

**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 3

Séance tenue le 27 septembre 2016 à 19 h
Hôtel Hyatt Regency, Salle Ovation
1256, rue Jeanne-Mance
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 27 SEPTEMBRE 2016

MOT DU PRÉSIDENT 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

M. DIMITRIOS RAPTIS (DM1) 2

M. JEAN PARÉ (DM59) 3

LOBBY CLIMATIQUE DES CITOYENS,

Mme LAUREL THOMPSON (DM66)..... 14

M. ROBERT HAJALY (DM24)..... 20

SUSPENSION

REPRISE

M. ANTHONY MANDL (DM64) 28

PRODUITS CHIMIQUES CCC LTÉE,

M. BRUNO PELLETIER (DM6) 39

TECHNOPARC MONTRÉAL,

MM. MARIO MONETTE et ARNOLD BEAUDIN (DM32) 49

SUSPENSION

REPRISE

COMITÉ CITOYEN LAVAL-LES ILES,

Mmes JULIE LEMIEUX et KATIA SÉNÉCAL (DM23)..... 63

SCFP-QUÉBEC,

MM. DENIS BOLDUC, MATHIEU VICK et DANIEL LEROUX (DM36) 72

SÉANCE AJOURNÉE AU 28 SEPTEMBRE 2016 À 13 H

SÉANCE DU 27 SEPTEMBRE 2016
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5 **LE PRÉSIDENT :**

Alors Mesdames et Messieurs, la commission va reprendre ses travaux. Alors, pour ceux et celles qui n'ont pas assisté aux travaux de la commission précédemment, peut-être des consignes d'usage de façon à ce qu'on puisse fonctionner adéquatement.

10

Alors, 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 pour la deuxième partie de l'audience. Donc, un casque d'écoute est disponible à l'arrière pour ceux et celles qui souhaiteraient en profiter.

15

Je vous demanderais également s'il vous plaît de bien vouloir mettre en mode sourdine vos cellulaires et appareils électroniques. Je vous en remercie.

20

Et j'aimerais également vous souligner que si le temps nous le permet, les personnes qui veulent présenter un point de vue verbalement pourront le faire en s'inscrivant au registre à l'arrière de la salle. Ces personnes seront appelées par ordre d'inscription à ce registre et elles disposeront de dix minutes pour nous faire part de leurs commentaires.

25

Je vous rappelle également 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.

30

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

35

Pour vous prévaloir de ce droit, nous vous invitons à nous faire vos commentaires par écrit par l'intermédiaire de l'adresse courriel de la commission et les gens auront jusqu'à sept jours après la fin de la deuxième partie pour nous faire part de leurs commentaires. La commission en prendra connaissance, en jugera la pertinence et éventuellement les commentaires seront rendus publics.

40

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. DIMITRIOS RAPTIS**

LE PRÉSIDENT :

45

Alors, nous allons maintenant procéder à la première présentation de la soirée. J'inviterais monsieur Dimitrios Raptis, s'il vous plaît, à venir nous présenter son mémoire.

M. DIMITRIOS RAPTIS :

50

Bonsoir. Dans les prochaines minutes, nous allons entendre des idées fondamentales sur le REM, le bon sens et les bonnes procédures.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

55

Merci de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

60

Alors, merci de votre présentation, Monsieur Raptis. Est-ce qu'on a des questions à soumettre à monsieur Raptis? Non.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

65

Peut-être une petite.

LE PRÉSIDENT :

70

Madame Ghanimé.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

75

Merci. Peut-être une petite question de clarification. Alors, parce que c'est intéressant que vous reconnaissiez, là, que la congestion, le problème de congestion occasionne des problèmes de créativité et de stress. Alors, vous dites que c'est difficile de les mesurer, mais qu'elles sont bien significatives. Est-ce que vous pouvez peut-être élaborer un petit peu sur ce point-là?

80

M. DIMITRIOS RAPTIS :

85 Je vais vous donner un exemple personnel. Je voulais m'engager à Ericsson et c'était la dernière étape, j'avais vu tout le monde et le directeur du personnel m'a dit : « Ah oui, mais puisque vous habitez à trente-cinq (35) minutes du centre-ville où je travaillais à l'époque, maintenant vous allez avoir besoin d'une heure et trente minutes (1 h 30) pour venir chez nous, alors ça va être un grand obstacle. » Et dans sa tête, j'étais déjà, disons, handicapé d'une forme ou d'une autre à cause de l'endroit où j'habitais. Le problème est que le métro s'arrête, la ligne bleue s'arrête où elle s'arrête.

90 Alors, c'est un bel exemple où le monsieur, il avait malheureusement raison, c'est que si moi je dois travailler dix heures plus une heure et demie pour aller, une heure et demie pour revenir, dans des cas d'urgence même plus, je ne serai pas capable de fournir un travail, disons d'ingénieur. Ce n'est pas comme si on veut exercer, disons ouvrir un fossé ou la différence n'est pas aussi énorme, mais mentalement c'est énorme.

100 Et aussi, je devais reconduire mon fils, qui travaille à l'ouest, et j'avais des crampes en conduisant. Mais qu'est-ce que tu fais si tu as une crampe à A40? Tu serres les dents, mon vieux, et tu avances. Parce que j'étais comme le chef d'une caravane; si moi, j'arrêtais, tout le monde s'arrêtait. J'ai fait ça pendant quatre mois et demi, après j'ai eu besoin de cinq mois de physiothérapie à Marie-Clarac.

105 Il faut dire aussi que tout ce que j'ai écrit ici a été publié à *La Presse* le 6 mai et j'ai eu plus de « Likes » et de « Shares » que tout le reste du monde, ce qui évidemment considérant ma capacité minime comme journaliste ou en français, même, ça prouve que le monde comprend et apprécie les simples vérités que je viens de vous exposer.

Merci.

110 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci pour vos précisions, Monsieur Raptis, merci beaucoup.

115

M. JEAN PARÉ

LE PRÉSIDENT :

120 Alors j'inviterais maintenant monsieur Jean Paré s'il vous plaît. Bonsoir.

M. JEAN PARÉ :

Bonsoir.

125 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous vous écoutons.

M. JEAN PARÉ :

130

Merci. Alors, Monsieur le président, Mesdames les commissaires. Bon, je suis urbaniste, citoyen de Montréal, j'interviens à titre personnel.

135

Je dirais simplement en commençant que j'ai assez vécu pour avoir vu passer beaucoup de plans et de projets. Plusieurs ont été réalisés, certains ont bien tourné et d'autres moins. C'est un peu la toile de fond à mon propos.

140

Mon mémoire qui vous a été envoyé il y a quelques jours couvre trois aspects donc du projet : son cheminement, notamment l'évaluation environnementale; ses répercussions sur la dynamique des déplacements et l'aménagement du territoire, et puis les enjeux de gouvernance et de financement. Puis à partir de ça, j'étire surtout un certain nombre de pistes d'actions.

145

Alors, je ne lirai pas le mémoire au complet, j'en donnerai les grandes lignes en m'attardant aux points importants.

150

Je rappelle d'abord les mots du promoteur en première partie d'audience pour présenter le REM : « C'est la plus grande infrastructure de transport public depuis le métro. » Alors, c'est tout à fait juste. Le REM peut influencer durablement la dynamique des déplacements et celle de l'occupation du territoire tout comme le métro.

155

Mais auparavant, un mot sur le processus. Le projet a été dévoilé en avril 2016 avec un calendrier général jusqu'à la mise en service des premiers convois en 2020. L'avis de projet du REM remonte à janvier 2016. L'étude d'impact a été déposée en pièces successives d'avril à juillet, il s'est donc écoulé huit mois entre l'avis du projet et le début de l'audience du BAPE.

Pour les projets comparables des vingt-cinq (25) dernières années, cette période varie de vingt et un (21) à quatre-vingt-quatre (84) mois avec une moyenne de cinquante-cinq (55) mois.

160 Où était l'urgence de mener le processus d'évaluation environnementale avec une telle précipitation? La construction du nouveau pont Champlain vient à l'esprit, mais le lien vers l'aéroport et l'amélioration du service vers le West Island et Deux-Montagnes n'ont pas la même urgence.

165 Pour son étude d'impact, CDPQ Infra a bénéficié des études antérieures de l'AMT et du ministère des Transports. Plusieurs documents que le BAPE a rendus accessibles sont effectivement d'une grande qualité. Il reste que les études les plus poussées portaient sur le lien Rive-Sud - centre-ville. Avec sa triple antenne vers l'Ouest, le REM soulève des enjeux que ces études ne couvraient pas : gouvernance, financement des investissements, achalandage et exploitation, aménagement du territoire et gestion du développement urbain. Ces enjeux font l'objet de la plupart des questions en suspens aux termes de la première partie de l'audience.

170 Bon, il est normal qu'un projet soit appelé à évoluer. Le processus d'évaluation, incluant le volet participatif, a pour but de le bonifier et d'établir les conditions de réalisation au point de rencontre entre le cadre juridique institutionnel et l'acceptabilité sociale.

175 C'est pourquoi les projets doivent être définis et documentés de façon poussée, et c'est le cas pour la majorité des projets qui atteignent l'étape de l'audience du BAPE. Ce n'est pas le cas pour le REM. Il est présenté comme définitif sur des composantes essentielles telles le tracé, la technologie, mais il demeure un work-in-progress embryonnaire sous d'autres aspects fondamentaux.

180 C'est inquiétant, non seulement pour le REM, mais aussi quant à la place des mécanismes d'évaluation et de participation publique dans l'élaboration des grands projets. Ces mécanismes sont partie intégrante des pratiques du développement durable.

185 Si le cheminement du REM représente le nouveau paradigme de l'évaluation environnementale, tout le processus, s'en trouve dévalorisé. Il serait tentant pour les promoteurs de considérer l'étude d'impact et la consultation publique comme des irritants, comme un mauvais moment à passer avant de retourner au business as usual et de reprendre le contrôle de l'information.

190 Il est évidemment souhaitable que l'examen des projets se fasse avec toute la diligence possible. Cet examen doit cependant assurer l'accès, au moment opportun, à une information complète et crédible et favoriser l'expression des opinions. Cela suppose un processus de débat public avec des instances indépendantes comme le BAPE pour en garantir la neutralité et l'objectivité.

LE PRÉSIDENT :

200

Est-ce que vous pourriez répondre leur dire qu'on est au travail s'il vous plaît? Alors, je répète que j'avais demandé qu'on mette les téléphones et les appareils électroniques en sourdine. Alors, s'il vous plaît, ça éviterait de perturber les travaux de la commission.

205

Je m'excuse, Monsieur Paré.

M. JEAN PARÉ :

210

Je vous en prie, ça m'a permis de me servir un verre d'eau.

Parlons donc maintenant des répercussions du REM sur les déplacements et l'urbanisation. Alors, le REM apparaît comme porteur d'avenir pour Montréal et la région métropolitaine. Il y a deux enjeux qui ressortent à cette échelle : amélioration des déplacements dans la région et la structuration du développement et le contrôle de l'étalement urbain.

215

Pour ce qui concerne l'amélioration des déplacements, le REM remplacerait avantageusement l'actuel service par autobus dans l'axe Rive-Sud - centre-ville. Il renforcerait le service de banlieue vers Deux-Montagnes. L'aéroport deviendrait accessible par train rapide. Et le West Island bénéficierait d'un service additionnel à haute fréquence.

220

Par contre, l'usage exclusif du tunnel sous le mont Royal fermerait le centre-ville au Train de l'Est et obligerait les passagers qui s'y destinent à correspondre vers le REM. La transformation du Train de l'Est ou celui de Saint-Jérôme en ligne électrifiée à haute fréquence n'est pas évoquée. Enfin, le REM n'apporterait aucune amélioration aux déplacements dans le territoire desservi par le métro actuel.

225

Si on regarde l'ensemble des réseaux, le nord-est de l'agglomération de Montréal et de la CMM apparaît comme le parent pauvre, le secteur où il reste le plus à faire pour assurer la mobilité par transport collectif.

230

Juste pour faire image, et c'est tout à fait empirique, on constate que l'agglomération de Montréal, grosso modo, se divise en deux le long du boulevard St-Laurent avec l'ouest d'un côté, l'est de l'autre. Alors la population du côté est, c'est environ quarante-cinq pour cent (45 %) et cinquante-cinq (55 %) du côté ouest.

235

Les stations de métro du côté est, il y en a trente (30) soit quarante-sept pour cent (47 %) et du côté ouest trente-trois (33), soit cinquante-deux pour cent (52 %). Même ordre de grandeur donc de la population.

240 Les gares de trains de banlieue, dans l'est, il y en a six; dans l'ouest, il y en a vingt-cinq (25).
Le REM en ajouterait neuf pour un total de trente-quatre (34), c'est une image.

245 Si on ne prend pas donc en compte le système de transport collectif dans son ensemble, si on n'offre pas une solution valable aux contraintes que le REM impose à la desserte de l'est, le projet risque de bénéficier surtout à une clientèle déjà mieux desservie et l'est risque de pâtir encore plus longtemps des carences du transport collectif.

250 Parlons maintenant de structurer et le développement urbain. Alors je cite la CMM, plus précisément sa Commission de l'aménagement dans un document sur les impacts du REM puis le document est déposé, DB25, devant la commission. Je cite :

255 « *La planification des transports a une incidence majeure sur l'aménagement du territoire et sur la qualité de vie. Les choix urbains déterminent à court terme la demande en transport alors que les réseaux influencent à long terme les choix de localisation. L'interaction entre l'aménagement du territoire et la planification des réseaux de transport influence grandement la forme urbaine et la distribution des activités économiques et des ménages.* »

Fin de la citation.

260 Donc, on ne saurait mieux dire. Et à Montréal, cela se reflète dans le PMAD, les schémas et les plans d'urbanisme municipaux; en cohérence les uns avec les autres, ils articulent les composantes d'une partie d'aménagement axée sur la densification de l'occupation du sol.

265 La CMM a retenu comme véhicule conceptuel de la densification le Transit-Oriented Development ou TOD. Selon ce concept, les lieux à privilégier pour la densification sont les abords des lignes de métro et de train de banlieue, notamment les points d'accès et de croisement. Avec ses antennes vers l'ouest, le REM bouleverse le PMAD, de même que le schéma de l'agglomération et les plans d'urbanisme de certains arrondissements et de plusieurs villes du West Island.

270 Les terminus et les stations périphériques de nouvelles antennes sont autant de nouveaux sites potentiels pour les TOD. Il faut alors s'attendre à une dilution du potentiel de développement et à un redéploiement des projets. Dans le West Island, par exemple, les sites TOD associés à la ligne de Vaudreuil-Hudson devront être réévalués.

275 Dans le nord-est de l'agglomération, les contraintes imposées au Train de l'Est et le report de projets comme le prolongement de la ligne bleue imposent de revoir les prévisions de développement.

280 Le REM risque aussi de contribuer à l'étalement urbain en l'absence d'autres mécanismes; il accélérera l'accessibilité de terrains abordables et propices au développement. La pression sur les zones agricoles de Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville et Brossard s'accroîtra. Le développement en saute-mouton risque de reprendre dans les couronnes nord et sud.

285 Parlons maintenant de gouvernance et de financement. Le promoteur a présenté le projet comme « Nouveau modèle de réalisation de grands projets qui reposent sur le partenariat public/public. » Or, le gouvernement vient de réaménager en profondeur la gouvernance des transports collectifs dans la région métropolitaine abolissant l'AMT et créant l'Autorité régionale de transport métropolitain, l'ARTM, et le Réseau de transport métropolitain, RTM.

290 CDPQ Infra est exclue de l'application de la loi qui crée l'ARTM. Elle se trouve ainsi à bénéficier d'une niche inédite et indépendante alors même qu'un nouveau cadre des services de transport collectif est mis en place pour clarifier les compétences, rationaliser la planification des réseaux, améliorer les services et simplifier la tarification.

295 S'agissant du financement, le directeur général adjoint de CDPQ Infra écrivait dans une lettre au Devoir : « *Le REM sera rentable ou ne sera pas.* » Or, le transport collectif n'est pas rentable sans contribution de fonds publics. Par conséquent, il ne suffit pas d'établir le seuil de rentabilité requis par CDPQ, il faudra aussi fixer le plafond au-delà duquel l'injection de fonds publics deviendrait inacceptable.

300 L'entente relative à CDPQ Infra est explicitement de nature commerciale lui laissant toute latitude dans ses pratiques d'affaires. Or, la planification, la mise en place et l'exploitation de systèmes de transport collectif ne relèvent pas uniquement d'une approche d'affaires en raison de leur lien étroit avec l'aménagement du territoire et de l'apport de fonds publics, aux investissements et à l'exploitation.

305 Ce qui m'amène à parler en conclusion d'un REM au bénéfice du plus grand nombre. Alors, on a dit plus haut que le REM est porteur d'avenir. On a mis l'accent sur deux grands enjeux : améliorer les déplacements dans la région et contribuer à structurer le développement et contenir l'étalement.

310 La réponse aux questions relatives à ces enjeux donnera la véritable mesure de la contribution potentielle du REM à l'atteinte des grands objectifs du développement durable, la mesure aussi de la volonté politique requise. Cette réponse demeure incomplète ou hypothétique sous plusieurs aspects : les données essentielles restent à venir; prévisions d'achalandage; paramètres de financement; seuil de tarification compatible avec la rentabilité du système.

315

On est placé devant une alternative : soit accepter le REM tel que proposé comme projet un et indivisible avec ses contraintes et ses inconnus et s'y ajuster ou prendre en compte l'ensemble des enjeux et ajuster le projet en conséquence.

320

Accepter le REM tel que proposé oblige les autres parties prenantes à y conformer leur plan, leur programme et leur service. D'autres projets majeurs en transport collectif seront infaisables ou différés pour longtemps. Le métro, par exemple, qui est saturé aux heures de pointe n'a fait l'objet d'aucun prolongement depuis près de trente (30) ans dans l'île de Montréal. Ce sont les résidents des quartiers centraux déjà les plus verts de Montréal qui en souffrent le plus.

325

D'autres options replacent le REM sur la toile de fond de la région métropolitaine dans une perspective de développement durable, les besoins englobent le transport collectif, la gestion du développement et le contrôle de l'étalement urbain.

330

Cette vision élargie, cette approche de « thinking outside the box » n'oblige pas à renoncer au concept de projet intégré; elle postule cependant que sa réalisation peut s'échelonner sur une plus longue période. Elle exige aussi la mobilisation conjointe de CDPQ Infra et des autres acteurs dans un véritable partenariat.

335

Les voies d'action immédiates pourraient être les suivantes : mettre en service le tronçon Rive-Sud entre le centre-ville, en phase avec la construction du nouveau pont Champlain; mettre à jour le Plan de transport collectif métropolitain; définir et mettre en œuvre les mesures destinées à contrer le risque d'étalement induit par l'expansion des réseaux de transport collectif – au besoin, je pourrais revenir là-dessus –; et, enfin, rendre permanent le financement public du transport collectif.

340

Les prévisions du Plan de transport devraient couvrir l'utilisation du tunnel du mont Royal, les antennes vers l'aéroport et le West Island, la conversion de la ligne Deux-Montagnes en SLR, l'électrification et l'automatisation éventuelles d'autres lignes de banlieue.

345

La révision du Plan est aussi porteuse de consolidation des secteurs urbains bâtis, elle-même reliée à la confirmation du métro comme colonne vertébrale du transport collectif auquel on pourrait attacher les interconnexions les plus pressantes, par exemple : la correspondance entre la ligne bleue et le SRB Pie-IX; le prolongement de la ligne orange jusqu'à Bois-Franc; des stations additionnelles au Train de l'Est.

350

En terminant, je vous dirais que, quelle que soit la suite des choses, le projet de REM devra être mené avec ouverture et transparence.

355

LE PRÉSIDENT :

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

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

365 Merci pour votre mémoire. Vous avez parlé de peut-être revenir sur les mesures de contrôle de l'étalement urbain. Dans votre mémoire, vous parlez d'outils et de techniques, des outils et techniques réglementaires, ou plutôt des outils réglementaires et techniques, est-ce que vous pouvez nous préciser le genre d'outils à la fois techniques et réglementaires qui, selon vous, sont nécessaires pour donner un sens et une portée appropriée au concept de TOD?

M. JEAN PARÉ :

370 Bien, justement, quand on parle d'outils réglementaires et techniques, j'avais en tête le TOD d'une part, l'étalement urbain de l'autre. Il y a des choses évidemment dans tout ça qui se ressemblent.

375 Au niveau du TOD, on donne, par exemple dans le PMAD et c'est repris dans les schémas d'agglomération ou dans les plans d'urbanisme, différents seuils de densité, maintenant, qui deviennent des minimums pour les projets. Donc, il y a des ajustements réglementaires qui vont refléter l'exigence en imposant par exemple un nombre minimum et maximum d'étages, un certain nombre d'unités par unité de terrain, qui vont également s'accompagner de dispositions exigeant certains niveaux de mixité dans les fonctions, la provision de services de proximité et ainsi de suite.

380 Ces éléments-là idéalement devraient être combinés avec des dispositions peut-être d'ordre financier, qui auraient pour effet de faciliter la mise en œuvre des projets quand ils s'inscrivent bien dans les objectifs de densification du TOD.

385 En même temps, il faut un peu se méfier du terme, c'est-à-dire qu'on a un peu tendance à utiliser le concept de TOD à toutes les sauces. Par définition, les quartiers anciens qui gravitent autour des axes traditionnels, que ça soit les rues ou même les lignes de tramways d'autrefois, les lignes de métro et d'autobus d'aujourd'hui étaient un peu, comme monsieur Jourdain qui faisait de la prose sans le savoir, des TOD avant la lettre.

