieur Pépin, peut-être nous présenter la personne qui vous accompagne pour les besoins de transcription.

M. FRANÇOIS PÉPIN:

1575

Oui, je suis accompagné de monsieur Jacques Landry, membre du conseil d'administration de Transport 2000 Québec.

LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup. Alors quinze (15) minutes, la parole est à vous, nous vous écoutons.

1580

M. FRANÇOIS PÉPIN:

1585

Merci, Monsieur le président et Mesdames les commissaires de recevoir Transport 2000 Québec à ces séances d'audience publique sur le Projet de réseau électrique métropolitain. Transport 2000 est une association à but non lucratif dont la mission depuis quarante (40) ans est de contribuer au développement des transports collectifs au Québec, ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux usagers en s'assurant que leur point de vue est pris en compte.

1590

L'étude du projet du REM par le BAPE est d'une grande importance, car les impacts et retombées d'un grand projet de transport collectif sont majeurs pour le développement durable dans la grande région de Montréal. Un projet structurant de transport collectif électrique a le potentiel de réduire les émissions actuelles de GES et d'attirer nombre de nouveaux usagers vers un transport décarbonisé.

1595 Dans notre analyse du projet, nous nous sommes concentrés, vous le constaterez, sur les changements à la mobilité et à la qualité de service, positifs et négatifs, qui résulteraient de la mise en place éventuelle du REM tel que proposé par CDPQ Infra. Transport 2000 se préoccupe notamment d'intégration fonctionnelle et d'accessibilité universelle aux services proposés.

1600 Suite aux questions soulevées lors de la première partie de l'audience publique tenue en août dernier, plusieurs réponses demeurent incomplètes de l'aveu même du promoteur qui poursuit la réalisation d'études qui seront éventuellement rendues publiques.

1605 Dans le but d'une meilleure compréhension du projet par le public, qui est une prise de décision plus éclairée par les autorités gouvernementales, mentionnons en particulier l'utilité de rendre disponibles les études d'achalandage détaillées illustrant les impacts sur les usagers et les autres éléments du réseau de transport de la région. Force est de constater que la démarche du BAPE est au moins, en partie, prématurée, car les évaluations des impacts sociaux et économiques restent à être complétées.

1610 Transport 2000, cependant, ne peut que se réjouir d'un investissement de plus de cinq milliards de dollars (5 G\$) dans l'amélioration des services de transport en commun dans la région de Montréal, d'autant plus que la proposition à l'étude comporte, entre autres, deux priorités qui ont été retenues par plusieurs organismes au fil des plans de transport, dont celui de la Ville de Montréal en 2007, et du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM. Ces deux
1615 priorités sont un système de transport collectif de capacité intermédiaire sur le nouveau pont Champlain et une desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau non assujettie à la congestion routière.

D'ailleurs, en avril dernier, Transport 2000 a accueilli avec enthousiasme le dévoilement par la Caisse du Projet de réseau électrique métropolitain qui amène un souffle nouveau dans la
1620 métropole quant aux investissements axés sur le transport collectif.

L'utilisateur fait son choix de trajet et de mode en visant un temps de déplacement porte-à-porte minimum, et des passages fréquents afin de minimiser son temps d'attente. Or, après analyse du projet soumis par le promoteur, le REM offre une vitesse commerciale supérieure aux services
1625 actuels, améliore de façon importante les fréquences de passage sur les quatre antennes du projet. Le projet offre également un meilleur niveau de confort et une meilleure accessibilité pour la majorité des usagers. C'est pour ces raisons que Transport 2000 appuie le projet du REM.

Cependant, nous constatons que le projet aurait tout de même des impacts négatifs sur
1630 certains services actuellement offerts aux usagers, qui ont été déjà mentionnés par d'autres intervenants.

1635

Par usager, Transport 2000 entend ici les usagers actuels ou futurs des services de transport collectifs offerts par le REM ou affectés par ce dernier. Selon nous, tout nouveau système ou service de transport en commun urbain ou régional doit améliorer la qualité de service aux usagers actuels, attirer de nouveaux usagers, minimiser l'abandon du transport collectif chez les usagers actuels et assurer un accès égal au service à tous les usagers.

1640

C'est en fonction de ces considérations que nos commentaires ont été élaborés et formulés. La notion de qualité de service comprend six éléments dans une grille que nous avons présentée dans le mémoire. Sans entrer dans le détail, le territoire desservi, le temps total de déplacement, la commodité, incluant les temps de correspondance et l'accès universel, le confort des aires d'attente et des véhicules, la disponibilité du service de transport sur une plage horaire et la fréquence de passage, la capacité de transport sur chacune des antennes.

1645

L'analyse que nous avons faite de ces divers éléments est essentiellement qualitative vu qu'on n'a pas encore les résultats de simulation d'achalandage de la clientèle, et le tableau présenté dans notre mémoire constitue la synthèse pour chaque antenne en regard des changements que les usagers vivront avec l'arrivée du REM.

1650

Si on regarde quelques problématiques qui sont soulevées par le projet, l'arrivée du REM pourrait dégrader la qualité de service de deux lignes de train de banlieue ou pénaliser l'amélioration éventuelle des services interurbains.

1655

La ligne Mascouche a une fréquentation quotidienne de six mille quatre cents (6 400) passagers. Le REM aura des impacts négatifs sur la qualité de ce service exploité depuis 2014, ce qui est très récent, et éventuellement sur l'achalandage de cette ligne. Les voyageurs de la ligne Mascouche seraient en effet contraints de faire une correspondance à la nouvelle gare A40, car le matériel ferroviaire conventionnel ne pourrait partager le tunnel avec le REM.

1660

Malgré la surcharge actuelle de la ligne orange, plusieurs usagers préféreront la correspondance avec le métro à la station Sauvé de la branche est, correspondance qui n'est ni commode ni confortable dans la situation actuelle.

1665

Quant à la ligne Vaudreuil-Hudson qui transporte treize mille huit cents (13 800) passagers par jour, le REM concurrence directement la ligne Vaudreuil-Hudson en étant parallèle. La réduction éventuelle de son achalandage pourrait avoir pour conséquence une réduction de service et même l'abandon de la ligne pour une partie des utilisateurs actuels de cette ligne provenant de Vaudreuil, Île Perrot, Dorval, Lachine et Montréal-Ouest. Ce serait une nette dégradation de la qualité de service, car ils n'ont pas un accès direct au REM.

1670

1675 Quant au développement sur les services interurbains, le REM pourrait aussi avoir un effet négatif sur l'offre future des services ferroviaires, Voyageur. Tous ces services ont actuellement leur terminus à la Gare Centrale. VIA Rail a rendu public son projet de train à grande fréquence afin d'améliorer la qualité de service de ses dessertes du corridor Québec-Windsor avec une liaison par la Rive-Nord du Saint-Laurent.

1680 Selon le promoteur, les voitures du REM ne pourraient pas partager le tunnel sous le mont Royal avec du matériel ferroviaire conventionnel. Il y a certainement lieu de considérer des moyens de maintenir l'interopérabilité dans le tunnel sous le mont Royal, comme cela se fait, selon VIA Rail, en Allemagne et à Ottawa, alors que selon le promoteur, la réglementation actuelle ne le permet pas.

1685 Au niveau du métro, ça aussi ça a déjà été mentionné par d'autres intervenants, la connexion du REM avec le métro est essentielle et est une condition incontournable au succès du projet. Examinons les correspondances avec le métro et les prolongements du métro pour compléter le réseau structurant de transport collectif de la région.

1690 La station Bonaventure présente actuellement une correspondance extrêmement pénible et longue entre la Gare Centrale et la station Bonaventure. Ce lien doit être amélioré, ce que le promoteur a déjà reconnu.

1695 La correspondance avec la ligne verte McGill est essentielle pour les usagers du REM qui doivent se rendre dans le secteur nord du centre-ville où la majorité des activités sont concentrées par rapport au sud. Un tel accès réduirait de beaucoup le temps de déplacement porte-à-porte de ces usagers en éliminant une certaine distance de marche. Enfin, cette station permettrait aux utilisateurs de la ligne verte d'avoir un accès plus direct à l'aéroport Montréal-Trudeau.

1700 Édouard-Montpetit, bien que ça soit la plus coûteuse des correspondances envisagées, elle réduirait le nombre de correspondances pour rejoindre le centre-ville à partir des quartiers centraux desservis par la ligne bleue, ce qui pourrait avoir un impact bénéfique sur le point de charge saturé de la ligne orange entre Jean-Talon et Mont-Royal. Cette gare permettrait aussi la desserte par le REM du campus de l'Université de Montréal et du pôle hospitalier de Côte-des-Neiges.

1705 Finalement, l'accès au REM par la ligne bleue accroîtrait l'attrait du lien aéroportuaire pour tous les quartiers à l'est de l'avenue du Parc. La connexion à Édouard-Montpetit offrirait donc un potentiel énorme d'intégration pour un large bassin d'usagers du REM et des usagers qui ne sont pas directement visés par le projet.

1710 Au niveau des prolongements, le prolongement de la branche ouest de la ligne orange vers la gare Bois-Franc offrirait une excellente correspondance aux antennes ouest et nord du REM

1715 permettant d'utiliser, en grande partie, la capacité résiduelle de cette ligne de métro qui, contrairement à sa jumelle de l'est, a quand même de la disponibilité à ce niveau-là. Non seulement il rendrait accessible tout un bassin de destinations dans l'axe du boulevard Décarie, comme les gens de Ville Mont-Royal ont expliqué, mais il constituerait une alternative permanente en cas de perturbations sur la partie nord du REM, et en particulier si le tunnel devenait inaccessible.

1720 La correspondance actuelle entre le train de Mascouche et la station Sauvé n'incite personne à l'utiliser. Une meilleure correspondance permettrait d'augmenter l'accessibilité et l'utilité du train de Mascouche et pourrait même assurer sa pérennité.

1725 Prolongement de la ligne bleue vers Anjou. Le prolongement prévu est un projet longuement entendu par la population de l'est de Montréal et il faut éviter un report de ce projet dû à une trop grande ponction financière du projet REM dans les finances publiques.

De ces six points que nous venons d'énumérer, les correspondances à McGill, Bonaventure et Édouard-Montpetit nous apparaissent non seulement comme des priorités, mais également comme des conditions à remplir avant d'accepter le projet.

1730 Le dernier mode, les autobus. Une fois le REM mis en service, notamment sur la Rive-Sud, les services d'autobus, qui actuellement se rendent jusqu'au centre-ville de Montréal, seraient plutôt rabattus sur une des stations du REM. D'une part, la majorité des usagers devront effectuer une nouvelle correspondance du bus au REM. Leur temps de déplacement porte-à-porte pourrait être plus long.

1735 D'autre part, une des conséquences du REM serait la réduction importante, dans certains cas, du kilométrage parcouru par les autobus, ce qui entraînerait effectivement des économies d'exploitation pour les réseaux de bus.

1740 Il est important de réinvestir les sommes ainsi économisées grâce à l'arrivée du REM dans la mise en place d'un réseau efficace de rabattement par bus et d'améliorer les dessertes locales. Il s'agit aussi d'une belle opportunité pour améliorer les dessertes locales de la Rive-Sud et de l'ouest de l'île durant toute la journée, comme l'a fait, à juste titre, la Société de transport de Laval lors du prolongement du métro à Laval, en 2007. Les dessertes ainsi améliorées contribueront au succès du REM et à l'augmentation de la fréquentation des transports collectifs sur l'ensemble des territoires desservis.

1750 Ce qui nous amène à nos recommandations. Donc, Transport 2000 recommande que le REM proposé par CDPQ Infra soit mis en place avec les modifications recommandées ci-après.

Que CDPQ Infra améliore l'intermodalité avec le métro et un accès universel aux stations, soit à McGill, Bonaventure et Édouard-Montpetit.

1755 Que la nouvelle autorité, l'ARTM, renforce l'intermodalité entre le métro, le REM et le train de Mascouche par le prolongement de la ligne orange Ouest vers la gare Bois-Franc. On comprend que ce n'est pas dans le périmètre du projet.

1760 Par l'amélioration aussi de la correspondance entre le train de Mascouche et de la ligne de métro orange à la station Sauvé.

Quatrièmement, que les services d'autobus se rabattant au REM soient améliorés par un accroissement de vitesse grâce à l'implantation de lignes de bus express, avec mesures préférentielles entre les quartiers résidentiels et les gares du REM.

1765 Aussi, par un accroissement du nombre de départs de bus pour s'adapter à l'horaire et à la fréquence du REM et par l'amélioration générale des dessertes locales par bus. Ce point est surtout important en pointe PM, quand les gens arrivent d'un train qui roule aux trois (3) minutes, et que si l'autobus, comme on disait tout à l'heure, passe aux vingt (20) minutes ou aux demi-heures, effectivement le gain est peu apprécié.

1770 Pour y arriver, les ententes financières concernant les municipalités ne doivent pas faire en sorte de diminuer les sommes actuellement consacrées aux services d'autobus par les villes. On en a parlé tout à l'heure, actuellement les engagements financiers qu'auront à subir les villes sont inconnus et donc, effectivement, il pourrait y avoir un transfert des sommes pour compenser le REM au détriment des services des sociétés de transport.

1780 Cinquièmement, que le REM soit prolongé au sud de l'aéroport Montréal-Trudeau jusqu'à la gare intermodale de l'échangeur Dorval afin de permettre l'accès au train de banlieue Vaudreuil-Hudson et au terminus de bus de la STM, permettant ainsi un accès aux populations de Dorval et Lachine, tant au REM qu'à l'aérogare.

1785 Que le gouvernement du Québec s'assure que les ressources financières consacrées au projet ne compromettent pas le prolongement de la ligne bleue du métro, et qu'il supporte également les recommandations visant l'intégration des réseaux, tel le prolongement de la ligne orange jusqu'à Bois-Franc.

1790 Dernière recommandation, que l'utilisation du tunnel soit régie par une autorité publique comme l'ARTM, qui pourrait, si l'interopérabilité devient possible et légale, permettre l'utilisation du tunnel par d'autres opérateurs, tels VIA Rail ou autre.

1795 En conclusion, Transport 2000 appuie le projet de REM de CDPQ Infra, car il s'agit d'un développement majeur des services de transport collectif pour la partie ouest de la CMM. La population de la Rive-Sud attend un lien efficace depuis 1978, tandis que le transfert de tous les vols à Montréal-Trudeau en 2004 a amené la nécessité d'avoir un lien pour desservir Montréal-Trudeau.

Nos recommandations visent à minimiser sinon éliminer les impacts négatifs du REM sur les usagers du transport collectif, ce qui, à nos yeux, devient des conditions de succès du projet.

1800 Les autorités devront débattre des impacts financiers du REM sur les budgets des autres partenaires de la région, mais il nous apparaît important que les municipalités et le gouvernement du Québec maintiennent les budgets actuellement octroyés à l'AMT ou au futur RTM, aux sociétés de transport et aux CIT, tant pour les investissements que pour l'exploitation.

