

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. QUSSAÏ SAMAK, président
M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire

**PROJET TRAIN DE L'EST :
DU LIEN FERROVIAIRE ENTRE
MASCOUCHE-TERREBONNE-REPENTIGNY
PAR L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 10 décembre 2008 à 19 h
Au centre Récréatif de Repentigny
Salle de réception
740, rue Pontbriand
Repentigny (Québec)
J6A 8E1

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

SÉANCE DU 10 DÉCEMBRE 2008

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DU PRÉSIDENT 3

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. JOHN BURCOMBE..... 4

M. MICHEL PAULETTE 29

M. DAVID MODLIN 52

M. JOHN BURCOMBE..... 74

5 L'an deux mille huit (2008), ce dixième (10^e) jour du mois de décembre :

LE PRÉSIDENT (M. QUSSAÏ SAMAK) :

10 Les audiences de la première partie de l'audience publique portant sur le projet de train de l'est reprennent.

15 Y a-t-il de la part de l'Agence ou des ministères, villes, etc., y a-t-il des documents à déposer, soit des documents qu'on aurait mentionnés déjà ou de votre propre chef que vous estimez pertinents à nous signaler, des nouveaux documents à déposer ? Non ? Ça va ?

M. JEAN HARDY :

Pas au niveau de l'AMT, non.

20 LE PRÉSIDENT :

Côté ministériel, ça va ? D'accord. Alors, je vais inviter... oui.

M. BERNARD PICARD :

25

Vous aviez demandé de déposer la politique québécoise sur le transport collectif.

LE PRÉSIDENT :

30

Oui, tout à fait.

M. BERNARD PICARD :

35 Et ça a été fait avec le document synthèse et on a ajouté également les différents programmes d'aide qui découlent de la politique québécoise et c'est des documents qui expliquent les programmes d'aide.

LE PRÉSIDENT :

40

Parfait. Merci beaucoup, Monsieur Picard. J'ai...

M. HERVÉ CHATAGNIER :

45 Excusez-moi, tel que convenu, j'ai déposé le règlement sur le bruit. Donc, je l'ai déposé en arrière.

LE PRÉSIDENT :

50 D'accord. Très bien. Et pour les autres documents on attendra quand c'est prêt. Je crois avoir reconnu monsieur Burcombe dans la salle. Le voilà. Alors, je vous invite, Monsieur Burcombe, à venir nous entretenir de vos deux (2) questions.

M. JOHN BURCOMBE

55 M. JOHN BURCOMBE :

Bonsoir, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

60

Bonsoir.

M. JOHN BURCOMBE :

65 Alors, je vais revenir sur l'électrification. On a parlé des contraintes du fait qu'on utilise les mêmes lignes que... les mêmes voies que le CN. Alors, est-ce qu'on a regardé la possibilité de faire une voie dédiée tout au long du trajet pour le train ?

LE PRÉSIDENT :

70

Dédiée au transport des passagers seulement ?

M. JOHN BURCOMBE :

75

Oui.

LE PRÉSIDENT :

80

D'accord. Est-ce que, Monsieur Hardy, avez-vous examiné la possibilité de créer des trajets dédiés, des tracés dédiés pour séparer le transport des marchandises des passagers ?

M. JEAN HARDY :

85

Oui, absolument. Je pense que c'est la 26. D'accord. Ici, on reprend un peu notre projet. Donc, tel que je l'expliquais hier, le tronçon Deux Montagnes est presque exclusivement déjà utilisé par l'AMT. Je pense qu'il reste un train VIA. Un train CN ? O.K. Mais principalement donc par l'AMT, tronçon électrifié.

90

Par la suite, on utilise le corridor existant du CN, donc d'ouest en est de l'île de Montréal, et ce, jusqu'à Repentigny. J'ai mis en bleu les secteurs où la voie ferrée est simple et j'ai mis également le nombre de viaducs à voie simple. Donc, comme vous pouvez constater entre le boulevard de l'Acadie et le boulevard Lacordaire à Montréal, il y a huit kilomètres (8 km) de voie simple et onze (11) viaducs à voie simple.

95

Dans la portion est, entre la rue Sherbrooke et Charlemagne, on parle de six kilomètres (6 km) de voie simple dont les deux (2) ponts qui traversent la Rivière-des-Prairies et trois (3) viaducs à voie simple. Pour les tronçons donc en bleu, on a déjà deux (2) voies ou plus. Ça représente donc de rajouter une voie aux endroits qui sont identifiés en rouge, ça représente quand même un investissement très considérable. Ça implique également de toute façon des négociations avec CN.

100

LE PRÉSIDENT :

105

Avez-vous une règle du métier approximative par kilomètre linéaire en moyenne pour des rails transport passager, en moyenne c'est combien ? Combien de...

M. JEAN HARDY :

110

On parle d'à peu près deux millions (2 M), un kilomètre (1 km), deux millions (2 M).

LE PRÉSIDENT :

115

Deux millions (2 M).

M. JEAN HARDY :

Oui.

120

LE PRÉSIDENT :

C'est comparable à des routes finalement, non ?

125

M. JEAN HARDY :

Daniel, une route ?

130

M. DANIEL PILON :

Ça dépend de la dimension de la route.

LE PRÉSIDENT :

135

Je savais que la réponse c'est ça dépend. C'est sûr. C'est la meilleure réponse possible, je crois. C'est la plus sage aussi. D'accord.

M. JEAN HARDY :

140

Mais on parle quand même de onze (11) viaducs... quatorze (14) viaducs. Les viaducs c'est facilement quatre (4), cinq millions (5 M), dépendant de l'envergure. On traverse quand même des boulevards importants à Montréal, que ce soit Pie-IX, Christophe-Colomb, Saint-Hubert. Donc, c'est des portées quand même assez importantes.

145

Donc, oui, ça pourrait mais on est quand même toujours dans le corridor CN.

Même si on doublait le corridor, et ça Louis pourrait me corriger, mais le CN ne garantira jamais l'utilisation exclusive d'une voie ferrée. Si eux ont un train en panne dans leur supposée voie, ils vont quand même utiliser la voie où on serait avec caténaire.

150

LE PRÉSIDENT :

155 Ça, c'est des concessions *advitam aeternam*. Ça, c'est des concessions à perpétuité
indépendamment du niveau d'usage du CN ou pas ?

M. JEAN HARDY :

160 Excusez, je n'ai pas compris le...

LE PRÉSIDENT :

165 Est-ce qu'il y a un niveau d'usage en de ça d'un certain niveau, est-ce qu'ils perdent la
concession, la concession échoue ?

M. JEAN HARDY :

170 Non, bien, je demanderais peut-être à Louis Machado peut-être de venir répondre à la
question en tant qu'ancien employé CN.

LE PRÉSIDENT :

175 Monsieur Machado.

M. LOUIS MACHADO :

180 Bonsoir. Monsieur le Président, oui, effectivement, même si on bâtit une voie dédiée
aux passagers dans une emprise ferroviaire qui appartient au CN, on ne peut pas faire ce qu'on
veut à l'intérieur de ça. Donc, on est assujettis. Les travaux il faut que ce soit fait par le CN et
puis eux, si jamais comme monsieur Hardy a mentionné tantôt, si jamais il y a une perturbation
du service, ils vont utiliser nos voies. C'est eux qui doivent en retenir. Donc, les contraintes sont
les mêmes. Il faut faire l'étude de risques parce que c'est à l'intérieur de leur emprise pour des
questions syndicales, c'est tous des employés syndiqués, donc c'est eux qui entretiennent et
185 puis il faut faire l'étude de risques de ce que j'ai mentionné hier. C'est les mêmes contraintes
qu'on a encore.