390 Par contre, le dispositif contemporain qui vise à établir des TOD vise à contrer une utilisation qui n'est pas optimale du terrain rendu disponible par le développement des réseaux de transport collectif en exigeant des densités et en accompagnant en même temps ces dispositions-là d'outils ou de programmes de soutien pour en faciliter la réalisation.

395

J'espère que je ne suis pas en train de faire un cercle vicieux avec mon explication, que ça clarifie un peu les choses?

400 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Oui, ça va. Mais cette explication-là...

405 **M. JEAN PARÉ :**

Est-ce que je peux parler un petit peu d'étalement urbain?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

410 Oui, si vous voulez parce que l'un va avec l'autre, là, si on regarde.

M. JEAN PARÉ :

415 Dans une large mesure, oui. Ce que je voulais dire c'est que, à propos de l'étalement urbain, pour le réduire à sa plus simple expression, c'est l'occupation du territoire par des fonctions urbaines qui progressent à un taux plus élevé que la croissance démographique avec évidemment un effet d'écrasement de la pyramide à mesure qu'on avance.

420 C'est peut-être une façon un peu simpliste de le voir, mais ça explique pourquoi l'étalement urbain est d'autant plus considérable dans les villes d'Amérique du Nord quand on va d'est en ouest. Les pires cas d'étalement urbain, vous allez les trouver à Chicago. Vous allez probablement même, quant à moi, les trouver à Toronto et dans beaucoup de villes des États-Unis, tandis que par définition, pour la simple raison qu'elles ont été largement bâties avant l'avènement de l'automobile, le cœur central des grandes villes de l'est de l'Amérique du Nord est déjà naturellement plus dense.

425 Bon. Donc, c'est le résultat d'une combinaison de facteurs objectifs : facilité d'accès, multiplication des terrains abordables à cause de la facilité d'accès, auxquelles s'ajoutent des facteurs qu'on peut qualifier de subjectifs, comme par exemple le rêve de la maison individuelle qui est facilité, et l'accès de la classe moyenne, donc, à la fois au moyen de déplacement et au moyen d'acheter des maisons.

430 Alors, le transport collectif ne ralentit pas à lui seul le mouvement d'expansion. Il contribue cependant à resserrer ce développement autour des axes qu'il emprunte. À partir de là, par contre, il faut ajouter d'autres mécanismes. On a parlé de ceux du TOD, la zone agricole et la définition d'un périmètre d'urbanisation sont un autre moyen, qui a ses limites ou ses difficultés d'application, mais qui a quand même bien fonctionné au Québec dans une très large mesure.

440 Ça prend des services de rabattement efficaces pour alimenter les services de transport collectif. Ça prend du stationnement incitatif judicieusement planifié, puis je vous dirais moins que plus, et des paramètres de densité – là, on rejoint le TOD. Ça peut aussi impliquer le contrôle de l'accès des autos, la limitation de la croissance du réseau routier et l'accès des municipalités à des sources de revenus autres que l'impôt foncier qui lui aussi est un facteur de développement rapide du territoire.

445 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

450 Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

455 Oui, merci. En page 11 de votre mémoire, vous nous dites, en parlant de la réorganisation de la gouvernance du transport collectif, que CDPQ Infra va bénéficier d'une niche inédite et indépendante du fait de cette réorganisation; est-ce que vous pouvez nous en dire un peu plus, comment vous voyez cette problématique?

460 **M. JEAN PARÉ :**

Bon, la perception que je vois c'est qu'ayant reçu, par le biais de l'entente intervenue entre la Caisse et le gouvernement, bon, elle a été créée par une loi, puis ensuite ayant reçu le mandat de proposer des projets d'infrastructures de transport, elle a toute latitude pour concevoir son projet, mais en même temps, comme on nous l'a dit, CDPQ Infra se défend d'avoir un mandat de planification des réseaux.

470 Dans la mesure où il y a la latitude d'élaborer un projet qui s'inscrit dans ces grandes lignes, évidemment, dans une volonté d'amélioration des transports collectifs, on se rend compte avec le REM qu'il peut quand même proposer un projet qui, je ne dirais pas dévie, je ne veux pas employer un terme aussi négatif, mais diffère substantiellement de l'ensemble des principales orientations qui avaient été données en termes de localisation ou en termes de caractère pour l'essor du transport collectif, en créant, en plus de ça, les contraintes dont on a déjà parlé pour le Train de l'Est.

475 Et je comprends, d'après ce que je vois dans la loi, dans les ententes, qu'ils n'ont pas à répondre de la pertinence de ces choix-là à l'ARTM ou au ministère des Transports. Je ne vous dis pas qu'il n'y a pas eu et qu'il n'y a pas encore des négociations, des discussions, ça, je le reconnais,

480 mais on se trouve devant un joueur qui n'a de compte à rendre, à toutes fins utiles, en matière de conception de projet – bien, à son patron la Caisse puis la Caisse au gouvernement en général qui, d'après l'entente, intervient, si vous regardez les annexes de l'entente, il y a des moments d'intervention précis du gouvernement, mais on n'est pas dans un processus d'interaction de la planification comme, par exemple, la STM va l'être ou les autres agences vont l'être vis-à-vis de l'ARTM.

485 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, dans votre présentation, Monsieur Paré, vous avez mis en relief le fait qu'il y aurait éventuellement une disparité entre l'est et l'ouest avec l'infrastructure qui est proposée.

490 Je vous amène sur un autre terrain, puis je fais appel plutôt à vos qualités d'urbaniste puis de Montréalais, il y a quelques intervenants qui sont venus nous voir puis qui ont déploré le fait qu'on n'utilise malheureusement pas le couloir qui avait été réservé dans l'axe Turcot pour desservir la région de la municipalité de Lachine. Les gens semblaient dire qu'ils étaient un peu laissés pour compte pour ce qui est de la proposition de la Caisse de dépôt et placement. Dans le contexte de disparité que vous nous aviez déjà mis en relief, j'aimerais entendre l'urbaniste et le Montréalais
495 quant à cette assertion, là, comme de quoi qu'on devrait plutôt exploiter le couloir tel qu'il avait été prévu pour ce qui est de l'antenne qui mène à l'aéroport.

M. JEAN PARÉ :

500 Écoutez, je n'ai pas étudié de façon précise cette alternative, j'ai entendu la première partie, qu'elle avait été évoquée dans certaines questions et reprise dans certains mémoires. Ce que je suis tenté de vous dire c'est qu'il y a beaucoup de frustrations à Montréal à l'endroit de ce que j'appellerais l'impérialisme du CN et du CP, dans la mesure où le développement des transports collectifs sur ou même à proximité des emprises des deux grands transporteurs, oui, des deux
505 grandes sociétés ferroviaires, a été source de frustration plus souvent qu'autrement. Dans la mesure où on est encore proche de ce réseau-là, je conçois qu'il soit tentant de chercher une solution ailleurs, ce que fait le REM dans son antenne, au moins vers l'aéroport.

510 En même temps, je déplore que d'une façon générale, il y a un très large patrimoine ferroviaire montréalais, et ça c'est l'histoire parce que ça remonte à au moins cinquante (50) ans, qui, au fil des années est disparu. Je ne parle pas juste du réseau de tramways, je parle aussi du fait que des villes aussi proches du centre que Westmount, Lachine, ou des endroits dans l'Est étaient desservis par des trains de voyageurs. Il y avait plus ou moins de différences peut-être à certains égards entre les convois de voyageurs puis les convois de banlieusards. Le seul exemple
515 de ça qui existe aujourd'hui, c'est que VIA Rail en direction vers Québec s'arrête à Saint-Hyacinthe.

Bon, il y en a un, mais ce n'est pas significatif, mais il y a quand même des gens qui font la navette entre Saint-Hyacinthe et Montréal ou vice-versa.

520 Bon, tout ça pour déplorer le fait qu'effectivement on ait laissé disparaître un patrimoine
ferroviaire. Lachine faisant partie des villes qui avaient une infrastructure particulièrement apte à
recevoir des trains, on en voit encore des traces aujourd'hui près de la rue Notre-Dame, près du
Vieux Marché et ainsi de suite, c'est sûr que ça revient comme idée. Et tout ce qui contribuerait à
rendre accessible par un mode de transport, ferroviaire idéalement, des endroits comme ça, moi, à
525 mon avis, peut être envisagé à long terme. Et je dirais la même chose pour d'autres parties de l'île
de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

530 Alors, je vous remercie beaucoup de votre présentation, Monsieur Paré, d'avoir répondu à
nos questions.

M. JEAN PARÉ :

535 Merci.

Mme LAUREL THOMPSON

540 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Campbell Stuart, s'il vous plaît, à venir présenter son
mémoire. Est-ce que monsieur Stuart est là? Non? Monsieur Stuart n'est pas là. Alors, j'inviterais
maintenant monsieur ou madame Laurel Thompson. Madame Thompson pour le Lobby Climatique
545 des Citoyens. Bonsoir.

Mme LAUREL THOMPSON :

550 Bonsoir. Merci beaucoup pour l'opportunité de parler avec vous. Mais il faut que je parle en
anglais.

LE PRÉSIDENT :

555 Sans problème, Madame.

Mme LAUREL THOMPSON

C'est plus facile pour moi. Merci.

East Montreal is an anomaly on the island. Unlike older or more affluent parts of the city, it did not begin with tramways, buses, bicycles, cars, and then graduate to the Metro. It began with cars and trucks whose infrastructure needs shaped its development into a vast region full of broad boulevards, avenues, highways and shopping plazas.

However, unlike the West Island which was also shaped by cars, East Montreal's avenues and highways serve the needs of industry and commerce first and residents only second or third.

East Montreal is where immigrants and poor families go. Rent is cheaper there on account of the fact that there are few transportation options. Several very polluting industries are located there, and immigrants are less likely to complain about substandard housing.

Take a look at a map of the distribution of poverty in Montreal and you will see that the greatest density of low-income families is on the eastern half of the island. This is the part of Montreal with a high population density per square mile. It is also the part with very high ridership for public transportation, if they can find it.

L'Est de Montréal est une anomalie sur l'île de Montréal. Contrairement aux secteurs plus anciens ou mieux nantis de l'île, ça n'a pas commencé avec des tramways, des autobus, ou d'autres formes de modes de transport. Ça a commencé avec des voitures et des camions qui ont façonné le développement en une vaste région de boulevards et d'avenues et d'autoroutes et de centres commerciaux.

Mais contrairement à l'ouest, la partie ouest de l'île qui a été façonnée par les voitures, ses avenues et ses autoroutes répondent surtout aux besoins de l'industrie et du commerce et les résidents seulement en deuxième ou troisième lieu.

L'Est, c'est là où se trouvent les immigrants et les familles pauvres. Les loyers sont moins chers, les industries polluantes s'y trouvent, les immigrants sont moins susceptibles de se plaindre des logements hors normes.

Si vous regardez la carte et la distribution de la pauvreté à Montréal, vous verrez que la densité la plus élevée des familles à revenu modique se trouve dans le secteur est. C'est la partie de Montréal avec la plus haute densité démographique et c'est aussi là où se trouve le plus grand achalandage du transport en commun, si on peut le trouver.

However, high ridership does not mean transit is abundant or that people arrive to work on time. Day after day, overcrowded buses transport workers from Montreal North, Bourassa, Saint-Laurent to the Henri-Bourassa or Saint-Michel Metro stations to go downtown. The buses must compete with thousands of cars weaving in and out, so sometimes there are accidents and movement is slow. Although reserved lanes for buses help, and express buses have fewer stops, having to share space with so many vehicles, many of whose movements are erratic, forces bus drivers to engage constantly in defensive driving. It would be much faster if they had their own right of way as in LRT or Rapid Bus Transit.

Within Saint-Michel, Montreal-Nord, Parc-Extension and Hochelaga, the only way to get around is by car or bus. Neighbourhoods are car-oriented, so distances are not walkable and streets allow speeds that make being a pedestrian or bicyclist extremely dangerous. Bus service is dependable but not frequent, so long wait-times on busy roads are tedious and dangerous. Since many people have more than one job, car-ownership is essential. Those who do not have access to cars are at a real disadvantage.

No one expects immigrants from poorer countries to have many resources. One of the reasons for their coming here is to take advantage of the chances for self-improvement that were not available at home. But if we are going to accept large numbers of immigrants from poor countries, as well as look after local families who, for one reason or another, need social services, we also need to provide ways for

Mais ça ne veut pas dire que le transport en commun est abondant ou que les gens arrivent au travail à l'heure. Jour après jour, les gens se rabattent sur les stations d'Henri-Bourassa ou de Saint-Michel, les autobus doivent faire concurrence aux voitures qui changent de voie constamment, et il y a des accidents, parfois. Les voies réservées pour les autobus aident, mais le fait de devoir partager l'espace avec tellement de véhicules aux mouvements erratiques oblige les chauffeurs d'autobus à faire preuve de conduite défensive. Ce serait bien plus rapide s'ils avaient leur propre emprise.

Dans Saint-Michel, Montréal-Nord, Parc-Extension et Hochelaga, on doit avoir une voiture ou prendre l'autobus. Les quartiers sont axés sur les voitures, les distances ne se prêtent pas à la marche et les rues peuvent être dangereuses pour les piétons et les cyclistes. Le service des autobus est fiable, mais pas fréquent. Donc, il faut attendre longtemps dans des conditions dangereuses parce que la plupart des gens ont plus qu'un emploi, il faut avoir une voiture. Ceux qui n'ont pas accès à une voiture sont désavantagés.

Personne ne s'attend à ce que les immigrants des pays moins favorisés possèdent beaucoup de ressources. C'est justement pourquoi ils viennent ici, pour pouvoir se prévaloir des possibilités d'amélioration qui n'existaient pas chez eux. Mais si on va accepter tant d'immigrants chez nous des pays pauvres et aussi pour voir aux besoins des familles locales qui ont besoin des

them to improve their situation. That means social housing and public transit. Transit options, be it the Metro, buses, bicycles, sidewalks, light rail, or trams are the nerves of our city that carry the nutrients we need to survive and prosper. If we do not provide good transit options for people who are still struggling to make their way, Montreal becomes polarized between rich and poor with all the social problems that entails, for example vandalism, rioting, looting.

A successful transportation network serves the urban context for which it is designed. Right now East Montreal is a car-friendly/transit desert because planners have not yet adopted ideas that shape land use patterns designed for the automobile into new formations built around low carbon. The ideas are out there: complete streets, congestion pricing, cost parking, traffic calming, transit-oriented development. What is needed is the political will to use them in the East Montreal context.

The 2008 Transportation Plan included reserved and rapid bus lanes along Pie-IX and Henri-Bourassa during rush hour to be used by articulated buses or trolleys. Bus rapid transit on Pie-IX was supposed to link the East End and downtown Montreal. There were plans to extend the Blue Line from Boulevard Saint-Michel first to Boulevard Pie-IX, then Saint-Léonard and Anjou with a forecast in ridership increase of fifty (50%).

services sociaux, il faudra fournir des moyens pour qu'ils améliorent leur sort; ça veut dire le logement social et le transport en commun. Les options de transport en commun, que ce soit le métro, les autobus, les bicyclettes, les trottoirs ou autres sont les artères de notre ville qui nous fournissent le sang, qui permettent de survivre et prospérer. Si on n'offre pas de bonnes options de transport en commun, pour les gens qui essaient de se frayer un chemin, Montréal devient polarisée entre les riches et les pauvres, avec tous les problèmes sociaux que cela représente : le vandalisme, les émeutes, et ainsi de suite, le grabuge.

Un réseau de transport réussi va répondre aux exigences du contexte pour lequel il a été conçu. L'Est de Montréal est un désert pour le transport en commun parce que les urbanistes n'ont pas encore adopté les idées qui permettent de changer le territoire dans de nouvelles formations carboneutres. Les idées existent : les rues intégrales, la tarification de la congestion, l'apaisement de la circulation, les TOD et ainsi de suite. Ce qu'il nous faut, c'est la volonté politique.

Le Plan de transport de 2008 comprenait des voies réservées et rapides sur Pie-IX et Henri-Bourassa pendant les heures de pointe pour les autobus articulés ou les tramways. Sur Pie-IX, on devait avoir des liens entre le secteur est et le centre-ville. On devait prolonger la ligne bleue du boulevard Saint-Michel jusqu'au boulevard Pie-IX et jusqu'à Saint-Léonard et Anjou avec un achalandage, un accroissement de l'achalandage de cinquante pour cent (50 %).

The Plan also mentioned the use of tolling to keep congestion at bay. But very few of these projects have yet to see the light of day. Reserved bus lanes on Henri-Bourassa were installed a few years ago, but when tolls on bridges were suggested by the Ecofiscal Commission last year, the mayor rejected them. The Blue Line extension has been postponed indefinitely. Bus Rapid Transit on Pie-IX will not begin until 2022.

The expensive and slow Train de l'Est commuter train between Mascouche and downtown does not stop in East Montreal. If REM is built, we can expect further procrastination. The 48 and 49 on Boulevard Henri-Bourassa will continue to struggle daily against a constant tide of automobiles on their way to Autoroute 19.

Urging people to walk, bicycle or use public transit makes no sense to residents of East Montreal. These options are not practical in the context of the car-filled highways and boulevards within which they have to live and it is insulting to expect otherwise. Until their circumstances start to resemble the circumstances of middle-class residents elsewhere on the island they are stranded. Obligated to travel in a space developed for automobiles and trucks, they can only stand and watch as solo drivers speed past them.

The current Minister of Transport has not said anything yet about REM, but the previous one, Jacques Daoust, has said that, in his opinion, the project gives a quicker return on investment than the Blue Line extension. A good

Le Plan a mentionné aussi les péages pour réduire la congestion. Mais la plupart de ces projets n'ont pas encore vu la lumière du jour. Les voies réservées sur Henri-Bourassa ont été installées il y a quelques années, mais quand on a proposé des péages à la Commission de l'écofiscalité, le maire les a rejetés. Le prolongement de la ligne bleue a été remis aux calendes grecques. Et on ne verra pas les autobus rapides sur Pie-IX avant 2022.

Le Train de l'Est ne s'arrête pas dans l'est de Montréal. Si le REM est construit, on peut s'attendre à encore de la procrastination. Les autobus 48 et 49 sur Henri-Bourassa vont continuer à lutter chaque jour contre les automobiles qui essaient de se rendre à l'Autoroute 19.

Inciter les gens à marcher, à prendre la bicyclette ou les transports en commun n'a pas de sens dans le contexte de l'Est. Ces options ne sont pas pratiques dans un contexte dominé par la voiture. Il est insultant de s'attendre à autre chose. Jusqu'à ce que les circonstances se mettent à ressembler aux circonstances des gens de la classe moyenne ailleurs sur l'île de Montréal, ils sont laissés en plan. Ils doivent voyager dans un espace façonné pour les automobiles et les camions.

Le ministre actuel du Transport n'a rien dit, ne s'est pas prononcé sur le REM. Mais Jacques Daoust a dit que, selon lui, le projet va offrir un meilleur rendement ou un plus rapide rendement sur investissement que la

return on investment may be an appropriate goal for bankers and business people, but government officials have a responsibility to serve the people who elected them, and REM does nothing for the part of Montreal with the greatest need for transit, congestion control and the economic development both bring.

City leaders know the area needs more public transit, but they hesitate to embrace it. Their opposition to doing something about the number of cars and trucks on our roads reveals serious misunderstanding of the nature of 21st century commerce. Perhaps when the city of Montreal starts to wake up and gets driving under control through the introduction of complete streets, traffic calming, bridge tolls, congestion pricing, cost parking, East Montrealers can think about going green.

In the meantime, citizens there are stuck in an outdated transportation paradigm and can be forgiven for just wanting to survive.

prolongation de la ligne bleue. Ça, c'est bon pour les banquiers et les gens d'affaires, mais les fonctionnaires ont la responsabilité de répondre aux besoins des gens, des électeurs et le REM ne donne rien aux gens qui ont le plus grand besoin pour le transport en commun.

Tout le monde sait que le secteur a besoin de transport en commun, mais ils hésitent à le faire. Leur opposition à toute mesure qui peut contrôler le nombre de voitures sur nos routes nous révèle quelque chose sur la nature du commerce au 21e siècle. Quand Montréal va se réveiller et va mettre des contrôles sur les automobiles avec des mesures comme les rues intégrales, l'apaisement de la circulation et ainsi de suite, les gens de l'est de Montréal pourront penser aux options vertes.

Mais pour l'instant, ils doivent seulement penser à leur survie.

560

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci pour votre présentation, Madame Thompson. Est-ce que mes collègues ont des questions à poser. Madame Gendron?

565

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Oui, merci pour votre mémoire. Vous expliquez une séparation de l'île avec une partie plus pauvre, une partie plus riche, est-ce que je comprends que vous estimez que le projet de REM va aggraver cette ségrégation, si vous voulez, entre la partie plus riche et la partie plus pauvre?

570

Mme LAUREL THOMPSON

Oui. J'ai peur que ça va venir parce que ça prend beaucoup d'argent et aussi beaucoup d'attention, et je crois que nos élus vont oublier les besoins de Montréal-Est, oui.

575

Dans l'opportunité que le REM présente pour être un, je ne sais pas le mot, mais un grand modèle pour le monde avec un mode de transportation très, très moderne et...

... well, very modern and very progressive; seemingly very progressive. I think there are things wrong with it, but it has the look of being a very big project which has many of the good things that people want, and I'm afraid that it is going to distract people away from the really hard things that need to be done for East Montreal.

... ce modèle, semble-t-il, très progressif ou progressiste. Je pense qu'il y a des choses qui clochent avec le REM, mais ça a l'air d'un projet qui offre beaucoup de bonnes choses, des choses recherchées. Mais j'ai peur que cela va justement détourner les regards des mesures vraiment difficiles, mais nécessaires qu'il faudra offrir aux gens de l'Est.