1805 Le REM est un ajout de service et ne doit pas avoir d'impacts négatifs sur les autres réseaux. Au contraire, le REM est une opportunité en or de relancer le développement de l'offre de service de transport collectif sur les territoires qu'il dessert. Pour le reste du territoire, un véritable plan de mobilité reste à être élaboré par l'ARTM et le gouvernement du Québec. Merci beaucoup.

1810 **LE PRÉSIDENT:**

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

1815 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:**

Merci pour votre mémoire. Nous aimerions avoir des clarifications sur quelques-unes de vos recommandations. D'abord, la recommandation 5 pour prolonger le lien pour lier l'AMT à la gare; est-ce qu'on comprend bien que ce que vous suggérez, c'est qu'il y ait prolongement du REM jusqu'à la station de la gare Dorval, qui permettrait alors l'accès aux populations de Dorval-Lachine? Alors, dans votre esprit, s'il y avait une connexion, ils prendraient le train de banlieue, puis ensuite de ça ils prendraient le REM? Pouvez-vous juste expliquer un petit peu comment vous voyez ça?

1820 **M. FRANÇOIS PÉPIN:**

1825 Bien, l'aéroport de Montréal est quand même le deuxième générateur dans l'ouest de l'île après le voisinage de Fairview, du centre commercial Fairview; et actuellement, passer du terminus d'autobus de la STM ou de la gare de l'AMT à Dorval, c'est extrêmement pénible. En fait, il y a juste une ligne locale, la 204, qui vous amène au nord. Alors, l'avantage d'amener le REM, ça compléterait l'interconnexion du réseau, tant au niveau du réseau de surface qu'au niveau du train de banlieue existant, et à ce moment-là, ça donnerait accès non seulement aux gens de Lachine et

1830

Dorval vers le nord et surtout à l'aéroport pour tous les gens qui viennent de l'ouest le long du Lakeshore, mais aussi permettrait aux gens du nord d'avoir accès aux zones industrielles de Dorval et Lachine.

1835 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:**

Je comprends, mais j'aimerais juste comprendre. Vous ne proposez pas qu'il y ait une substitution de lignes; c'est comme un ajout de raccord de la ligne.

1840 **M. FRANÇOIS PÉPIN:**

C'est un ajout.

1845 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:**

Parce que les gens de Fairview, je veux dire, dans le scénario qui est proposé par CDPQ Infra, ils auraient accès par les nouvelles stations du REM.

1850 **M. FRANÇOIS PÉPIN:**

Oui.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

1855 Mais ce que vous proposez c'est pour permettre l'accès surtout aux populations de Dorval et Lachine?

M. FRANÇOIS PÉPIN:

1860 Oui.

M. JACQUES LANDRY:

1865 Et, aussi, une fois qu'on a une nouvelle station, il y a des possibilités d'extension du REM, possiblement, à travers Lachine. Une fois qu'on est ancré, ça nous donne un point d'accès. Et effectivement, et pour les autobus, et pour les gens qui prennent le train de Vaudreuil, il y a une possibilité, à ce moment-là, de transférer si les gens veulent avoir accès, par exemple, au Technoparc ou n'importe quelle des destinations qui est au nord de...

1870

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

1875 D'accord. Alors, ce que vous proposez c'est une connexion de l'AMT, une connexion additionnelle entre l'AMT et le réseau du REM avec les tracés qui sont présentement sur la table.

M. FRANÇOIS PÉPIN:

1880 Si vous me permettez, un des enjeux, actuellement, c'est, entre autres, si vous demeurez à Lachine, LaSalle, c'est extrêmement pénible de se rendre à Ville Saint-Laurent. Vous devez passer par Décarie soit en auto, soit en métro. Alors, Cavendish n'est pas encore fait, donc effectivement, ça viendrait compléter un axe extrêmement structurant du réseau supérieur de transport collectif.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

1885 Aussi, pouvez-vous clarifier la recommandation numéro 7? Alors, là, ce que vous proposez, si on comprend bien, c'est bien que l'utilisation du tunnel, ça soit sous l'auspice d'une autorité régionale, vous dites, comme l'ARTM. Puis après ça, si l'interopérabilité devient possible et légale. Pouvez-vous élaborer un petit peu pour qu'on comprenne?

M. JACQUES LANDRY:

1890 Disons que dépendant des interlocuteurs, et c'est des interlocuteurs sérieux, on a des réponses contradictoires sur la possibilité d'avoir de l'interopérabilité, sur sa légalité. Alors, là, bon, il y a des normes nord-américaines, cependant — encore là, différentes interprétations qu'on n'est pas en mesure de trancher. Mais ce que l'on veut éviter, qu'on a vécu avec les compagnies de chemin de fer, c'est qu'une fois que quelqu'un est propriétaire, tout ce qui peut lui compliquer la vie, il va dire non et il va être en droit de le faire.

1895 Les chemins de fer l'ont fait beaucoup et ont compliqué la vie à tous les réseaux de banlieue à cause de ça. On veut éviter que par le départ du REM... On ne veut pas empêcher le REM de prendre le tunnel et après ça de dire... s'il n'y a pas d'interopérabilité possible, il n'y en a pas. Mais s'il y en a une possible, on veut éviter que ce soit lui qui soit à la fois juge et partie. Qu'on ait un juge qui puisse dire : il est raisonnable, possible, techniquement faisable d'avoir un autre service qui utilise le tunnel sous les contraintes qui existeront pour le REM, de toute façon.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

1900 D'accord. Mais on comprend que vous avez fait quelques recherches, mais, comme vous dites, les avis sont contradictoires, à la fois sur les aspects techniques et les aspects légaux.

1910

M. JACQUES LANDRY:

Oui.

1915 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:**

O.K., merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

1920

Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON:

1925

Oui, merci. Dans votre mémoire, vous vous questionnez sur le choix technologique et vous reproduisez dans le tableau 6 les critères utilisés par l'AMT pour ses choix technologiques. Alors, quelles auraient été, à votre avis, les options possibles en regard de ces critères? Parce que vous demandez, vous précisez qu'il aurait été intéressant de disposer des analyses du choix technologique. Donc, quelles auraient été les options en regard de cette grille que vous proposez, qui aurait dû, peut-être, être mieux explicitée?

1930

M. JACQUES LANDRY:

C'est-à-dire la grille est utilisée par d'autres autorités. On est un peu déçus de ne pas avoir d'étude par le promoteur qui dit : on propose ça parce que c'est supérieur à tel, tel, tel point. On n'a pas ces études-là. Et si ça a été fait conformément à des études comme celle-là, à des critères comme ça, ça serait intéressant d'avoir l'étude. Enfin, vous pourrez leur demander. Si ça n'a pas été fait, bien là, on peut la questionner parce qu'il y a peut-être de ces critères-là qui auraient dû être considérés. Probablement, ils auraient tous dû être considérés, d'ailleurs.

1935

1940

M. FRANÇOIS PÉPIN:

Et c'est toujours dans le but, effectivement, de permettre au public de mieux comprendre le projet, les enjeux et tenants et aboutissants, et surtout aux décideurs de pouvoir prendre des décisions éclairées.

1945

1950

LA COMMISSAIRE GENDRON:

1955

Mais vous, est-ce qu'il y a une option que vous auriez aimé voir davantage étudiée en regard des critères qui sont là, une option technologique, puisque vous questionnez ce choix technologique dans votre mémoire?

M. FRANÇOIS PÉPIN:

1960

En fait, on le questionne parce qu'on n'a pas vu les études, mais essentiellement, nous ne sommes pas des spécialistes en technologie, loin de là. Donc, c'est un questionnement, mais je vous dirais que la réponse appartient aux spécialistes.

LE PRÉSIDENT:

1965

Alors, peut-être une question de précision. Vous affirmez dans votre mémoire que « *Il est toutefois légitime de se poser certaines questions en l'absence d'un plan de transport pour la région de Montréal.* » Est-ce que vous croyez que la nouvelle gouvernance et les nouvelles responsabilités de l'ARTM vont pouvoir répondre? Parce qu'il y a quand même un objectif de planification qui est dévolu à cette organisation-là. Alors, j'aimerais vous entendre là-dessus, s'il vous plait.

1970

M. FRANÇOIS PÉPIN:

1975

Bien, comme plusieurs organismes l'ont déjà mentionné, effectivement, il y a un peu une dichotomie entre le fait que le gouvernement mette en place une nouvelle gouvernance pour simplifier la gouvernance dans la région de Montréal et, en parallèle, le gouvernement du Québec passe une loi pour permettre à la Caisse de dépôt, effectivement, de faire un projet qui, oui, répond à certains besoins qui ont déjà été identifiés, mais qui n'est pas intégré dans la démarche globale qui est à faire, du plan de mobilité de la région de Montréal.

1980

Alors, c'est effectivement deux projets en parallèle, mais normalement, le plan de transport ou le plan de mobilité vient avant qu'on réalise vraiment des projets, surtout dans un échéancier très court.

LE PRÉSIDENT:

1985

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

M. FRANÇOIS PÉPIN:

1990

Merci beaucoup.

M. LUC GAGNON

LE PRÉSIDENT:

1995 Alors j'inviterais maintenant monsieur Luc Gagnon pour Option Transport durable.

LE PRÉSIDENT:

2000 Bonjour, Monsieur Gagnon.

M. LUC GAGNON:

2005 Bonjour, c'est un grand plaisir d'être ici. Je connais vos réputations respectives. C'est un honneur d'être ici. Vous allez voir, mon mémoire, je vais essayer d'être bref, mais évidemment, ce n'est jamais si facile d'être bref comme on voudrait.

LE PRÉSIDENT:

2010 Surtout en quinze (15) minutes. Alors, nous vous écoutons.

M. LUC GAGNON:

2015 Vous allez voir qu'un des mérites de ma présentation c'est que c'est clair, je pense qu'il n'y a pas d'ambiguïté. Ça fait des années qu'on travaille, plusieurs collègues et moi, sur des options pour la région de Montréal et on pense qu'il y a vraiment plusieurs erreurs de conception dans le projet du REM. Et la première erreur, c'est le choix de technologie qui, vu qu'il est automatisé, doit toujours être en hauteur ou en souterrain. C'est une des conséquences de son vrai coût très, très élevé.

2020 Tout le monde utilise le montant de cinq point cinq milliards (5,5 G\$), mais en fait, ça n'inclut pas le fait que le projet prend le contrôle de la ligne Deux-Montagnes qui n'est pas toute payée, deux centres d'entretien de l'AMT, le tunnel du mont Royal. On parle de l'AMT, il y a plusieurs centaines de millions d'actifs qui vont devoir être radiés suite au projet du REM, donc ça, ça fait partie des coûts aussi.

2025 Les stations potentielles, qui maintenant semblent être de moins en moins potentielles, mais qui vont coûter sûrement au moins sept cents millions (700 M\$), peut-être plus. Ça fait qu'on est sûrement de l'ordre de sept milliards (7 G\$) et non pas de cinq point cinq (5,5 G\$).

2030 Pourquoi que la technologie cause autant de problèmes? Parce que chacune des stations, c'est essentiellement un gros, un énorme bâtiment en béton en hauteur qui fait en sorte que chaque station est tellement chère qu'on ne peut pas multiplier, on ne peut pas avoir beaucoup de stations. Et la réalité c'est que même, là, avec les stations potentielles pour un projet de sept milliards (7 G\$), on est peut-être à quatorze (14) nouvelles stations. Il ne faut pas compter ce qui existe déjà. C'est astronomique en termes de coût par station.

2035 Et dans les faits, qu'est-ce que ça, ça a comme conséquence aussi, c'est comme on n'a pas beaucoup de stations puis on veut quand même attirer beaucoup d'usagers, bien, on a tendance à vouloir mettre des immenses stationnements pour compenser le faible nombre de stations, ce qui fait en sorte qu'il va y avoir, en fait, peut-être même une majorité d'utilisateurs qui vont aller prendre le réseau souvent avec leur automobile.

2040 Deux images qui suivent, je pense, illustrent. Ce n'est pas juste la technologie, c'est le tracé. Si vous regardez, on voit très, très clairement où sont les besoins. Ça, c'est une carte de la Société de transport de Montréal qui montre tous les réseaux d'autobus, de forts achalandages qui sont très fréquents. On voit qu'ils sont tous situés dans l'est, dans le centre et dans le sud-ouest, là, Lachine et autres. Ça fait que c'est très clairement là qu'il y a des usagers qui prennent régulièrement l'autobus et qui mériteraient quelque chose de mieux.

2045 L'autre élément, aussi, c'est la richesse et la densité des quartiers. On voit sur l'image que dans les faits, le REM dessert des quartiers de très faible densité et dessert systématiquement les quartiers les plus riches, alors que tous les quartiers pauvres sont négligés. Bien, disons, ils l'étaient tous avec les stations potentielles. Maintenant, il y a une couple d'exceptions en réalisant les stations potentielles. Je vous invite à regarder aussi que même sur la Rive-Sud, il y a des quartiers denses et pauvres que le REM évite complètement.

2050 Quel sera l'effet du REM sur les tarifs? Évidemment, il y a eu d'autres interventions. Peut-être, quand même, ce qu'il faut voir c'est les énormes actifs de l'AMT. Il va falloir que quelqu'un les paye et puis c'est fort possible que ça reste dans la grille tarifaire et que ça fasse augmenter les tarifs, mais il y a beaucoup d'autres raisons aussi que les tarifs pourraient augmenter pour l'ensemble des usagers. On ne peut pas l'affirmer clairement, mais c'est probable qu'il y ait une forte hausse des tarifs dans l'ensemble du réseau, considérant les coûts exorbitants du projet.

2055 Ce qui est important, c'est parce que je pense qu'il y a beaucoup de gens qui présument que le choix c'est le REM ou rien du tout. Puis je pense que c'est là qu'il faut quand même établir clairement qu'il existe beaucoup d'autres options qui sont beaucoup plus performantes, et qui peuvent être financées. C'est sûr que les gens sont impatients d'avoir des projets parce que quand on voit les interventions, c'est un peu comme de dire : ça fait tellement longtemps qu'il n'y a pas de

2070 projet, enfin un projet. Mais la réalité c'est pourquoi qu'il n'y avait pas de projet, c'est parce qu'il n'y avait pas d'argent. Mais maintenant, il y a de l'argent.

2075 Il y a le Fonds vert qui va avoir plus que deux milliards (2 G\$) probablement de disponibles, et le Programme fédéral d'infrastructure qui doit avoir probablement deux point cinq milliards (2,5 G\$). Et il n'y a rien qui dit que la Caisse de dépôt ne pourrait pas investir. Si on avait des projets, et je vais vous en montrer des projets, qui attirent plus d'usagers à des coûts cinq fois moins grands, il n'y a pas de raison de penser que la Caisse ne pourrait pas investir dans ces projets-là. C'est beaucoup plus facile, dans ces projets-là, de faire du profit que dans le cadre du REM actuel.