190 LE PRÉSIDENT :

Et ça, ça explique peut-être le passage qui se trouve dans l'étude d'impact concernant les contraintes côté santé et sécurité du travail par rapport aux travailleurs à l'entretien ?

195 M. LOUIS MACHADO :

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

200

C'est ça...

M. LOUIS MACHADO :

205

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

... parce qu'il s'agit des travailleurs du CN...

210

M. LOUIS MACHADO :

Qui feraient l'entretien et puis...

215 LE PRÉSIDENT :

Et l'électrification aurait des incidences pour leur sécurité ?

M. LOUIS MACHADO :

220

C'est exactement ça.

LE PRÉSIDENT :

225

D'accord. Et en cas d'urgence, des situations anormales, qui impliquent, qui exigent absolument le passage d'un train de marchandise pour l'éloigner d'un certain secteur, etc., est-

ce qu'ils ont priorité ? L'accès aux rails dans les sections...

230 M. LOUIS MACHADO :

Le CN ?

LE PRÉSIDENT :

235 Oui.

M. LOUIS MACHADO :

240 Bien, le CN, c'est eux qui contrôlent. C'est eux qui contrôlent la circulation ferroviaire, c'est leur emprise. Donc, ils vont... le contrôleur ferroviaire va donner priorité. Ce qu'il va faire, il va faire ce qui est le mieux pour libérer la voie ou dégager les voies, ces choses-là. Donc, il n'y a pas de...

LE PRÉSIDENT :

245 Il n'y a pas de règle donc ?

M. LOUIS MACHADO :

250 Il n'y a pas de règle comme telle.

LE PRÉSIDENT :

255 C'est selon la situation?

M. LOUIS MACHADO :

C'est la sécurité, qu'est-ce qui est le plus sécuritaire.

260 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

265 M. LOUIS MACHADO :
C'est quoi la méthode ou qu'est-ce qu'on doit faire pour dégager la voie le plus vite possible; c'est ce qu'il va utiliser comme logique.

270 LE PRÉSIDENT :
D'accord. D'accord. Merci beaucoup, Monsieur Machado. Monsieur Burcombe, alors voilà la réponse.

275 M. JOHN BURCOMBE :
D'accord. Une autre question sur la ligne Deux Montagnes, on a des voitures autopropulsées plutôt que des locomotives et des voitures. Est-ce que si jamais la ligne est électrifiée, est-ce qu'on peut utiliser le même matériel roulant des voitures autopropulsées sur cette ligne à Mascouche ?

280 M. JEAN HARDY :
Je demanderais à Paul Dorval qui a travaillé sur la planification du matériel roulant, donc locomotives bi modes et voitures 3000.

285 LE PRÉSIDENT :
Monsieur Dorval.

290 M. PAUL DORVAL :
Bonjour. Oui, effectivement, le même type de matériel pourrait être utilisé dans un environnement électrifié. Cependant, même pour la ligne Deux Montagnes, on prévoit ajouter de la capacité avec des locomotives bi modes et des voitures à deux (2) étages. Le matériel qui est sur Deux Montagnes actuellement, les voitures sont à un étage de moins grande capacité que les voitures à deux (2) étages. Et du fait d'avoir une voiture à deux (2) étages, on ne peut pas avoir des voitures électrifiées parce que l'espace est pris pour mettre des sièges et ajouter de la capacité. Alors, c'est l'approche qu'on prend, même pour augmenter la capacité sur la ligne Deux Montagnes, d'autant plus qu'avec des locomotives bi modes, s'il y a une panne d'électricité, une panne d'alimentation, on peut fonctionner en diesel pour se dépanner.

300

LE PRÉSIDENT :

305 S'il n'y a pas d'électrification intégrale et on utilise toujours les locomotives bi modes, le train devient indépendant des pannes électriques. Donc, en tout temps...

M. PAUL DORVAL :

310 Absolument.

LE PRÉSIDENT :

... la mobilité est assurée.

315 M. PAUL DORVAL :

Oui, absolument.

LE PRÉSIDENT :

320 Avez-vous de l'information concernant la fréquence des pannes sur la ligne, la seule intégralement électrifiée, la ligne Deux Montagnes ? En moyenne, c'est quoi ?

M. PAUL DORVAL :

325 Je pense qu'on a une... au niveau des pannes d'alimentation électriques, je pourrais pas vous dire mais de façon générale la fiabilité du service, on a environ quatre-vingt-dix-huit pour cent (98 %) des trains en temps. On considère un train en temps, un train qui arrive à cinq pour cent (5 %)... à moins de cinq (5) minutes de son heure prévue d'arrivée.

330

LE PRÉSIDENT :

Alors, vous allez reprendre ça, je n'ai pas suivi.

335 M. PAUL DORVAL :

O.K.

340 LE PRÉSIDENT :

La disponibilité du service est à quel pourcentage vous dites ?

345 M. PAUL DORVAL :

Quatre-vingt-dix-huit pour cent (98 %) de train en temps.

LE PRÉSIDENT :

350 Quatre-vingt-dix-huit pour cent (98 %). Donc, il y a juste deux pour cent (2 %)...

350

M. PAUL DORVAL :

Oui.

355 LE PRÉSIDENT :

... de temps de...

360 M. PAUL DORVAL :

Qui sont des causes... des fois des causes de bris mécaniques, de l'infrastructure, défaillance de passages à niveau, en tout cas, un ensemble de situations mais ça arrive à deux pour cent (2 %) du temps généralement.

365 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Burcombe, d'autres questions ?

370 M. JOHN BURCOMBE :

Si je peux... c'est peut-être une parenthèse mais on avait, je crois, ce matin des délais sur cette ligne. Est-ce qu'on peut demander pourquoi ?

375 M. JEAN HARDY :

Je demanderais à Louis Machado qui s'occupe de l'opération ferroviaire.

380 M. LOUIS MACHADO :

Oui, on a eu plusieurs délais. Monsieur le Président, oui, on a eu plusieurs délais ce matin, même on a eu... on peut dire qu'on a eu trois (3) trains d'annulés et puis deux (2) trains qui étaient en retard, deux (2), trois (3) trains qui étaient en retard. La cause principale c'est le verglas d'hier. Les MR90 qu'on appelle, les MU ou les automotrices sont garées à Deux
385 Montagnes et puis dans la soirée, avec le verglas qui est tombé sur le système de pantographe, ça a été fait un poids excessif. Donc, le mécanisme des... c'est des pistons hydrauliques, là, qui font lever le pantographe pour faire le contact sur le fil de caténaire étaient trop pesants, donc le contact se faisait pas.

390 Donc, à ce moment-là, il y a eu des flash, ce qu'on appelle des flash, des courts-circuits et puis on a brûlé des diodes sur le mécanisme, sur trois (3) éléments. Donc, aussitôt qu'on a un train de retardé dans l'heure de pointe du matin...

LE PRÉSIDENT :

395

Évidemment.

M. LOUIS MACHADO :

400 ... ça devient...

LE PRÉSIDENT :

405 Comment évaluez-vous l'importance relative de ce facteur-là par rapport à l'intérêt que le public pourrait avoir pour un service quand même nouveau où il va y avoir, on compte sur un changement de comportement, etc., etc. ? J'aimerais vous entendre là-dessus étant donné la culture sociologique que nous avons actuellement, les pratiques, les mœurs, etc., quand on ajoute à ça les difficultés de retards de cette nature-là ?

410

M. LOUIS MACHADO :

415 C'est sûr que les gens, quand les trains sont en retard, les gens, on reçoit des plaintes.
Et puis les gens sur le Deux Montagnes, un peu comme Paul Dorval mentionnait tantôt, la performance est très bonne; c'est quatre-vingt-dix-huit pour cent (98 %) des trains qui sont en temps. Aussitôt qu'on a un train qui a un cinq (5), dix (10), quinze (15) minutes, immédiatement on reçoit des plaintes et puis automatiquement les gens, ils sont mécontents, ils sont mécontents du service.