580 **LE PRÉSIDENT :**

Merci de votre présentation et d'avoir répondu à notre question, Madame Thompson. Merci beaucoup.

585 **Mme LAUREL HOMPSON**

Bienvenue.

590 **LE PRÉSIDENT :**

J'inviterais maintenant monsieur Robert Hajaly s'il vous plait.

M. ROBERT HAJALY :

595 Good evening everyone.

Bonjour à tous.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir. La parole est à vous, Monsieur.

600 **M. ROBERT HAJALY :**

Thank you. So my name is Robert Hajaly — I'm just reading my brief — and I am a resident of the city of Montreal.

Merci. Moi, je m'appelle Robert Hajaly, je ne fais que lire ici mon mémoire. Je suis résident de la ville de Montréal.

I will argue that your commission should reject in its entirety that part of the REM that goes to the P.-E.-Trudeau Airport, the West Island, and to Deux-Montagnes.

The reasons for this rejection are, first, that this part of the REM does not improve the connection between the downtown centre of Montreal and the airport and the West Island, as the Caisse de Depot was asked to do by the Quebec government; second, nevertheless, despite this failure, this part of the REM is excessively and unnecessarily expensive; third, it would weaken rather than improve the overall rapid transit system in Montreal, including by taking away money for other necessary improvements to this system; and fourth, it needlessly would harm parts of the natural environment in Ville St. Laurent and the West Island. I will briefly explain these points in the following paragraphs.

First, the reason why the REM does not improve the connection between the downtown centre of Montreal and the airport is that it takes a very circuitous and lengthy route to get to the airport, with eleven (11) stops along the way (assuming future stops at McGill and Edouard-Montpetit), in contrast with the existing direct, short route along the CP/CN track, with only four stops from downtown to the airport. This is important for business travellers and tourists using the airport, most of whom are going downtown.

Moi, j'aimerais prétendre que votre commission devrait rejeter dans son entièreté la partie du réseau électrique métropolitain qui se rend à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, l'ouest de l'île et Deux-Montagnes.

Les raisons de ce rejet sont d'abord d'une part que cette partie du REM n'améliore pas la connexion entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport et l'ouest de l'île alors que c'est cela que le gouvernement du Québec avait demandé à la Caisse de dépôt; deuxièmement, malgré cet échec, cette partie du REM coûte beaucoup trop cher, et ce, de façon non nécessaire; troisièmement, cela affaiblirait, plutôt que d'améliorer, le système de transport en commun rapide à Montréal, en enlevant de l'argent à d'autres améliorations nécessaires à ce système; et quatrièmement, cela nuirait, de plus, sans raison à certaine partie de l'environnement naturel à Ville Saint-Laurent et dans l'ouest de l'île. Je vais expliquer brièvement ces points dans les paragraphes qui suivent.

Tout d'abord, la raison pour laquelle le REM n'améliore pas le lien entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport est que cette route prend un itinéraire très détourné et très long pour se rendre à l'aéroport avec onze (11) arrêts le long du chemin (en supposant des arrêts à McGill et Edouard-Montpetit) par rapport à la ligne directe actuelle très courte le long des voies de chemin de fer CP/CN avec seulement quatre arrêts du centre-ville à l'aéroport. C'est important pour les voyageurs d'affaires et les touristes qui utilisent l'aéroport, dont la plupart, se rendent au centre-ville.

For the same reason, the REM route to the West Island is similarly lengthy given that most West Islanders using the train are using it to get downtown. Admittedly, the REM route is closer than is the CP/CN route to West Islanders living in the northern part of the West Island, above Autoroute 40, but this advantage is cancelled out by the REM route's greater length and number of stops to downtown.

As for west islanders living in the southern part of the West Island, and off islanders living to the west, they would be doubly disadvantaged by the REM West Island train, since this is likely to take some passengers away from the existing Vaudreuil-Hudson train along the CP/CN route, resulting in a likely reduction in service of this existing train.

As for the western and northern parts of the REM being excessively and unnecessarily expensive, this is because of its greater length and number of stops, given that it will involve rebuilding entirely the Deux-Montagnes line, and its need to buy properties for a right of way and to build lengthy elevated portions of track and tunnels for the West Island and Airport lines. By contrast, an additional railway line, built along the CP/CN line to the West Island and dedicated exclusively to passenger traffic, would not have any of these expenses, as well as being far shorter to build.

Pour les mêmes raisons, l'itinéraire du REM vers l'Ouest est très long, de la même façon étant donné que la plupart des gens de l'Ouest qui utilisent le train l'utilisent pour se rendre au centre-ville. Immédiatement bien sûr, la route est plus proche que la route du CP/CN le long de l'Autoroute 40. Mais cet avantage de rapidité est annulé par le fait que l'itinéraire du REM est plus long et a beaucoup plus d'arrêts vers le centre-ville.

Pour les gens de l'Ouest de l'île qui vivent vers le sud de l'Ouest de l'île et ceux qui vivent un peu à l'extérieur de l'île à l'ouest, ils seraient doublement désavantagés par le train de l'Ouest du REM étant donné que cela enlèverait les passagers au train Vaudreuil-Hudson qui suit l'itinéraire CP/CN, ce qui produirait probablement une réduction de service sur ce train déjà existant.

Pour ce qui est de la partie ouest et nord du REM qui est beaucoup trop chère de façon nécessaire, c'est à cause de sa plus grande longueur et de son plus grand nombre de stations, étant donné que ça va impliquer une reconstruction complète de la ligne Deux-Montagnes et le besoin d'acheter les propriétés, de construire des portions élevées en hauteur des voies de chemin de fer et des tunnels vers l'ouest de l'île et l'aéroport. Par contraste, une autre ligne de chemin de fer qui serait dédiée exclusivement à des passagers, qui serait construite le long de la ligne du CP/CN vers le West Island n'aurait aucune de ces dépenses à assumer et serait beaucoup plus courte, en plus, à construire.

As for rebuilding the Deux-Montagnes line for the REM, this is entirely unnecessary to increase service and the number of passengers along this line. This is because this line is not shared with freight trains, unlike the present West Island line, and needs only some infrastructure improvements and two floor parking lots to increase service and passengers, at a much lower cost than that of entirely rebuilding this line for the REM. I would just like to add that the REM would also have to build these parking lots. So that's not a net point.

As for the REM weakening the existing rapid transit system in Montreal, this is because it would take over the revenues from its most used passenger line, the Deux-Montagnes line, diminish the revenues from its second most used line, the West Island Vaudreuil-Hudson train; and its excessive cost would use up government money needed for other improvements to the rapid transit system. I want to also add a point that, of course, it would require a stop for the people using the Train de l'Est and a transfer to the Deux-Montagnes line.

The promoters of the REM claim that its costs, apart from its initial capital cost, would not need to be subsidized by the government, because of the lower cost of its technology which does not require train drivers. However, this claim may be doubted given the experience of

Pour la reconstruction de Deux-Montagnes par le REM, c'est entièrement non nécessaire pour augmenter le service et le nombre de passagers le long de cette ligne. C'est parce que cette ligne n'est pas partagée avec les trains de marchandises, contrairement à la ligne de l'Ouest actuellement et n'a besoin que de quelques améliorations d'infrastructures et deux stationnements pour améliorer les services et les passagers à un coût bien inférieur à celui de reconstruire complètement cette ligne pour le REM. J'aimerais ajouter que le REM devrait aussi construire ces stationnements-là. Ce n'est pas un gain.

Mon affirmation aussi, c'est que le REM affaiblit le système de transport en commun rapide de Montréal, c'est parce que cela prendrait les revenus de la ligne de passagers la plus utilisée, celle de Deux-Montagnes, diminuerait les revenus provenant de la deuxième ligne la plus utilisée, qui est le train de Vaudreuil-Hudson, et son coût excessif utiliserait beaucoup d'argent du gouvernement qui serait nécessaire pour apporter d'autres améliorations dans le système de transport en commun rapide. J'aimerais dire que ça exigerait des arrêts aussi pour les gens de l'Est, j'ai oublié de le mentionner, avec le transfert vers la ligne Deux-Montagnes.

Les promoteurs du REM prétendent que ses coûts, en plus de son coût capital initial n'auraient pas besoin d'être subventionnés par le gouvernement à cause du plus faible coût de sa technologie qui n'exige pas de chauffeur. Cependant, on

the Canada Line in Vancouver, which uses the same driverless technology and was similarly invested in by the Caisse, which nevertheless has had to be subsidized annually by the government and even then had to cut some of its facilities and service to cover its costs.

The promoter of the REM also suggests that it may gain some revenue from real estate investments made around its new train stops, but the extent of these revenues may also be doubted since most of its new train stops will be in the area near Autoroute 40, which area is already generally built up. And I should add it is built up because it is serviced by Autoroute 40.

Finally, the proposed REM would have some negative effects on the natural environment. In answer to a question by Mr. Irwin Rapoport in the public consultation session of August 29, it was admitted that twenty to thirty (20-30) hectares of agricultural land, and the same amount of wooded areas or of areas that are not well protected, would be negatively affected by the REM. My understanding is that some of these areas would be in the Technoparc area of Ville Saint-Laurent and in the l'Anse-a-l'Orme area of the West Island, affected by the REM going through these areas.

By contrast, an additional dedicated passenger line built alongside the existing

pourrait douter de cette prétention étant donné l'expérience de la Canada Line à Vancouver qui utilise la même technologie sans conducteur et qui a été investie par la Caisse, mais qui doit être subventionnée annuellement par le gouvernement et, même là, a dû couper certains de ses services et certaines de ses installations pour couvrir ses coûts.

Le promoteur du REM semble suggérer aussi qu'il pourrait tirer certains revenus de certains investissements immobiliers qui seraient faits autour de ces nouvelles stations de train, mais la mesure de ces revenus, on peut la mettre en doute aussi étant donné que la plupart des nouvelles stations seraient près de l'Autoroute 40, une région qui est déjà très bien bâtie; elle est bâtie parce qu'elle est servie par l'Autoroute 40, justement.

Finalement, le REM proposé aurait des effets négatifs sur l'environnement naturel. En réponse à une question de monsieur Irwin Ropoport lors de la séance de consultation publique du 29 août, il a été admis que vingt à trente (20-30) hectares de terres agricoles et la même quantité de terres boisées ou de zones qui ne sont pas bien protégées seraient affectées négativement par le REM. D'après ma compréhension, il semble que certaines de ces aires se trouveraient dans la région du Technoparc de Ville Saint-Laurent et dans la région de l'Anse-à-l'Orme, dans l'ouest de l'île, qui seraient affectées par le REM qui les traverse.

Par comparaison, une simple ligne de passagers dédiée le long de la ligne de chemin

CP/CN line would not have any of these negative effects since it would be using a pre-existing rail corridor rather than creating new corridors as the REM would.

So, for all the above reasons, I repeat that your commission should reject entirely those parts of the REM that go to the airport, the West Island and to Deux-Montagnes. However, this is not to deny that improvements of service to these destinations are necessary. The question is: how best to achieve these improvements?

My view is that a better way is to build a new train line, exclusively dedicated to passenger traffic, alongside the existing CN line going from Central Station to the airport and the West Island. This would allow a direct connection between this train and the south shore trains coming from Mont-Saint-Hilaire and Brossard to Central Station; and this train would be quicker, cheaper and less environmentally damaging than the REM for the reasons I've explained above. And if it were connected with the orange Metro line at its Place-Saint-Henri stop, where this railway line and the Metro line come together physically, this railway line could then serve well the Southwest borough of Montreal and N.D.G. as well as Montreal West, LaSalle and Lachine, all of which are not served by the REM.

This said, I'm not asking you to approve this alternative, which is not your mandate, but rather giving you another reason to reject the

de fer CP/CN n'aurait aucun de ces effets négatifs puisqu'elle utiliserait un corridor ferroviaire déjà existant plutôt que de créer de nouveaux corridors, comme le REM le ferait.

Alors, donc, pour toutes ces raisons, je répète que votre commission devrait rejeter entièrement les parties du REM qui vont à l'aéroport, à l'Ouest de l'île et à Deux-Montagnes. Cependant, je ne veux pas nier que les améliorations de service vers ces stations soient nécessaires, mais la question est : comment atteindre ces améliorations de la meilleure façon possible?

Mon opinion c'est qu'une meilleure façon ce serait de construire une nouvelle voie de chemin de fer exclusivement dédiée aux passagers le long de la ligne existante du CN et ça irait de la Gare Centrale vers l'Ouest de l'île et cela permettrait une connexion directe entre ce train et les trains du sud provenant de Mont-Saint-Hilaire et Brossard jusqu'à la Gare Centrale. Ce train serait plus rapide moins cher, moins dommageable « environnementalement » que le REM pour les raisons que j'ai déjà expliquées plus haut. Et si c'était connecté avec la ligne de métro orange à la station Place-Saint-Henri où ça entre en contact physiquement, cette ligne de chemin de fer pourrait très bien servir l'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal, NDG ainsi que Montréal-Ouest, LaSalle et Lachine qui ne sont pas servies par le REM.

Ceci dit, je ne vous demande pas d'approuver ces alternatives, ce n'est pas votre mandat, je le sais. Mais je vous donne une autre raison pour rejeter le REM étant

REM, given the knowledge that there is a better alternative to it.

donné que vous savez maintenant qu'il y a une meilleure alternative.

But, one last point, I would be willing to benefit from the Caisse's investment in building this alternative line that I have supported, as well as the line to Brossard, subject to public regulation, and provided the Deux-Montagnes line remained in public hands and was improved in the manner I have indicated above. The ball would then be in the Caisse's court, whether or not to get on board this new train.

Un dernier point : je serais prêt à bénéficier de l'investissement de la Caisse pour construire cette ligne alternative que j'appuie ainsi que la ligne vers Brossard, si c'est soumis à des règlements publics et pourvu que la ligne Deux-Montagnes demeure en mains publiques et qu'elle soit améliorée de la façon que j'ai déjà indiquée. La balle serait maintenant dans la cour de la Caisse à savoir si on veut adopter ce nouveau train.

Thank you.

Merci.

LE PRÉSIDENT :

605 Merci de votre présentation. Des questions? Non. Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

610 Merci pour votre mémoire. Juste une question de clarification sur votre proposition pour permettre un accès à l'aéroport et à l'ouest de l'île, et proposez qu'il y ait une ligne en parallèle, une deuxième ligne, en fait, sur l'emprise existante CN/CP, je me demande dans quelle mesure ça recoupe des projets qui ont été déjà proposés dans le passé ou est-ce que c'est une nouvelle idée, puis jusqu'où êtes-vous allé pour évaluer la faisabilité de cette proposition?

615 **M. ROBERT HAJALY :**

No, it has already been suggested. The only thing that I am adding is specifying that it should be from the CN Station rather than from the CP Lucien-L'Allier Terminus right. And the reason for that is that it has the advantage, which the REM does too, that it provides a direct connection to the South Shore trains whether from Mont-Saint-Hilaire or Brossard coming to Central Station; they

Non, ça a déjà été suggéré. La seule chose que j'ajoute, c'est de préciser que ça devrait être à la Station CN plutôt que la Station que Lucien-L'Allier. Et la raison c'est parce que ça a l'avantage, ce que le REM a aussi d'ailleurs comme avantage, c'est que ça donne une connexion directe avec les liens du sud de Mont-Saint-Hilaire et de Brossard. Les deux vont à la Gare du CN, mais ça serait plus

would directly connect with the train going from CN Station to the Airport and the West Island.

Apart from that, this has already been suggested, having an additional line dedicated exclusively to the passengers along the CN/CP route, there's nothing new about it. It is just far superior to what is being proposed and I am trying to point out why it is far superior.

facile à ce moment-là de prendre la ligne du CN et aller vers l'ouest de l'île et l'aéroport.

À part ça, ça a déjà été suggéré, ça, le fait d'avoir une ligne de chemin de fer dédiée exclusivement aux passagers le long de la ligne CN/CP, il n'y a rien de nouveau. C'est juste bien supérieur à ce qui est proposé et je me demande pourquoi on ne voit pas que c'est de loin supérieur.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

620

Merci. Alors, comme deuxième question, j'allais vous demander si vous connaissiez les raisons pour lesquelles ce projet-là n'a pas avancé ou aurait été... n'a pas avancé dans une prochaine étape ou a été refusé ou rejeté?

M. ROBERT HAJALY :

625

Never refused, just lack of money basically. The Government is not willing to put the money into it. It would cost some money. The advantage of course with the Caisse is that they are putting a good measure of their own money into their project; in fact, it is our money, it just goes to different pockets because we have to pay to the pension, it's not optional.

That's why I am inviting the Caisse to consider this as a much superior alternative but if they don't, the Government has a responsibility to provide quick transport for all people and for tourists and business people coming to Montreal and it should spend the money required to do it. If it doesn't, it is failing in its duties, it is as simple as that.

Ça n'a jamais été refusé, c'est juste un manque d'argent. Le gouvernement n'était pas prêt à investir l'argent, ça aurait coûté de l'argent. Et l'avantage avec la Caisse c'est qu'ils ont investi beaucoup de leur propre argent dans ce projet. En fait, c'est notre argent, en réalité, c'est juste que c'est dans une poche différente, mais on doit payer de toute façon, ce n'est pas un choix.

C'est pour ça que j'invite la Caisse de considérer que c'est une alternative bien supérieure, mais sinon le gouvernement a une responsabilité de fournir un transport rapide pour toutes les personnes ainsi que pour les touristes et les hommes d'affaires et les gens d'affaires qui viennent à Montréal et il devrait dépenser l'argent nécessaire pour le faire. S'il ne le fait pas, il ne répond pas à ses devoirs, aussi simplement que ça.

LE PRÉSIDENT :

Merci de votre présentation. Merci d'avoir répondu à nos questions.

630

M. ROBERT HAJALY :

Thank you for giving me a chance.

Merci de m'avoir écouté.

LE PRÉSIDENT :

635

Merci, bonsoir. Alors, la commission va prendre une pause de quinze (15) minutes, va vous revenir pour la suite de la présentation de mémoires. Merci.

640

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

645

**REPRISE DE L'AUDIENCE
PÉRIODE DE QUESTIONS
M. ANTHONY MANDL**

LE PRÉSIDENT :

650

La commission va continuer ses travaux. J'inviterais maintenant monsieur Anthony Mandl, s'il vous plaît, à venir nous présenter son mémoire.

M. ANTHONY MANDL :

655

Alors, bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

660

Bonsoir. Alors quinze (15) minutes de présentation. La parole est à vous. Nous vous écoutons.

665 **M. ANTHONY MANDL :**

Merci. Je vais procéder dans les deux langues. Je vais essayer de m'exprimer en anglais et en français. Je vais essayer de ne pas dépasser les quinze (15) minutes. Oui.

670 Alors, mais je suis présent à mon propre compte, par contre j'ai participé à plusieurs réunions de la Coalition verte de transparence et j'étais membre et bénévole pour une Coalition qui s'appelait le Train de l'Ouest, qui appuyait le redéveloppement de la ligne Vaudreuil-Hudson de l'AMT pendant à peu près six, sept années.

675 Je suis né à Montréal, j'ai grandi à Montréal, Notre-Dame-de-Grâce et dans le West Island, comme on dit, à Pointe-Claire, et j'ai fait bien mon primaire, mon secondaire, cégep et université sur l'île de Montréal. J'ai vécu à Toronto pour quelques années, mais la majorité de ma vie était ici à Montréal, sur l'île de Montréal, bien, dans la partie ouest, et je n'ai jamais... je n'ai pas de véhicule, j'ai toujours utilisé le transport en commun pour me déplacer, soit pour l'école ou pour le travail.

680 Tout ça pour vous dire que je connais bien le transport en commun dans le West Island, dans Montréal, ici, à Montréal.

Just to say I grew up in Montreal and I did much of my education on the Island from elementary, high school, CEGEP to university and I have grown up in Pointe-Claire. So I have never owned a vehicle, although I have a driver's licence but I know well what it is like to try and commute in and around the Western half of Montreal and to go downtown at least.

Alors, j'aimerais dire que j'ai grandi à Montréal, j'ai eu toute mon éducation sur l'île de Montréal, à partir de l'école primaire, le secondaire, le cégep, l'Université, j'ai grandi à Pointe-Claire. Alors, je n'ai jamais possédé de véhicule, même si j'ai un permis de conduire, mais je sais très bien ce que c'est que d'essayer de faire la navette dans la partie ouest de Montréal vers le centre-ville.

So I am here to signal my concerns regarding various aspects of the REM, le Réseau électrique métropolitain, which is a multi-billion-dollar project proposed by the Caisse de dépôt et placement du Québec, which includes new rail links or propose rail links to the South Shore of Montreal, northward links through downtown Montreal, the Mount Royal Tunnel, westward to Trudeau Airport as well as

Alors, je suis ici pour indiquer mes préoccupations par rapport à différents aspects du REM, de ce réseau électrique métropolitain qui est un projet de plusieurs milliards de dollars proposé par la Caisse de dépôt et placement du Québec, y compris de nouveaux rails proposés vers le lien vers la Rive-Sud de Montréal, le lien vers le nord de Montréal, par le tunnel Mont-Royal et des liens vers l'ouest, vers l'aéroport

the West Island and even perhaps north to Two Mountains or Deux-Montagnes line.

The Mandate of the BAPE or the Bureau d'audiences publiques sur l'environnement includes promoting and ensuring sustainable development – and I take this from the Website, the BAPE Website:

"This includes development that endeavours to meet the needs of the present (economic, social, environmental aspects) without compromising the ability of future generations to meet their needs."