2080 Évidemment, ce n'est pas le temps de le présenter. Nous, on a proposé depuis un bon bout de temps, on appelle ça le Grand virage, un peu copié à l'image du Big Move de Toronto. Le Big Move de Toronto, ils ont quatre ou cinq lignes. Bien, quatre lignes de tramways en construction puis d'autres en projet. Ce qu'on propose pour la région de Montréal, c'est six lignes de tramways et trois stations de métro. Disons que là, on ne peut pas regarder tout ça, mais on peut peut-être en prendre deux que je pense que c'est important de voir.

2085 Cet exemple-là vise à démontrer qu'on n'est pas contre le fait de desservir l'aéroport même si c'est un tramway, puis ce n'est pas nécessairement que le sky train, comment je pourrais dire, est la seule option. Il existe d'autres options pour desservir l'aéroport de très bonne façon.

2090 Si on revient, par exemple, à Toronto, un des problèmes dans l'ensemble du *Big Move*, on peut dire que l'ensemble des projets sont très, très performants. Beaucoup, beaucoup de leçons intéressantes à prendre de ça. Leur seule erreur, ça a été le Pearson Express où c'est un sky train qu'ils ont développé pour l'aéroport, et ils n'ont pas dévoilé leurs chiffres exacts, mais il semble que pour arriver, il faudrait qu'ils chargent environ quarante dollars (40 \$) par usager. Ils ont commencé par charger de l'ordre de vingt-cinq dollars (25 \$), mais là, il y avait deux mille (2 000) passagers à peine, parce que c'était trop cher. Là, donc, ils ont baissé beaucoup. Ça fait que tout ce qui se passe, c'est que très clairement, c'est un interfinancement. Les autres usagers financent très lourdement les usagers de l'aéroport.

2100 Qu'est-ce qu'il faut faire, puis c'est le cas dans beaucoup de grandes villes, c'est qu'il faut concevoir l'aéroport, pas comme étant la seule destination. Ce que vous voyez, tout simplement ici, c'est un tramway qui dessert Dorval et Lachine. Le tramway lui-même se justifie très, très bien avec de l'ordre de quarante-mille (40 000) passagers par jour. Et pour desservir l'aéroport, il faut rajouter un viaduc de deux cents millions (200 M\$) environ.

2105 Mais, regardez, tout à l'heure, c'est intéressant ce que Transport 2000 proposait, c'est le viaduc, mais dans l'autre sens. Mais pourquoi faire le grand détour par le nord quand on peut avoir un trajet direct par le sud? Ça veut donc dire que le coût réel de desservir l'aéroport est de l'ordre

2110 de deux cents millions (200 M\$), ce qui veut dire qu'on va pouvoir, avec un système comme ça, facturer un tarif raisonnable aux usagers de l'aéroport. Je pense que c'est comme ça qu'on peut avoir un bon système.

2115 Autre exemple, puis encore là, c'est pour montrer, ce n'est pas qu'on est contre le fait de desservir les mêmes zones que le REM dessert. Le cas du pont Champlain. Alors que le REM s'en va directement sur les terres agricoles de Brossard en étant, à mon avis, une grosse incitation à l'étalement urbain, ce que nous, on propose pour la Rive-Sud, parce qu'on pense que oui, il faut qu'il y ait une amélioration du service, c'est un tram-train qui part du métro Longueuil, qui dessert Taschereau et qui tourne sur le pont Champlain, et se rend au centre-ville par un tracé en surface.

2120 On va voir les tableaux des coûts. La différence majeure c'est pourquoi qu'on peut se permettre ça à des coûts beaucoup moindres, c'est parce que le tram-train peut rouler dans les rues, ça fait qu'on évite le gros tunnel extrêmement coûteux au centre-ville. Le tramway rentre et dessert, en fait, les deux lignes de métro directement, en surface, avec des coûts très, très faibles.

2125 Je sais que probablement, comme beaucoup de monde, vous allez dire : comment ça se fait que, soudainement, des tramways deviennent des options? Ça fait deux ans qu'on rencontre beaucoup de monde, puis la réaction c'est un peu comme de dire : pourquoi des tramways? Je vous incite — là, on n'a pas le temps de voir ça, mais Montréal est l'exception mondiale à ne pas avoir de ligne de tramways en projet actuellement. Vous avez cent soixante-six (166) villes qui ont des tramways modernes. On parle juste des villes qui ont récemment développé des tramways. Ça fait que c'est très clair qu'il y a un potentiel. C'est beaucoup, beaucoup moins cher que le sky train.

2130 Et ici, quand même mettre quelques paramètres techniques, je pense que c'est important parce que certains vont vous dire qu'il n'y a pas moyen de desservir le pont Champlain par un tram-train parce que ce ne serait pas une capacité suffisante, mais allez voir sur le site de Bombardier. Bombardier annonce des trams-trains dont la capacité est supérieure à celle du sky train. Puis un des avantages d'un tram-train, c'est que si, effectivement, l'achalandage augmente à long terme, les stations sont dans la rue, ça fait que ça ne coûte pas cher de rallonger un tram-train et de rallonger les stations, alors que dans le cas du REM, vous avez des stations aériennes. Ça va être impossible, si on veut augmenter vraiment la capacité, de rallonger les trains. Bien, ce serait possible, mais il faudrait reconstruire les stations.

2140 Tout ça pour démontrer qu'il existe des alternatives beaucoup moins coûteuses. C'est basé sur la littérature internationale. Tous les projets qu'il y a, Toronto, Kitchener, Ottawa, on a basé nos évaluations de coûts sur des projets réels récents. Le tram-train à Longueuil, qu'on propose, coûte environ un milliard (1 G\$) alors que... c'est sûr que la Caisse de dépôt ne fait pas de ventilation de ses projets, de ses tronçons, mais avec la station potentielle à Griffintown, trois kilomètres de tunnel,

on serait de l'ordre de deux milliards (2 G\$). Ça fait qu'ici, ce qu'on propose, c'est à mon avis un bien, bien meilleur service pour les gens de la Rive-Sud pour un milliard (1 G\$) de moins.

2150

Et ce qu'il faut bien voir, aussi, c'est pourquoi qu'on veut absolument desservir le pont Champlain? C'est parce que, à chaque matin, il y a quatre cent vingt (420) ou quatre cent trente (430) – je ne suis pas sûr exactement – autobus qui rentrent à Montréal, au terminus centre-ville. Et ça, c'est très, très difficile de gérer ces quatre cent trente (430) autobus-là dans la période de pointe du matin, mais qu'est-ce qui va arriver? On va reproduire ce scénario-là peut-être à une ou deux stations de la Rive-Sud. Le problème du rabattement de quatre cent trente (430) autobus dans une heure de pointe va rester entier, on va juste l'avoir déplacé à Panama ou à l'autre station au lieu de l'avoir au centre-ville.

2155

Alors qu'avec un tram-train, il y aurait onze (11) stations – nous, notre proposition, mais c'est à discuter – il y aurait onze (11) stations où les autobus peuvent se rabattre, ce qui veut donc dire qu'il y aurait une grande optimisation de l'ensemble du réseau de la Rive-Sud. Ça serait un bien meilleur contexte général, autant pour les autobus que pour la plupart des usagers.

2160

Si on revient à l'ensemble de nos six lignes de tramway, trois stations de métro, on arrive à six milliards (6 G\$) contre sept (7 G\$) ou huit (8 G\$) pour le REM. On a cent vingt-huit (128) stations. Si vous regardez les études, c'est très, très clair. Qu'est-ce qui crée l'habitude d'utiliser le transport en commun, c'est la station, la proximité d'une station. C'est pour ça que le tramway augmente beaucoup l'achalandage, parce qu'il y a un grand nombre de stations, puis il y a un grand nombre d'usagers qui peuvent marcher ou avoir accès avec un très court trajet d'autobus.

2165

2170

La conséquence, puis encore là, c'est basé sur beaucoup d'études réelles, parce que la plupart de nos chiffres reprennent des études réelles, par exemple, de l'AMT, comme le tramway du centre-ville sur Côte-des-Neiges, c'était une priorité de la Ville de Montréal pendant bien des années, puis là, on est en train de l'oublier, mais toutes les études sont faites et c'est très performant.

2175

Quelques mots sur mon domaine d'expertise, quand même, puis c'est ça qui me motive beaucoup d'être ici, c'est toute la question de baisser les émissions de gaz à effet de serre. Très, très clairement, des réseaux de tramways comme on propose, on parle de vingt-huit (28) fois plus de réduction que dans le REM. Mais en fait, tout ce que la Caisse de dépôt nous a donné comme information, c'est le remplacement direct des autobus par le train. Et si on regarde le nombre d'autobus remplacés par les réseaux de tramways, c'est beaucoup, beaucoup supérieur, donc vingt-huit (28) fois plus.

2180

2185

Mais là où est-ce qu'il faut absolument voir, puis comme on dit en anglais, un *reality check*, tout l'ensemble du sky train est basé sur le béton. Le béton, c'est probablement la substance qui

2190 émet le plus de gaz à effet de serre qu'on peut imaginer en termes de construction. Et là, j'ai pris
trois analyses de cycle de vie de trois autres projets, essayé d'extensionner les distances en
fonction du REM, et vous pouvez voir on a au moins sept cent mille tonnes (700 000 t) par an, juste
de la construction. Surtout le béton, mais pas seulement, de la construction du sky train. Ça, ça va
annuler comme à peu près trente (30) ou quarante (40) ans la baisse des émissions du
remplacement des autobus. L'autre élément, c'est l'étalement urbain que la Caisse a refusé
d'évaluer. Là, c'est très clairement une forte hausse des émissions.

2195
Puis ce qui est quand même important c'est, comme je suis le projet depuis plusieurs mois...
Je m'excuse si je dois lire parce que c'est les ministères, là, les noms sont longs, mais le ministère
du Développement durable, dans les avis de recevabilité, a demandé d'évaluer les émissions de
gaz à effet de serre reliées à la construction, mais la Caisse a refusé de faire ça.

2200
Le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire a demandé d'approfondir
les enjeux – je cite : « de l'empiètement en zone agricole et de l'étalement urbain. » On n'a aucune
information là-dessus.

2205
Regardez comme il faut, le ministère des Transports qui est le parrain, dans le fond, du projet,
le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification a affirmé clairement que le
choix du mode SLR n'est pas clairement démontré comme étant le seul mode pouvant répondre
aux besoins. Un comparatif entre les différents modes serait pertinent. Ça, ça fait longtemps qu'on
demande ça.

2210
N'importe quel processus de planification stratégique exige de comparer des modes. Puis
quand je dis que le projet de la Caisse n'est pas justifié, c'est sûr qu'il y a un mandat qui a été donné
en termes de desserte, mais il faut justifier le choix de la technologie, le comparer avec d'autres
technologies, puis là, justifier ce choix-là. Même chose si c'est les pratiques d'évaluation
environnementale. Il devrait y avoir deux tracés au moins, pour qu'on compare la performance des
tracés, les avantages et les inconvénients de chaque. C'est comme ça qu'on justifie des projets,
puis qu'on fait une étude d'impact de qualité.

LE PRÉSIDENT:

2220
On arrive au terme.

M. LUC GAGNON:

2225
Oui.

LE PRÉSIDENT:

Alors, à vous de conclure.

2230

M. LUC GAGNON:

Pourquoi ces refus? Parce que, tout simplement, si on est rigoureux dans l'évaluation de ces enjeux-là, ça va démontrer que le projet fait augmenter l'étalement urbain, va faire augmenter notre dépendance au pétrole, augmenter les émissions de gaz à effet de serre.

2235

Conclusion, pourquoi c'est important? Parce que le Québec, comme la plupart des pays occidentaux, est dans un point tournant. Puis c'est reconnu maintenant par les nouvelles initiatives législatives du gouvernement du Québec. Il faut réduire notre dépendance au pétrole, c'est dans la nouvelle politique énergétique. La nécessité de réduire nos émissions de gaz à effet de serre, il y a le gouvernement du Canada qui a confirmé ça à la Conférence de Paris. Il y a des engagements du Québec, même des engagements de la Ville de Montréal.

2240

Qu'est-ce qui fait que c'est un point tournant? C'est que nous avons les milliards disponibles pour changer les tendances. C'est disponible. Le problème, c'est que la Caisse, dans le plus grand secret, a conçu un projet qui ne respecte pas les objectifs du Québec, qui n'a aucun effort pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ou réduire l'étalement urbain, ou réduire la dépendance au pétrole. Puis en fait, c'est doublement négatif parce qu'à cause du fait que ça monopolise tous les budgets, ça veut dire que pendant peut-être dix (10) ans, peut-être quinze (15) ans, ça va empêcher le Québec de prendre, justement, le virage pour respecter ses engagements en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Merci.

2245

2250

LE PRÉSIDENT:

Merci de votre présentation, Monsieur Gagnon. Alors, on comprend que vous allez déposer aussi votre présentation, votre support visuel?

2255

M. LUC GAGNON:

Oui, oui.

2260

LE PRÉSIDENT:

Merci. Alors, Madame Ghanimé.

2265

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2270 Merci, Monsieur Gagnon. On aurait quelques questions sur votre mémoire. La première question, est-ce que votre — est-ce qu'on peut dire une idée, ou un avant-projet du Grand virage, est-ce que ça, ce projet-là, a été soumis à des autorités en matière de transport? Je pense à l'AMT ou au ministère des Transports, est-ce qu'il y a eu des discussions? Puis est-ce que vous pouvez nous parler un peu de ces démarches et des résultats?

2275 **M. LUC GAGNON:**

2280 Bien, il y a différents volets, mais comme, notre volet qui est le plus avancé qu'on a proposé depuis deux ans, c'est un grand réseau de tramways dans l'est qui remplace le SRB Pie IX, avec une antenne sur Jean-Talon. Puis on est très, très confiants que ce réseau de tramways là attirerait cent cinquante mille (150 000) usagers, ce qui est autant que le REM, pour environ un point cinq milliard (1,5 G\$).

2285 Je vous assure que ça, on l'a présenté à tout le monde que vous pouvez penser. La Ville de Montréal, tout ça. On a été, puis j'espère que la nouvelle ARTM va changer ça, mais on a été dans une caricature de fonction publique où on allait voir la STM, ils nous disaient : oh, c'est bien, bien intéressant, mais c'est l'AMT qui doit s'en occuper. On allait voir l'AMT, ils nous disaient : oui, oui, oui, c'est bien, bien intéressant, mais c'est le ministère des Transports. On allait voir le ministère des Transports, ils disaient : oui, oui, oui, c'est intéressant, mais là, vous visez les gaz à effet de serre, il faudrait aussi avoir le soutien du ministère de l'Environnement.

2290 On a passé des mois et des mois, bénévoles évidemment, à faire des tournées comme ça où tout le monde nous dit que c'est très, très intéressant. La plupart des gens, même, sont tout à fait en faveur, mais ils nous disent, bien, on n'a pas de mandat pour faire ça.