420

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça pourrait représenter un facteur d'abandon de cette option ?

425 M. LOUIS MACHADO :

Non, je ne crois pas parce que...

LE PRÉSIDENT :

430

Non.

M. LOUIS MACHADO :

435 ... parce que en réalité c'est un problème qu'on a mais c'est minime. Ce n'est pas... c'est l'hiver. C'est dans les cas de verglas. En temps normal, on n'a pas d'autres problèmes.

440 Il faut dire aussi que la performance est bonne sur cette ligne parce que c'est une ligne qui est dédiée aux trains de banlieue. Il y a un train de marchandise sur cette ligne. C'est le seul. Donc, les trains de banlieue ont priorité, là, en tout temps.

LE PRÉSIDENT :

445 D'accord. Monsieur Burcombe, vous pouvez continuer parce que, là, je n'ai pas de liste d'attente pour des questions. Alors, vous avez le privilège d'aller au-delà des deux (2) questions. Alors, on vous écoute.

450 M. JOHN BURCOMBE :
D'accord. Alors, je me demande quand même s'il y a des avantages ou d'autres problèmes possibles ou des comparaisons entre l'utilisation des voitures autpropulsées et des locomotives?

455 En effet, c'est dans l'étude faite par Canada Rail, il donne un tableau de consommation d'énergie pour appliquer les coûts d'opération et je me demande ce à quoi les coûts d'opération avec les voitures autpropulsées plutôt qu'une locomotive et des voitures ordinaires ? Je ne sais pas si c'est possible comme de bonifier l'étude pour avoir cette information.

460 LE PRÉSIDENT :
D'accord. Monsieur Hardy.

465 M. JEAN HARDY :
Oui. Le tableau, je pense qu'on va vous le montrer, 11. C'est ce tableau dont vous parlez, Monsieur Burcombe ?

470 M. JOHN BURCOMBE :
Non, non, il y avait tableau 11.10 qui est la consommation.

475 LE PRÉSIDENT :
La consommation.

480 M. JOHN BURCOMBE :
La consommation d'énergie.

485 LE PRÉSIDENT :
11.10.

M. JEAN HARDY :

On vérifie au niveau de l'étude.

490 M. JOHN BURCOMBE :

C'est à la page 49 de l'étude.

LE PRÉSIDENT :

495

Du volume principal ?

M. JOHN BURCOMBE :

500

Excusez ?

LE PRÉSIDENT :

505

Du volume principal de l'étude ou...

M. JOHN BURCOMBE :

Non, non, de l'étude spécifique...

510 LE PRÉSIDENT :

De Canada Rail.

M. JEAN HARDY :

515

De Canada Rail. Ou peut-être qu'on peut chercher l'étude et procéder à une autre question.

LE PRÉSIDENT :

520

Oui, absolument.

M. JOHN BURCOMBE :

525 Oui. Comme je veux ajouter une autre colonne où on indique la consommation avec des voitures autopropulsées comme on utilise sur la ligne Deux Montagnes.

M. GUY FOUQUET :

530 Paul, est-ce que tu veux commenter ? Tableau, quelle page vous dites ? Excusez.

M. JOHN BURCOMBE :

11.10.

535

LE PRÉSIDENT :

Et la page 49 vous dites ?

540 M. JOHN BURCOMBE :

49.

LE PRÉSIDENT :

545

C'est ça.

M. JEAN HARDY :

550 Monsieur le Président, peut-être demander à monsieur Burcombe s'il a le tableau avec lui.

LE PRÉSIDENT :

555 Avez-vous le tableau avec vous, Monsieur Burcombe, parce que ça serait plus simple.

M. JEAN HARDY :

O.K.

560

M. PAUL DORVAL :

En termes de consommation, à mon avis, il y aurait à peu près pas de différence parce que si on prend une rame, par exemple, de dix (10) voitures automotrices versus une rame de
565 dix (10) voitures tirées par une locomotive électrique, il faut chauffer les dix (10) voitures de la même façon.

En termes de traction des automotrices, chaque automotrice a son propre système de propulsion, évidemment moins puissant qu'une locomotive parce qu'elle a moins de poids à tirer
570 mais on le multiplie pour la rame de dix (10) voitures, si c'est... dans le cas de Deux Montagnes c'est une voiture sur deux (2) sont automotrices. Donc, on a comme cinq (5) petites locomotives qui, si je me rappelle bien, sur Deux Montagnes ont une puissance nominale, je pense, de onze cents kilowatts (1100 kW) au niveau de la traction.

Les locomotives bi modes, en mode électrique ont une puissance nominale de traction de, je pense, c'est cinq mille kilowatts (5 kW) ce qui fait que cinq (5)... pour une rame de dix (10)
575 voitures, cinq (5) voitures motrices de onze cents kilowatts (1100 kW) multiplié par cinq (5), ça donne cinq mille cinq cents kilowatts (5500 kW) de traction est une locomotive est autour de cinq mille (5000 kW). Donc, on aurait des consommations relativement semblables en termes
580 d'énergie.

LE PRÉSIDENT :

Pas selon le...

585

M. PAUL DORVAL :

C'est ça.

590 LE PRÉSIDENT :

D'accord. À propos, si vous me permettez, Monsieur Burcombe, à propos de ça, j'aimerais, on a toujours une... on comprend mieux les choses quand elles sont placées dans leur contexte. Alors, tout de suite j'ai profité de l'occasion pour vous demander plus
595 d'informations.

La projection des voitures privées retirées de la route, avec l'entrée de service, l'entrée en service du projet, vous avez parlé de neuf cents (900) véhicules à peu près dans un des tableaux que vous avez présenté hier.

600

Ça serait intéressant ces références-là de les placer dans leur contexte pour nous, c'est-à-dire neuf cents (900) par rapport au débit journalier, ça représente quoi ?

Et je profiterai également de l'occasion pour continuer la mise en contexte. Les émissions de gaz carbonique évitées par ce retrait projeté des véhicules privés. Dans le contexte québécois, ça serait important d'avoir cette information également.

605

M. JEAN HARDY :

610

Brigitte.

LE PRÉSIDENT :

Alors, on a une réponse à ma première question ?

615

M. JEAN HARDY :

Oui.

620

LE PRÉSIDENT :

Je vais continuer avec les autres.

M. JEAN HARDY :

625

Je vais demander à Yves Phaneuf de répondre à la première question.

M. YVES PHANEUF :

630

Bon. Comme vous avez mentionné, neuf cents (900) voitures, pour la période de pointe du matin, retirées principalement en provenance de la couronne nord. Là, ici, on voit, je dirais, qu'une portion du tableau. C'est ça, c'est le pont Charles de Gaule qu'on voit, le pont Le Gardeur, les débits journaliers, cent douze mille (112 000) pour le pont Charles de Gaule, vingt-

635 deux mille (22 000) pour le pont Le Gardeur. Il y a aussi le pont, l'autoroute 25, là, aussi à considérer dans ce bilan-là.

Donc, ça met le contexte. On a fait des calculs aussi de ce que ça pouvait représenter comme émission de gaz à effet de serre, donc retrait d'émissions de gaz à effet de serre.

640 Donc, pour ces neuf cents (900) voitures-là de retirées, on a calculé... on a pu calculer grâce à nos modems de simulation, des kilométrages évités et globalement, ça donne un retrait de trois mille deux cent quarante tonnes (3240 t) de CO2 par an de retiré.