This agency enables citizens to take part in the decision-making process. So the BAPE "highlights the concerns and aspirations of citizens and groups that have an interest in the project or the community affected. The mission and actions of the BAPE fall within a sustainable development approach because they promote the incorporation of environmental, economic and social aspects in decision-making and they ensure that everyone has access to information, a prerequisite for sustainable development."

Trudeau et vers l'ouest de l'île et peut-être même vers le nord, vers Deux-Montagnes.

Le mandat du BAPE, qui est le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, comprend la promotion et l'assurance d'un développement durable. Je tire ça du site Web du BAPE.

Cela inclut les développements qui s'efforcent de répondre aux besoins de l'environnement social actuel sans compromettre la capacité des générations futures de répondre à ces besoins.

Cette agence permet aux citoyens de prendre part au processus de décision et le BAPE souligne les préoccupations des citoyens qui ont un intérêt envers le projet ou les communautés affectées. La mission et les actions du BAPE tombent dans une approche de développement durable parce qu'ils font la promotion de l'inclusion des aspects environnementaux, économiques et sociaux dans la prise de décision et assurent que tout le monde ait accès à l'information, qui est un prérequis au développement durable.

685 Alors, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, ou le BAPE, est un organisme public et indépendant qui relève du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Il permet aux citoyens de s'informer et d'exercer leur droit de parole sur des projets qui pourraient avoir des répercussions sur l'environnement, sur leur qualité de vie et sur toute question relative à l'environnement :

690 « Le BAPE a pour mission d'éclairer les décisions gouvernementales dans une perspective de développement durable, lequel englobe les aspects écologique, social et économique. Pour réaliser sa mission, il informe, enquête et consulte la population sur des questions relatives à la qualité de l'environnement que lui soumet le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. »

695

Alors, je vais présenter cinq enjeux ou cinq sujets :

So first of all, the proposed REM system will not properly connect to the current system of public transit.

The REM project as it stands has no direct link to the existing Montreal Metro system, except for perhaps one intermodal connection at Bonaventure. A connection proposed to the Édouard-Montpetit station on the Blue Line is impossible given the wide separation of elevation between the Mount-Royal Tunnel and the existing Blue Line. And those plans are available on the Internet.

There is presently no existing elevator technology that can transfer passengers between the Blue Line and the potential REM station. Moreover, and more importantly, the Metro's Orange Line has not been extended northward from Côte Vertu to Bois-Franc to connect to the future REM.

700

Alors, le REM n'aura aucune connexion avec le système de métro existant, à l'exception de peut-être la station intermodale à la Place Bonaventure. Une connexion avec la station Édouard-Montpetit sur la ligne Bleue est impossible car le tunnel sous le mont Royal est trop profond, et il n'existe aucune technologie d'ascenseur pour relier la ligne bleue avec le REM.

705

De plus, la ligne orange n'a pas été encore prolongée vers la station de métro Côte Vertu vers Bois-Franc.

So first of all, the proposed REM system will not properly connect to the current system of public transit.

Alors, le R.E.M. ou REM manque d'interconnexion avec le système actuel de transport en commun.

Le projet REM actuel n'a pas de lien direct avec le système du métro de Montréal, sauf peut-être une connexion intermodale à la station de métro Bonaventure. La connexion proposée à la station Édouard-Montpetit sur la ligne bleue est impossible étant donné la grande séparation d'élévation entre le tunnel Mont-Royal et la ligne bleue existante, et ces plans peuvent être consultés sur Internet.

Il n'y a actuellement aucune technique d'ascenseur qui pourrait transférer les passagers entre la ligne bleue et la station REM projetée. De plus, et encore plus important, la ligne orange du métro n'a pas été prolongée vers le nord à partir de Côte-Vertu vers Bois-Franc pour se connecter au futur REM.

Alors, le R.E.M. ou REM manque d'interconnexion avec le système actuel de transport en commun.

Second point is the REM threatens the expansion of other modes of public transit.

Un deuxième point, c'est que le REM menace l'expansion d'autres modes de transport collectif.

The REM will control use of the tunnel under Mount Royal. The proposed unique REM technology means that the rails through the tunnel could not be shared with other existing public transit systems:

Le REM contrôlera l'utilisation du tunnel sous le mont Royal. La technologie proposée par le REM signifie que les rails dans le tunnel ne pourront pas être partagés avec d'autres systèmes de transport collectif existant.

For example: Vehicles used by the new Train de l'Est (the Mascouche line) will be incompatible with the new REM system, which will force passengers to disembark and transfer to the REM in order to proceed downtown.

Par exemple, les véhicules utilisés par le nouveau Train de l'Est, la ligne Mascouche, seront incompatibles avec le nouveau système du REM qui forcera les passagers à débarquer et transférer vers le REM pour continuer vers le centre-ville.

Vehicles used by the Two Mountains Line will also be incompatible with the REM system, which will force passengers to disembark and transfer to the REM in order to proceed downtown. In fact, the Two Mountains line may in fact be abandoned and replaced by buses.

Les véhicules utilisés par la ligne de Deux-Montagnes seront aussi incompatibles avec le système du REM, ce qui forcera les passagers à débarquer et à transférer vers le REM, s'ils veulent continuer vers le centre-ville. En fait, la ligne Deux-Montagnes peut être remplacée par des autobus et pourrait être complètement abandonnée.

The REM will prevent the creation of an effective inter-city train link between Montreal and Quebec City. The REM will stop VIA Rail's plans for a high-frequency train from Toronto to Quebec City passing under Mount Royal.

Le REM empêchera la création d'un train ferroviaire efficace interurbain entre Montréal et Québec. Le REM empêchera les plans de VIA Rail pour avoir un train à haute fréquence de Toronto à Québec qui passerait sous le mont Royal.

710 Alors, le REM s'approprie le tunnel du mont Royal, en exclusivité. À cause de l'automatisation du REM (sans chauffeur), les voies ne pourront plus être partagées avec les autres organisations de transport collectif comme l'AMT.

Par exemple, les usagers du Train de l'Est vers Mascouche seront victimes de cette situation et devront transférer au REM pour avoir accès au centre-ville. Pareil avec la ligne Deux-Montagnes.

715

Et, de plus, le projet REM empêchera la création d'un lien efficace de train interurbain entre Montréal et Québec avec le tunnel Mont-Royal.

720

Thirdly, there is uncertainty about management of transit fares. Alors, il y a une incertitude de la gouvernance et des tarifs.

It is unclear who will manage the REM or even which institution will oversee operations of this sixty-seven kilometres (67 km) high-speed train, because the new agency, the ARMT (Agence Régionale de Transport Métropolitain) is not yet operational; there are concerns about how fares will be integrated with other transit systems. The REM fares may be much expensive.

Il n'est pas clair exactement qui va gérer le REM ou même quelle sera l'institution qui supervisera l'opération de ce nouveau train haute vitesse de soixante-sept kilomètres (67 km), parce que la nouvelle agence, l'ARMT, c'est-à-dire l'Agence régionale de transport métropolitain, n'est pas encore en opération. On a des inquiétudes quant à la façon dont les prix des billets seront intégrés avec les autres systèmes de transport collectif. Les frais du REM pourraient être beaucoup plus chers.

For example, in the case of the UP Express in Toronto the initial one-way fare was twenty-seven dollars and fifty cents (\$27.50) which caused the collapse of the ridership. The ridership went to near zero.

Par exemple dans le cadre du UP Express, les frais au départ pour une voie seulement étaient de vingt-sept dollars cinquante (27,50 \$), ce qui a fait chuter la fréquentation qui est passée à pratiquement zéro.

725

I La gouvernance du projet de REM est encore nébuleuse. En effet, il nous est impossible de savoir quelle institution supervisera le REM. La nouvelle Agence régionale de transport métropolitain n'étant pas encore en fonction, nous sommes inquiets par l'intégration tarifaire avec les autres modes de transport. Par exemple, UP Express, la ligne entre Pearson, l'aéroport Pearson et Union Station au centre-ville de Toronto, un billet coûtait vingt-sept dollars et cinquante cents (27,50 \$) avant que l'achalandage est tombé presque à zéro, et personne ne voulait payer vingt-sept dollars (27 \$) pour un trajet.

730

Fourth, a lack of respect for urban planning — Le non-respect de la planification urbaine:

It is worth remembering that the REM was conceived behind closed doors without consideration for existing plans for urban

Il vaut la peine de se souvenir que le REM a été conçu derrière des portes closes, sans considération envers des plans existants

development or any land-use plans, or the planning of different transport agencies.

de développement urbain, plans d'urbanisme ou la planification faite par différentes agences de transport.

There are proposed four new major parking lots, including one for three thousand (3,000) vehicles in the South Shore. So the REM may, in fact, increase the use of automobiles rather than decrease and increase urban sprawl rather than decrease it, resulting in a further degradation of the surrounding environment.

Il y a quatre nouveaux grands terrains de stationnement proposés, y compris un pour environ trois mille (3 000) véhicules sur la Rive-Sud. Le REM pourra peut-être encourager l'utilisation des automobiles plutôt que de diminuer l'utilisation automobile et pourra augmenter l'étalement urbain, plutôt que de le diminuer, ce qui dégradera l'environnement.

Thanks to the REM, housing developments will spring up far from downtown probably with multiple vehicles per household. The REM will also create competition with the other AMT lines, like the Vaudreuil-Hudson line, likely taking away many riders from that line.

Grâce au REM, des développements immobiliers apparaîtront loin du centre-ville probablement avec plusieurs véhicules par ménage. Le REM créera aussi de la compétition avec d'autres lignes, comme la ligne Vaudreuil-Hudson et va probablement enlever des passagers de ces lignes.

735 Rappelons que le REM a été conçu en vase clos, sans tenir compte des plans d'urbanisme, des schémas d'aménagement, ainsi que des planifications des différentes agences de transport. Avec ses quatre nouveaux stationnements incitatifs, à peu près trois mille (3 000) par exemple à la station Rive-Sud, le projet du REM fait la promotion de l'étalement urbain et la promotion de l'automobile. Et cela mènera à l'accélération de la dégradation de l'environnement. En effet, le projet encouragera l'utilisation de la voiture solo dans les nouvelles stations du REM.

740

Fifthly, the sale of public infrastructure and privatization.

Cinquièmement, la vente d'infrastructures publiques et la privatisation.

As proposed, the REM will absorb at least two and a half (2.5) billion dollars of public monies, and probably a lot more. It will also benefit from appropriating public assets, such as the Two Mountains train line and tunnel under Mount Royal for its unique use.

Tel qu'il est proposé, le REM va absorber au moins deux point cinq milliards de dollars (2,5 G\$) d'argent public, et probablement beaucoup plus. Il profitera aussi de l'appropriation de certains biens publics,

comme la ligne Deux-Montagnes et le tunnel sous le mont Royal pour son usage exclusif.

The CDPQ will therefore benefit from important public assets that could be subsequently sold to a third party to increase the yield on investments, which is unacceptable.

Le CDPQ profitera donc de plusieurs actifs publics importants qu'il pourrait par la suite vendre à une tierce partie pour augmenter le rendement de ses investissements, ce qui est inacceptable.

745 Le projet va bénéficier d'au moins deux virgule cinq milliards de dollars (2,5 G\$) en fonds publics, au moins, minimum. Il va aussi bénéficier de l'appropriation de plusieurs autres actifs publics, dont la ligne Deux-Montagnes et le tunnel du mont Royal. La CDPQ va donc recevoir des actifs importants qu'elle pourrait ensuite revendre pour augmenter le rendement de ses placements, ce qui n'est pas acceptable.

Alors, in conclusion — en conclusion.

Many individuals and groups have now indicated that the impact studies of the proposed REM are incomplete and unacceptable. The CDPQ is also the owner of, I believe, the Fairview Shopping Centre, the Eaton Centre, Montreal Trust Centre, Place-Ville-Marie, and the Royal Elizabeth Hotel. There is thus a potential conflict of interests if the Caisse is planning to operate a transit line or build a transit line using largely public funds, as this would potentially increase the value of the real estate that they own.

En conclusion, beaucoup de personnes et de groupes ont maintenant indiqué que les études d'impact du REM proposées sont incomplètes et inacceptables. Le CDPQ possède aussi, je crois, le Centre d'achats Fairview, le Centre Eaton, le Montréal Trust, Place Ville Marie et deux des hôtels les plus proches de la Gare Centrale et l'Hôtel W. Il y a donc un conflit d'intérêts possible si la Caisse a l'intention d'exploiter une ligne de transport en commun ou la construire en utilisant en grande partie les fonds publics, puisque cela pourrait potentiellement augmenter le volume immobilier qu'elle possède.

This would normally cause concern and slow the adoption of such a project which bases the question why are we in an accelerate process to adopt the proposed REM?

Cela, normalement, devrait causer une inquiétude et ralentir l'adoption d'un tel projet; comment est-ce qu'un tel projet qui est maintenant devant le BAPE peut être considéré dans un processus accéléré?

750

755 Plusieurs ministères ont clairement indiqué que l'étude d'impact était incomplète et irrecevable. Le CDPQ est aussi propriétaire du Centre d'achats Fairview, le Centre Eaton, l'Hôtel Reine-Elizabeth, le Centre Montréal Trust, et Place Ville Marie et tout autour de la Gare Centrale. Alors, il existe alors un conflit d'intérêts potentiel si la CDPQ utilise les fonds publics pour la promotion de la valeur des immeubles près de la Gare Centrale.

Dans tout autre contexte, cela aurait retardé le processus d'évaluation. Comment se fait-il que le projet se retrouve devant le BAPE, avec une procédure accélérée?

760 En conclusion, moi, je suggérerai que pour six virgule cinq à huit virgule cinq milliards de dollars (6,5-8,5 G\$), peut-être que nous pourrions utiliser ces fonds pour améliorer les systèmes existants et même pour prolonger les lignes de métro existantes.

765 So, for the six and a half to eight and a half (6.5-8.5) billion dollars of public monies, perhaps we can improve on the system that exists already, including extension of existing metro lines.

So that's about it.

LE PRÉSIDENT:

770 Alors merci pour votre présentation. Est-ce qu'on a des questions à poser. Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

775 Oui, merci pour votre mémoire. Peut-être, j'aurais aimé avoir une précision quand vous dites : il existe un conflit d'intérêts si le CDPQ utilise des fonds publics pour la promotion de la valeur des immeubles près de la Gare Centrale. Est-ce que vous voulez clarifier votre pensée sur ce point-là?

M. ANTHONY MANDL :

780 C'est clair que ce projet, le projet REM sera développé tout autour de la Gare Centrale à Montréal au lieu de la Gare Windsor, par exemple. Comme j'ai indiqué au début de ma présentation, j'ai participé à la coalition pour appuyer le Train de l'Ouest, en effet, pour améliorer le service sur la ligne Vaudreuil-Hudson qui appartenait ou qui appartient toujours à l'AMT.

785 Évidemment, il y a un genre de concurrence ou compétition entre la Gare Lucien-L'Allier Windsor et la Gare Centrale et le projet REM, on craint que, en adoptant le projet REM comme tel, en effet, ça appuie ou ça mènerait à la concentration de transport en commun tout autour de la Gare Centrale. Et comme la Caisse de dépôt est propriétaire de plusieurs immeubles tout autour

790

de la gare, en effet, c'est un conflit d'intérêts. On dit que peut-être les décisions qui sont prises ou la façon que le projet est proposé peut-être génèrent plusieurs conflits d'intérêts si le projet, en effet, pouvait appuyer ou augmenter la valeur des immeubles qui appartiennent à l'organisme qui propose le REM lui-même.

795

En tout cas, c'est ça qu'on craint. J'espère que je m'exprime assez clairement en français qu'en anglais.

LE PRÉSIDENT :

800

C'est très clair. Alors, écoutez, je prends la balle au bond. Vous avez conclu votre présentation en disant six milliards (6 G\$) je crois, vous avez fait mention de six milliards (6 G\$).

M. ANTHONY MANDL :

805

Bien, en général, les manchettes ou ce qu'on lit dans les journaux nous disent que le projet comme tel a une valeur d'à peu près six virgule cinq milliards (6,5 G\$) avec peut-être une subvention d'Ottawa d'un autre deux, trois milliards dollars (2-3 G\$) peut-être.

810

LE PRÉSIDENT :

Mais je prends plutôt votre assertion, vous disiez six milliards (6 G\$) pourraient être utiles pour consolider le réseau existant.

815

M. ANTHONY MANDL :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

820

Alors, vous avez mentionné entre autres l'extension du métro de Montréal, est-ce que vous pourriez ajouter ou détailler un peu plus les différentes orientations qui pourraient être prises avec...

M. ANTHONY MANDL :

825

Bien, je crois, par exemple, le maire, monsieur de Souza, de Ville Saint-Laurent, a hâte de voir plusieurs stations de métro sur son territoire à Saint-Laurent, comme à Poirier et à Bois-Franc. Je pense que ce serait idéal si la ligne orange, par exemple, était prolongée jusqu'à Bois-Franc, surtout si le projet REM et la ligne de Deux-Montagnes passe par Bois-Franc, ça serait un endroit idéal pour une gare intermodale.

830

Alors, je pense que c'est le temps de considérer peut-être des prolongements, comme la ligne orange jusqu'à Bois-Franc, la ligne bleue vers Anjou, et pour six virgule cinq milliards de dollars (6,5 G\$) peut-être qu'on pourrait même prolonger la ligne verte jusqu'à l'aéroport de Trudeau, ça se ferait pour une somme assez importante que six virgule cinq milliards (6,5 G\$).

835

LE PRÉSIDENT :

Donc, essentiellement, l'alternative possible pour vous, ça serait définitivement d'investir dans le...

840

M. ANTHONY MANDL :

Bien, de prolonger des systèmes existants dans des quartiers plus denses, prendre avantage de la densité de la population dans certains quartiers au lieu de créer une nouvelle ligne comme le REM à Dollard-des-Ormeaux dans un parc industriel où il n'y a aucune, où la densité de ménages est très faible.

845

Alors, moi, je pense que pour ces vastes sommes, on pourrait dépenser dans les quartiers plus, pas nécessairement plus pauvres, mais qui ont plus de besoins aussi. Si on parle de l'argent, des fonds publics et de la pension, je pense qu'il serait mieux de dépenser ces fonds-là où il y a un besoin et où la densité justifie la construction ou le prolongement de ces systèmes de transport collectif.

850

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie beaucoup de votre présentation, d'avoir répondu à nos questions Monsieur Mandl.

855

M. ANTHONY MANDL :

Merci à vous.

860

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Bonne soirée.

865

870

M. BRUNO PELLETIER

LE PRÉSIDENT :

875 Alors, j'inviterais maintenant monsieur Bruno Pelletier, s'il vous plaît, pour Les Produits chimiques CCC. Alors, bonsoir.

M. BRUNO PELLETIER :

880 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

885 Alors je pense que monsieur Pelletier est facilement reconnaissable. Pourriez-vous simplement présenter la personne qui vous accompagne, s'il vous plaît, Monsieur Pelletier.

M. BRUNO PELLETIER :

890 Oui, j'imagine, il faut que je pèse là-dessus. O.K. Oui, bien d'abord, bonsoir Monsieur le président, Mesdames les commissaires. Ma compagne ce soir, madame Rachel Laberge, qui est directeur national des ventes pour Produits chimiques CCC et moi, Bruno Pelletier, je suis le directeur des opérations pour l'est du Canada pour la même compagnie.

895 En premier lieu, bien, j'aimerais simplement vous remercier de nous donner l'opportunité de vous rencontrer et d'exprimer un petit peu nos préoccupations quant au projet par rapport aux opérations, à nos installations de Ville Saint-Laurent.

900 On a déposé trois documents au BAPE. Je vais lire le mémo sur une courte présentation, un petit mémo de deux pages que je vais lire ce soir. On avait également un document d'appoint qui s'appelait « Les opérations de Montréal », qui est juste de l'information additionnelle pour vous, pour mieux comprendre ce qui se passe à nos installations et on va terminer, comme une image vaut mille (1 000) mots, avec une petite photo de nos installations et du futur projet du REM qui passerait sur notre site.

905 **(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

 Merci.

910

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie de votre présentation, Monsieur Pelletier.

915 **M. BRUNO PELLETIER :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

920

Mes collègues ont-elles des questions? Madame Gendron?

M. BRUNO PELLETIER :

925

Je ne sais pas si vous voulez, avant qu'on passe aux questions, libre à vous, je veux peut-être juste commenter un petit peu la photo qu'on a à l'écran?

LE PRÉSIDENT :

930

Je vais vous donner l'occasion de le faire tout à l'heure.

M. BRUNO PELLETIER :

Parfait, merci.

935

LE PRÉSIDENT :

Alors, je cède la parole à ma collègue, je vais revenir pour certaines questions.

940

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Oui, merci. Alors, juste pour préciser parce que la première page, on lit que :

945

« La lettre nous informait également que notre propriété était située à l'intérieur de leur zone dite d'étude — donc celle du promoteur —. Par conséquent le projet pourrait exiger l'acquisition totale ou partielle de notre propriété. »

Donc on comprend que c'est à long terme. Et ensuite en page 2, vous nous dites :

950 *« Après quelques discussions avec CDPQ Infra, nous comprenons qu'ils auront besoin d'un accès à notre propriété durant la phase de construction du projet. »*

955 Donc, j'aimerais comprendre peut-être exactement de quoi on parle ici? Qu'est-ce que ça implique, le projet, en termes de phase de construction? Et qu'est-ce que ça implique en termes de phase d'exploitation par rapport à votre entreprise?