2295 Là, la question, et c'est pour ça que je dis qu'on est à un point tournant, nous avons les institutions qui permettent de faire ça — L'ARTM, son premier mandat qu'on aurait pu penser théoriquement, si ce n'était pas le projet de la Caisse, ça serait de regarder quels sont les besoins dans la région de Montréal et de comparer les options et les projets pour essayer de définir qu'est-ce qui répond le mieux aux besoins. Et c'est vraiment, je pense, j'espère, la philosophie en arrière
2300 de la nouvelle institution. Mais là, actuellement, tout ça, ça semble mis aux poubelles parce qu'il y a un projet de sept (7 G\$) ou huit milliards (8 G\$) qui va nettoyer tous les budgets d'un seul coup.

2305

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2310 Merci. Une chose qui n'est pas claire. Je veux dire, c'est clair dans le cas de l'est, mais est-ce que vous pouvez nous donner une indication de quelle proportion de trams-trains sont sur des lignes dédiées exclusives versus sur la route, donc potentiellement pris dans la congestion?

M. LUC GAGNON:

2315 Par définition, un tram-train, un tramway roule dans la rue, mais la plupart des cas partout dans le monde, ils roulent dans la rue, mais sur des voies réservées, ce qui fait qu'ils ne sont pas pris dans la congestion. C'est le principe général et l'avantage de ça, c'est que les gens peuvent embarquer direct du trottoir des multiples stations.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2320 O.K., alors, je reprends. La proportion qui serait dans des voies réservées versus des voies sur la route?

M. LUC GAGNON:

2325 Bien, dans nos propositions, on propose toujours qu'il y ait une voie réservée.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2330 Donc c'est toutes des voies réservées?

M. LUC GAGNON:

2335 Bien nos propositions, oui, mais dans beaucoup de pays européens, il n'y a pas nécessairement de voies réservées parce que les gens respectent les tramways, mais peut-être qu'au Québec on a besoin d'un contexte un peu plus encadré.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2340 Non, mais c'est ça, parce qu'on connaît des cas où effectivement c'est dans la rue, ils restent bloqués. Donc, votre projet de Grand virage, vous avez regardé des voies réservées pour l'ensemble du réseau tram-train qui est proposé?

2345

M. LUC GAGNON:

2350 En tout cas, très clairement, dans les projets qu'on a vraiment développés, comme celui de
Pie-IX – d'ailleurs, ce n'est pas pour rien qu'on propose Pie IX, il y a déjà une construction de voie
réservée. Puis là, il y aurait Jean-Talon qui a de l'espace pour une voie réservée très facilement.
Ce n'est pas un problème, mais si la tendance, ça va être d'avoir des réseaux d'autobus de grande
2355 capacité sur voies réservées, l'avantage du tramway c'est que, un, c'est électrique, ça élimine la
pollution. Mais surtout, pourquoi, comme dans le cas de Pie IX, c'est un bon cas, c'est qu'une rame
de tramway a la capacité de, ça peut varier, mais au moins, disons, quatre ou cinq autobus.

Ce qui va arriver c'est que dans un réseau comme ça d'autobus, ça peut fonctionner, mais
qu'est-ce qui s'est passé à Ottawa – il y avait des chiffres d'achalandage comparables à Pie IX –,
2360 à chaque fois qu'il y avait une petite tempête de neige, c'était la catastrophe générale parce que
c'était une procession de vingt (20) autobus qui se suivaient. Mais avec des tramways, ils n'ont pas
de problème dans la neige. Chaque tramway remplace, disons, cinq autobus, peut maintenir la
qualité du service, peu importe les conditions météo. C'est le genre de scénario. Puis ce n'est pas,
comment je pourrais dire, exceptionnel, là. Regardez, Ottawa, Kitchener, cinq lignes à Toronto. Puis
2365 là, on est juste proches. Si vous allez en France, c'est par dizaines les cas.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

O.K., mais c'est surtout comme pour le tracé de Pie IX qui est, on le comprend bien, à
l'extérieur du mandat ou du projet qu'on est en train d'étudier.

2370

M. LUC GAGNON:

Oui, mais pour vous démontrer quand même comment... ce n'est pas si hors-norme, vous
porterez attention au mémoire de Ville Lachine, qui reprend presque intégralement notre proposition
de tramways.

2375

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

Oui, votre proposition. O.K.

2380

M. LUC GAGNON:

Ça fait qu'on n'est pas hors normes, c'est ça la tendance mondiale.

2385

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2390 Oui. Vous présentez, dans votre mémoire, justement, un tableau comparatif où, bon, le SLR, que vous appelez le sky train, est dans la même catégorie. Des systèmes légers sur rail. Mais ce n'est pas les mêmes longueurs. Alors, est-ce que vous pouvez élaborer sur la comparaison? Je regarde le tableau...

M. LUC GAGNON:

2395 C'est-tu l'annexe sur le Bon mode au bon endroit?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2400 L'annexe, oui, mais il me semble que vous avez aussi, le tableau, vous le reprenez ailleurs dans votre mémoire. Mais disons, regardons celui-là où on voit le SLR aérien automatisé 80. Ça, c'est le sky train?

M. LUC GAGNON:

2405 Oui, celui-ci, là.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2410 C'est ça. Puis ensuite, on a des trams-trains qui sont beaucoup plus petits, quarante-cinq (45), soixante-douze (72). Alors, aidez-nous à comprendre un peu. Parce qu'on voit, je veux dire on comprend automatique que c'est de moindre capacité, mais pourtant, vous parlez de capacité équivalente. Alors, pouvez-vous nous aider à comprendre la comparaison que vous faites?

M. LUC GAGNON:

2415 Si on regarde les données, achalandage maximal, une heure, une direction, douze mille (12 000) passages. Si vous allez sur le site de Bombardier, puis ils ont des trams-trains qu'ils disent qui peuvent atteindre trente mille (30 000)? Ça fait que ça, ce n'est pas le problème. Mais le concept qui est utilisé, c'est un peu la même chose, j'imagine, que le sky train qu'ils vont faire. C'est que hors pointe, on ne roule pas avec un quatre-vingts mètres (80 m) complet, on roule avec quelque chose de plus court, puis en pointe on roule avec le quatre-vingts mètres (80 m).

2420 Les trams-trains, ce qui serait probablement la chose intelligente – mais là, encore là, tout ça, c'est fait de façon bénévole – ce serait plutôt d'utiliser un quarante-cinq mètres (45 m) en général, et en pointe de le doubler, comme ça se fait dans beaucoup d'endroits, puis c'est comme ça qu'on

réussit à augmenter beaucoup, beaucoup la capacité. C'est Bombardier qui propose des tram-trains doublés pour répondre aux périodes de pointe.

2430 L'autre élément, quand même, peut-être à souligner c'est qu'un des problèmes des surcapacités en pointe, c'est qu'on a toujours tendance à créer des réseaux unidirectionnels qui sont sur-surachalandés dans une direction le matin, personne dans l'autre sens, et le soir c'est l'inverse. C'est dans cet esprit-là que pour la Rive-Sud, on pense en termes de boucle. Si vous faites des boucles, qu'est-ce qui se passe c'est que si effectivement il y a une des deux directions
2435 qui est beaucoup achalandée, chaque usager qui a intérêt ou qui peut s'accommoder de prendre l'autre direction comme aller au métro Longueuil, va le faire. Ça fait que l'idée générale, c'est de créer des options pour les usagers de ne pas avoir juste un système dans une direction, puis il n'y a pas d'autre choix. C'est toujours : un bon réseau donne des choix aux usagers.

2440 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:**

Bon. Mais là, spécifiquement pour le pont Champlain, on aimerait comprendre la différence entre le... justement le tableau que vous présentez, ce n'est pas celui auquel je faisais référence, là, à l'annexe A, c'est un autre tableau, mais dans ce cas-là, on regarde ça puis ça semble être la
2445 même chose. Alors, pouvez-vous nous expliquer? Dans le cas du tram-train, c'est parce que c'est simplement une voie réservée, la voie réservée d'autobus.

M. LUC GAGNON:

2450 La seule différence c'est qu'on veut être automatisés, on n'a pas de chauffeur. Comme on n'a pas de chauffeur, il faut le protéger totalement tout le temps, donc on le met dans les airs. Le tram-train, c'est essentiellement la même chose, mais il y a un chauffeur, et parce qu'il y a un chauffeur, il peut rouler dans la rue, sur une voie réservée. S'il y a un chien qui passe devant, bien, il y a quelqu'un pour intervenir. Alors que la philosophie même du sky train, pourquoi qu'elle est si chère,
2455 c'est que comme tout est automatisé, on ne peut même pas se permettre d'avoir un chien qui traverse devant. C'est ça, le problème. C'est que le choix de la technologie multiplie les coûts, réduit le nombre de stations.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2460 Alors, bon, on comprend dans le cas du pont Champlain, ça serait une voie réservée où on pourrait, si on voulait arrêter, on pourrait, mais parlez-nous d'ailleurs sur le réseau. Si on veut comparer le REM avec les tracés qui sont proposés, qui sont, effectivement, sur voies dédiées, comment est-ce qu'on pourrait faire un tram-train qui aurait la même capacité, puis la même
2465 vitesse? C'est-à-dire le même service aux usagers, en termes de rapidité de déplacement.

M. LUC GAGNON:

Bien, en tout cas, je pense que pour le pont Champlain, c'est la même chose.

2470

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

C'est relativement clair, oui. Mais ailleurs?

2475

M. LUC GAGNON:

C'est clair. Pour les autres, ce n'est pas nécessairement toujours le même produit. Dans le cas de Lachine, vous regarderez le projet, mais il y a déjà, dans le projet de Turcot, pourquoi qu'on a proposé cette ligne-là, c'est qu'il y a déjà une voie réservée sur une grande partie du tracé, qui est déjà réservée à même la conception du Projet Turcot. C'est sûr qu'il n'y a pas toujours des voies réservées. Regardez le tramway Côte-des-Neiges qui a été la priorité de Montréal pendant peut-être huit ans, lui, il n'est pas nécessairement sur voie réservée, mais il attirait soixante-cinq mille (65 000) usagers par jour, ce qui était un très, très bon système, surtout qu'il attirait des gens dans les deux directions parce qu'il y a autant des gens qui vont partir du sud pour aller vers l'Université de Montréal que l'inverse.

2480

2485

Je ne vois pas pourquoi qu'on questionnerait un projet qui a fait l'étude mur-à-mur en termes d'études de faisabilité, qui a reçu des éloges de beaucoup de monde, qui a été la priorité de Montréal, la seule raison qu'il n'a pas été construit, c'est simple, c'est parce qu'il ne dessert pas d'autres villes. Quand Montréal allait à Québec pour essayer d'avoir de l'argent pour son nouveau tramway, la réponse, c'est très clair, puis c'est les gens de Montréal qui me l'ont dit alors, c'est que c'est un projet montréalais, cent pour cent (100 %) Montréalais, et le ministère des Transports ne vous donnera pas d'argent pour ça.

2490

2495

Par contre, il était prêt à payer, par exemple, le SRB Pie IX parce qu'il va à Laval. Ça fait que ça a été une stratégie très clairement de transport multivilles, alors que là, c'était un projet spécifique pour Montréal.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2500

Je veux juste, une dernière fois, je voudrais juste revenir au tableau qui est dans l'annexe. Vous ne l'avez pas affiché, mais vous savez de quel je parle.

M. LUC GAGNON:

2505

Oui, oui, oui.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2510 Parce que dans ce tableau, vous listez différents types de technologies. Le SLR aérien automatisé, qui est celui qui a été mis de l'avant par CDPQ Infra. Ensuite, différents trams-trains. Mais quand on regarde le tableau, on voit que les capacités de tous les trams-trains sont clairement moindres, incluant le nombre de passagers. Alors, j'aimerais que vous nous disiez, qu'est-ce que c'est la répercussion sur le temps de déplacement?

2515 **M. LUC GAGNON:**

2520 Le but de ce tableau-là, c'est de démontrer qu'il existe des tramways pour toutes les conditions ou presque. Donc, si vous prenez des réseaux de douze (12 000) ou quinze mille (15 000) par jour jusqu'à soixante mille (60 000), il y a des tramways ou des trams-trains qui sont adaptés à ça.

2525 Les temps de trajet, c'est sûr que c'est moins rapide que le sky train. Le sky train, l'objectif, c'est de ne pas arrêter, d'arrêter le moins souvent possible pour donner un bon service à ceux qui sont loin. Mais c'est exactement ça, l'erreur, si on veut aller chercher beaucoup d'usagers et si on veut aussi stimuler le développement.

2530 Revenez au cas de l'aéroport, le tramway Lachine, c'est sûr, on peut comparer ça, c'est assez intéressant. Qu'est-ce que ADM voulait il y a trois ans? C'est un sky train qui faisait presque exactement ce tracé-là, mais qui n'arrêtait pas nulle part. Il partait de l'aéroport puis il s'en allait au centre-ville. Ça veut dire que là, on voulait avoir un projet de deux milliards (2 G\$) qui sert juste, juste, juste les gens de l'aéroport. Ça n'a pas de sens.

2535 Qu'est-ce qui fait qu'un projet de desserte de l'aéroport va avoir du sens, c'est qu'il faut avoir beaucoup de stations pour desservir beaucoup de monde, ce qui justifie la ligne et qui fait en sorte qu'on peut se permettre de rajouter deux cents millions (200 M\$) pour desservir l'aéroport. C'est comme ça. C'est ça, en tout cas, la stratégie qu'on propose. C'est, il ne faut pas voir le nombre de stations comme un inconvénient, c'est exactement le contraire. C'est le nombre de stations qui fait que c'est un bon système.

2540 **LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup, Monsieur Gagnon, pour votre présentation. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Stephan Bracher, s'il vous plait.

2545

STEFAN BRACHER

LE PRÉSIDENT:

2550

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Stephan Bracher, s'il vous plait.

M. STEFAN BRACHER:

2555

Bonjour.

LE PRÉSIDENT:

2560

Bonjour, Monsieur Bracher.

M. STEFAN BRACHER:

2565

Alors moi, je suis résident de Deux-Montagnes, puis je travaille dans le nord de Montréal, alors, je suis un utilisateur du train actuel, puis je serai utilisateur du futur train électrique qui est proposé.

2570

Ça fait des années qu'on entend que quelque chose bouge sur cette ligne-là, puis quand le projet est arrivé, j'étais fasciné, puis j'étais : finalement, quelque chose qui se passe. Mais en regardant un peu les détails de ce qui est proposé, j'ai deux préoccupations principales.

2575

La première, c'est la capacité. Actuellement, durant l'heure de pointe, on a quatre trains à deux mille (2 000) personnes en soixante-cinq (65) minutes, ce qui fait, si mes calculs sont bien, sept mille quatre cents (7 400) personnes par heure, direction de Deux-Montagnes vers le centre-ville.