LE PRÉSIDENT :

645

D'accord. Et c'est là où j'aimerais le lier au contexte québécois. L'ensemble des émissions d'origine entropique de gaz carbonique au Québec, ça serait intéressant de placer ça dans son contexte d'une part, et d'autre part, pour pouvoir cerner correctement le bilan carbonique du projet, si on prend toutes les émissions, y compris le nécessaire pour chauffer les locomotives le matin, etc., etc., au départ, pour qu'on ait un bilan carbonique le plus précis possible du projet. Le passif et l'actif et puis on regardera ça puis on mettra le tout dans nos contextes des émissions entropiques... d'origine entropique au Québec.

650

M. YVES PHANEUF :

655

D'accord. On a fait ce bilan net, si vous voulez. On pourra le remettre dans le contexte plus global québécois.

LE PRÉSIDENT :

660

C'est ça.

M. YVES PHANEUF :

665

Ça pourra être fait.

On a aussi fait le même calcul si la ligne était totalement électrifiée.

670

LE PRÉSIDENT :

Oui.

675 M. YVES PHANEUF :

Donc, on a aussi cette réduction-là supplémentaire, là. Donc, il s'agit juste de le mettre dans le contexte comme vous le demandez.

680 LE PRÉSIDENT :

C'est très bien. Et je profite de l'occasion pour me tourner vers monsieur Chatagnier. Étant une société malade, d'attacher une valeur monétaire à tout, la monnaie, on chiffre toujours en termes d'argent, si on avait à faire, à monnayer ça, si vous faites des analyses chez vous au
685 ministère en termes de prix par tonne de carbone, de gaz carbonique évité, vous utilisez un prix quelconque ? On n'a pas de bourse encore ici. On n'a pas de prix agréé d'un océan à l'autre au Canada non plus, mais comme exercice indicatif, vous utilisez quoi comme prix par tonne évité de CO2 ?

690 M. HERVÉ CHATAGNIER :

J'ai pas la réponse immédiatement...

LE PRÉSIDENT :

695

Vous n'avez pas la réponse.

M. HERVÉ CHATAGNIER :

700

... mais je pourrais vous la fournir dans les prochains jours.

LE PRÉSIDENT :

705

D'accord. Je comprends que ce n'est pas une position officielle du ministère mais juste pour comparer les comparables.

M. HERVÉ CHATAGNIER :

710 Oui. Non, je comprends ce que vous voulez dire.

LE PRÉSIDENT :

715 Très bien. Merci. Vous, avez-vous une valeur quelconque pour calculer c'est quoi le prix par tonne évité de CO2, là, comme juste pour fins des discussions ?

M. GUY FOUQUET :

720 Actuellement, la bourse de carbone n'est pas encore en fonction. Elle va être là mais les prix ont varié entre... puis aujourd'hui à la bourse il faut tenir compte que ça a fluctué beaucoup mais ça a joué entre dix-sept dollars (17 \$) et trente dollars (30 \$).

LE PRÉSIDENT :

725 Um-hum.

M. GUY FOUQUET :

730 Donc, tout dépendant à quel moment ça va être en application ou quel va être vraiment l'enjeu et...

LE PRÉSIDENT :

735 C'est sûr.

M. GUY FOUQUET :

... l'offre et la demande.

740 LE PRÉSIDENT :

C'est sûr. Merci, Monsieur Fouquet. Alors, voilà la réponse, Monsieur Burcombe. Ça va ?

745 M. JOHN BURCOMBE :

D'accord. Mais si je peux revenir pour l'électrification. L'étude de Canada Rail a divers scénarios, comme l'électrification totale, l'électrification partielle. Est-ce que quelqu'un peut nous décrire un peu c'est quoi la différence et c'est quoi les coûts relatifs et est-ce que l'AMT
750 pense faire cette électrification partielle qui pourrait être faite sur la nouvelle portion de ligne ?

LE PRÉSIDENT :

O.K. Alors, la dernière question de monsieur Burcombe cette fois pour ce passage.
755 Allez-y.

M. JEAN HARDY :

Pour répondre à votre question, quand on parlait d'électrification partielle, on parlait d'un
760 tronçon en particulier, exemple le tronçon entre CP Mascouche et Repentigny. Donc, le tronçon qu'on appelle, entre guillemets, qu'on appelle AMT.

Quand on parlait d'électrification totale, évidemment c'était le tronçon qu'on appelle AMT
765 et le tronçon CN à Montréal.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

770 M. JEAN HARDY :

Donc, dans l'étude, il y a eu cette étude de scénario-là où il y avait l'électrification
partielle et celle où on disait... qui complétait avec le CN à Montréal.

775 C'est sûr que les délais de négociations d'implantation de mise en œuvre sont probablement différents au niveau du corridor AMT qui est sous juridiction MTQ québécoise alors que CN évidemment c'est le corridor CN, donc où on passe dans le corridor CN comme tel. Ça, c'est sûr, j'en ai discuté hier, on a parlé d'un horizon de dix (10) ans au niveau CN négociations, etc. Le corridor AMT, l'horizon, je le sais pas, on s'est pas penché là-dessus,...

780

M. LOUIS MACHADO :

Ça pourrait être la moitié.

785

M. JEAN HARDY :

... ça peut être la moitié, peut-être cinq (5) ans, oui, mais ça serait un projet hors de ce projet, c'est évident, parce que je parlais des contraintes hier et il y a évidemment des partenaires qu'il faut rencontrer, il y a le ministère des Transports. On est quand même au centre d'une autoroute. C'est un petit peu une première au Québec. Donc, d'électrifier, il faut regarder ça avec le MTQ.

790

Il y a des lignes de transmission. Il y en a cinq (5) sur le projet, juste le tronçon nord. Ça pourrait impliquer qu'Hydro-Québec demande soit de rehausser les conducteurs ou de déplacer un pylône. Donc, ça, il va falloir qu'Hydro-Québec donne son aval au projet. Il y a les perturbations électromagnétiques, un problème avec lequel on vit pour la ligne Deux Montagnes.

795

Donc, c'est pas impossible mais c'est un projet en soi, là.

800

LE PRÉSIDENT :

Ce qui me ramène à poser une question rapidement. Hydro-Québec avez-vous... vous avez consulté Hydro-Québec par rapport à la configuration proposée. Il n'y a pas... ils n'ont pas de réserve aucune à propos de cette configuration au moment où on se parle ?

805

M. JEAN HARDY :

Non, excusez, Hydro-Québec on les a rencontrés effectivement. On doit déposer les plans lorsqu'ils seront avancés et eux se donnent comme un mois ou deux (2) mois pour...

810

LE PRÉSIDENT :

Pour réagir.

815

M. JEAN HARDY :

... réagir et approuver effectivement.

820 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

825 M. JEAN HARDY :

Étant donné qu'on est au centre de l'autoroute 640, il y a déjà quand même, on l'a vu tantôt, un certain volume de véhicules, on parlait de soixante-dix-sept mille (77 000), il y a des camions et étant donné que, nous, nous sommes au centre de l'autoroute et que notre matériel roulant est à gabarit réduit, donc au même niveau qu'un camion qui passe sous les viaducs, on s'attend pas à avoir de problèmes. Donc, il devrait pas y avoir de rehaussement de conducteurs ou de déplacements de pylônes parce que généralement les pylônes de part et d'autre d'autoroutes, bon, sont prévus pour empêcher la chute des conducteurs. Donc, il ne devrait pas y avoir de modifications, sauf qu'on va déposer nos plans en temps et lieu, là.

835 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Longpré.

840 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Moi, je voudrais juste revenir sur vos chiffres de tantôt. Vous parliez d'un retrait d'environ neuf cents (900) voitures de moins en circulation à l'heure de pointe du matin qui représentait trois mille deux cents quarante tonnes (3240 t) de CO₂. Est-ce que vous avez le calcul des émissions de CO₂ par le diesel du train pour qu'on ait un bilan exact des économies réelles, là.

845 LE PRÉSIDENT :

C'est ce qu'ils ont dit qu'ils vont faire.