M. BRUNO PELLETIER :

960 O.K. Je pense que c'est en passant sur la photo, vous allez pouvoir comprendre nos installations par rapport aux demandes de CDPQ et ce qu'on a vu dans la lettre. Alors, ici, vous avez nos installations en tant que telles. Et la propriété qui nous appartient, essentiellement tout le territoire à l'ouest de nos installations, ça appartient à CCC, et toute cette partie ici également, à l'est de nos installations nous appartient également. C'est tout notre terrain. D'accord?

965 Le croquis, bon, c'est une photo de Google. Le croquis qu'on voit là, les lignes bleues et jaunes, c'est un document qui nous a été envoyé par CDPQ Infra à l'époque où je demandais un peu plus d'informations par rapport au projet et savoir où ça allait passer sur notre terrain. On savait que ça allait passer à l'ouest de nos installations et l'idée étant que ça rejoint l'antenne Doney Spur qui est ici, qui, dans le cadre du projet, va être démolie puis on va installer une voie bidirectionnelle surélevée.

975 La partie bleue, ça serait le droit de servitude en principe qu'ils nous demanderaient lors de l'exécution des travaux pour être sur notre site. Alors, quand on a vu ce croquis, et c'est sûr que c'est un croquis et ce n'est pas final, ce n'est pas un dessin final, mais on voit que c'est très, très près de certains endroits de nos installations. Alors, il est clair que si le projet va de l'avant et que ça se construit, ça va certainement être un petit peu plus à l'ouest que ce qu'on voit présentement, mais c'est la première réaction qu'on avait, bien, on était extrêmement concernés par rapport à ça.

980 La partie jaune, ça serait le rail lui-même.

LE PRÉSIDENT :

985 Madame Ghanimé? C'est beau? Alors, écoutez, vous signalez dans votre lettre que depuis la réception de cette lettre, nous avons eu plusieurs discussions avec CPDQ Infra, les ministères des Transports, Mobilité durable, Électrification des transports ainsi que le CN. Bien que ces discussions soient courtoises, nous tenons à partager nos préoccupations. J'aimerais savoir, est-ce qu'on a expliqué l'absence du ministère de la Sécurité publique qui est responsable de la Sécurité civile?

990 **M. BRUNO PELLETIER :**

995 Simplement, dans la lettre qu'on a reçue, l'information qu'on nous donnait, qui est une lettre générale, je pense, que beaucoup de gens ont reçue, les numéros qui étaient mentionnés, c'était le ministère des Transports, c'était les gens de CDPQ Infra et comme évidemment le CN, c'est la compagnie de chemin de fer qui nous apporte un chemin de fer, bien, par défaut, on les a contactés directement. On n'avait pas les gens au niveau de...

LE PRÉSIDENT :

1000 Écoutez, étant une entreprise gestion responsable, vous avez sûrement dû faire une analyse de risque de vos activités?

M. BRUNO PELLETIER :

1005 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1010 Avec un scénario du pire?

M. BRUNO PELLETIER :

1015 Absolument.

LE PRÉSIDENT :

1020 Est-ce que vous seriez à même de pouvoir nous dire dans quelle mesure, si un jour se réalisait un accident avec un scénario du pire, dans quelle mesure on pourrait affecter les infrastructures environnantes de votre entreprise? Je vois que vous avez fait des zones, vous avez acquis des terrains pour vous assurer d'une zone tampon autour.

M. BRUNO PELLETIER :

1025 Exactement.

1030 **LE PRÉSIDENT :**

Autour de l'entreprise. Alors, j'aimerais vous entendre peut-être pour ce qui est, là, de l'éventuel risque que pourrait représenter un accident sur votre site, en lien avec la proposition qui est faite par le promoteur pour ce qui est du terrain.

1035 **M. BRUNO PELLETIER :**

1040 Dans le cadre des pires scénarios qu'on a évalués dans le passé, alors, oui, vous avez raison, les terrains qu'on a acquis, ça sert de zone tampon. Ça servait aussi pour d'éventuelles expansions qu'on pourrait avoir comme projet dans le futur.

1045 Si je reprends la photo, le bâtiment, ici, cette section-là du bâtiment, c'est ce que j'appelais l'entrepôt de liquide inflammable en fût, environ treize cents barils (1 300). Notre pire scénario qui est évalué pour une entreprise de notre type, ce serait un feu d'entrepôt. Un feu de la section de liquide inflammable particulièrement.

1050 Alors, l'impact, on ne semble pas toucher les entreprises qui sont avoisinantes. On a quand même une bonne zone tampon, comme vous l'avez noté. Alors, à ce niveau-là, c'est relativement bien. Le Service incendie de Montréal a notre plan d'intervention d'urgence et toutes ces choses-là. Évidemment, le rail qui viendrait, le risque qu'on n'a jamais évalué, c'est l'impact d'un train qui se promène à haute vitesse qui déraillerait et qui pourrait...

LE PRÉSIDENT :

1055 Percuter vos installations.

M. BRUNO PELLETIER :

1060 Exactement. Et c'est ça, la plus grande crainte qu'on a. Je ne sais pas à quel point ce risque-là — on ne l'a pas évalué, là, c'est tout récent qu'on apprend ça, et je pense que c'est des choses que les gens de CDPQ Infra veulent également évaluer, puis on va voir quelles sont les possibilités, les mesures d'atténuation qu'on pourrait mettre en place sans affecter nos opérations actuelles.

1065 Une chose est claire, c'est que si le projet va de l'avant, une partie de nos opérations qu'on perd, c'est l'accès au rail. C'est clair, c'est quelque chose que l'entreprise devra décider dans un futur rapproché, à quel point ça nous affecte et à quel point on peut se permettre de le perdre ou de ne pas le perdre.

1070 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, vous avez identifié votre pire risque comme étant un incendie dans votre entrepôt?

1075 **M. BRUNO PELLETIER :**

Hum, hum.

LE PRÉSIDENT :

1080 Est-ce que vous avez aussi des risques d'explosion?

M. BRUNO PELLETIER :

1085 Bien, pas en tant que tel, mais c'est sûr, comme il y a des liquides inflammables, ça peut provoquer certaines explosions comme tout feu impliquant des liquides inflammables. Il n'y a pas d'explosifs.

LE PRÉSIDENT :

1090 Est-ce que ça pourrait aller au-delà de la propriété de l'entreprise?

M. BRUNO PELLETIER :

1095 Pas dans les scénarios qu'on a vus jusqu'à maintenant, ça demeure relativement... je pense, l'impact le plus éloigné est de l'ordre de deux cents mètres (200 m).

LE PRÉSIDENT :

1100 On est, en termes d'échelle, deux cents mètres (200 m) ça représente quelle distance?

M. BRUNO PELLETIER :

1105 Bien, si on voit les installations ici, ça va peut-être près de la voie de service du Métropolitain qui se promène ici, là, ça reste à l'intérieur des limites du terrain.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Mais en termes de rayonnement, ça n'irait pas du côté de l'infrastructure proposée. Ça ne pourrait pas aller du côté de l'infrastructure proposée, c'est ce que je comprends?

1110 **M. BRUNO PELLETIER :**

Possiblement. Là, je n'ai pas le rayon avec moi, là, je ne me rappelle pas exactement, mais avec le nouveau rail en place, il est possible qu'il serait à l'intérieur, oui.

1115 **LE PRÉSIDENT :**

Verriez-vous un inconvénient à déposer votre analyse de risque?

1120 **M. BRUNO PELLETIER :**

Non.

LE PRÉSIDENT :

1125 Avec vos scénarios du pire?

M. BRUNO PELLETIER :

1130 Je ne le crois pas. Il faudrait que je vérifie à l'interne, mais je ne penserais pas qu'il y aurait de problèmes.

Mme RACHEL LABERGE :

1135 Non, je ne pense pas, non. C'est le réservoir de solvant inflammable, donc c'est les solvants les plus inflammables que l'industrie connaît, donc c'est un risque. C'est un risque calculé sur la population, sur le site, les employés. C'est ce qu'on veut aussi alerter en même temps.

LE PRÉSIDENT :

1140 Hum, hum.

Mme RACHEL LABERGE :

1145 On le voit proche sur un croquis. On n'est pas conscient non plus aussi s'il est très, très près, mais le réservoir qui est là, ça crée une alerte chez nous énorme, mais ça doit le faire pour tout le monde de toute façon. C'est des solvants, ce qu'on a connu sur l'Autoroute 40 cet été, Lac-Mégantic, c'est des choses que nous on connaît bien, on fait partie de l'industrie des chimiques, on a interagi avec ces clientèles-là.

1150 **LE PRÉSIDENT :**

Si c'est possible pour vous, la commission serait intéressée à ce que vous déposiez votre analyse de risque avec des RPG1, RPG2.

1155 **M. BRUNO PELLETIER :**

Oui.

1160 **LE PRÉSIDENT :**

De façon à ce qu'on puisse évaluer exactement, là, les pires risques possible et le risque... Alors, Madame Gendron?

1165 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Oui, vous avez mentionné qu'une des possibilités du projet, ce serait d'avoir une perte d'accès au rail. Je sais que vous avez dit que vous étiez en train de réfléchir, mais est-ce que vous pourriez peut-être nous dire ce que ça pourrait signifier? Est-ce que ça supposerait, par exemple, que vous deviez déménager ou ce genre de conséquence?

1170 **M. BRUNO PELLETIER :**

Ce n'est pas exclu. C'est ce qu'on est en train d'évaluer dans les discussions qu'on a avec CDPQ Infra et le CN, c'est de voir quelles sont les alternatives qui peuvent nous être proposées pour qu'on puisse poursuivre nos activités de transbordement avec les clients qu'on a présentement.

1180 Tout juste avant qu'on reçoive la lettre, on a un client majeur qui prend, pour lequel on gère d'un à deux wagons par semaine de produits chimiques et on était en train de vouloir signer une entente sur une période d'environ deux ans, et là on a reçu la lettre et lui-même qui n'est pas très loin des installations a été mis au courant de cette chose-là, ça a retardé la signature de cette entente-là et avec les délais qui sont quand même assez rapides dans l'agenda du projet du REM, la période de deux ans n'était plus quelque chose d'acceptable pour ce client-là.

1185 Alors, on a réduit cette période-là parce que nous-mêmes, on ne sait pas non plus. C'est des choses qui sont inconnues en ce moment, quand est-ce qu'on va perdre l'accès au rail, ce n'est pas défini dans le temps. On a un minimum, mais on ne sait pas exactement quand va être la dernière journée, si je peux dire.

1190

LE PRÉSIDENT :

Donc, ça limite vos possibilités d'affaires?

1195

M. BRUNO PELLETIER :

Absolument.

LE PRÉSIDENT :

1200

Pour ce qui est du train, est-ce que c'est la matière première ou de l'expédition que vous faites? Est-ce que c'est de la réception de matières premières?

Mme RACHEL LABERGE :

1205

C'est réception et la...

LE PRÉSIDENT :

1210

Réception et expédition?

M. BRUNO PELLETIER :

Exactement.

1215

LE PRÉSIDENT :

Les deux?

M. BRUNO PELLETIER :

1220

Oui.

Mme RACHEL LABERGE :

1225

Oui.

1230 **M. BRUNO PELLETIER :**

En fait, transvidage du wagon vers des réservoirs ou dans des camions-citernes pour réexpédition vers le client.

1235 **LE PRÉSIDENT :**

En termes quantitatifs, ça représente combien de wagons?

1240 **M. BRUNO PELLETIER :**

Environ, en moyenne, je vous dirais, depuis le début de cette année, c'est peut-être l'équivalent d'un wagon et demi par semaine.

1245 **LE PRÉSIDENT :**

Par semaine.

M. BRUNO PELLETIER :

1250 Oui.

Mme RACHEL LABERGE :

1255 Ça, c'est pour les wagons, mais on a aussi les camions-citernes qui viennent déposer dans les réservoirs les solvants. Donc, ça, c'est toutes les semaines, entre nos installations de Toronto et Montréal.

LE PRÉSIDENT :

1260 L'alternative, camionnage versus le train?

M. BRUNO PELLETIER :

1265 Bien, c'est une question de coûts principalement. Dans le cas où je vous parle au niveau du train, le produit appartient au client. Ça fait que lui, évidemment, faire venir ce produit-là qui, dans ces cas-ci, vient du sud des États-Unis et de le faire venir en camion, vous pouvez juste imaginer les coûts de transport. Ça ne sera plus rentable pour lui.

1270 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Alors, merci beaucoup de votre présentation.

1275 **M. BRUNO PELLETIER :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1280 Merci d'avoir répondu à nos questions. Je vous inviterais à nous donner des nouvelles pour ce qui est du dépôt de documents.

M. BRUNO PELLETIER :

1285 Absolument.

LE PRÉSIDENT :

1290 Simplement de prendre contact avec notre coordonnatrice qui va nous confirmer la réception du document en question.

M. BRUNO PELLETIER :

1295 Parfait. Merci beaucoup.

**MM. MARIO MONETTE et
ARNOLD BEAUDIN**

1300 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Mario Monette et monsieur Arnold Beaudin, pour le Technoparc. Alors, bonsoir Messieurs.

1305 **M. MARIO MONETTE :**

Alors, bonsoir. Bonsoir, Monsieur le président et Mesdames les commissaires. Merci pour l'opportunité que vous nous donnez de vous présenter le mémoire qu'on vous a soumis récemment.

1310 Alors, donc Technoparc Montréal est un organisme à but non lucratif qui a été créé en 1987. Notre mission est d'offrir des environnements et des solutions immobilières propices à l'innovation technologique, la collaboration et la réussite, afin, notamment, de propulser le développement du Campus Saint-Laurent, de l'Éco-Campus Hubert Reeves qui est situé au sud du Campus Saint-Laurent et du Quartier de la santé qui est situé au centre-ville de Montréal.

1315 Le Campus Saint-Laurent de Technoparc Montréal existe depuis vingt-cinq (25) ans et puis pour se situer, il est localisé juste au nord de l'aéroport Montréal-Trudeau et puis il est dans l'axe des autoroutes 13 et 40. À l'heure actuelle, il compte quatre-vingt-dix (90) entreprises, six mille trois cents (6 300) emplois. Il est d'une superficie de vingt millions de pieds carrés (20 M pi²) au total en incluant l'Éco-Campus Hubert-Reeves.

1320 On est dédié au secteur de la haute technologie, donc l'aéronautique. On a notamment le Centre de recherches mondiales de Bombardier, les technologies de l'information, les Sciences de la vie et les nanotechnologies et puis les technologies propres. En fait, il s'agit du plus important parc scientifique au Québec et l'un des plus grands au Canada.

1325 À l'heure actuelle, nous avons plusieurs projets, donc ça bouge beaucoup. On a trois grands projets; trois des quatre plus grands projets d'investissements industriels au Québec se font sur notre site, et pour des investissements prévus de l'ordre de plus de quatre cents millions de dollars (400 M\$). On parle de l'arrivée de mille (1 000) emplois supplémentaires d'ici le mois de mai 2017.

1330 Alors, en plus, on a d'autres projets qui vont être bientôt annoncés et qui permettront d'accroître de cinq cents (500) emplois le nombre d'employés qui vont être présents sur le site. Alors donc, à la fin de l'année 2017, on prévoit être huit mille (8 000) personnes.

1335 Donc, dans nos prévisions puis dans les tableaux qu'on va analyser ensemble un peu plus loin, nous avons une prévision d'emplois de dix mille (10 000) emplois pour 2020.

1340 Alors, autre élément important à considérer, c'est que le Technoparc est vraiment situé au centre du deuxième pôle d'emplois du Québec, tout de suite après le centre-ville de Montréal, avec trois cent trente-huit mille (338 000) emplois, et puis ça fait de ce pôle-là, aussi, le plus grand pôle industriel pour ce qu'on pourrait appeler l'industriel innovant au Québec.

1345 Et la force de la solution qui est proposée par CDPQ Infra est à l'effet de pouvoir à la fois desservir un aéroport avec à peu près seize millions de passagers annuellement et une grande zone d'emplois qui présentement, comme on le verra à travers les chiffres qu'on a pu mettre à jour avec la Société de transport de Montréal, est largement défavorisée en termes de solution de transport en commun.

1350

Alors, une plus grande connectivité pour nous, bien, ça va entraîner aussi une plus grande attractivité pour l'ensemble du territoire, et puis en bout de ligne, ça va permettre de soutenir la création d'emploi.

1355

Le projet contribuera à réduire les difficultés actuelles, qu'on retrouve aussi au niveau des entreprises, à combler différents postes de travail en raison des problèmes qui perdurent sur notre territoire en termes de mobilité de la main-d'œuvre, et ça, je dirais, là, on prend le corridor de l'Autoroute 40 vers l'ouest et puis jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue puis c'est des problématiques que plus on s'éloigne en fait de l'axe central de la station de métro de la ligne orange, plus les problématiques de main-d'œuvre sont importantes.

1360

À la page 5 de notre mémoire, on vous a présenté un tableau qui donne des caractéristiques d'origine, c'est-à-dire le lieu d'origine des travailleurs qui sont présents au Technoparc. Alors, c'est l'étude la plus récente qui date de 2013, mais ça nous permet de voir que le rayonnement du Technoparc est vraiment une à échelle métropolitaine. Donc, il faut bien comprendre que cette infrastructure-là au niveau de son déploiement et sur sa capacité d'attraction, on touche une main-d'œuvre qui se retrouve à l'échelle métropolitaine.

1365

1370

Or, pour nous, c'est bien entendu, les questions d'étalement urbain, on n'est pas dans cet esprit-là parce qu'on travaille vraiment à une échelle régionale puis, à ce moment-là, le tableau, ce qu'il nous permet de voir, c'est qu'on a le tiers de notre monde qui vient du centre de l'île. Donc, on pourrait dire que c'est composé par Ville Mont-Royal, Côte-des-Neiges, Notre-Dame, jusqu'au Sud-Ouest.

1375

On a vingt-sept pour cent (27 %) de nos gens qui viennent de l'ouest de l'île, mais aussi de la couronne ouest, ça veut dire Vaudreuil et compagnie. On a vingt-deux pour cent (22 %) qui viennent de la couronne nord, incluant Laval. On a seulement sept pour cent (7 %) qui viennent de l'arrondissement Saint-Laurent, tu sais, on a l'impression que vu qu'on est à Saint-Laurent qu'on devrait avoir une très forte représentation de travailleurs de Saint-Laurent. On a six pour cent (6 %) de la couronne sud, essentiellement la Rive-Sud de Montréal, et puis cinq pour cent (5 %) d'ailleurs qui sont soit étrangers ou qui viennent d'une région à l'extérieur de la grande région métropolitaine.

1380

1385

Or, vous comprendrez que dans ce contexte-là, pour nous, l'origine de nos travailleurs nous oblige à prioriser une solution de transport intégrée qui va agir à une échelle métropolitaine. Ça, c'est une solution qui n'existe pas présentement. Et puis, comme on va le voir tout à l'heure, on a des faibles taux d'utilisation du transport en commun en raison de cette difficulté-là. Donc, on a besoin d'une grande accessibilité sur une base territoriale large et puis aussi une intégration des tarifs parce que le deuxième élément qui pose problème à l'heure actuelle, c'est le fait qu'on n'a pas d'intégration tarifaire.

1390 Peu importe le mode ultime qu'on va retenir en termes d'intervention, c'est certain que quand on est quelqu'un qui va travailler à Saint-Laurent, qui part de Longueuil, bien, c'est évident qu'il va y avoir une problématique éventuellement qui va se présenter à nous. Si on est parti en autobus de Longueuil, qu'on a pris le métro puis qu'on a fini avec le train, s'il n'y a pas cette intégration tarifaire là, ne serait-ce dans ce projet-là ou dans n'importe quel autre projet, ça va poser des difficultés.

1395 Alors donc, la dynamique de l'emploi pour nous, elle est métropolitaine. Nous avons trente-cinq pour cent (35 %) des travailleurs qui viennent de l'extérieur de l'île et puis le tiers qui proviennent des arrondissements situés le long de la ligne orange.

1400 Or, on comprendra que dans ce contexte-là, qu'on a des enjeux très particuliers qui sont peut-être uniques ou en tout cas différents de la plupart des intervenants qui se sont présentés ici, mais pour nous, c'est des situations qui soulèvent de grands questionnements.

1405 Alors, quand on regarde les résultats des compilations qui ont été faites il y a deux semaines pour notre compte par la Société de transport de Montréal, on arrive avec un résultat que j'ai trouvé, moi, qui est très, très désappointant, on a finalement une part modale du transport en commun de sept pour cent (7 %). Ça, ça inclut deux lignes d'autobus, la 225 et la 72. La 225 passe en périphérie immédiate de notre site; la 72 le traverse et puis on a également un taxi collectif qui nous relie au train de Deux-Montagnes.

1410 Or, quand on fait la somme de ça, qu'on fait le calcul en fonction du nombre d'employés qu'on a, on arrive à six virgule huit pour cent (6,8 %). Écoutez six virgule huit pour cent (6,8 %) de taux d'utilisation des transports en commun, c'est très faible. Alors, on est dans une proportion d'auto solo plus de quatre-vingt-dix pour cent (90 %) en 2016. Et ce qui fait encore plus mal, vous savez, 1415 c'est que de 2010 à 2014, le taux d'utilisation de transport en commun a augmenté de soixante-quinze pour cent (75 %), mais depuis 2014, il a baissé de treize pour cent (13 %). Et ça, c'est les vraies données qui nous viennent de la Société de transport à Montréal.

1420 Alors, pourquoi cette diminution d'achalandage là? Bien, écoutez, c'est que d'abord et avant tout, on a un problème de congestion qui touche même les circuits d'autobus. Alors, la congestion du réseau supérieur, que ça soit l'autoroute 13, 20, 40, mais également les boulevards, comme les boulevards des Sources, Hymus, Henri-Bourassa et plus à l'ouest également, on a d'autres boulevards qui vivent un peu les mêmes difficultés.