2580

Le nouveau projet du REM, il y a une limite. Le service est toutes les six (6) minutes au maximum pour Deux-Montagnes, avec des trains de six cents (600) personnes. Alors, ça fait dix (10) trains dans une heure à six mille (6 000) personnes par heure. Alors, c'est inférieur à la capacité actuelle.

2585

Globalement, on augmente la capacité, oui, mais on l'augmente durant les heures où on n'a pas besoin et dans les directions où on n'a pas besoin. C'est durant l'heure de pointe, en direction du centre-ville qu'on a besoin de capacité. Puis, si vous prenez le train le matin, on est tassés comme des sardines. Alors, déjà maintenant, sept mille quatre cents (7 400) personnes par heure, ce n'est pas suffisant, puis le nouveau projet, ça ne règlera pas le problème, ça le fera pire dès le début.

Même de Roxboro-Pierrefonds, il y a cinq trains en soixante-trois (63) minutes, ça devient encore plus frappant.

2590 C'est lié au choix de technologie du REM, que ça doit être un train de quatre voitures. Dans la documentation de la Caisse, on voit qu'ils ont comparé ça au métro lourd, au métro léger, puis le tramway. Ce qui manque, c'est le train actuel. Le train électrique actuel. Ou même pire, le train à multiniveaux que l'AMT vient d'acheter, qui pourra encore augmenter, sans investissement majeur, de quinze (15 %), trente pour cent (30 %) la capacité sans rien faire.

2595 L'autre question, c'est, comme on a déjà entendu plus tôt aujourd'hui, l'effet sur les autres projets. En fait, l'AMT, on avait investi une somme énorme dans les années 95 pour convertir la ligne Deux-Montagnes de mille cinq cents volts DC (1 500 V DC) ici, à vingt-cinq mille volts AC (25 000 V AC), et là, on propose, en fait, de refaire, de retourner vers mille cinq cents volts DC (1 500 V DC). Alors, on détruit ou annule tous les investissements qui ont été faits dans les derniers vingt (20) ans.

2605 Le matériel roulant de l'AMT, les trains électriques, après ils ne seront plus utiles. On pourra les jeter. Ils ont encore une espérance de vie d'environ vingt (20) ans, mais ils ne serviraient plus à rien. Les locomotives bimodes qu'on vient d'acheter pour pouvoir rouler à l'électrique dans le tunnel, elles vont servir qu'en mode diesel, à un moment donné que l'AMT ne peut plus utiliser le tunnel. Alors, tous ces investissements, c'est pour la poubelle.

2610 Même chose sur la ligne Mascouche. On vient tout juste de l'ouvrir, on veut la raccourcir. Alors, un grand investissement qu'on annule. On reconstruit. Au lieu d'agrandir le réseau, on veut reconstruire ce qui existe déjà, puis on refait plusieurs choses qui ont été faites dans le passé.

2615 Puis il y a d'autres projets du futur qui sont mis en péril. On a discuté depuis longtemps d'aligner la ligne Saint-Jérôme aussi vers le tunnel pour raccourcir le trajet de trente (30) minutes. En fait, ce qui manque, c'est une courbe de deux cents mètres (200 m) à travers un stationnement de Home Depot à Montréal-Nord, puis ce serait fait. Avec le futur projet REM qui ne partage pas le tunnel, ça ne serait plus possible.

2620 La ligne Vaudreuil-Dorion, on a entendu aussi plus tôt, ça risque qu'il y ait des passagers qui vont « transitionner » vers le train qui va aller à Sainte-Anne. Peut-être qu'il va falloir le fermer parce que ce n'est plus rentable.

2625 Puis, finalement, tous les projets du train à grande vitesse, et aussi le projet de train à grande fréquence de VIA Rail, ils prévoient l'utilisation du tunnel. Alors, tous ces projets ne seraient finalement plus possibles une fois qu'on ne serait pas capables de partager le tunnel.

2630 Alors, voilà mes suggestions. C'est d'étudier l'utilisation de la technologie actuelle du train pour l'axe Deux-Montagnes. Soit qu'on construit où on verrait qu'est-ce que ça coûterait de construire tout le réseau REM compatible avec la technologie actuelle. Peut-être que ça sera beaucoup moins cher parce qu'on n'aurait rien à faire sur la ligne actuelle. On pourra l'utiliser telle quelle. On n'aurait pas à changer l'électrification. En fait, ce qui manque pour augmenter la fréquence, c'est six ou sept kilomètres de voie doublée entre Bois-Franc et Sunnybrook. Et ça ne coûterait pas des milliards, ce serait quelques millions.

2635 Si ça ne serait pas possible de faire tout le réseau compatible avec le train électrique actuel, au lieu de couper le train de Mascouche, pourquoi on ne couperait pas le REM en construisant seulement les nouvelles branches avec le métro léger? Puis on ferait une gare intermodale à Bois-Franc où les gens pourraient « transitionner » vers le train actuel où, évidemment, il faudrait augmenter la fréquence, puis utiliser les trains multiniveaux pour accommoder le monde. Puis la Rive-Sud, on garde la branche Rive-Sud telle que proposée, puis les gens qui veulent aller vers le nord, vers l'aéroport, ils devraient changer vers le train actuel.

2640 Au point de vue de la capacité, je ne vois pas pourquoi on se fixe sur une longueur de REM de quatre voitures dès le début. Parce que si on raccourcit les gares qui existent maintenant, une fois qu'on a mis en service le nouveau système, ce serait très coûteux de reprolonger les gares. Vu que la capacité actuelle, la capacité dès le début sera moindre durant l'heure de pointe que ce qu'on a besoin, je pense au moins six voitures seraient nécessaires pour combler aux besoins. Voilà.

2650 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, merci beaucoup pour votre présentation. On comprend que le support visuel va être déposé aussi?

2655 **M. STEFAN BRACHER:**

Le support, je l'ai juste mis ici, mais en fait, c'est un copier/coller du mémoire, des points plus importants.

2660 **LE PRÉSIDENT:**

Alors d'accord. Est-ce que mes collègues ont des questions? Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON:

2665 Oui. Donc, vous avez parlé dans votre présentation et dans votre mémoire de cette possibilité de remplacer les trains de type MR-90 par des trains multiniveaux.

M. STEFAN BRACHER:

Oui, qui sont déjà achetés par l'AMT.

2670

LA COMMISSAIRE GENDRON:

Alors, est-ce que vous pouvez nous dire ce que ça améliorerait? Parce qu'on sait que la ligne est à capacité actuellement, jusqu'à quel point est-ce que le service serait amélioré?

2675

M. STEFAN BRACHER:

Bien, selon Bombardier, sur leur site Web, le train multiniveaux qu'ils ont vendu à l'AMT, il a quinze (15 %) à trente pour cent (30 %) plus de capacité que le train actuel. Alors déjà, si on prenait un train durant l'heure de pointe, un train multiniveaux, on augmenterait beaucoup. Deux trains durant l'heure de pointe, puis je pense que les problèmes de capacité seraient réglés pour les prochaines années. Puis à long terme, on peut remplacer tous les trains par les trains multiniveaux, puis on aurait un système beaucoup plus performant.

2680

LA COMMISSAIRE GENDRON:

Et puisque vous êtes un usager de la ligne, est-ce qu'il y a beaucoup de personnes debout dans cette ligne?

2685

M. STEFAN BRACHER:

Oui.

2690

LA COMMISSAIRE GENDRON:

Et est-ce que ça pose problème ou si le trajet n'est pas si long que c'est problématique?

2695

M. STEFAN BRACHER:

Bien, en fait, si vous prenez le train du centre-ville, le soir, pour sortir, si vous voulez vous asseoir dans le train, il faut arriver comme vingt (20) minutes avant le départ du train. Et après, vous attendez dans le train. Puis ceux qui arrivent tout juste, soit ils se tassent dedans, vraiment comme des sardines, ou ils doivent même prendre le train suivant parce qu'il n'y a pas assez d'espace.

2700

2705

2710 Dans l'autre direction, à partir de Deux-Montagnes, oui, on peut encore s'asseoir. À partir de Sainte-Dorothée, la troisième station, c'est les dernières places pour s'asseoir qui s'en vont, puis à partir de Roxboro on est debout. Puis, des fois, il y a des gens qui restaient sur le quai parce qu'ils ne pouvaient pas embarquer dans le train qui était tellement plein.

LE PRÉSIDENT:

2715 Madame Ghanimé, question? Non, ça va. Alors, merci beaucoup pour votre présentation. Alors, la commission va prendre une pause de dix (10) minutes et va revenir pour la suite de ses travaux.

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

LE PRÉSIDENT:

2725 Alors, on reprend nos travaux, et j'inviterais maintenant monsieur Avrom Shtern pour la Green Coalition Verte, s'il vous plait.

**REPRISE DE L'AUDIENCE
PÉRIODE DE QUESTIONS
M. AVROM SHTERN**

LE PRÉSIDENT:

2735 Alors bonjour, Monsieur Shtern.

M. AVROM SHTERN:

2740 Mon nom est Avrom Shtern.

LE PRÉSIDENT:

2745 D'accord, alors quinze (15) minutes de présentation. La parole est à vous, nous vous écoutons.

M. AVROM SHTERN:

Members of the BAPE, I have deposited my brief in French as a written document, and at this moment, I would simply like to address you in English. What I want to articulate now are a series of rhetorical questions that indicate how the REM is truly a wrong idea in terms of dealing with Montreal's real transit needs. Here are some of the questions that the REM proposers need to answer.

1. The REM is a hybrid light metropolitan railway. It is not a classic tramway, interurban or light rail train that can run on streets as well as reserved rights of way. Why are we being presented with a costly train that is incompatible with any existing railway mode in Montreal?

A light-rail transit system, as proposed by Luc Gagnon of Option Transport, or as previously envisioned by the AMT, Projet Montréal, the Société du Havre, and discussed during the BAPE Turcot hearings makes more economic sense as many more kilometres could be built.

On average, Calgary's LRT cost fifteen million dollars per kilometre (\$15 M/km) to construct versus Vancouver's concrete encased Sky Train at eighty-six point nine million per kilometre (\$86.9 M/km). Why reinvent the wheel? When Montreal had hundreds of kilometres of tramway track and interurbans flying the Victoria Bridge to its southern counties. We also have the Metro

Merci. Membres du BAPE, j'ai déposé ma soumission écrite en français, mais maintenant, j'aimerais vous adresser la parole en anglais. Je voudrais articuler une série de questions rhétoriques qui indiquent les raisons pour lesquelles on trouve que le REM ne répond pas aux vrais besoins en transport en commun de Montréal. Voici les questions auxquelles le promoteur doit répondre.

1. Il s'agit d'un système hybride. Il ne s'agit pas d'un tramway classique ou un train léger interurbain qui peut rouler dans les rues ou des droits de passage réservés. Pourquoi est-ce qu'on nous propose un train coûteux qui est incompatible avec les modes existants à Montréal?

Un système de train léger, tel que propose par Luc Gagnon d'Option Transport, ou tel qu'envisagé par l'AMT, Projet Montréal, la Société du Havre, et discuté lors des audiences sur Turcot fait plus de sens économique, il y aura beaucoup plus de kilomètres de construits.

En moyenne, le train léger de Calgary a coûté quinze millions de dollars par kilomètre (15 M\$/km), tandis que le Sky Train de Vancouver a coûté quatre-vingt-six virgule neuf millions par kilomètre (86,9 M\$/km). Pourquoi réinventer la roue quand Montréal avait des centaines de kilomètres de tramway? On a aussi le métro et les trains de banlieue. Pourquoi est-ce qu'on ne peut pas les élargir?

and commuter trains. Why cannot those be expanded?

2. Depreciation. While we are dismantling the Turcot Interchange, we will be elevating other heavy concrete structures for rails. Will steel netting and permanent scaffolding be commonplace here once the REM starts to show its age?

3. As tunnel safety under the Mount Royal been discussed by the Caisse? How will passengers be evacuated should there be an accident or emergency?

4. The line will certainly be a driver for more residential sprawl projects. Farmland on the South Shore, the Technoparc's Sources and Nature Park watershed, which is already being destroyed, Saraguay woods, Bois-de-Liesse, Whitehorse Rapids will be threatened. It will fragment the meadows and woods at l'Anse-à-l'Orme and project building is part and parcel of the Caisse plan.

5. Utility. Travel time to the airport from Downtown will be far longer. The potential airport connection to the shorter Vaudreuil-Hudson line is fifteen (15) minutes faster. N.D.G., Lachine, Côte St. Luc, Lakeshore Hospital, the McGill Super Hospital, John Abbott or MacDonald Colleges are all excluded from this project. Connections with the Metro are extremely limited.

Pensions. Here are five Wall Street myths.

1. Market discipline;

2. Dépréciation. On est à démanteler l'échangeur Turcot et pourtant, on va créer de nouvelles structures en béton pour le rail. Est-ce que les structures en acier et les échafaudages vont devenir des lieux communs lorsque ces infrastructures vieillissent?

3. Est-ce qu'on a parlé de la sécurité du tunnel? De quelle façon est-ce que les passagers seraient évacués advenant un accident ou une urgence?

4. La ligne sera le moteur de nouveaux projets résidentiels. Les terres agricoles sur la Rive-Sud, le Technoparc qui est à détruire un milieu naturel, le Boisé de Saraguay et d'autres espaces seront menacés. Cela va fragmenter les prés et les boisés à l'Anse-à-l'Orme. Les projets immobiliers font partie de la stratégie.

5. L'utilité. Le temps de voyage vers l'aéroport sera plus long. Le lien potentiel par le biais de Vaudreuil existant serait plus rapide. L'hôpital John Abbott, le Collège Macdonald, les autres hôpitaux sont tous exclus. Les liens avec la ligne de métro sont aussi très limités.

Voici des mythes de Wall Street:

1. La discipline du marché;

2. Transfer of risk from public to private;
3. Accountability;
4. Cost saving;
5. Corporate social responsibility.

None of these are so clear-cut, especially when one is talking about PPP. And here is an article that talks about these, by Kenneth J. Saltman.

The Caisse has been entrusted to protect and enhance Quebec's public pensions. Yet the REM will most likely lose money, as do most transit systems worldwide. The Pearson Express in Toronto was touted as a for-profit service. It certainly is not. We are using public pension money to build a transport system that will inherently lose money. Why are we using our legacy funds for such a risky venture? The U.K. had to renationalise its rail and subway PPPs. Why do you think it can work here? In a 2013 Rolling Stone article about the use of public pension funds, they said: "All across America, Wall Street is grabbing money meant for public workers".

7. Tunnels, viaducts, high lines and elevated structures. The REM project talks about countless tunnels and bridges, the cost of which remains unclear. The former Train de l'Ouest project only spoke of one major level crossing project at Westminster, Elmhurst and West Broadway which would have cost in the neighbourhood of a hundred million dollars (\$100 M). The REM capital cost is beyond what our taxpayers can afford.