850

M. JEAN HARDY :

D'accord. Je vais demander à Yves Phaneuf de répondre... je demanderais à Guy Fouquet de répondre à la question.

855

M. GUY FOUQUET :

860 Vous voyez, Monsieur le Président, sur le tableau, vous avez dans un premier temps, le calcul qui a été fait en fonction du retrait d'un certain nombre de voitures. Donc, les chiffres qui ont été utilisés, c'est en fonction des statistiques qui sont fournies par l'Agence d'efficacité du Québec. Donc, on a pu, pour un véhicule automobile, évaluer le nombre de CO₂. Donc, qu'est-ce qui est en retrait, c'est dans le carré qui est en haut en vert.

865 Par la suite, au milieu, vous avez en rouge les émissions qui sont produites avec les nombres de voyages avec le train au diesel. Donc, vous avez après ça la réduction nette qui est en bas de l'écran, donc deux mille cinq cent trente tonnes (2530 t) de CO₂ par année, là.

LE PRÉSIDENT :

870 Et ça, comme j'ai dit tout à l'heure dans ma question précédente, ça inclut également toutes les autres exigences, chauffer les locomotives le matin, etc., etc., l'heure des départs...

M. GUY FOUQUET :

875 Oui.

LE PRÉSIDENT :

880 ... et tout ce qui... c'est d'ailleurs le bilan intégral pas seulement des trains en mouvement, le bilan carbonique intégral, pas seulement des locomotives en mouvement qu'on cherche.

M. JEAN HARDY :

885 Louis Machado, si tu veux répondre.

M. LOUIS MACHADO :

890 Monsieur le Président, les locomotives à nos sites de garage ils sont branchés sur ce qu'on appelle le 480. Donc, ils sont arrêtés. Ils sont chauffés... les voitures sont chauffées par l'électricité déjà. Quand on les part, c'est une demi-heure avant, puis on les part puis on s'en va.

LE PRÉSIDENT :

895 Donc, il n'y a pas de consommation de combustible en état stationnaire.

M. LOUIS MACHADO :

900 Non, aucune.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

905 Mais quand vous dites « on les part pendant une demi-heure » et on par après, ils sont au diesel, à ce moment-là ?

M. LOUIS MACHADO :

910 Oui, oui, ils sont au diesel mais on les part... c'est-à-dire qu'on peut les partir quinze (15) minutes avant ou dix (10) minutes avant. C'est chaud.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

O.K.

915 M. LOUIS MACHADO :

Il y a des systèmes pour préchauffer l'huile puis l'eau des locomotives. Les voitures sont déjà chauffées parce qu'elles sont branchées électriquement...

920 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

O.K.

M. LOUIS MACHADO :

925 ... puis on les part à peu près entre une demi-heure à quinze (15) minutes avant, là, on pourra calculer ça, là.

930 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

935

Les installations elles-mêmes du point de vue de l'enveloppe architecturale, la gare, etc., etc., le chauffage et le reste, vous avez un design qui vous permet de répondre... les stations, Mascouche est important quand même.

940 M. LOUIS MACHADO :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

945

Avez-vous une idée sur les normes de conception que vous allez appliquer en termes de gestion écologique de bâtiment côté chauffage, consommation d'énergie, etc., etc. ? Quelles normes vous allez appliquer pour que ce soit effectivement les meilleures normes possibles de gestion ? Avez-vous une idée au moment où on parle ?

950

M. LOUIS MACHADO :

Bien, les normes, ça, j'ai pas la réponse là-dessus parce que les normes qu'on utilise, nos garages sont tous faits sur le même... c'est les mêmes plans qu'on utilise pour faire les garages, nos garages, pour bâtir nos garages. Les systèmes pour 480, pour préchauffer les voitures c'est les mêmes. On essaie d'aller avec les normes les plus récentes, les plus énergétiques, là.

955

LE PRÉSIDENT :

960

D'accord. Alors, si vous avez de l'information ultérieurement à propos de la conception de la gare où on va recevoir des passagers puis tout le reste, ça serait intéressant de partager ça avec nous.

965

M. JEAN HARDY :

970 D'accord. Parce que de façon générale au niveau de nos gares, il y a pas de bâtiment, on parle d'un quai avec des abris pour les personnes, des bancs, des billetteries. La gare de Mascouche étant une gare terminale, la municipalité, la MRC va en profiter pour mettre des bâtiments mais ce n'est pas l'AMT.

LE PRÉSIDENT :

975

Mais ça n'appartiendrait pas à vous...

M. JEAN HARDY :

980

Non.

LE PRÉSIDENT :

985

... ça serait à la Ville ?

M. JEAN HARDY :

990

Non, c'est ça, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

995

D'accord. On comprend. Alors, Monsieur Burcombe, je vous invite à vous réenregistrer de nouveau. J'ai deux (2) participants. Merci beaucoup.

J'appelle monsieur Michel Paulette, s'il vous plaît, étant donné que c'est la première fois qu'il pose une question, et par la suite j'inviterai monsieur David Modlin à venir.

M. MICHEL PAULETTE

1000

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Paulette, je vous reçois. Bonsoir.

M. MICHEL PAULETTE :

1005

Bonsoir. Bien oui, je suis ici en tant que citoyen et utilisateur du transport en commun depuis déjà presque une vingtaine d'années, très assidûment depuis au moins une dizaine d'années.

1010

J'ai vécu l'entrée en vigueur du métro à Laval par le biais des autobus qu'on a mis en vigueur à ce niveau-là.

1015

Ma question va être plus au niveau du trajet, ça fait que je me demandais si on pouvait tout simplement peut-être le réafficher. Par contre, je vais essayer de mettre... juste de mettre en contexte le pourquoi de la question.

1020

Quand j'ai commencé à prendre l'autobus pour aller au terminus de Laval, ce qu'à peu près tout le monde essayait de faire dans le temps, on trouvait ça super le fun, nouveau métro et tout et tout mais au bout de deux (2) semaines, trois (3) semaines, beaucoup d'entre nous ont déchanté parce que ça prenait plus de temps, le temps étant une des ressources les plus précieuses. Beaucoup d'entre nous ont décidé de revenir au vieux terminus d'Henri-Bourassa parce que ça prenait moins de temps pour soit s'en aller au travail ou revenir à la maison le soir.

1025

Ça fait que les trajets ont été réajustés puis même qu'il y a deux (2) semaines encore j'étais au terminus d'autobus puis les gens me disaient qu'effectivement la bonne vieille route vers Henri-Bourassa était encore la plus rapide en ce moment.

1030

Puis, là, quand je regarde le trajet que vous nous montrez, je vois très facilement que le deux tiers du trajet est sur l'île de Montréal. Or, je me demandais tout simplement c'est tu parce qu'on croit que le métro est pas en fonction d'absorber le nombre de voyageurs qu'on pourrait y soumettre si on amènerait ça très rapidement vers une station de métro proche, soit celle à Laval, ou on parle de nouvelles stations de métro dans l'est de Montréal ?

LE PRÉSIDENT :

1035

D'accord. D'accord.

M. MICHEL PAULETTE :

1040

Parce que, là, je vois qu'on fait ce qu'on appelle du dédoublement.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1045

M. MICHEL PAULETTE :

Ça coûte très cher.

1050

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Paulette. Alors, est-ce que ça n'aurait pas été plus utile de mettre en valeur davantage l'investissement déjà fait au métro et acheminer le train vers la station Concorde, par exemple, puis connecter avec le métro ? Voilà la question.

1055

M. JEAN HARDY :

Bien, je peux demander à Yves d'y aller du point de vue de l'AMT puis je pourrai vous suggérer, ça sera peut-être l'occasion d'entendre la Ville de Montréal également pour le transport...