1425 Et l'autre élément, c'est qu'on a l'insuffisance de l'autobus, l'insuffisance du nombre d'autobus à l'heure de pointe dans un trajet qui dure plus de trente (30) minutes. Alors, présentement, l'autobus ne fonctionne pas sur des voies réservées. Il vit les mêmes congestions que tout le monde, donc on a un trajet de neuf point un kilomètres (9,1 km) à partir de Côte-Vertu qui, finalement, lorsqu'on fait la somme de tous les segments qu'on doit faire en transport en commun,

1430 compte tenu de l'origine de nos gens, comme on l'a vu tantôt, bien, ça fait des trajets d'une heure quinze (1 h 15), une heure trente (1 h 30), alors ce qui se fait dès que les gens ont une chance, ils s'achètent une voiture.

1435 Alors, pour nous, à ce moment-là, le réseau électrique métropolitain proposé, bien, c'est vraiment une solution qui est innovante puis qui est vraiment adaptée à notre réalité, et puis à l'heure actuelle, on ne voit pas aucune autre alternative qui serait aussi performante ou encore qui serait envisagée dans un court laps de temps, là, de l'ordre du cinq ans, si on veut.

1440 Alors, pour nous, la situation au Technoparc est très préoccupante au niveau du transport en commun, d'autant plus que ce que ça l'a pour impact, c'est qu'on a le tiers de notre superficie développée qui sert de stationnement. Alors, vous comprenez qu'on a pratiquement autant d'espaces de stationnement que d'espaces verts, puis c'est quelque chose qui nous fatigue beaucoup parce qu'on veut avoir une approche de développement durable.

1445 Alors, quand on essaie de voir l'incidence parce que là on a fait toutes sortes d'analyses puis vous avez vu nos tableaux, on a essayé de mesurer tout ça en parlant des experts, on est d'avis que, avec la mise en place du réseau tel que proposé par la CPDQ Infra, on pourrait passer d'un taux d'utilisation, si on veut, des transports en commun de sept pour cent (7 %) à quinze pour cent (15 %) et à ce moment-là, ce que ça nous permettrait de faire, c'est des économies en termes pour chacun des travailleurs parce qu'on figure qu'un travailleur qui utilise le transport en commun sauve deux mille dollars (2 000 \$) par année.

1455 Donc, si on va au niveau notre quinze pour cent (15 %), nos mille cinq cents (1 500) usagers globalement, ils sauveraient trois millions de dollars (3 M\$), c'est à raison de deux mille dollars (2 000 \$) par personne, des données qui ont été développées par la Chambre de commerce de Montréal métro. Et quand on essaie de traduire ça en termes de réalité d'impact sur les gaz à effet de serre, on parle de trois mille cent cinquante tonnes (3 150 t) de gaz à effet de serre et c'est basé, ça, sur le mode de calcul du Fonds d'action québécois pour le développement durable.

1460 Mais quand on le regarde tout globalement, puis c'est ça qui m'étonne, parce que j'ai suivi un peu les travaux de la commission, c'est de voir à quel point on ne soulève pas toute la question qui vient de l'émanation des gaz à effet de serre qui sont produits par les voitures. Écoutez, quand on transpose l'ensemble des déplacements pour le travail, seulement la partie travail pour le pôle de l'ouest, on parle de deux cent soixante-quinze (275) millions de litres d'essence qui sont consommés annuellement pour une valeur de trois cents millions de dollars (300 M\$) et la production de cinq cent soixante-quinze mille tonnes (575 000 t) de CO₂. Vous comprenez que ça devient quelque chose de très, très important.

1470 Alors, nous, si on considère qu'il y a eu des avancées qui ont été faites par le promoteur au niveau de la liaison du REM avec les trois lignes de métro existantes, qu'on a déjà prévu des connexions avec les trains de banlieue, on pense que si on veut aller plus loin encore pour augmenter, disons à vingt-cinq pour cent (25 %), le taux d'utilisation de ce nouveau réseau-là à travers, finalement suite à sa mise en œuvre, il serait important de connecter le réseau au métro.

1475 Une des façons aussi efficaces et, à notre avis, très payantes en termes d'impact sur la modification de comportement pour l'utilisation du transport en commun, ça serait vraiment de connecter à la station Bois-Franc de trains prévue, de trouver une façon de prolonger le tunnel garage actuel de la STM, pour pouvoir finalement connecter la ligne orange à la ligne du train. Nous, on parlait dans notre mémoire d'un point cinq kilomètre (1,5 km), j'ai appris que c'est un point deux
1480 (1,2), ça fait que je me dis qu'il y a un gain-là, on a sauvé un peu d'argent. Alors, ça, ça permettrait aussi d'éliminer la ligne 72, qui nous permet d'aller chercher notre tiers de membres qui sont dans l'axe central du métro, parce que cette ligne-là est reliée au métro Côte-Vertu.

1485 Si on ne fait pas le lien avec la ligne orange, ça serait dur à penser que les gens vont descendre jusqu'à Bonaventure, reprendre le train pour remonter jusqu'en haut, pour après ça venir chez nous, vous comprenez? Donc, puis de transiter, là, parce que pour venir dans l'axe de l'aéroport, il va falloir qu'ils changent de train. Alors, on comprend qu'on perd beaucoup de monde là. On a le tiers de nos clients potentiels, de nos travailleurs c'est-à-dire qui sont à Montréal, dans Montréal central, qui ne viendront pas par le train parce qu'à l'heure actuelle, on ne le connecte pas
1490 au niveau du métro.

1495 Donc, nous, on pense que c'est comme un incontournable, on a déjà parlé de ces choses-là avec la Caisse de dépôt, en fait, la CDPQ Infra. On pense qu'au niveau de la STM, c'est des choses qui vont être considérées, mais on comprend qu'il y a un enjeu plus global qui nous dépasse. Mais nous, en essayant d'analyser tous ces éléments-là, on s'est dit : dans un cadre comme celui-là, on pourrait facilement aller chercher vingt-cinq pour cent (25 %) de taux d'utilisation du transport commun, ça nous permettrait des économies des travailleurs de cinq millions de dollars (5 M\$) puis une réduction des gaz à effet de serre de cinq mille deux cent cinquante tonnes (5 250 t) par année. Et dans un cadre comme celui-là, on pense que l'adoption serait plus rapide par la suite pour
1500 modifier nos comportements parce que les gens verraient qu'il y a un très grand avantage à utiliser cette nouvelle façon de faire. Et, à ce moment-là, à cause de l'efficacité inhérente et l'intégration, la connectivité du réseau, ça deviendrait très, très avantageux pour tout le monde.

1505 Alors, dans un contexte comme celui-là, puis on parlait avec les intervenants au niveau municipal, l'arrondissement de Saint-Laurent, la ville, l'arrivée du REM pour nous, dans un contexte vraiment de connectivité élargie, ça nous permettrait de modifier de façon importante notre plan directeur, d'augmenter de façon importante la densité, deux, même à trois fois plus de densité pour

des investissements très importants qui nous permettraient aussi d'amener une nouvelle mixité des usages. On pourrait même envisager du résidentiel.

1510

Donc, pour nous, on n'a pas du tout peur de la question de l'étalement urbain. Au contraire, pour nous, c'est une façon de ramener les gens à Montréal, de ramener les emplois à Montréal parce qu'à l'heure actuelle, c'est la problématique à laquelle on fait face. C'est qu'on perd des investissements parce que les gens ont le sentiment que les solutions de mobilité ne sont pas à la hauteur du défi. Donc, c'est vraiment pour nous un enjeu majeur et le REM, dans ce contexte-là, va nous permettre de développer ce qu'on va appeler un quartier technologique du futur.

1515

Alors, donc, en plus, en passant par notre site, je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de visiter ce site-là, c'est un des plus beaux sites industriels au Canada. On n'a pas l'impression d'être dans un site industriel, puis il y a beaucoup d'espaces verts. Alors, le site va devenir aussi une vitrine promotionnelle importante et incroyable pour le trafic des gens d'affaires qui vont arriver de l'aéroport. Ça va les changer de l'Autoroute 20 telle qu'on la connaît.

1520

Autre élément qui nous réjouit par rapport aux annonces qui ont été faites au fil du temps par la CDPQ Infra, c'est l'engagement qu'ils ont pris le 24 août à l'effet d'en transférer au niveau de notre zone de conservation pour éviter d'avoir un impact sur le Parc-Nature des Sources. Alors, ça, on trouve ça très positif. Leur solution permettrait de creuser dans le roc, mais à un niveau très profond, ce qui, à ce moment-là, nous satisfait pleinement et témoigne de l'engagement du promoteur à considérer prioritairement les questions qui sont reliées finalement à l'environnement.

1525

Donc, en conclusion, nous, on reçoit très favorablement le projet et puis l'arrivée prochaine du REM sur notre territoire. C'est la solution idéale à nos enjeux de mobilité, que ça soit à moyen ou à long terme. Un réseau intégré qui joint d'un côté les employés de toute l'île, surtout l'ouest et le centre de l'île, et une vitrine unique en première station vue par les gens d'affaires en arrivant à Montréal, on pense que ça permet d'aller beaucoup plus loin que ce qu'on a pu faire jusqu'à maintenant.

1530

Nous sommes convaincus aussi que le REM sera implanté en tenant compte des impacts sur l'environnement. Jusqu'à maintenant, le promoteur a témoigné de son engagement et de sa volonté de trouver une façon de concilier les différents intérêts en jeu et, notamment, au niveau environnemental, d'être en mesure aussi de considérer toutes les questions reliées à la trame urbaine et puis architecturale, de maximiser les retombées aux alentours de la gare, d'assurer une mobilité durable et de permettre une plus grande mixité des usages au niveau de notre site en permettant des scénarios de développement beaucoup plus ambitieux que ce qu'on a pu faire jusqu'à maintenant. Parce que vous savez, à l'heure actuelle, on est bloqué, il faudrait qu'on investisse environ quinze millions de dollars (15 M\$) pour une nouvelle rue. Il faudrait avoir un feu de circulation — vous savez, à l'heure actuelle, si on n'avance pas dans ces solutions-là, il faut qu'on

1535

1540

1545

1550

arrive avec des routes, on arrive avec neuf cents (900) voitures de plus la semaine prochaine, tu sais, dans les prochains mois, alors donc, on va avoir des problèmes d'engorgement encore plus importants que ce qu'on a connu.

1555

Alors, nous, nous sommes, en résumé, très enthousiastes à la venue du REM et puis on offre notre pleine collaboration au BAPE, au bureau de la Ville de Montréal et puis au promoteur du projet.

Alors, merci beaucoup de nous avoir écoutés.

LE PRÉSIDENT :

1560

Merci de votre présentation. Alors est-ce qu'on a des questions à soumettre? Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1565

Oui, merci. Vous avez abordé très rapidement la question de la zone de conservation et donc, la modification du tracé par le promoteur. Est-ce qu'on pourrait vous entendre un petit peu plus sur les préoccupations qu'on aurait pu avoir et comment est-ce que le promoteur a pu y répondre et s'il reste des enjeux à l'égard des milieux humides dans votre zone?

1570

M. MARIO MONETTE :

Bon, écoutez, en ce qui concerne le tracé définitif, ce n'est pas encore final. Je pense qu'il y a des discussions avec la Ville de Montréal, mais on ne se prononce pas là-dessus, on va prendre le tracé tel qu'il va être retenu par les autorités en place.

1575

À l'heure actuelle, je dirais le plan A, si on veut, est à l'effet de passer en souterrain à partir du boulevard principal. On a les garanties, compte tenu de là où on veut mettre la gare et comment on va commencer à descendre en sous-sol, on a très clairement, on l'a évalué et puis on l'a regardé globalement puis on a, je dirais, vraiment la certitude que ça ne posera pas de difficultés, surtout qu'on va aller à un niveau assez profond dans le roc, de telle sorte que ça n'aura pas d'impact sur le milieu lui-même.

1580

Par contre, il faut retenir une chose, c'est que le milieu lui-même, il est séparé par une rue. Il y a un boulevard, qu'on appelle le boulevard Alfred Nobel, qui n'avait pas été complété, mais qui va l'être complété. Ce qui fait que dans le fond, quand on parle de nos milieux humides, on parle de trois zones, mais les trois zones sont séparées par des rues parce que ce sont des milieux qui sont anthropiques, qui ont été créés par le fait des boulevards qu'on a constitués.

1585

1590 Or, donc, dans les faits, le train est susceptible de passer en dessous de l'emprise municipale, il ne passera même pas, même dans le roc ou souterrain, il ne sera probablement pas, même pas au niveau du milieu humide. Alors, pour le plan A, donc, on passerait creux puis à ce moment-là, disons que je ne suis pas géologue et ingénieur des sols, mais il semblerait que ça ne poserait pas de difficultés.

1595 Cette proposition-là satisfait le ministère de l'Environnement. Nous, on a eu, je dirais, la discussion avec le ministère de l'Environnement qui nous a dit qu'ils se considéraient pleinement satisfaits des ajustements que la Caisse proposait.

1600 Il y a un autre scénario qui est considéré également qui, lui, éviterait complètement de passer dans le milieu humide et, à ce moment-là, ça supposerait qu'on passe à l'arrière de stationnements. Et puis ça, c'est un plan B qui n'est peut-être pas celui qui est priorisé à l'heure actuelle, mais il est à l'étude. Alors, je ne sais pas au niveau de la Caisse, la CDPQ Infra puis de la Ville de Montréal, ce qui a été convenu. Nous, on a dit qu'on était prêts à vivre dans le cadre des deux scénarios.

1605 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Ghanimé.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1610 Merci pour votre mémoire. Juste une question concernant, peut-être des clarifications sur la base de vos hypothèses de transport, qui sont quand même importantes, là, vous parlez de doubler le nombre d'usagers ou la proportion d'usagers, travailleurs du Technoparc; est-ce que vous avez effectué des enquêtes auprès des travailleurs ou quelle est la base de vos hypothèses, là? Comme par exemple, est-ce que vous avez interrogé les travailleurs sur les préférences au niveau des temps de déplacement?

M. MARIO MONETTE :

1620 Non. En fait, il y a une étude en cours. L'analyse, on l'a faite sur la base des études d'origine destination parce que dans le passé, on a — nous, vous savez, on a gagné deux prix sur les questions de mobilité en 2010 et 2014, puis vous comprenez qu'on n'en gagne plus depuis 2014 pour les résultats que je vous ai donnés tantôt. Alors, c'est des questions qui nous préoccupent beaucoup et on sait très bien qu'il y a des patterns, des comportements en termes de... je dirais, de solutions que les gens vont utiliser pour pouvoir aller travailler et qu'il y a des conditions objectives qui doivent être remplies.

1630 C'est certain que dès qu'on dépasse — nous, dans le fond, le problème qu'on a c'est que dès qu'on dépasse un rayon de trois kilomètres de la station de métro, mais, disons un kilomètre, c'est là que c'est le plus efficace, passer trois kilomètres, de l'avis même de la STM, ça devient très difficile. Alors donc, on est à neuf point un kilomètres (9,1 km). Alors, on est trois fois plus loin que ce qu'on devrait être.

1635 Alors donc, eux, ils ont des règles du pouce, si on veut, pour aller chercher les ratios, les calculs qui nous permettent de voir quelle est la proportion de gens qui vont effectivement modifier leur comportement en raison de l'accessibilité, de la disponibilité et du temps de parcours. C'est le temps de parcours qui fait office de tout, si on veut.

1640 Alors, à l'heure actuelle, si je viens de la Rive-Sud, je suis dans un temps de parcours de deux heures, c'est final, on oublie ça. Alors, la proposition qu'on a là nous permettrait de le faire en une heure, puis dépendamment du temps qu'on a pour se rendre à la gare, on est à une heure dix. Alors, on dit : eh, écoute, là, on est dans un autre univers. On a changé de paradigme pour ces gens-là.

1645 Je veux dire le centre de Montréal, c'est la même chose. On passe d'un temps de parcours de dix (10) minutes en train à partir de la future gare, je veux dire la gare Bois-Franc versus trente (30) minutes et plus selon le trafic, on n'est pas dans le même univers.

1650 Autre élément qui intervient, donc, c'est le côté prévisible du trajet. Présentement, on est dans un univers, même le métro n'est pas prévisible. Vous savez, le métro, il y a beaucoup, beaucoup de pannes pour un paquet de raisons, alors là, on rentre dans un univers où on dit que ça va être beaucoup plus prédictible. On est dans des temps de parcours qui vont être automatisés, de telle sorte que les gens peuvent même se faire un scénario de parcours qui va à ce moment-là faire en sorte qu'ils vont avoir tendance à l'envisager davantage que la voiture qui n'est plus du tout prévisible.

1655 Vous savez, le temps de parcours moyen en auto augmente de cinq minutes par année depuis quatre ans. Au rythme où vont les choses, les gens qui viennent travailler chez nous, qui sont à une distance moyenne de vingt kilomètres (20 km), donc ils ont quarante kilomètres (40 km) à faire soir et matin, on est rendu dans des univers de temps qui sont catastrophiques, on dépasse l'heure. Bientôt, le territoire de l'ouest va être top 2 canadien pour le temps d'attente dans la voiture.

1665 Alors, c'est toutes ces séries de facteurs là qui interviennent. Donc, la réalité de la congestion telle qu'on la vit, l'accessibilité du service et sa prévisibilité en termes de temps de connectivité, c'est tous des facteurs qui vont jouer. Puis on pense même que, en liant le métro ou la ligne orange, on va augmenter de façon encore plus importante le taux d'utilisation de ces transports en commun là.

1670 Nous, dans l'ensemble, vous savez, ça a l'air gros, mais on s'est trouvés très conservateurs dans nos prévisions. Alors, c'est des prévisions très conservatrices. Quand on calcule nos gaz à effet de serre, on a pris des scénarios très, très conservateurs. Toutes nos données sont très conservatrices. Notre spécialiste des données est très, très conservateur, donc, en partant, on essaie d'avoir la position la plus réaliste qui nous permet de comprendre l'impact financier futur, mais aussi les impacts en termes d'achalandage parce que pour fins de planification, ça devient des éléments importants.

1675 Alors, quand on pose la question aux gens, c'est sûr que pour les gens, je vous dirais, ce que je pense que je vais faire dans cinq ans — d'abord c'est dur à prédire, est-ce que je vais même être à l'emploi de cet employeur dans cinq ans? Vous comprenez, on est dans un univers de temps qui ne nous permet pas de dire : ce que j'ai dit aujourd'hui, c'est vraiment ce que je vais faire dans quatre ans. On est en train de le faire et puis on utilise le fait qu'on a un projet mobilisateur pour aller chercher un niveau de réponses très important. Mais je vais vous dire, c'est quoi la probabilité que ces gens-là soient encore là dans quatre ans? Il y a peut-être trente pour cent (30 %) des gens qui n'y seront plus, là. En tout cas, ça devient difficile, mais c'est un indicateur. Mais on est très confiants avec nos chiffres.

1685 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, peut-être aborder le sujet, je veux dire, ce que je comprends sur la base de vos chiffres, c'est que la majorité de vos employés, même s'il y avait le REM, vont être tributaires du véhicule, ils vont être tributaires de l'automobile.

1690

M. MARIO MONETTE :

Pas du tout.

1695 **LE PRÉSIDENT :**

À quatre-vingt-cinq, quatre-vingt-dix pour cent (85-90 %) ?

1700 **M. MARIO MONETTE :**

1705

Non. Bien, c'est-à-dire que nous, dans le fond, regardez, on a la clientèle la plus éduquée à Montréal et puis, je veux dire en moyenne, puis la plus jeune. On a des milléniaux, c'est des gens qui n'aiment pas la voiture. Ils prennent la voiture pour venir travailler chez nous parce qu'ils n'ont pas le choix, parce qu'ils ne veulent pas être une heure et demie dans les transports en commun, mais ils sont déchirés à tous les soirs.

1710 La fin de semaine, ils se disent : où est-ce que je pourrais aller travailler pour ne pas avoir besoin d'utiliser une voiture? Et c'est ça, notre problème. C'est qu'à l'heure actuelle, on ne réussit pas à garder peut-être quinze pour cent (15 %) de nos employés parce qu'on a des problèmes d'accessibilité, puis ils sont obligés d'utiliser une voiture, ce n'est pas ce qu'ils souhaitent.

1715 Vous savez, la problématique, je dirais, de la mobilité a beaucoup changé avec les jeunes. Nos jeunes de moins de trente-cinq (35) ans, présentement, ils ne sont pas du tout dans le même univers que des gens de ma génération, les baby-boomers qui aimaient avoir leur belle voiture en solo, mettre leur petite musique puis rouler, puis même s'il y a de la congestion, ce n'est pas grave parce qu'ils sont en train de rêver de leur prochain voyage; eux, ils ne sont pas du tout là-dedans.

1720 Alors, la problématique qu'on a présentement c'est de faire compétition avec des centres urbains structurés qui permettent d'avoir ce qu'on appelle leur « work, live and play », c'est-à-dire intégrer la vie de travail, la vie de loisir, la vie de tous les jours et trouver une façon organique d'intégrer ça dans leur vie.

1725 Alors, c'est pour ça, quand je vous dis on va changer possiblement notre développement futur en amenant de la mixité, bien c'est vers ça qu'on va aller. On va en faire un vrai quartier. On n'exclut pas même d'avoir du résidentiel chez nous. C'est pour ça que pour nous, la mise en place de ce réseau-là va être très bon pour Montréal également parce qu'il y a plusieurs pôles qui vont pouvoir se redévelopper sur une base, finalement, de TOD ou d'intégration au réseau.