2. *Transfert du risque du public au privé;*
3. *La comptabilité;*
4. *L'économie de coûts;*
5. *Responsabilité des corporations.*

Quand on parle de PPP, tous ces éléments sont très clairs. Voici un article qui en parle, un article de Kenneth J. Saltman.

Le cas a été confié pour protéger les caisses de retraite du Québec, mais le REM va être perdant, ne sera pas rentable, comme la plupart des systèmes de transport mondiaux. Le système à Pearson, à Toronto, n'est pas rentable. On utilise l'argent de la Caisse de dépôt pour construire un système qui ne sera pas rentable. Pourquoi est-ce qu'on utilise ces fonds et pourquoi est-ce qu'on les consacre à un modèle si risqué? Il a fallu nationaliser les systèmes ferroviaires au Royaume-Uni. Pourquoi est-ce que ça marcherait ici? En 2013, un article a été publié dans le Rolling Stone et on dit, je cite, que « Partout en Amérique, Wall Street accapare les argents qui devaient être dirigés aux fonctionnaires. »

Le projet REM parle de tunnels et de ponts, mais on ne connaît pas les coûts de ces structures. L'antérieur projet du Train de l'Ouest parlait d'un seul passage à niveau qui aurait coûté environ cent millions de dollars (100 M\$), tandis que le REM, le coût en immobilisation est au-delà de ce que les contribuables peuvent se permettre.

8. The Caisse has been entrusted by Quebec Province to build major public transit infrastructure. Why has it not studied the full range of options and proposed an integrated system which uses existing modes to their fullest? For example, where is the future study for intercity passenger rail services?

The REM will appropriate vital infrastructure such as the Two Mountains line, the Mount Royal Tunnel, parts of Central Station and tracks south of Central Station, which will not be able to be used for full-sized railway loading gauge trains in the future, extra ones. Where is the logic?

External costs. Have the planners of the Caisse assessed externality such as increased car traffic to the REM, traffic jams, more truck traffic as a result of the decommissioning of the Doney Spur for Freight Rail, heat islands and sinks due to the large parking lots? How many trees will be felled and how many trees will be replanted? How many animals will lose their frail and threatened habitats?

10. Will the REM be a driver and enabler for more cars and trucks on the road, thus inherently anti-environmental and anti-rail? The massive parking lots proposed equals more cars.

The use of materials. Will there be built-in obsolescence as there has been with the Champlain Bridge or the Turcot?

8. Le Québec demande à la Caisse de construire des infrastructures majeures. Pourquoi est-ce qu'on ne pose pas un système intégré qui utilise des modes actuels, des modes existants? Pourquoi est-ce qu'il n'y a pas un lien pour des systèmes intermunicipaux?

Le REM va approprier le tunnel, certains éléments de la Gare Centrale, et on ne pourra plus utiliser les trains de grande taille sur ces rails. Où est la logique?

Les coûts externes. Est-ce que les planificateurs de la Caisse ont évalué les externalités comme l'augmentation de l'achalandage des voitures vers ces stations? Les îlots de chaleurs. Et combien d'arbres seront coupés pour construire ces stationnements? Combien d'arbres seront plantés? Combien d'animaux vont perdre leur milieu fragile?

10. Est-ce que le REM sera un moteur de la croissance de l'achalandage routier? Ces stationnements veulent dire plus de voitures sur les routes.

L'utilisation des matériaux. Est-ce que ces systèmes seront démodés trop rapidement, tel qu'il a été le cas pour l'échangeur Turcotte?

12. Snow has been an issue for the Vancouver Sky Train. Have the planners spoken on this topic aside from using overhead catenary?

12. Le Sky Train de Vancouver. Est-ce qu'on a parlé d'autres systèmes que la caténaire?

13. Caisse owns thirty per cent (30%) of Bombardier's Rail Division. Will there be effective competition? And, will there be effective bidding?

13. La Caisse contrôle trente pour cent (30 %) de la division de Bombardier. Est-ce qu'il y aura un vrai appel d'offres?

14. Bombardier, the supplier of the sky train, is unable to deliver streetcars and LRT vehicles to the TTC and GO/Metrolinks on time and on budget. There have been massive delays because of supply chain and technical issues. Bombardier has diverted manpower and plans from its Aerospace Division to produce the rail vehicles in the Toronto area. What makes you think that the rolling stock for the REM, if Bombardier is the contractor, will be on time and on budget? Standard and Poor's has recently lowered Bombardier's credit rating to B minus.

Bombardier ne peut pas fournir des tramways et des LRT à Toronto à temps et à l'intérieur du budget. Il y a eu de grands retards dans la chaîne d'approvisionnement. Bombardier a dû consacrer des ressources de sa division aérospatiale pour construire ce matériel. Qu'est-ce qui fait croire que ce matériel sera à temps si on engage Bombardier? Bombardier est rendue à B minus.

Capacity. And here is a rough estimate, just as the previous presenter has spoken of. The proposed REM train at a maximum capacity of six-car train sets, each car can reasonably host a hundred and fifty (150) passengers. In all, one train has a capacity of six hundred (600) passengers.

Capacité. Comme le dernier présentateur a mentionné, le REM a une capacité maximale de six wagons à cent cinquante (150) passagers par wagon. Il y aurait six cents (600) passagers par train.

Calgary's LRT is comprised of four-car train sets. Each car has a capacity of two hundred (200) passengers. One train can host a maximum of six hundred (600) to eight hundred (800) passengers.

Tandis qu'à Calgary, il y a quatre wagons par train avec deux cents (200) passagers par wagon. Chaque train a une capacité de six cents (600) à huit cents (800) passagers.

And the current modernized Two Mountains line, which was just modernized in the 1990s, have ten (10) car train sets during weekdays. The trains have nine hundred (900) seats and can carry a maximum of eighteen hundred (1,800) passengers. The double decker or bi-level car order that was unceremoniously cancelled by this government recently would have increased the passenger capacity of this threatened train line significantly, by thirty (30%) or forty per cent (40%). Why does one needlessly have to destroy a relatively well-working railway system before its retirement?

16. Why is Central Station the focal point? It does not have a direct Metro connection as does the former Windsor Station.

17. Is the future of the Vaudreuil-Hudson suburban train line secure? What are the Caisse's plan for all of the AMT lines in the present and in the future?

18. The Borough of St. Laurent is alarmed at the probability of a massive parking lot beside the REM's Autoroute 13 station. It is proposing to move this parking lot to Laval. Shuttle buses would interconnect with the A-13 riders at St. Laurent. Imagine the log jam of a string of buses. Is that environmental? What is the footprint of the parking lot and the ancillary bus lines? Is it logical?

19. Why the airport line? Why secure this route? Downtown is a minority destination for most Montrealers to the airport. Montreal is no longer a major hub or catchment. Even

Il y a aussi une ligne qui vient d'être modernisée dans les années 90 où il y a des trains avec dix (10) voitures les jours de la semaine. Neuf cents (900) sièges et mille huit cents (1 800) passagers maximaux. La commande de voitures à deux niveaux qui vient d'être annulée par ce gouvernement aurait augmenté la capacité de transport de passagers de cette ligne menacée de trente (30 %) à quarante pour cent (40 %). Pourquoi faut-il détruire ce système qui fonctionne relativement bien avant la fin de son cycle de vie?

16. Pourquoi est-ce que la Gare Centrale est le point focal de ce système? Il n'y a pas de lien direct avec le métro, tel qu'il était le cas avec l'ancienne Gare Windsor.

17. Est-ce que le futur de la ligne Vaudreuil-Hudson est sécurisé? Quelles seront les places réservées pour ces lignes de l'AMT?

18. Ensuite, l'arrondissement de Saint-Laurent est absolument alarmé par l'idée du stationnement qui est proposé. On propose de déplacer ce stationnement à Laval. Les autobus feraient la navette à Saint-Laurent. Imaginez l'embouteillage. Est-ce que c'est écologique? Quelle est l'empreinte de ce stationnement et les lignes d'autobus qui seraient nécessaires? Est-ce que c'est logique?

19. Pourquoi la ligne vers l'aéroport? Pourquoi aller vers le nord pour ensuite aller vers le sud? Le centre-ville est une destination minoritaire. Montréal n'est plus un centre

Quebec-based Air Transat does not always fly directly out of Montreal. Quite often, it has stopovers in Toronto.

20. Has the Caisse considered demographics? We have an aging population. Will the current rate of emigration be enough to support this train in the future?

21. Is the quoted figure of five point five billion dollars (\$5.5G) only a starting point? Will the REM be on time and on budget? Will there be cost overruns? Will there be runaway costs or a capping of costs? What will be the rate of return? Is there a detailed timeline? What is required is a forensic audit of the REM.

Green Coalition recommends a life cycle analysis and risk assessment, a cradle to grave projection of costs and effects on pollution and global climate change.

22. Is the project truly transit-oriented development or is it transit-adjacent development? The REM seems more like a transit-adjacent development project, which will encourage new buildings, but not necessarily present an integrated approach to transit, where walking distance is a factor.

23. What will be the fare structure? Will it be high? Or will it be integrated with the current system? A high fare will deter ridership as it had with the Union Pearson Express in Toronto. And finally, a last question.

important. Air Transat, qui est basée au Québec, ne part pas toujours de Montréal.

20. Est-ce qu'on a pensé au vieillissement de la population? Est-ce que le taux d'immigration à l'avenir va être suffisant pour soutenir cette ligne?

21. Est-ce que le chiffre de cinq virgule cinq milliards de dollars (5,5 G\$) n'est qu'un point de départ? Est-ce que l'on va pouvoir livrer la marchandise à temps? Est-ce qu'il y aura des dépassements de coûts ou est-ce qu'on va pouvoir plafonner les coûts? Quel sera le taux de rendement? Est-ce qu'on a un échéancier détaillé qui est exigé? Ce qu'il nous faudrait, c'est une vérification du REM.

Il nous faut une analyse du cycle de vie, de la pollution et des effets sur les changements climatiques mondiaux.

22. Est-ce que le projet est vraiment axé sur le développement du transport ou s'agit-il du développement à côté des lignes de transport? Il me semble que c'est plutôt un projet qui vise à encourager de la nouvelle construction, de nouveaux chantiers, mais qui ne présente pas nécessairement une approche intégrée où la distance de marche est un facteur important.

23. Quelle sera la structure tarifaire? Est-ce que ce sera intégré avec le nouveau système? Un tarif élevé va dissuader de nouveaux clients, comme ça a été le cas à Toronto.

24. Has automation and the risk of terrorist attacks been ever taken into account with this project?

To conclude, once again, we are witnessing the same type of circuitous logic by putting together three lines into one. The same happened to the underperforming Train de l'Est, where two lines magically became one.

Green Coalition opposes the REM's trajectory that exploits the Doney Spur and eliminates its potential as a less costly conventional service like rail line. We also favour an enhanced Train de l'Ouest along the CPR line to the West Island and Vaudreuil-Soulanges. The magnitude and scale of the REM mean inflated risk and cost to our financial, social and environmental capital. All are interconnected.

Our natural environment, public pensions and existing railways are all in peril. Indeed, a transit alternative is needed as an overwhelming number of automobiles are occupied by one passenger, the driver. However, Green Coalition supports an integrated, comprehensive, intermodal and robust grid and network of tram-trains, LRTs, tramways, metro, full-size trains and buses throughout the Montreal Metropolitan region. Then, we will get full or moderate passenger loads even during off-peak times. The REM is a risk to Quebec taxpayers that we can ill afford. Moody's has just said so.

Sadly, the Caisse has dissociated itself from its direct responsibility. It is not using

24. Est-ce que le système automatisé et le risque des attaques terroristes ont été pris en considération avec ce projet?

En conclusion, nous sommes face à une logique détournée où on va mettre trois lignes en un seul projet. La même chose s'est produite ailleurs, où deux lignes ont été mises ensemble pour devenir un seul système.

La Coalition Verte s'oppose au trajet proposé pour le REM, qui élimine l'antenne Doney. On est d'accord avec un système amélioré sur la ligne de Vaudreuil. L'amplitude du REM représente des risques et des coûts importants pour notre capital social, écologique et économique. Tout est interallié.

Notre milieu naturel, nos caisses publiques et nos lignes ferroviaires existantes sont tous en péril. Le transport est nécessaire puisqu'un nombre toujours croissant d'automobiles sont occupées par un seul passager. La Coalition Verte soutient qu'il faut avoir un réseau robuste et interrelié de métro, de trains, de bus et d'autres modes de transport dans toute la région métropolitaine. Si on l'a, on aura un transport raisonnable de passagers à chaque moment de la journée. Le REM est un risque pour les contribuables que l'on ne peut pas se permettre. Moody vient de le dire.

Malheureusement, la Caisse vient de se dissocier de sa responsabilité. Il nous faut un second regard.

the general fund. We need sober second thought forthwith. Thank you.

LE PRÉSIDENT:

2750

Merci pour votre présentation. Est-ce qu'on a des questions? Madame Ghanimé.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2755

Merci. Dans votre mémoire, vous parlez d'une proposition de la Coalition Verte – vous dites qu'ils ont fait la promotion de l'antenne Doney au cours de débats publics – d'utiliser l'antenne pour un service de train léger. Alors, j'aimerais que vous nous indiquiez pourquoi, à votre avis, ce projet-là n'est pas allé de l'avant?

2760

M. AVROM SHTERN:

Well, you know, it's very hard to push a project anywhere. And light rail, especially in North America, has encountered opposition. And certainly it has a history. Up until the 1950s into the early 60s, we had tramways, and lots of the opposition will claim that the LRT is merely a reinvention of the tram, which it is, but they would try to derail it.

There have been many proposals in Montreal for enhanced transport, and we can go back to the 1940s and there was a proposal for a subway. It took a lot of pushing to get our subway. It just didn't happen overnight. It also needed strong leadership, and that strong leadership came from Jean Drapeau to build that subway. And same with an LRT in the Doney Spur. You need a united front to get that going. It was never so.

Secondly, the Doney Spur itself has been under threat, and parts of it have been

Eh, bien, il est difficile de proposer un projet là où on se trouve. Et le train léger, en Amérique du Nord, s'est toujours heurté à une opposition. Il a une histoire. Avant les années 50 et jusqu'au début des années 60, on avait des tramways et l'opposition va prétendre que le train léger n'est que la réinvention du tramway. C'est le cas, et c'est comme ça qu'ils essayent de dérailler un tel projet.

Il y a eu bien des propositions à Montréal visant à améliorer le transport. On peut remonter aux années 40 où on avait proposé un métro. Il a fallu beaucoup de pression avant que le métro voie le jour. Ça ne s'est pas fait du jour au lendemain. Il a fallu un fort leadership et c'est Jean Drapeau qui nous l'a fourni. La même chose s'applique à l'antenne Doney. Il nous faut un front uni pour le mettre sur les rails. On n'a jamais eu ce front uni.