1060

LE PRÉSIDENT :

Oui, tout à fait, je vais inviter monsieur Carette tout à l'heure.

1065

M. JEAN HARDY :

D'accord.

1070

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1075

M. YVES PHANEUF :

Pendant que l'image apparaît, on a relevé au niveau de la justification du projet, l'absence d'infrastructures lourdes dans l'est de Montréal. Le train vient combler cette lacune-là.

1080 Bon. Oui, il y a un métro, il y a le métro qui se rend dans l'est, là, à Honoré-Beaugrand, il y a aussi un métro à Laval. Là, il faut comprendre que le train dessert disons un marché, entre parenthèses, là, parlons d'un marché, là, des gens qui désirent se rendre à certains endroits.

1085 Le marché que le train dessert, c'est des déplacements essentiellement vers le centre-ville et le centre de l'île de Montréal, d'une part. Donc, la demande qu'on cherche à répondre, c'est cette demande-là. Donc, les gens qu'on veut attirer ou même les gens qui sont déjà sur le transport en commun, on essaie de leur offrir un service avec le moins de transferts ou de correspondances.

1090 Ce qu'on remarque dans les grandes enquêtes d'origine – destination qu'on fait, c'est que les gens qui prennent le transport en commun, faire une correspondance c'est acceptable, en faire plus que ça, ça devient trop long et puis les gens, à ce moment-là, chercheront un autre parcours ou ne prennent pas le transport en commun tout simplement.

1095 Donc, en partant d'une ligne de train et en la rabattant, disons, à la station Concorde, premièrement, on ne se rendrait pas à destination. Donc, en plus, le service offert serait un service qui nécessiterait obligatoirement une correspondance pour se rendre à la destination finale. Donc, ce n'est pas un service qui serait très, très attrayant pour, en tout cas, attirer une nouvelle clientèle. Ça, c'est sûr qu'on aurait très peu d'attrait.

1100 LE PRÉSIDENT :

Alors, vous avez l'impression... vous avez conclu que si vous faites ça, les installations que vous allez ajouter seraient sous-utilisées ?

1105 M. YVES PHANEUF :

Oui. Et ça s'explique aussi par d'autres facteurs bien sûr. Un des facteurs important pour attirer une clientèle, qu'elle soit une clientèle automobile ou même qui utilise le transport en commun, c'est le temps de parcours. Le temps de parcours qu'on va offrir à partir de la gare de Mascouche, c'est soixante-deux (62) minutes. À partir de Repentigny, c'est plus de l'ordre de quarante (40)... à peu près cinquante (50) minutes, là, je l'ai pas par cœur mais de l'ordre de cinquante (50) minutes.

Donc, comparé... pour se rendre au centre-ville, là. Donc, comparé au service de transport en commun existant, c'est déjà très bon, une amélioration, d'autant plus que ce temps-

1115 là la fiabilité est très bonne, comme on l'a démontré tout à l'heure avec une fiabilité d'au-dessus
de quatre-vingt-quinze pour cent (95 %), là, du temps, le temps de parcours respecté et aussi
comparé à l'automobile, ça devient très compétitif parce que le temps est garanti et peu importe
la congestion, l'état des routes ou le temps est garanti et le matin en congestion du secteur de
1120 Repentigny, disons d'ici jusqu'au centre-ville, c'est plus que cinquante (50) minutes que ça prend
généralement.

Donc, le temps de parcours est aussi important, d'où l'idée d'avoir le moins de
correspondances possible et d'offrir un service le plus direct, là, possible pour aller au centre-
ville.

1125

LE PRÉSIDENT :

Donc, pour être précis, peut-être, mais au risque même de répéter certaines
informations que vous avez déjà données, si on imagine une configuration où les trains passent
1130 directement sur l'île Jésus, c'est ça, à Laval, directement à la gare et terminal du métro
Concorde pour aller par la suite, disons, un voyageur typique du début du projet il veut aller à la
Place Victoria ou à la gare Dorchester, Peel ou je ne sais pas où, au centre-ville, ça serait quoi
le temps de parcours évité maintenant ? Ou ça serait quoi le désavantage d'une telle option à
tout prendre ?

1135

M. YVES PHANEUF :

Bien, en partant, c'est le transfert de charge, un mode lourd comme un train, disons, qui
remplit à plus de mille cinq cents (1500) personnes, de tout le décharger sur un métro, on créé
1140 un gros problème parce que...

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1145

M. YVES PHANEUF :

... le métro peut absorber à peu près neuf cents (900) personnes, là, à capacité. Donc,
déjà là, on aurait un problème. Le temps de parcours de la station de métro Concorde jusqu'au
1150 centre-ville, c'est de l'ordre de vingt-cinq (25) minutes, là. Donc, là, il faudrait calculer le temps
de parcours du train plus la correspondance, tout ça, je pense pas qu'on serait... on serait peut-

être globalement dans les mêmes temps mais avec... mais avec un inconfort et avec, de toute façon, un problème de bris de charge, là.

1155 LE PRÉSIDENT :

Et on compare ça maintenant au coût... en termes d'investissement, en termes de longueur, en termes d'équipement, etc., etc., est-ce que le profil demeure toujours favorable à votre option ?

1160

M. JEAN HARDY :

En tout cas, je pourrais peut-être demander à Paul de clarifier au niveau de Concorde, mais c'est sûr que, et je pense qu'on l'a mentionné hier, d'utiliser le corridor CP à Laval, c'est la contrepartie du corridor CN à Montréal. Donc, on rembarque dans des négociations. C'est une voie simple présentement qui est utilisée à vingt-cinq milles à l'heure (25 mi/hre) par des trains de marchandise, en fait, c'est par... le CNCP utilise ces voies-là.

1165

Donc, probablement que CP, pour voir l'état de nos négociations avec eux pour la gare de Mascouche, on utilise un kilomètre (1 km) de voie ferrée CP. Sur le trente kilomètres (30 km) pour aller à Concorde, il nous ferait là aussi probablement beaucoup d'exigences au niveau d'infrastructures, donc possiblement de doubler la voie. Parce que les trains de passagers, c'est quand même des vitesses soixante (60)... par endroits, soixante milles à l'heure (60 mi/hre) donc ça prend rails soudés, évidemment une qualité qui n'est pas présente sur ce corridor-là. Il y aurait sûrement des travaux importants. Je pense que Paul les avait évalués et j'aimerais peut-être poser une question à Paul. Quand tu arrives à Concorde, il faut que tu mettes des installations pour pouvoir retourner ou... il y a ça aussi qui n'est pas... peut-être Paul Dorval pourrait compléter.

1170

1175

1180 LE PRÉSIDENT :

Mettez-vous à côté de monsieur Paulette, oui.

M. PAUL DORVAL :

1185

Un train qui viendrait de Mascouche par la ligne du CP, bon, évidemment, Jean l'a mentionné, la voie ferrée est simple. Elle n'est pas en état de... la vitesse limite on vous parle de vingt-cinq (25 mi/hre) ou trente milles à l'heure (30 mi/hre) actuellement, donc elle n'est pas

1190 en état de rouler à une plus grande vitesse pour un train de passagers, compte tenu que des trains de marchandise ça prendra certains doublements de voies pour faire ces rencontres-là.

1195 L'autre problème, c'est qu'on va rejoindre à partir de Saint-Martin la voie du Canadien Pacifique qui est utilisée par le train de Blainville où il y a, je pense, cinq (5) trains, cinq (5) ou six (6) trains en période de pointe du matin, donc plus les trains de marchandise, donc il y a en plus dans cette axe-là des problèmes de contraintes de capacités. Donc, il faudra là aussi investir pour accroître la capacité pour les trains qui viendraient de Mascouche de Blainville, les trains de marchandise, ainsi de suite.