1730 Vous savez, présentement on n'a pas de service le soir, pas de fin de semaine. On ne peut pas avoir de résidentiel chez nous. Les gens viennent chez nous puis ils se sentent bien isolés, la fin de semaine. On a un hôtel, là, je vais vous dire, samedi après-midi, il y en a qui trouvent ça difficile. Mais intégrer dans un réseau de type REM, on est à vingt (20) minutes du centre-ville, on est à trois minutes de l'aéroport. On est à dix minutes de n'importe où, finalement. On devient un lieu intégré complètement.

1735 **LE PRÉSIDENT :**

1740 Mais j'en reviens un peu à ce que vous avez dit en termes d'engagement pour ce qui est du développement durable, je veux dire, je comprends qu'il y a quand même, puis vous me le confirmez qu'il va y avoir une majorité de vos employés qui vont être dépendants de la voiture. C'est une contrainte pour vous, éventuellement pour le recrutement ou de conserver vos employés, c'est ce que je comprends.

1745 **M. MARIO MONETTE :**

Oui. Nous, c'est un gros problème.

LE PRÉSIDENT :

Là, je vous pose des questions, c'est juste par curiosité puis ce n'est pas notre mandat.

1750

M. MARIO MONETTE :

Non, non.

1755

LE PRÉSIDENT :

J'aimerais simplement comprendre dans quelle mesure une entreprise qui a quand même un bassin d'emplois spécialisés, je veux dire, met en place certaines mesures pour, en quelque sorte, aider ses employés pour ce qui est de son transport. Est-ce que vous avez pensé à du covoiturage? Est-ce que vous avez pensé à des prises électriques, des voitures partagées? C'est ce genre d'alternative là au transport en commun qui malheureusement ne se rend pas jusqu'à chez vous jusqu'à maintenant, avez-vous pensé à mettre en place, pour maintenir ou conserver ou intéresser vos employés à...

1760

1765

M. MARIO MONETTE :

À l'heure actuelle, ce qu'on considère c'est toutes sortes d'avenues, c'est vraiment un cocktail de toute nature. On pense même à des modalités de location de voiture, tu sais, pendant que vous n'êtes pas là, vous louez votre voiture à quelqu'un qui a besoin de se déplacer. On avait un programme de covoiturage; on a eu, au plus fort, je pense, trente (30) usagers sur sept mille (7 000), disons, personnes. Alors, vous comprenez, il y a plusieurs initiatives de cette nature-là, puis là présentement, on en valide toute une série de nouvelles parce qu'on travaille avec Moba, qui est une organisation de Saint-Laurent, qui couvre tout l'Ouest, et qui sont très à l'affût des nouvelles tendances.

1770

1775

On a au moins une quinzaine, je dirais, de segments sur lesquels on veut avancer. La difficulté qu'on a chez nous, puis c'est le modèle qu'on va devoir changer. Vous savez, contrairement au centre-ville, au centre-ville vous devez payer votre stationnement, généralement ça coûte un montant assez élevé, assez conséquent, sur une base mensuelle, on va parler, disons de deux cents dollars (200 \$), chez nous le stationnement est gratuit.

1780

Chez nous, c'est des emplois très bien rémunérés qui sont moins, je dirais, en moyenne cinquante pour cent (50 %) plus élevés que la moyenne industrielle du Québec. Alors, les gens ont un statut social, ils ont souvent une allocation de voiture. Ça, c'est le genre de comportement qu'on doit changer. Nous, on veut amener les employeurs à donner des allocations de transport en commun, mais plus d'allocations de voiture.

1785

1790 Mais vous comprenez, avant qu'on arrive là, la moitié de nos entreprises sont des multinationales qui ont des règles établies à l'échelle mondiale puis qui ont finalement intégré une série de comportements, qui ont pour effet de nous éloigner de notre objectif. Alors, l'objectif c'est vraiment de pouvoir changer les comportements, mais on doit pouvoir le faire à partir du moment où on a une offre qu'on sait qui est compétitive.

1795 À l'heure actuelle, de dire à un vice-président de compagnie : écoute, ça va me faire plaisir de payer ton billet, ta carte mensuelle OPUS, puis j'aimerais ça que tu prennes l'autobus à partir de lundi prochain. Puis qu'il arrive dans l'autobus le matin, qu'il est obligé d'en laisser passer deux parce qu'ils sont pleins, parce que quand il est arrivé, il y avait déjà soixante-deux (62) personnes, qui va faire son trajet de neuf point un kilomètres (9,1 km) debout, mais collé après l'autre personne, ne pourra pas regarder sa tablette... en tout cas, vous comprenez, c'est une difficulté additionnelle. Mon collègue, je pense qu'il...

1800 **M. ARNOLD BEAUDIN :**

1805 Peut-être juste pour donner aussi un relief quand on parle de l'objectif d'aller vers du vingt-cinq, trente pour cent (25-30%) si le réseau est intégré. Je pense que vous avez eu des présentations aujourd'hui, qu'on parle souvent du transport collectif pour desservir le centre-ville où tous les réseaux convergent vers le centre-ville qui est autour de cinquante-sept pour cent (57 %). Donc, oui, on est conservateurs d'aller vers du vingt-cinq, trente (25-30), mais c'est quand même ambitieux quand on regarde par rapport à l'ensemble de l'infrastructure qui est sur le centre-ville, puis le centre-ville est, je pense, le chiffre précis est à cinquante-sept pour cent (57 %).

1810 Donc, et c'est clair qu'avec un moyen, une infrastructure, disons plus lourde, comme monsieur Monette vient de le mentionner, que les entreprises vont être beaucoup plus volontaires pour faire la promotion du transport collectif.

1815 Et ça, quand on parle de plus de densité, là, ces données-là sont basées sur la situation actuelle. Avec l'arrivée du REM, on parle d'une plus forte densité, donc de plus d'emplois et les entreprises nous le disent, les entreprises en haute technologie, c'est le phénomène de la nouvelle génération des milléniums. Vous savez, ce n'est pas juste, c'est partout en Amérique du Nord, dans toutes les villes, les jeunes détiennent moins de voitures, détiennent tout en proportion, moins de permis de conduire, valorisent le transport collectif et le transport actif et les pistes cyclables.

1825 Tout ce cocktail-là dans l'arrondissement Saint-Laurent où on est situé est en élaboration, l'arrondissement est en train de compléter même des pistes cyclables pour mieux desservir le Technoparc et donc c'est clair que, comme on le disait dans le mémoire, l'arrivée du REM, bien, ça va être un puissant accélérateur et même un « game changer » par rapport à la façon de positionner le développement futur du Technoparc.

LE PRÉSIDENT :

1830 Alors, je vous remercie d'être venus présenter votre point de vue, d'avoir répondu à nos questions. Merci beaucoup.

M. MARIO MONETTE :

1835 Ça fait plaisir, merci.

LE PRÉSIDENT :

Passez une bonne soirée.

1840 **M. ARNOLD BEAUDIN :**

Merci, vous aussi.

LE PRÉSIDENT :

1845 Alors, la commission va prendre une pause de dix (10) minutes et va revenir pour la suite de ses travaux.

1850

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

1855

**REPRISE DE L'AUDIENCE
PÉRIODE DE QUESTIONS
Mmes JULIE LEMIEUX et KATIA SÉNÉCAL**

LE PRÉSIDENT :

1860 Alors, nous allons reprendre nos travaux, et c'est avec madame Julie Lemieux du Comité des citoyens de Laval-Les Îles. Alors, Madame Lemieux bonsoir. Vous êtes accompagnée de?

1865

Mme JULIE LEMIEUX :

1870 Madame Katia Sénécal, qui est notre directrice aux Communications, au Comité citoyen Laval-Les Îles.

LE PRÉSIDENT :

1875 Merci beaucoup. Alors, la parole est à vous.

Mme JULIE LEMIEUX :

1880 Je vous remercie, Monsieur le président et Mesdames les commissaires de nous accueillir ce soir et de nous entendre, le Comité citoyen Laval-Les Îles, on vous a préparé une courte présentation pour synthétiser nos propos.

1885 Alors, comme vous pouvez voir à la première diapositive, quand vous regardez Laval-Les Îles sûrement, ce n'est pas qu'est-ce que vous avez en tête quand vous pensez à Laval. On est un quartier bien établi, particulièrement champêtre et tranquille, et j'aimerais vous dire en premier lieu qu'on accueille l'arrivée du REM chez nous avec beaucoup d'enthousiasme.

1890 Les résidents qui habitent Laval-Les Îles et les alentours à Jolibourg, le quartier de Sainte-Dorothée, sont des grands utilisateurs du train actuel. Et ça fait déjà plusieurs années qu'on est très inquiets et concernés par l'état de délabrement de nos deux gares à Laval, particulièrement la gare de l'Île-Bigras qui est dans un état lamentable. Et, aussi, par la surcapacité des gens qui sont dans le train. Vous n'êtes pas sans savoir que les trains qui vont au centre-ville et qui reviennent tous les soirs aux heures de pointe sont complètement bondés. On profite d'une grande intimité avec nos voisins en étant collé à côté d'eux debout pendant un trajet de trente (30) minutes.

1895 Alors, on est très heureux de savoir que le REM va nous apporter des métros de surface, si vous voulez, qui sont avec une fréquence de six à douze (6-12) minutes.

1900 Ceci étant dit, à la lecture des documents qui ont été déposés par le promoteur, on a constaté que la grande majorité des études d'impact avait été faite sur les nouvelles antennes du REM et que quand on regardait les études qui avaient été faites pour la ligne de Deux-Montagnes, que les préoccupations se... j'allais dire que le focus était plutôt sur Pierrefonds, Roxboro-Pierrefonds, cette gare-là, ou la gare de Deux-Montagnes.

1905 Et, qu'est-ce que j'aimerais vous dire, c'est que les deux gares lavalloises, celle de l'Île-Bigras et celle de Sainte-Dorothée sont des gares à part entière, qu'on mérite les mêmes études et avec

le même sérieux que toutes les autres gares des autres antennes et particulièrement celle de Deux-Montagnes. Alors, je vais céder la parole maintenant à Katia qui va vous parler du Comité citoyen.

Mme KATIA SÉNÉCAL :

1910

Merci Julie. Bonsoir, Monsieur et Mesdames. Donc, le Comité citoyen Laval-Les Îles est un organisme sans but lucratif qui a été créé en 2005, qui a à cœur la vie de quartier.

1915

Il a été fondé, mais fondé dans le sens qu'on a démarré le Comité avec le projet de réfection du pont de l'Île-Bigras et de l'Île Verte qui était rendu à la fin de sa vie utile. Donc la Ville de Laval a pour projet de refaire ses ponts dans les mêmes délais que la Caisse a pour projet de doubler les ponts ferroviaires dans le même secteur.

1920

Le Comité représente quatre cent cinquante (450) résidences permanentes, j'aimerais le souligner, et donc à peu près plus de mille (1 000) résidents uniquement dans le quartier des Îles, ce qui est entouré sur la carte. Toutefois, on pense aussi au secteur Jolibourg, donc on compte beaucoup plus de résidents ici avec la gare Sainte-Dorothée.

1925

Essentiellement, vous pouvez nous voir un peu comme la voix du peuple parce qu'on est en train de représenter tout le secteur et tout ce peuple-là, tous ces gens utilisent les deux gares de Laval. Donc, on peut penser à tout ce qui est l'ouest de l'Autoroute 13 et essentiellement peut-être avec la capacité du REM, tout l'ouest de l'Autoroute 15.

1930

Je vais laisser la parole à Julie qui va vous présenter un peu plus les enjeux ici qu'on perçoit dans le projet d'intégration des deux projets en fait.

Mme JULIE LEMIEUX :

1935

Donc, à la prochaine diapo, vous pouvez voir, on vous a indiqué ici la gare de Sainte-Dorothée, ici la gare de l'Île-Bigras. Ce que vous voyez en rectangle ici sont les deux ponts routiers que la Ville de Laval doit remplacer. Je vais vous dire que ces ponts sont dans un état complètement fini depuis environ dix (10) ans par les études de CIMA, donc c'est d'une assez grande urgence que la Ville de Laval doit les remplacer.

1940

Si vous regardez ici dans les losanges, là, vous voyez plutôt les ponts ferroviaires. Qu'est-ce qu'il faut comprendre c'est que tout ça se situe dans un territoire, une aire de surface d'environ un kilomètre carré. Alors, c'est très, très exigü, c'est trois petites îles qui sont reliées dans un territoire vraiment serré.

1945 Alors, on est très préoccupés par le fait que les travaux vont avoir lieu en même temps; les
travaux de ponts routiers de la Ville de Laval et les travaux de CDPQ Infra sur le REM. Et on croit
que vraiment — présentement, on a eu plusieurs discussions avec la CDPQ Infra qui a démontré
une grande ouverture et aussi avec la Ville de Laval, mais on est très préoccupés par le fait que les
deux projets semblent être menés complètement séparément, qu'il y a aura deux chantiers, deux
1950 maîtres d'œuvre dans un territoire où les deux vont se chevaucher.

À titre d'exemple, si vous regardez ici sur la carte, vous pouvez voir que le pont ferroviaire et
le pont routier sont vraiment l'un à côté de l'autre et vont tous les deux être remplacés. Donc, on
parle vraiment de la construction de six ponts et d'un viaduc dans une période de deux ans pour un
1955 territoire d'un kilomètre carré.

Alors, notre premier propos c'est que vraiment, ça prend une étude d'impact concertée pour
les résidents des Îles Laval. On doit vraiment sérieusement se pencher sur la nécessité de
construire toutes ses infrastructures en même temps. Nous, on considère que ça pourrait être
1960 envisageable et signifier des économies d'échelle assez importantes si c'était possible de combiner
le pont ferroviaire qui est ici avec le pont routier parce qu'ils sont vraiment un à côté de l'autre. Est-
ce que ça serait possible d'en faire qu'un seul pont.

Si on faisait ça, juste le fait de ne pas faire un pont temporaire pour l'Île-Bigras, ça équivaut
à peu près à un montant de cinq millions de dollars (5 M\$). Alors, ça vaut la peine de s'asseoir et
de considérer tous les travaux qui sont à faire dans les îles Laval avec les deux chantiers et puis
1965 voir si on peut n'en faire qu'un seul, chantier, et aller chercher des économies.

Donc, on aimerait aussi, au niveau des résidents — on prévoit que la période des chantiers
qui va durer environ deux ans va être assez difficile pour les résidents; ça fait qu'on aimerait aussi
qu'il y ait un guichet unique. On ne veut pas que les résidents soient obligés d'appeler au 3-1-1 de
la Ville de Laval pour se faire dire que : le camion, non, il appartient au REM; appeler le REM pour
voir, pour déplacer les camions. On considère que les deux projets, on devrait avoir un système de
communication, un lieu où les résidents puissent téléphoner et sans se faire passer d'un chantier à
1970 l'autre.

Alors, on considère aussi que, au-delà de l'idée de combiner les deux ponts ici, que le pont
ferroviaire aussi présente une opportunité intéressante pour la mobilité active et la possibilité de
faire sur ce pont-là une piste cyclable pour désenclaver les îles de Laval et relier ça à Roxboro-
Pierrefonds. Présentement, la Ville de Laval envisage une piste cyclable, la piste d'Oka-Saint-Hilaire
qui va passer à Laval, longer le bord de l'eau, passer en dessous de la 13 pour aller emprunter le
pont de Cartierville. S'il y avait un lien ici qui passait sur les Îles, il pourrait faire la piste Oka-Saint-
Hilaire en passant par ici, et ça serait beaucoup mieux que d'essayer de construire quelque chose
1980 en dessous de la 13.

1985 Alors, Katia va poursuivre.

Mme KATIA SÉNÉCAL :

1990 Monsieur, Mesdames, l'option qu'on vous présente n'est pas sortie d'un chapeau de lapin, comme on pourrait dire, c'est une option qui avait déjà été étudiée par la Ville de Laval de construire le pont routier parallèle au pont ferroviaire.

1995 Donc, ici, nous, on y voit une opportunité d'intégration, et comme disait ma collègue Julie, nous sommes très motivés par le projet du REM. Les citoyens y voient que du positif, notamment pour la capacité. Et, en plus, lorsqu'on a eu la présentation du projet du pont et trois jours plus tard, dans les médias, on a entendu parler du train, le premier réflexe qui nous est venu en tête c'est : faisons de ces deux projets un seul projet, justement de par la nature du lieu qu'on vous présente.

2000 Les échéanciers sont identiques; les appels d'offres pour la Ville vont partir en décembre de cette année et la Caisse part en appel d'offres en janvier de l'année prochaine. Les débuts de construction sont vraiment, vraiment, vraiment identiques quand on regarde les deux échéanciers.

2005 Sachez que ce qu'on vous présente là, ça l'a été discuté avec nous et la Caisse depuis les débuts, quand on les a rencontrés aux portes ouvertes de Ville Mont-Royal et de Deux-Montagnes et avec la Ville de Laval en préparation du dépôt des mémoires ici au BAPE. Le lien qui manque c'est pour fermer le triangle entre la Caisse et la Ville.

2010 L'équipe de CDPQ s'est présentée sur l'Île, est venue rencontrer le Comité citoyen, a fait le tour des lieux avec nous et est très ouverte à l'intégration du projet de réfection des ponts ainsi que du doublement des ponts ferroviaires.

2015 Quant à la Ville, on leur a fait part de nos préoccupations et je pourrais vous dire dans le fond que ce qui nous a été répondu c'est que la Ville est freinée par la Loi qui les régit, la *Loi sur les cités et villes*, notamment parce que la Caisse et la Ville auraient deux processus de soumissions distincts. La Ville serait tenue de prendre le plus bas soumissionnaire obligatoirement et ce n'est pas nécessairement ce que la Caisse a priorisé pour plusieurs raisons.

2020 Donc, si on voit un grand manque de volonté politique ici de Laval à essayer de travailler de concert avec la Caisse au bénéfice des citoyens, surtout pour mettre en priorité, parce qu'on a de la difficulté à croire que la Ville de Laval ne pourrait pas obtenir une dérogation du ministre des Affaires municipales qui, d'ailleurs, est écrit dans le règlement, une dérogation qui pourrait lui permettre de travailler de concert avec la Caisse et ne pas nécessairement obtenir le plus bas soumissionnaire. Je pense que le projet ici est d'une envergure assez majeure pour qu'on puisse se pencher sur la question.

2025 On est persuadé qu'une discussion collaborative et ouverte entre les deux parties pourrait
permettre de trouver une solution aux enjeux qu'on vous présente. Nous avons un résident sur l'île
qui a écrit un courriel à la Caisse pour simplement demander à ce soit pris en compte le son à sa
résidence, il est sur l'île Verte, très près du pont ferroviaire. En deux semaines, la Caisse a envoyé
2030 une équipe pour prendre des mesures dans sa cour arrière. Alors, je verrais mal comment est-ce
que ça ne serait pas possible de s'asseoir avec une Ville et de parler d'un projet cinq millions (5
M\$) ici. Il suffit d'une certaine volonté politique comme je le disais.

2035 Les impacts d'intégration des deux projets sont vraiment au profit des citoyens puis on pense
qu'une étude d'impact concertée permettrait de répondre, du moins s'il existe une solution, de la
mettre en œuvre; si jamais vraiment la solution n'est pas possible, au moins on veut être assurés
que les efforts vont avoir été mis pour vérifier que tout ce qui est en mesure d'être fait aurait pu être
fait.

Mme JULIE LEMIEUX :

2040 Alors, parmi les préoccupations qu'on a au niveau de nos quartiers de Laval-Les Îles et
Jolibourg, je pense qu'une des préoccupations premières — en fait, on sait parce que dû à nos
communications avec les résidents —, c'est la pollution sonore.

2045 Présentement, la façon, c'est un havre de paix et de tranquillité chez nous, ce n'est pas
compliqué, on se réveille au chant des oiseaux et on se couche au chant de la cigale. Et, entre les
deux, on a un peu les ouaouarons le soir. Alors, de la façon que ça fonctionne, c'est très, très
tranquille, l'hiver on n'entend absolument rien. Et, présentement, aux heures de pointe, on a cinq
trains dans chaque direction et après le train passe à chaque heure, O.K., on a une pointe de bruit,
2050 on entend que le train traverse le premier pont « tac, tac, tac », on entend les barrières qui
descendent « ding, ding, ding ». Le train est en gare, on entend les portes qui referment, mais on
l'entend repasser sur l'autre pont, l'autre côté « tac, tac, tac » encore et puis c'est fini pour une
heure.

2055 On comprend que la réalité avec le REM va être complètement différente; avec un train qui
va passer aux six à douze (6-12) minutes, ça représente un train en gare aux trois à six (3-6)
minutes. On sait que le temps de parcours sur nos îles, du premier pont au deuxième et ensuite
dans le quartier de Jolibourg, va être d'environ de deux minutes. Donc, on va avoir un bruit qui va
être assez constant avec des pauses d'une minute dans le pire des cas.

2060 Alors, les résidents qui habitent dans les îles Laval et le quartier Jolibourg n'ont pas choisi
d'habiter à côté de l'Autoroute 13. Et notre préoccupation, c'est qu'il y ait un bruit de fond constant
qui est autre que la faune et la flore dont on est habitué. Donc, on a beaucoup réfléchi à des mesures
de mitigation justement pour le bruit.

2065 **Mme KATIA SÉNÉCAL :**

2070 Puis, là-dessus, sur les mesures de mitigation pour le bruit, on a lu l'analyse que la Caisse a mandaté la firme Hatch pour le bruit avec les mesures qu'ils ont prises. Donc, on comprend qu'il y a une réduction du bruit du train seul, par contre, on comprend aussi que le bruit ambiant à lui ne diminuera pas de si grands décibels.