Deuxièmement, l'antenne Doney a été menacée et plusieurs parties de cette antenne

decommissioned and alienated. So, it's still possible because the corridor is possible and it's there, and, as we can see, the sponsors of the REM are taking advantage of it as well. When the AMT had negotiated with CN to purchase the Two Mountains line, they also had a codicil in that agreement to have first right of first refusal to purchase the Doney Spur if they so needed.

So therefore, even though that project was placed on the back burner for other projects such as, let's say, previously enhancing the CP line along the 20 corridor, the planners at AMT did see potential in the Doney Spur in the future. So we couldn't get it affected, but nevertheless, the idea was still there, and the potential is still there.

LE PRÉSIDENT:

2765 Alors, merci beaucoup pour votre présentation.

M. AVROM SHTERN:

2770 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

2775 Alors, j'inviterais maintenant monsieur Daniel Boulerice pour les Amis de Meadowbrook, s'il vous plait.

DANIEL BOULERICE

2780 **LE PRÉSIDENT:**

Bonjour, Monsieur Boulerice.

ont été aliénées. L'emprise existe encore et les commanditaires, justement, vont en profiter, les parrains du REM. Quand l'AMT avait négocié avec le CN pour l'achat de la ligne de Deux-Montagnes, ils avaient aussi une clause dans l'entente pour leur donner un droit de premier refus de l'achat de l'antenne Doney, le cas échéant.

Même si ce projet a été relégué aux oubliettes au profit d'autres projets comme celui de la ligne du CP sur le corridor de la 20, on voyait quand même un potentiel pour cette antenne à l'avenir. On n'a pas réussi à mettre ce projet sur les rails, mais l'idée existe et le potentiel demeure.

M. DANIEL BOULERICE:

2785

Bonjour, merci de me recevoir aujourd'hui, Mesdames et Monsieur. Le mémoire que j'ai déposé est écrit en anglais, mais ma femme m'a convaincu de vous présenter en français. Elle m'a aidé à le traduire, mais si vous ne comprenez pas des choses, vous pouvez me demander.

2790

Les terres verdoyantes de Meadowbrook, dans le sud-ouest de Montréal ne sont pas directement touchées par le projet REM, mais nous voulons, en tant que citoyens soucieux, exprimer notre inquiétude face à l'impact que ce projet REM aura sur les espaces protégés et non protégés.

2795

Meadowbrook est délimité par le chemin de fer, tel que l'avait conçu le CPR, et est situé à côté d'une cour ferroviaire. Le projet initial du Train de l'Ouest était supposé passer par Meadowbrook et ce plan offre toujours le chemin le plus efficace, en temps et en coût. L'ajout d'un système ferroviaire allant en direction de Dorval et de la banlieue ouest, comme la voie du CPR qui existe déjà, causera beaucoup moins de perturbations. L'empreinte écologique serait également

2800

moins importante comparée à celle du train métropolitain proposé.

Un système léger sur rail du style REM comprend une structure à base de béton souvent surélevée et parfois entubée qui n'est pas compatible avec aucun style de voie ferrée construite à Montréal. Alors que nous sommes en train de démolir l'échangeur Turcot, nous aurons à construire d'autres lourdes structures en béton pour une voie ferrée.

2805

Il y a aussi des questions de coûts. Les coûts d'opération du LRT de Calgary, construit en 2006, sont de vingt-sept sous (0,27 \$) par passager comparés à un montant de trois dollars et quatre-vingt-douze sous (3,92 \$) par passager du Sky Train de Vancouver construit en 2013.

2810

La décision de la Caisse signifie que les Québécois paieront dix (10) fois plus pour un système beaucoup moins efficace. Le LRT de Calgary a coûté quinze millions par kilomètre (15 M\$/km) à construire comparé aux quatre-vingt-six millions par kilomètre (86 M\$/km) pour le projet à Vancouver. Construire le REM serait donc au moins cinq fois plus cher.

2815

Cette ligne menace aussi les terres agricoles et les espaces verts tels que le Bois Saraguay et le Bois-de-Liesse, ainsi que les prés et les bois de l'Anse-à-l'Orme.

2820

Avec le REM, le temps de déplacement du centre-ville jusqu'à l'aéroport sera bien plus important alors que la connexion de l'aéroport jusqu'à la ligne la plus courte de Vaudreuil-Hudson serait plus rapide de quinze (15) minutes.

2825

En plus, N.D.G. et Lachine seront exclus. Il n'y a pas non plus de station prévue pour l'hôpital Lakeshore ni pour les collèges John Abbott et Macdonald. La banlieue ouest n'aura pas d'accès plus facile au Centre hospitalier McGill ni aux écoles de N.D.G., Westmount et de Montréal-Ouest. En fait, la ligne Vaudreuil-Hudson, actuellement, va s'atrophier du fait qu'elle rivalisera avec la nouvelle ligne REM. Finalement, le REM n'offrira pas de bonne connexion avec le métro.

2830

Ce projet semble improvisé et présente un grand risque pour les citoyens contribuables. Nous ne devrions pas permettre à la Caisse de dépôt de décider de l'avenir des transports urbains, alors que le Québec évite de faire face à ses responsabilités et d'imposer son autorité. Le public averti doit véritablement avoir son mot à dire, j'ai dit.

2835

LE PRÉSIDENT:

Merci pour votre présentation.

2840

M. DANIEL BOULERICE :

Merci.

2845

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'on a des questions? Madame Ghanimé, des questions?

2850

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

Non, ça va.

2855

LE PRÉSIDENT:

Alors, madame Ghanimé a une question à vous poser.

2860

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

Oui, juste très brève. À la page 4, vous avez des coûts d'opération. Est-ce que vous pouvez nous indiquer la source de ces informations?

M. DANIEL BOULERICE:

2865 Ça, ces informations, je ne les ai pas avec moi, mais on peut vous acheminer. Les recherches étaient bien faites par le comité qui a préparé le mémoire. Je n'ai pas ces chiffres-là devant moi, malheureusement.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2870 Si vous pouvez l'envoyer à la commission?

M. DANIEL BOULERICE:

2875 Oui, oui. Si vous avez des questions sur n'importe lequel des chiffres, on vous achemine toutes nos documentations. Ça, c'est garanti.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

2880 Ça va. La source, ça va aller.

M. DANIEL BOULERICE:

2885 Oui, oui, oui.

LE PRÉSIDENT:

Alors, Monsieur Boulerice, merci beaucoup pour votre présentation.

2890 **M. DANIEL BOULERICE:**

Merci à vous.

LE PRÉSIDENT:

2895 Merci. Alors j'invite maintenant monsieur Félix Gravel pour le Conseil régional de l'environnement de Montréal.

2900

M. FÉLIX GRAVEL

2905 **LE PRÉSIDENT:**

Bonjour, Monsieur Gravel.

2910 **M. FÉLIX GRAVEL:**

Bonjour.

LE PRÉSIDENT:

2915 Alors, la parole est à vous.

M. FÉLIX GRAVEL:

2920 Merci. Monsieur le président, Mesdames les commissaires, merci de nous recevoir. Je voudrais, avant de commencer, souligner l'extraordinaire effort des citoyens et des groupes qui se déplacent dans les séances publiques du BAPE et qui ont travaillé cet été sur un projet, quand même, qu'on n'avait pas forcément vu venir et qui s'est rajouté à l'agenda, et qu'on a dû étudier avec parcimonie et qui est très complexe.

2925 Dans cette complexité-là, on a voulu ramener les choses simples et on s'est demandé : quelle est la plus-value de ce projet? Tout d'abord, commençons, c'est un projet qui amène un vent d'optimisme avec le transport collectif, et le Conseil régional de l'environnement de Montréal, avec la promotion qu'il a faite du transport collectif à travers les années, se devait de faire partie de ce vent d'optimisme. Ensuite, on a commencé à voir quelles étaient les plus-values concrètes du projet.

2930 Dans les plus-values concrètes du projet, il y a celui de desservir la Rive-Sud dans l'axe Champlain qui est depuis longtemps mentionné à la fois dans les documents de planification, mais qui a été demandé à la fois par Québec et par Montréal à de nombreuses reprises. On a la desserte, en fait, la connexion de l'aéroport avec le centre-ville qui était aussi une plus-value et qui a l'avantage, dans le tracé proposé, de desservir le pôle d'emploi de Saint-Laurent, il faut le rappeler, le deuxième en importance à Montréal.

2935 Ceci étant dit, donc, avec ces plus-values qu'on vient de souligner, après on s'est questionnés, oui, mais, quels sont les vrais besoins? Et en regardant l'ensemble des besoins, c'est sûr qu'il y a encore matière à amélioration de ce projet. Donc, le Conseil régional de l'environnement

de Montréal est favorable au projet à la condition qu'il soit amélioré. Je vais détailler, en fait, ces améliorations qui sont proposées.

2945 L'arrimage avec la planification régionale et les réseaux actuels. Alors, la vision métropolitaine en transport et en aménagement avait été clairement énoncée dans le PMAD. Donc, ce PMAD ne faisait pas état ni du remplacement de la ligne Deux-Montagnes ni du tracé dans l'Ouest, donc il y a plusieurs éléments manquants. Donc là, on se pose la question : le document-cadre de quatre-vingt-deux (82) municipalités qui a fait l'objet d'un consensus assez fort, en tout cas qui avait mené à un processus de concertation très intéressant, qu'en est-il? Comment ça s'arrime à tout ça? Le document de la CMM dans les présentes consultations est fort utile, d'ailleurs.

2950 J'ajouterais, parce que ça ne fait pas partie du mémoire, mais que l'ARTM qu'on a créée pour faire l'intégration tarifaire, elle-même, qu'est-ce qui arrive avec ce projet-là et comment on s'assure que le projet ne vient pas compromettre l'intégration tarifaire qui est la visée principale de la refonte de la gouvernance en transport collectif à Montréal, dans la région métropolitaine?

2955 Donc, l'impact du REM sur les sociétés de transport et ces utilisateurs du transport collectif du reste de la région reste encore, lui-même, à définir. Par exemple, on souligne quelques questions.

2960 Quels usagers non desservis par le transport collectif actuellement le seront avec le REM? Cette question est importante parce que c'est le vrai gain des nouveaux usagers du transport collectif qui va faire la différence.

2965 Est-ce que le projet va s'assurer que des usagers actuels du transport collectif ne seront pas moins bien desservis une fois le REM en place? Ça, c'est l'autre question. Est-ce qu'on va perdre d'autres usagers?

2970 En fait, j'arrive au troisième point de l'intégration, qui est l'accessibilité du tunnel du mont Royal. En fait, ça, ça pose plusieurs questions, plusieurs l'ont mentionné. Il y a la question de la valeur marchande, qui serait autour d'un milliard (1 G\$), tandis que l'AMT l'a acheté cinq cents millions (500 M\$). Combien la CDPQ Infra va payer pour ce bien? C'est une vraie question. Mais l'autre question c'est de savoir, est-ce que le gouvernement va être assez brillant pour mettre une clause emphytéotique? Donc, un bail emphytéotique, c'est quand on récupère un bien, un actif qui est considéré comme public, donc on ne peut pas rétrocéder à un acteur privé. Parce qu'on ne voudrait pas que le tunnel du mont Royal soit vendu à des actifs étrangers ou n'importe, là, mais qu'au bout de quelques années, on perde ce bien collectif.

2980 Je passe au deuxième volet, qui est celui de l'intégration avec les autres modes de transport. Donc, mieux intégrer le REM au réseau de transport collectif est possible, la CDPQ Infra l'a elle-même identifié en suggérant quatre stations potentielles et en affirmant par la suite que non,

2985 finalement, McGill College et Édouard-Montpetit étaient à l'étude, donc allaient possiblement se faire. Donc on voit que la CDPQ Infra fait des efforts. C'est intéressant que l'acteur ne soit pas figé dans ses positions. Donc ça, on le reconnaît.

2990 Puis on demande aussi des ajouts. On parle de desservir Griffintown au Bassin Peel. Et puis on demande surtout la station, finalement, Côte-Vertu, d'aller prolonger la ligne orange dans la gare Bois-Franc. Vous le savez, vous avez entendu des acteurs avant moi aussi, le métro qui s'arrête à Côte-Vertu a déjà un réseau souterrain qui va un point cinq kilomètre (1,5 km) un peu plus loin. Ce ne serait pas grand-chose de le connecter, en plus, à un secteur qui est en développement, un futur TOD, le TOD de Bois-Franc pour le citer.

2995 Donc, on explicite dans notre mémoire les différentes connexions qui sont possibles avec le réseau de transport collectif actuel. Ça nous semble essentiel, oui, avec le métro, mais aussi de répondre aux enjeux de la ligne Mascouche, du Train de l'Est, qu'est-ce qu'on fait avec ses passagers. Est-ce qu'il y a des études qui nous permettent de garantir que des transbordements supplémentaires ne vont pas être là, encore, des pertes d'achalandage? Parce que l'achalandage est crucial dans ce projet-là, c'est là-dessus que repose le montage du projet.

3000 Sur les cibles d'achalandage, d'ailleurs, de doubler l'utilisation d'axes déjà très fortement achalandés, nous, on soulève simplement la question, est-ce que ces cibles sont réalistes et comment on va faire pour gagner ces nouveaux usagers? Puis la seule manière qu'on est capables d'y répondre, c'est en ajoutant beaucoup de gares.

3005 Réduction des impacts du projet, l'impact sur les milieux naturels. Alors, on a élaboré là plusieurs enjeux qui sont, somme toute, généraux parce qu'on est à l'échelle métropolitaine et malgré des enjeux régionaux, on tombe très vite dans le micro et c'est assez complexe.

- 3010 • Donc, selon nous, le projet doit démontrer que le tracé évite au maximum les zones d'intérêt écologique et ne contribue pas à la fragmentation des habitats.
- Mettre à disposition l'ensemble des études d'impacts environnementales complétées.
- 3015 • Prévoir des mesures afin de consolider les corridors écologiques et non de contribuer à la création de nouvelles barrières entravant les déplacements de la faune.
- Assurer la préservation des zones tampons autour des milieux sensibles afin de réduire les impacts du projet.

- 3020
- Démontrer que toutes les mesures sont prises afin de limiter au maximum les impacts sur les milieux fragiles et sur les espèces fauniques et floristiques à statut précaire, aussi bien durant la construction que lors de l'opération et de l'entretien.

3025 Au niveau des cours d'eau, vous allez voir, on a aussi des préoccupations et on demande de limiter l'impact lors de la construction et aussi sur le suivi.

3030 Je vais passer à la protection des terres agricoles. Là-dessus, l'UPA soulevait une question très intéressante en déposant son mémoire devant vous, qui était : comment ça se fait que le mécanisme qu'on connaît, finalement, de morcellement des terres agricoles petit à petit, au fur et à mesure du temps? Bien, c'est simple, il y a de la spéculation foncière. On n'utilise plus ces terres, puis vient finalement le temps de les reconvertir avec des projets d'infrastructures publiques. Dans ce cas-ci, pour la Rive-Sud, on pense qu'il y a moyen de faire le terminus du côté déjà urbanisé, donc dans le périmètre d'urbanisation énoncé dans le PMAD, de le faire au nord, donc du côté Dix30 plutôt que de le faire dans le territoire agricole.