1200 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Longpré, avez-vous une question à propos de ça ?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1205 Moi, ça serait plutôt, vu qu'on est dans les parcours, je me suis toujours demandé en lisant l'étude d'impact pour quelle raison on avait choisi cet emplacement-là pour la gare de Terrebonne. À mon avis, et j'aimerais ça entendre la MRC là-dessus et la Ville de Terrebonne, si on avait placé la gare de Terrebonne beaucoup plus à l'ouest, on aurait eu accès à un bassin de population, à mon avis, plus important que l'endroit où elle se trouve présentement.

1210 Alors, quels sont les critères qui ont prévalu pour choisir cet endroit pour la gare de Terrebonne alors que dans le fond la concentration est beaucoup plus...

1215 LE PRÉSIDENT :

Le centre démographique, disons, de la région...

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1220 C'est ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

1225 ... elle n'est pas là.

M. JEAN HARDY :

1230 Avant de demander à Yves justement de répondre plus en détail à la question, effectivement, la gare Terrebonne au début du projet était située tout près de l'autoroute 25, donc de la gare de Mascouche. Il y avait comme à peu près un kilomètre et demi (1½ km) entre les gares, mais suite à des études d'achalandage et d'accessibilité à la gare, il y avait le secteur Lachenaie. Peut-être tu peux compléter, là.

M. YVES PHANEUF :

1235 Je fais essayer de ne pas en oublier. Nos critères, parmi nos critères de localisation, il y a bien sûr les bassins de population qu'on va desservir et pour ça, il y a toute la question de l'accessibilité qui est très importante, accessibilité automobile, accessibilité à pied, en transport en commun, bref, tous les moyens de se rendre à cette gare-là.

1240 Il y a aussi le tracé. Nos gares doivent être placées le long du tracé, là, et l'on est au centre de l'autoroute. Dans le secteur de Terrebonne ou plutôt du vieux Terrebonne, si vous voulez, à l'endroit où se trouve la voie ferrée projetée, on n'est pas dans les bassins de toute façon existant, on est en périphérie.

1245 Et disons qu'on n'a pas la carte du réseau routier mais pour se rendre dans le secteur au tracé, au centre de l'autoroute, juste disons à l'est de la 25, l'autoroute 25, il y a très, très peu d'accès qui traversent la voie ferrée du CP, donc qui permettrait aux citoyens de Terrebonne qui est de localiser principalement à l'ouest de la 25, de se rendre à la gare. On a fait, conjointement avec la municipalité, des études en termes d'impact circulation pour l'accès à cette localisation-là dans ce secteur-là qui a été étudiée et on s'est vite rendu compte que l'accessibilité était trop... était difficile, trop mauvaise et difficilement aussi aménageable, là, par des travaux pour essayer d'améliorer, pour mettre une gare finalement à cet endroit-là.

1255 Donc, ce qui a été plutôt... donc au niveau... pour desservir ce secteur-là, c'est de faire une gare régionale beaucoup plus importante à Mascouche qui donne quand même une accessibilité intéressante pour les gens de Terrebonne.

1260 De même, on a aussi quand même mis une gare dans le secteur Lachenaie de Terrebonne qui se situe dans l'axe de la 640, donc qui permet aussi, à ce moment-là les gens doivent y aller soit en auto ou en autobus, parce qu'on parle toujours des citoyens de Terrebonne, quand même une accessibilité intéressante pour ces gens-là.

1265 La gare Lachenaie Terrebonne aussi nous permet aussi de capter ce qu'on pense qui pourrait avoir le trop plein, une demande importante aussi dans l'axe de la 40, en fait dans l'axe de la MRC l'Assomption, là. Donc, elle va avoir une double vocation de par sa localisation quand même intéressante à ce point de vue là.

1270 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Longpré, ça va ?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1275 C'est beau.

LE PRÉSIDENT :

1280 Avec votre permission, Monsieur Paulette, j'aimerais aborder la question de trajets proposés sur l'île de Montréal. Alors, Monsieur Carette, il y a deux (2) questions qui sont revenues et je fais le lien avec les questions de monsieur Burcombe hier.

1285 Il y a sept (7) gares nouvelles qui seront construites sur l'île de Montréal. J'ai deux (2) questions. D'abord, comment est-ce que ça s'intègre dans le plan de transport de la Ville de Montréal le projet tel que configuré ?

1290 Deuxièmement, la présence des nouvelles gares va évidemment modifier le mode d'utilisation du sol tel qu'il est actuellement. Il va y avoir probablement des pressions sur des terrains de stationnement. Il va avoir probablement besoin de replanifier les routes d'autobus pour drainer les passagers ou les amener à ces gares, etc. Il y a des impacts de cette nature-là qui ne sont pas assujettis au sens propre du terme mais ni du côté Québec, ni côté Ottawa. Alors, comment est-ce que la Ville de Montréal va prendre ça en charge et comment est-ce qu'elle intègre ça dans sa vision globale d'améliorer l'offre des services aux citoyens ?

1295 M. CLAUDE CARETTE :

Tout d'abord, au niveau du plan de transport, le plan de transport, il s'agit du premier plan de transport de la Ville de Montréal qui a été adopté en juin cette année, donc en juin deux mille huit (2008). C'est un exercice qui s'est étendu sur plus de quatre (4) ans et qui est un

1300 exercice, dans le fond, qui est parti d'une vision avec un diagnostic, une charte des piétons, l'orientation piétons. Par la suite, un document préliminaire déposé en avril deux mille sept (2007) pour consultation et par la suite adoption en juin deux mille huit (2008).

1305 Donc, depuis dans le fond quatre (4) ans, il y a un exercice de consultation qui s'est fait. Dans le fond, il y a trois (3) exercices de consultations qui se sont faits pour en arriver au produit qui est le plan de transport qui a été adopté par les autorités municipales.

LE PRÉSIDENT :

1310 Et vous allez nous déposer ça ? Ça serait apprécié.

M. CLAUDE CARETTE :

1315 Oui, le plan de transport est un document public.

LE PRÉSIDENT :

Oui, d'accord.

1320 M. CLAUDE CARETTE :

Donc, on peut le déposer également.

LE PRÉSIDENT :

1325 D'accord.

M. CLAUDE CARETTE :

1330 Donc, le plan de transport, dans le fond, qui a été... c'est le plan de transport, il faut bien comprendre, c'est de l'agglomération de Montréal. Donc, c'est le conseil d'agglomération qui a adopté le plan de transport, l'agglomération de Montréal étant constituée de seize (16) villes.

1335 Au niveau du plan de transport, justement, le plan de transport est organisé où est-ce qu'il y a des projets. Ces projets-là dans le fond, il y a deux (2) scénarios, deux (2) horizons de développement, un horizon zéro – dix (0 – 10) ans puis un horizon dix – vingt (10 – 20) ans.

1340 Pour les projets entre zéro – dix (0 – 10) ans, ils ont été organisés sous forme de chantiers qui viennent dans le fond cibler les priorités pour Montréal en termes de son développement, au niveau du transport sur une période de dix (10) ans.

1345 Parmi ces chantiers-là, il y a plusieurs chantiers évidemment de transport collectif parce que le transport collectif c'est la pierre angulaire du plan de transport de Montréal avec le transport actif.

1350 Parmi ces chantiers de transport collectif, il y a le chantier qu'on appelle numéro 12 nous, c'est le chantier du train de l'est. Donc, la Ville de Montréal appuie évidemment le projet du promoteur qui est de réaliser le train de l'est en partie sur le territoire de Montréal. Cet appui-là, bien, se dessine via le plan de transport qui a été adopté par les autorités municipales.

1355 Pour ce qui est de Montréal effectivement, il y a sept (7) gares sur onze (11) dans le projet. Il y a trente-cinq kilomètres (35 km) sur cinquante et un (51 km), on vient desservir une population importante de l'île de Montréal d'où l'appui de ce projet.