2075 Tant qu'à avoir un critère de performance à envoyer aux appels d'offres, on pense qu'il serait possible que la Caisse s'assure au moins que le constructeur du train construise le train le plus silencieux possible. Évidemment, le respect de la réglementation, les Villes émettent des réglementations en termes de bruit, mais on ne veut pas que si la Ville de Laval dit qu'il ne faut qu'il y ait plus de cinquante-cinq décibels (55 dB) en bruit de fond le jour, que le train fasse cinquante-cinq décibels (55 dB) en tout temps. On veut s'assurer qu'on n'ait pas, comme ma collègue disait, un bruit de fond permanent; même si l'oreille humaine peut s'y adapter, quand même, il faut comprendre que ce n'est pas l'objectif.

2080 Un mur antibruit végétal dans les îles Laval serait extrêmement accepté avec beaucoup d'enthousiasme de 1) par son objectif de réduire le bruit et de 2) par le visuel qu'il proposerait, qui convergerait avec le milieu actuel. Puis les inspections sonores récurrentes, je pense que c'est des mesures qui sont déjà demandées par le MTQ. Par contre, la fréquence ne répond pas à nos attentes, on pense qu'une mesure de contrôle dans cinq ans n'est pas suffisante. On pense qu'avant, ce serait vraiment aux trois, six et douze mois pendant cinq ans.

2085 **LE PRÉSIDENT :**

2090 On arrive aux termes de votre temps de présentation.

Mme KATIA SÉNÉCAL :

2095 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous inviterais à conclure s'il vous plaît.

2100 **Mme KATIA SÉNÉCAL :**

Merci. Pour la pollution visuelle, je vais passer dans le fond en revenant à la page précédente parce que le mur de végétaux permettrait dans le fond de réduire la pollution visuelle. Dans le fond,

2105 le mur antibruit nous aiderait à mitiger tant la pollution sonore que la pollution visuelle, comme vous pouvez le voir à la page suivante.

Mme JULIE LEMIEUX :

2110 Alors, notre dernière préoccupation, c'est vraiment celle de l'accessibilité et la sécurité. Les gens sont insulaires. C'est important d'avoir un système de communication qui est intégré et moderne. Présentement, la Ville se fie à des lettres dans des boîtes aux lettres et puis des pancartes au pont, on aimerait avoir des courriels, des SMS, des façons modernes parce qu'on n'est pas toujours chez soi quand le pont ferme. On a besoin d'avoir un véhicule de chaque côté du pont. On a besoin d'avoir des services d'urgence sur place. On a besoin d'avoir des fermetures qui sont planifiées, préférablement le soir parce qu'on aime ça aller travailler, on aime ça sortir de notre île aussi.

2120 La disponibilité de l'électricité est quelque chose de primordial pour nous au projet. On a des sous-sols qui vont se remplir d'eau s'il n'y a pas de pompe pour évacuer les eaux de nos sous-sols en tout temps.

2125 On considère, pour les gares, pour que ça soit bien intégré dans notre quartier qu'on veut des trottoirs et de l'éclairage. Comme vous pouvez voir dans la photo du centre, présentement les deux gares lavalloises n'ont aucun trottoir et aucun éclairage et puis on aimerait des mesures de suivi sur les stationnements.

2130 Alors, pour conclure, je réitère encore une fois notre enthousiasme pour le projet du REM. On a des préoccupations, mais on pense qu'on peut travailler en collaboration avec la CDPQ Infra pour trouver des solutions.

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2135 Alors, merci pour votre présentation. Des questions? Madame Ghanimé? Non? Peut-être une question; pour ce qui est des éléments accessoires dont vous avez parlé, vous nous avez dit que vous étiez en relation avec la Caisse de dépôt et placement, vous aviez eu déjà des discussions avec la Ville. Vous me dites la contrainte pour ce qui est de la soumission, mais pour ce qui est des mesures de mitigation possibles actuellement puis dans le futur, il y a une partie des choses qui pourrait être de la responsabilité de la Ville, dans quelle mesure, ils sont réceptifs à vos représentations?

Mme KATIA SÉNÉCAL :

2145

Considérant qu'on a eu plus de discussions avec la Caisse qu'avec la Ville et que la mesure de mitigation, nous l'avons trouvée en écrivant le mémoire, nous n'avons pas eu officiellement la possibilité de leur soumettre, quoique tout à l'heure on a pu en parler directement avec l'équipe de CDPQ. On verra leur réponse par rapport au mur, est-ce qu'ils vont se lancer la balle avec la Ville pour savoir qui va le construire, mais pour l'instant, ça semble être quelque chose d'envisageable.

2150

Mme JULIE LEMIEUX :

Mais j'aimerais rajouter quand même que les discussions avec Ville de Laval, on n'a pas profité d'une aussi grande ouverture, le projet n'est pas, ne semble pas être prioritaire à la Ville de Laval.

2155

LE PRÉSIDENT :

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

2160

Mme JULIE LEMIEUX :

Merci.

2165

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'est possible que vous vous preniez les dispositions pour déposer votre présentation, également, qui serait un genre d'annexe à votre mémoire?

2170

Mme JULIE LEMIEUX :

On vous l'a remis en copie papier. J'ai donné...

2175

LE PRÉSIDENT :

Oui, moi, j'ai l'ancienne version que vous nous aviez envoyée précédemment, mais si ça a été déposé avec la version électrique, ça, c'est la version que vous venez de déposer.

2180

Mme JULIE LEMIEUX :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2185

Est-ce que ça inclut votre présentation, oui, c'est bien ce que je vois?

Mme JULIE LEMIEUX :

2190

La présentation électronique est ici dans votre ordinateur.

LE PRÉSIDENT :

2195

O.K. Mais il suffit simplement de confirmer, là.

Mme JULIE LEMIEUX :

O.K.

2200

LE PRÉSIDENT :

Le document est disponible à notre équipe.

Mme JULIE LEMIEUX :

2205

Merci.

Mme KATIA SÉNÉCAL :

2210

Merci beaucoup pour votre temps.

**MM. DENIS BOLDUC, DANIEL LEROUX
ET MATHIEU VICK**

2215

LE PRÉSIDENT :

2220

Merci, Mesdames. Alors, j'inviterais maintenant le SCFP-Québec, monsieur Denis Bolduc et monsieur Vick Mathieu, s'il vous plaît. Bonsoir Messieurs.

2225 **M. DENIS BOLDUC ;**

Bonsoir Monsieur, bonsoir Mesdames.

LE PRÉSIDENT :

2230 Alors, simplement nous confirmer, on a deux personnes d'annoncées. Vous avez un troisième invité, simplement peut-être présenter pour les besoins de transcription là les gens qui vous accompagnent s'il vous plaît.

2235 **M. DENIS BOLDUC :**

Oui. Alors, moi, mon nom est Denis Bolduc, président du SCFP-Québec, m'accompagnent aujourd'hui à l'extrême gauche, Daniel Leroux, président du Conseil provincial du secteur du transport terrestre au SCFP-Québec, et Mathieu Vick, qui est du service de la Recherche au SCFP-Québec.

2240

LE PRÉSIDENT :

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

2245

M. DENIS BOLDUC :

2250 Alors, d'abord, merci beaucoup de nous avoir permis de venir présenter notre mémoire aujourd'hui dans le cadre de la consultation du BAPE sur le projet REM. Le Conseil provincial du secteur du transport terrestre, je fais une brève présentation du SCFP, regroupe quelque sept mille cent (7 100) membres au Québec, qui travaillent dans le transport urbain.

2255

Parmi les sections locales du CPSTT de la région métropolitaine de Montréal, on retrouve le Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la Société de transport de Montréal; le Syndicat du personnel administratif technique et professionnel du transport en commun à la Ville de Montréal; le Syndicat des chauffeurs d'autobus du Réseau de transport de Longueuil et le Syndicat des chauffeurs de la Société de transport de Laval et tous ces gens-là sont inquiétés par le projet REM. Le SCFP compte cent dix mille (110 000) membres au Québec. Le SCFP national en compte plus de six trente-cinq mille (635 000) à travers le pays. C'est le plus gros syndicat au Canada.

2260

Nous faisons partie aussi d'une nouvelle coalition, Transparence, qui regroupe des écologistes, des biologistes, des syndicalistes et des groupes de citoyens qui pensent que ce projet doit malheureusement être rejeté.

2265 Pour le SCFP, il est clair que le Projet de réseau électrique métropolitain de la Caisse n'est pas le bon choix pour l'environnement, pour les contribuables, pour les usagers du transport en commun et pour le développement socioéconomique de la région métropolitaine.

2270 Bien que nous sommes évidemment en faveur d'investissements majeurs pour augmenter la desserte de transport en commun dans la communauté métropolitaine de Montréal, nous sommes convaincus que la privatisation de la planification et du financement de cet immense projet a forcé la Caisse à faire plusieurs choix qui vont à l'encontre des intérêts du public et de l'environnement.

2275 Ce n'est pas un reproche qu'on adresse à la Caisse, de rappeler que son mandat principal c'est le rendement pour ses déposants. D'ailleurs, on a d'ailleurs plusieurs membres du SCFP pour qui c'est important que la Caisse fasse des rendements, de bons investissements, mais lorsqu'on planifie des services et des infrastructures publics, comme ceux dédiés au transport en commun, en ayant la quête du rendement comme critère principal, on arrive à un projet comme celui-ci, un projet à notre sens qui est mal intégré et mal avisé.

2280 Revenons maintenant dans le vif du sujet, commençons par le choix technologique. Le réseau de Sky Train automatisé opère sans conducteur et, par conséquent, nécessite d'être complètement isolé des piétons. Cela implique que chaque station doit être construite en hauteur ou en tunnel, ce qui d'une part coûte très cher et de l'autre part requiert énormément de béton spécifiquement pour la construction.

2285 Selon Luc Gagnon, un expert dans l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre, qui a témoigné plus tôt devant vous aujourd'hui, le béton nécessaire pour ce projet génère à lui seul près d'un million de tonnes (1 Mt) de GES sous forme de CO₂ et selon les évaluations de CDPQ Infra, le remplacement des autobus par un train électrifié conduira à une réduction des GES de seize mille huit cents tonnes (16 800 t) par année.

2295 Alors, on fait un petit calcul rapide et ça nous dit que le REM devra opérer pendant soixante (60) ans, juste pour réduire les GES liés au béton pour sa construction. En guise de comparaison, un système de tramways, une technologie qui coûte trois fois moins cher, ne nécessite qu'un dixième de cette quantité de béton et dans cette même optique, pourquoi la Caisse donc refuse-t-elle de fournir une analyse des gaz à effet de serre liés à l'étalement urbain? Tous les experts semblent dire la même chose : en raison de l'étalement urbain, le projet du REM augmentera de façon importante les gaz à effet de serre.

2300 Et sachant que l'argent ne tombe pas du ciel, ne serait-il pas plus judicieux d'investir dans une technologie qui réduit davantage les gaz à effet de serre, comme par exemple le tramway?

2305 CDPQ Infra compte entre autres défrayer un peu plus d'un point deux milliards de dollars (1,2 G\$) sur la ligne Deux-Montagnes pour remplacer un train électrique par un train électrique. Si l'objectif est réellement de réduire le nombre de voitures et les émissions de GES, ne serait-il pas plus responsable de payer les quelque cent millions de dollars (100 M\$) nécessaires pour acheter des véhicules à deux étages et augmenter la capacité des trains du réseau public?

2310 Ce un point deux milliard de dollars (1,2 G\$) ne serait-il pas mieux investi en augmentant la capacité du réseau du transport public existant actuellement, plutôt que de démanteler le réseau public et reconstruire la même chose dans le giron privé?

2315 Donc, ce choix nous paraît illogique, irresponsable, même, et soulève plusieurs questions : est-ce que la Caisse a choisi cette technologie uniquement pour faire fructifier ses investissements majeurs dans Bombardier et la Cimenterie de Port-Daniel? Je pose la question. Je crois qu'elle est pertinente. Pourquoi y a-t-il un si grand acharnement à vouloir économiser quelques millions de dollars par année sous forme de salaires aux conducteurs? Pourquoi la Caisse refuse-t-elle de fournir au public une justification de son choix de technologie? Il me semble qu'on devrait pouvoir comparer son choix aux autres exemples qui existent à travers le monde. Et toutes ces questions semblent cadrer dans la réflexion de l'UPAC qui, la semaine dernière, on le voyait dans les médias, a annoncé qu'elle surveille ce projet de près. Et, en passant, ce sera la première fois que l'UPAC s'intéresse à un contrat de nature privée.

2325 Si on veut un réseau de transport en commun efficace qui favorise un transfert modal de la voiture vers le transport collectif, ce réseau doit être très bien intégré et, tel que proposé, ce projet connecte à peine aux infrastructures actuellement existantes.

2330 Pour plusieurs usagers, on va augmenter le temps de déplacement total en multipliant le nombre de correspondances, si on pense notamment ici aux usagers de la ligne de Mascouche qui ne pourront plus se rendre directement au centre-ville. Certains de ces délais additionnels auraient pu être limités si le réseau du REM avait plusieurs points de rencontre avec le réseau du métro, mais dans la proposition de CDPQ Infra, il n'y a que la connexion à proximité du métro Bonaventure.

2335 Et, évidemment, ça ne sera suffisant; on parle, d'ailleurs la Caisse a fait le même constat, a récemment parlé d'ajouter des stations potentielles à McGill, à Édouard-Montpetit et en plus d'une toute nouvelle station à Griffintown, mais on se demande qui paiera pour ces stations, on ne le sait pas.

2340 En ajoutant ces stations et en ajoutant les infrastructures publiques, on accordera à la Caisse notamment la ligne Deux-Montagnes et le tunnel du mont Royal, on parle vraisemblablement d'un coût total qui frôlera les sept à huit milliards de dollars (7-8 G\$), et ce, pour seulement douze (12) à quinze (15) nouvelles stations avec les douze (12) déjà qui existent sur la ligne Deux-Montagnes

et nous, on dit qu'aucun gestionnaire public responsable ne pourrait qualifier cet investissement comme étant un choix raisonnable.

2345

En termes d'investissement public, nous avons évidemment le deux point cinq milliards (2,5 G\$) environ des gouvernements, d'argent public, des possibles subventions de la part d'Hydro-Québec, un congé de taxes scolaires et municipales et des tarifs qui risquent d'être très élevés et une vente aux enchères d'infrastructures publiques existantes. Tout ça pour un projet qui ne va même pas réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

2350

Et, à plus long terme, comment assurer un réseau de transport efficace qui optimise l'achalandage et minimise les émissions de gaz à effet de serre si on permet à CDPQ Infra de travailler en vase clos?

2355

Au moment où l'on se parle, le projet de Loi 76 du gouvernement du Québec crée une nouvelle entité, une nouvelle instance publique, l'Autorité régionale du transport métropolitain, dans le but d'augmenter la cohérence en termes de planification et de tarification entre les diverses sociétés de transport de la Communauté métropolitaine de Montréal.

2360

Il est donc surprenant qu'on crée en parallèle un nouveau joueur, le REM, qui opérera de façon indépendante et mettra de l'avant un réseau qui ne semble pas tenir compte des infrastructures actuelles ou des habitudes des usagers du transport en commun. Cela aura évidemment des impacts sur la planification future du réseau et pour revenir à un argument que j'ai soulevé plus tôt, ce n'est pas en démantelant le réseau public qu'on va arriver à augmenter la qualité des services aux usagers.

2365

Et en donnant ou en vendant pour très peu le tunnel Mont-Royal, qu'on qualifie d'épine dorsale du réseau ferroviaire de la région de Montréal, à des intérêts privés, on entrave plusieurs projets d'envergure qui auraient pu augmenter la capacité du réseau public.

2370

Bref, pour le SCFP-Québec, il est clair que le projet de REM tel que proposé par CDPQ Infra ne devrait pas être autorisé par le BAPE, d'une part parce qu'il ne répond aucunement aux besoins de la province en termes de réduction des gaz à effet de serre, mais aussi, car il privatise une bonne partie du transport en commun métropolitain et cette privatisation fait passer le rendement de la Caisse devant les intérêts du public, devant les intérêts de l'environnement, devant les intérêts des travailleurs et des usagers.

2375

Il nous paraît aussi complètement irrecevable que l'État se déleste d'infrastructures publiques stratégiques tels le Tunnel du mont Royal et la ligne de Deux-Montagnes qui sont incontournables pour assurer la viabilité à long terme du réseau public actuel et de futurs projets d'expansion.

2380

2385

À peine quelques années après que la Commission Charbonneau ait recommandé au gouvernement de mener les grands projets de construction avec son ministère des Transports et d'utiliser l'expertise qu'il possède déjà dans ce domaine, il est irrecevable pour nous que le gouvernement décide de faire le contraire en permettant à un investisseur indépendant le soin de superviser et de gérer cet immense chantier.

2390

Et il y a tellement de questions qui demeurent sans réponse. Ici, je fais une parenthèse, c'est justement assez particulier de se retrouver ici devant vous aujourd'hui alors que huit ministères ont signifié que l'étude d'impact de la Caisse était incomplète ou même irrecevable. Et on se pose la question : pourquoi il faut aller si vite dans ce dossier-là?

2395

Pour nous, la planification et le financement public doivent faire partie de toute solution envisagée, le mode d'approvisionnement traditionnel est moins cher, il est plus transparent et permet au ministère de concevoir, d'aller en appel d'offres et de faire construire par une entreprise privée ses infrastructures et en gardant le contrôle public des services et des infrastructures. Et avec l'arrivée prochaine de l'ARTM, la Communauté métropolitaine de Montréal pourrait se doter d'une vision à long terme pour élargir le système existant, tout en s'assurant que le service demeure intégré, abordable et vert.

2400

Maintenant si vous avez des questions, on pourra y répondre.

LE PRÉSIDENT :

2405

Alors, merci pour votre présentation. Alors, est-ce qu'on a des questions à leur soumettre? Madame Ghanimé? Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

2410

Oui, merci. Deux petites questions : la première c'est vous utilisez le mot « privatisation », le promoteur nous parle plutôt d'un partenariat public/public, alors est-ce que vous pouvez nous expliquer pourquoi est-ce que vous utilisez le terme de privatisation et qu'est-ce que ça implique quand on parle du contexte de la Loi 76 et aussi celui de la Loi 38?

2415

M. DENIS BOLDUC :

2420

Alors, quand on parle de privatisation d'un projet privé, on se rappellera que le gouvernement a créé une nouvelle entité, une nouvelle entité qui n'est pas la Caisse de dépôt et placement du Québec, mais c'est CDPQ Infra. Donc, c'est une entité différente. C'est de l'argent des épargnants, évidemment, de la population du Québec, mais c'est une entité pour nous qui est comparable à une entité privée.

2425 Et, dans ce projet-là, elle se comporte d'ailleurs comme une entité privée. On fait signer des ententes de confidentialité aux élus qui auront à se prononcer d'ailleurs éventuellement sur ce projet-là, qui auront à répondre à des questions des citoyens, peut-être en Conseil municipal, et ils seront liés par l'entente de confidentialité qu'ils auront signée. Et si, ce qu'on apprenait dans La Presse, que s'ils ne signent pas cette entente de confidentialité, là, les élus, bien, ils n'auront pas accès aux informations.

2430 Alors, on est dans un cercle vicieux. Si je veux prendre des décisions, il faut que je signe l'entente de confidentialité. Si je veux répondre à une question des citoyens qui se posent des questions justement sur ce projet-là, bien, je ne pourrai pas le faire, je vais être lié par l'entente de confidentialité. C'est le comportement d'une entreprise privée et c'est pour ça qu'on parle énormément de transparence dans ce dossier-là. Pourquoi la Caisse, Infra, ne veut pas faire les études d'impact de gaz à effet de serre liés à la construction de l'infrastructure? On refuse de le faire, alors il y a beaucoup... il y a un manque de transparence.

Maintenant pour les lois, là...

2440 **M. MATHIEU VICK :**

2445 Juste un complément d'information. Normalement, un projet de transport en commun, on va avoir la planification, le financement dans le public, la construction dans le privé, normalement, et ensuite on va avoir l'opération, la détention dans le giron du public. Ce projet-ci privatise de facto la planification, le financement, l'opération et la détention. C'est pour ça que c'est une privatisation.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

2450 Ma deuxième question concerne l'impact du projet sur les emplois. Donc, vous évaluez comment ce type de technologie par rapport à la technologie qu'on connaît déjà actuellement?

M. MATHIEU VICK :

2455 Mais c'est sûr que cette technologie-là, spécifiquement, par rapport à une technologie comme un tramway où il y a un conducteur, il va y avoir moins d'emplois, évidemment. Pour ce qui est des emplois déjà existants dans le réseau public, ce n'est toujours pas clair comment il va y avoir une réorganisation de certains trajets d'autobus. C'est sûr qu'il va y avoir remplacement des autobus 747, par exemple, qui vont à l'aéroport. Les autobus qui partent de la Rive-Sud pour se rendre à Montréal seront remplacés.

2460

Ça se peut qu'on crée de nouvelles lignes pour desservir le REM si ce projet se réalise. Alors, ce n'est pas certain comment les effectifs vont être, quels seront les impacts, mais c'est sûr qu'il va y avoir des impacts sur les travailleurs aussi.

2465 **LE PRÉSIDENT :**

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

2470 **M. DENIS BOLDUC :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2475 Alors j'inviterais maintenant monsieur Jean-François Lefebvre s'il vous plaît. Alors monsieur Lefebvre est absent.

Alors, c'est ce qui met fin à notre séance de soirée. Les travaux reprendront demain 13 h. Alors, merci beaucoup. Bonne soirée.

2480

SÉANCE AJOURNÉE AU 28 SEPTEMBRE 2016 À 13 H

2485

2490

2495

2500

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.

2505

ET J'AI SIGNÉ :

2510

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