3035 Donc, compte tenu des nombreuses pressions qu'elle subit déjà dans l'ensemble de la région métropolitaine, il n'est pas acceptable que le projet vienne empiéter sur la zone agricole. La proposition d'implantation du terminus située dans la zone identifiée dans le récent inventaire de la CMM sur les friches agricoles comme un secteur présentant un potentiel de remise en culture. Donc en plus, on est sur des terres qui ont un fort potentiel.

3045 La canopée, la lutte aux îlots de chaleur urbains. Pour ce qui est à la fois des stationnements, mais l'ensemble des emprises du REM, on pense qu'il y a un devoir de la CPDQ Infra de montrer qu'ils vont verdir le projet, et notamment en respectant la norme ISO BNQ 3019-190, de « *Lutte aux îlots de chaleur urbains et d'aménagement des aires de stationnement* ». Donc, là-dessus, c'est-à-dire on va ajouter des stationnements, faisons en sorte que ces stationnements soient à moindre impact climatique et n'encouragent pas, finalement, les effets d'îlot de chaleur qui ne sont pas bons pour la santé ni même pour le réchauffement, finalement, les maladies cardiovasculaires montréalaises.

3050 Ces stationnements écoresponsables, oui, il faut les construire d'une manière écoresponsable, mais on se questionne aussi, parce que si on est obligé de prendre son auto pour aller prendre le REM, il y a quelque chose qui pose problème. On construit un projet de transport collectif qui incite à l'automobile.

3055 Rappelons que chaque autobus enlève une cinquantaine d'autos sur nos routes. Un stationnement incitatif de cinq cents (500) places pourrait donc être remplacé par dix (10) autobus de rabattement vers le REM.

3060 Pour nous, les données dont disposent à la fois l'AMT, le MTQ et la CDPQ Infra sont insuffisantes considérant l'enjeu du stationnement incitatif. Nous avons fait plusieurs études pour les autorités que sont le MTQ – MTMDET maintenant – et l'AMT, et sachez que les enjeux du stationnement incitatif sur la concurrence qu'ils font au transport collectif, sur les autres réseaux et sur l'impact qu'ils ont restent encore à faire.

3065 Le troisième point du projet a trait au montage du projet, donc au niveau de l'achalandage. La méthodologie des prévisions d'achalandage est centrale et les questions qu'on pose sont:

- Le MTMDET devrait avoir fait les prévisions d'achalandage avec différentes méthodologies. Est-ce que ces études existent et peut-on les obtenir?
- Quel modèle de prévision d'achalandage a été utilisé?
- À quelles conclusions ces méthodologies arrivent-elles?

3070

3075 Là-dessus, on l'a déjà mentionné, il y a beaucoup d'enjeux parce que le financement en dépend. On parle d'interfinancement. Nous, ce qu'on veut, c'est des garanties à ce que le projet soit viable pour les finances publiques, pour qu'il se réalise et pour qu'il soit un succès, mais aussi qu'on n'hypothèque pas à la fois les autres projets de transport collectif et l'image. Parce qu'on l'a dit d'emblée, ce projet est porteur d'un optimisme qu'il ne faudrait pas gâcher. Et là-dessus, la juste utilisation des fonds publics nous semble primordiale.

3080

Financement du projet et gouvernance. Comment l'intégration tarifaire inclura-t-elle le REM? En cas de déficit du projet, est-ce que l'intégration tarifaire métropolitaine serait remise en question?

3085 Donc là, on fait écho à la création d'une autorité, l'ARTM, donc permettant de gérer l'ensemble des sociétés de transport et d'intégrer les tarifs. Devrait-on attendre que cette agence soit créée pour qu'elle-même veille aux objectifs qui ont mené à sa création, c'est-à-dire l'intégration tarifaire?

3090 Comment les revenus seront-ils distribués? Comment la CDPQ prévoit financer le REM, incluant l'exploitation, incluant les tarifs, la captation foncière et la contribution municipale?

3095 Parce que tous ces silos sont interconnectés. On parle d'interfinancement, mais du coup, c'est très difficile à comprendre quel va être le rôle public, les garanties qu'on va donner au promoteur comme autorité, c'est-à-dire l'État. Quels vont être ses engagements et ses devoirs? Peut-être qu'il devrait poser plus de conditions pour que l'État, lui-même, soit gagnant dans ce projet.

3100 Quel serait le manque à gagner si le REM était plus cher que l'intégration tarifaire? Qui paierait le manque à gagner? Il y a plusieurs questions. Je les passerais, mais finalement, c'est des questions de montage du projet qui vont conditionner sa réussite, qui, pour nous, est encore possible, cette réussite, si ces questions sont clarifiées.

3105 Juste rappeler que d'un point de vue gouvernemental, on attend toujours la stratégie d'augmentation de transport collectif qu'on demande avec l'Alliance Transit depuis des années, avec des objectifs de hausse. On attend toujours le fait que le MTQ devrait avoir des cibles GES globales qu'on n'a pas. On attend toujours, aussi, le Plan métropolitain de mobilité durable qui a vu plusieurs ministres passer, trois en un an déjà cette année, mais on ne voit toujours pas ce plan sortir alors que ce plan est fondamental pour l'intégration de l'ensemble des réseaux et
3110 d'infrastructures de transport. Et, finalement, est-ce que ces documents ne sont pas le canevas principal à amener avant ce projet?

3115 Conclusion. Ce projet majeur soulève beaucoup de questions et demande des ajustements importants pour en faire le projet de société d'une grande portion de la société civile que la grande région montréalaise attend depuis plusieurs années. Le CRE-Montréal y voit une volonté de changer drastiquement les comportements et les pratiques de mobilité des personnes. Pour que cette volonté se traduise dans un véritable succès sur le terrain, le projet de REM doit apporter des modifications et ajustements.

3120 Parce que le projet est d'envergure, les enjeux du projet sont nombreux. Le REM doit, en premier lieu, s'assurer de répondre aux besoins en transports collectifs de la région montréalaise en augmentant considérablement l'offre et l'efficacité en transport collectif et en s'assurant qu'il participe activement dans le transfert modal de l'auto solo aux transports collectifs. Le projet ne peut
3125 absolument pas faire l'économie de ces objectifs. Comment sinon justifier l'investissement massif qu'il requiert?

3130 Le gouvernement du Québec doit clairement s'inscrire dans cette volonté et donner les balises claires pour la réaliser. L'adoption d'une Politique en transport collectif en est une d'importance, tout comme le PMAD. Le REM nous apparaît totalement porteur dans la mesure où il saura faire la complète démonstration de sa pertinence dans l'atteinte des objectifs mentionnés ci-dessus.

3135 Par ailleurs, dans un contexte où le développement durable et la lutte aux changements climatiques sont des priorités gouvernementales et sociétales, le REM se doit de répondre à un certain nombre de questions, autant au niveau du transport que de l'aménagement du territoire. Il en va de la cohérence de la vision globale du gouvernement du Québec.

3140 Un grand nombre de citoyens et d'organisations ont répondu à l'appel des consultations malgré les délais courts de la période estivale. Ceci est un gage d'intérêt clair pour ce projet. Même les passionnés que vous avez vus critiquer le projet, ils ont cherché l'ensemble des pierres à l'édifice qui permettraient son succès. Donc, il faut tenir compte de l'ensemble des participants.

3145 Le CRE-Montréal encourage les porteurs du projet à prendre le temps nécessaire pour le bonifier en conséquence et faire ainsi en sorte que la société montréalaise et plus largement québécoise soit fière de ce virage vers des transports collectifs efficaces, conviviaux et intégrés dans le territoire d'aujourd'hui et de demain. Merci.

LE PRÉSIDENT:

3150 Alors merci pour votre présentation. Alors, Madame Ghanimé, je crois, vous avez des questions?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

3155 C'est juste une petite question de précision, peut-être, sur un des points qui ne recoupe pas des choses qui ont déjà été présentées par d'autres, puis ça, c'est votre recommandation de bonification concernant la lutte aux îlots de chaleur urbains. Alors, vous mentionnez la norme BNQ. Pouvez-vous nous dire brièvement en quoi ça consiste, puis la raison qui explique votre recommandation aussi? Parce que vous ne l'avez pas vue dans les plans de projet?

3160 **M. FÉLIX GRAVEL:**

3165 Question très intéressante. Lorsqu'on aménage un stationnement, c'est clairement un outil qui permet à l'automobile de se déplacer. Donc, évidemment, on s'adresse aux automobilistes. Mais nous ce qu'on pense, c'est qu'on a le devoir, au minimum, d'être écoresponsables, c'est-à-dire d'avoir des sols le plus perméables possible, qui laissent écouler les eaux de pluie, d'avoir une canopée, c'est-à-dire des arbres qui vont permettre de garder la fraîcheur du sol. En fait, toute la perméabilité va aussi permettre la captation des particules fines en suspension.

3170 On va avoir aussi, dans cette norme BNQ, en fait, une liste de bonnes pratiques qu'on recommande. En fait, c'est un buffet, donc on ne pas dire : appliquez tous les critères de cette norme. Le CRE Montréal travaille justement à trouver des critères plus normatifs pour que ce soit moins un buffet, puis pour qu'on ait plus de paramètres qui soient intégrés lors de la construction de stationnements. D'avoir plus d'arbres, d'avoir plus de bassins de biorétention, d'avoir des sols perméables, c'est la clé. On a vu le Centre Vidéotron ou d'autres aménagements au Québec, récemment, se faire sans arbres. Ce n'est plus possible, là, en 2016, de faire des aménagements comme ça.

LE PRÉSIDENT:

3180 Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON:

3185 Merci, peut-être juste une petite question. Vous parlez, à la page 8 de votre mémoire, des développements immobiliers et vous nous dites que les impacts positifs du projet, à ce niveau, peuvent être importants, mais il faut poser des balises. Vous entendez quoi par balises? Vous voyez quoi à peu près?

M. FÉLIX GRAVEL:

3190 Alors, pour nous, les balises étaient celles de la CMM qui transparaissaient dans le PMAD, c'est-à-dire l'encadrement des TOD qui sont des normes d'aménagement de constructions. Là-dedans, on a la mixité sociale, on a la densité et la compacité, on a la durabilité des bâtiments. Ces critères TOD nous semblent fondamentaux et il ne faudrait pas que le promoteur puisse économiser sur du développement immobilier de faible qualité qui soit aussi, lui-même, dépendant de l'automobile. Il pourrait y avoir trop de stationnements, par exemple, aussi dans ces projets.

3200 Donc, quels sont les critères d'aménagement qui vont encadrer le développement? Ça reste une question puisque la CDPQ Infra, dans ce projet-là, est un acteur à part de l'ensemble de la gouvernance qu'on avait de l'aménagement du territoire et du transport. Donc, on ne sait pas du tout quelle sera la forme urbaine qui sera proposée. Et ça, ça pose de nombreuses questions à l'échelle à la fois régionale et locale.

3205 Donc le promoteur pourrait s'engager à suivre des critères LEED de construction, qui sont les normes nord-américaines les plus répandues, mais il y a d'autres normes. Donc là, on pourrait penser au moins avoir des toitures soit blanches, soit, justement, des toits verts. On pourrait avoir des bâtiments qui sont avec la mixité sociale dont on parle, donc quelle est l'inclusion sociale dans ces projets? Ça, c'est des facteurs de réussite fondamentaux, puis le social est important dans le développement durable aussi, dans la réussite des projets.

3210

LE PRÉSIDENT:

3215 Peut-être un dernier point de précision. Vous êtes critique quant aux propositions de compensation pour ce qui est de l'empiètement sur les territoires agricoles, en tout cas, face à ce que le promoteur a proposé. Pour vous, qu'est-ce que ça serait, éventuellement, des moyens de compensation qui seraient possibles? Qui seraient jugés acceptables pour vous?

M. FÉLIX GRAVEL:

3220 C'est intéressant parce que ça pose une question globale, mais avant d'y arriver, juste
l'exemple du DIX30 qui est un exemple en soi, même s'il est très spécifique. On ne comprend pas
pourquoi il n'est pas dans la zone urbanisée. Parce qu'on avait identifié un périmètre, ça, c'est la
question qui est en amont, on avait défini un périmètre, pourquoi on en sort? Le promoteur semble
y répondre en disant parce que ça va créer du trafic, mais évidemment, quand on se met dans le
3225 désert ou dans un champ, il y a moins de trafic. Ça, on part de là.

Nous, ce qu'on dit, c'est oui, il va y avoir du trafic, mais il y a des moyens de le gérer, de faire
plus de microtransits de dessertes locales en transport collectif. Oui, peut-être, avoir des
stationnements incitatifs s'ils sont bien faits. Donc ça, c'est pour le cas précis.

3230 Une question générale dans les compensations, ce qu'on remarque, souvent les terres qui
sont sacrifiées sont celles qui permettraient le plus la remise en culture à court terme versus les
terres qu'on donne, c'est des terres qui intéressent moins les agriculteurs ou qu'on a peine, après,
à remettre en culture. Pour ce qui est de la compensation, il y a la qualité de la terre, il y a sa
3235 localisation, il y a son potentiel.

On a créé au Québec la loi-cadre, la LPTAA était fondamentale. C'est en même temps qu'on
a créé la CPTAQ qui a été le fondement de l'aménagement du territoire avant la LAU. Et là, ce qu'on
se rend compte, c'est que malgré cette loi fondamentale qui fait qu'on a réussi, quand même, à
3240 encadrer un minimum le morcellement agricole, ça ne suffit pas. Ça ne suffit pas et ce projet-là
souligne à quel point on n'arrive pas à garder nos meilleures terres.

Alors, les compensations, on peut en parler collectivement, mais ça serait d'avoir un projet
porteur pour qu'on ne soit pas à remettre en question systématiquement l'usage agricole, qui oui,
3245 on le sait, est moins rentable que l'immobilier. On le sait qu'il est moins rentable, donc il va toujours
finir par perdre. Donc, c'est à l'État de garantir qu'il protège les terres agricoles. S'il nous fait la
démonstration que les compensations permettent d'aller plus loin, tant mieux, nous, on n'attend que
ça.

3250 **LE PRÉSIDENT:**

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

M. FÉLIX GRAVEL :

3255
Merci.

LA PRÉSIDENT :

3260 Alors la commission va ajourner ses travaux et va reprendre les présentations des mémoires
ce soir, 19 h. Alors, merci de votre présence. Alors, ce soir, 19 h.

3265 **SÉANCE AJOURNÉE AU 27 SEPTEMBRE 2016 À 19 H**

3270 Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle bilingue, certifiée sous mon
serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle
des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

3275 ET J'AI SIGNÉ :

3280 _____
Yolande Teasdale, s.o./o.c.r.