1360 Pour votre seconde question, au niveau de l'intégration des gares, évidemment, nous, il y a des discussions avec le promoteur qui ont lieu au niveau technique, que ce soit au niveau de l'urbanisme, au niveau du transport, donc il y a des comités de travail qui se font avec le promoteur, comme tout autre projet par ailleurs.

1365 Donc, évidemment, on doit respecter les réglementations municipales en cours qui sont appliquées soit par la ville centrale de Montréal ou encore par les arrondissements, que ce soit au niveau du bruit, au niveau des espaces de stationnement. Donc, il y a un respect de ces règles-là mais évidemment, ça se fait entre deux (2) bons citoyens corporatifs. Aussi il y a des discussions au niveau technique puis au niveau évidemment plus corporatif à ce niveau-là.

1370 Donc, pour ce qui est de la réorganisation du territoire ou encore des circuits de transport en commun ou encore du réseau routier, il y a certains impacts, des impacts qui sont d'ordre positif au niveau de la réorganisation du réseau de transport collectif.

Le train de l'est va venir dans le fond permettre des points de transferts, dans le fond, très intéressants, que ce soit, par exemple, à la gare Sauvé qui sont déjà existants ou encore à la gare au niveau de Pie-IX qui sont encore des circuits très importants.

1375 Par exemple, la gare Pie-IX est un projet dans le fond au niveau de la voie réservée Pie-IX, qui est un projet encore conjoint avec l'AMT qui fait partie également du plan de transport. Donc, c'est un des chantiers du plan de transport. Donc, ça nous permet dans le fond de structure l'offre de transport sur l'île de Montréal dans son secteur nord-est en particulier.

1380 La Ville de Montréal est favorable aussi à la réorganisation du réseau de la STM, donc de son organisation de transport collectif afin de desservir les gares et c'est ce qui est favorisé par ailleurs, par rapport à la desserte des gares, c'est-à-dire le transfert du transport collectif au transport collectif. Nonobstant ça évidemment avec l'Agence métropolitaine, dans le fond, on s'assure qu'il y a une présence de vélo, donc le transport actif également, sans compter évidemment les stationnements incitatifs qui sont aménagés aux gares.

1385

LE PRÉSIDENT :

1390 Est-ce qu'il y a la mise en service de ces sept (7) nouvelles gares et l'intégration de l'offre nouvelle en termes de transport public au mode existant d'organisation de transport public? Est-ce qu'il y a certaines modifications réglementaires ou autres que la Ville devrait apporter en termes d'intégration de ses gares et ses...

M. CLAUDE CARETTE :

1395 Par rapport à la desserte actuelle ?

LE PRÉSIDENT :

1400 Oui, par rapport à la situation actuelle. Est-ce qu'il y a des modifications... enfin, je pose deux (2) questions. Le côté conformité actuelle, s'il y a des choses que la ville devrait apporter comme changements par rapport à l'encadrement qu'elle fait réglementaire ou autre actuellement...

M. CLAUDE CARETTE :

1405

Évidemment, des transferts comme à la gare Sauvé, il n'y a pas de règlement en soi modifié pour modifier les tracés. Évidemment c'est les tracés existants. Donc, tous les tracés existants, il n'y a pas de problématique sinon, s'il y a des modifications de tracés d'autobus qui suivent la règle...

1410

LE PRÉSIDENT :

Et ça, ça ne prend pas de changement réglementaire pour vous, là ?

1415 M. CLAUDE CARETTE :

Bien, réglementaire, c'est qu'il y a une règle dans le fond à la STM pour changer ces circuits mais c'est la règle usuelle, ce qui arrive fréquemment à la Société de Transport.

1420 LE PRÉSIDENT :

Ça me ramène à ma deuxième... troisième, je ne veux pas tricher quoi, là, ma troisième. Il y a des gens qui ont tendance à chercher toujours le côté négatif des choses, même parce qu'il y a des côtés négatifs parfois mais qui sont bien cachés. On dit que parfois, quand on introduit une desserte rail comme ça et on crée des nouvelles stations, alors on modifie les routes du bus pour pouvoir prendre les passagers et tout ça. Alors, on peut créer une situation où il y a des routes de bus nouvelles qui sont ajoutées mais que finalement ça laisse des autobus qui fonctionnent à tiers de capacité.

1430 Et quand on fait le bilan global de ça, sur la base de vingt-quatre (24) heures ou d'une année, on finit par finalement se trouver avec un effet qu'on n'a pas voulu à l'origine où il y a beaucoup de sous capacités utilisées mais qui est mobilisé pareil, parce que ces bus-là ne seront jamais utilisés à cent pour cent (100 %). Alors, je vous envoie la question et j'envoie la question par le fait même à l'Agence. Qu'en est-il ?

1435

M. CLAUDE CARETTE :

1440 Au niveau de la Ville de Montréal, je ne parlerai pas au nom de la STM, mais dans le fond c'est notre organisme de transport collectif, première chose, évidemment il y a des contraintes budgétaires, des contraintes opérationnelles, le nombre d'autobus fait en sorte qu'en période de pointe....

LE PRÉSIDENT :

1445 Ce n'est pas élastique à l'infini quoi.

M. CLAUDE CARETTE :

1450 Non, ce n'est pas élastique à l'infini, donc il y a une optimisation qui se fait à ce niveau-là. Donc, c'est au niveau des contraintes opérationnelles évidemment, des contraintes budgétaires.

1455 Et par la suite, dans le fond toute modification doit suivre le processus usuel. S'il y a consultation, je peux pas vous expliquer le processus en détail mais s'il y a modification, donc il y a information aux citoyens, etc., donc, à ce niveau-là il peut y avoir des perturbations. Mais au niveau des nouvelles lignes, peut-être Yves peut répondre un peu plus que moi.

LE PRÉSIDENT :

1460 D'accord.

M. YVES PHANEUF :

1465 Parmi les choix de localisation des gares à Montréal, les facteurs importants qui nous ont guidé à l'AMT, c'était justement de favoriser des correspondances avec les lignes d'autobus existantes. Vous remarquerez, sur tout l'ensemble des gares à la Ville de Montréal, donc je vais vous les nommer, Acadie, Sauvé, Pie-IX, Lacordaire, Louis-H. Lafontaine, Sherbrooke, donc six (6) sur sept (7) sont toutes sur des artères utilisées déjà par des lignes importantes par la STM.

1470 LE PRÉSIDENT :

C'est un bon point.

1475 M. YVES PHANEUF :

1480 Donc, c'était... donc, il n'y a pas de changement de route. La seule exception, c'est la gare Saint-Jean-Baptiste. Cette gare-là est située à l'intersection Saint-Jean-Baptiste et la rue... et le chemin de fer et aussi pas loin de la rue Maurice-Duplessis, en fait, un tronçon de Maurice-Duplessis non encore construit. C'est dans la planification de la ville et quand on faisait nos consultations auprès de la STM pour justement ce choix de ce site-là, ils se sont dits très intéressés parce que sachant que nous on demanderait à la Ville de compléter le tronçon manquant du boulevard Maurice-Duplessis, ça leur permettrait une réorganisation qui...

1485 LE PRÉSIDENT :

Ça, c'est un tronçon entre quel point et quel point ?

1490 M. YVES PHANEUF :

Entre la rue Saint-Jean-Baptiste et... Saint-Jean-Baptiste à l'est et environ 71^e Avenue à l'ouest.

1495 LE PRÉSIDENT :

À l'ouest, d'accord.

M. YVES PHANEUF :

1500 C'est à peu près, c'est un kilomètre (1 km) ou c'est un tronçon, là, manquant, un petit chaînon manquant. Mais pour la STM, ça leur permettrait d'optimiser, de faire une certaine réorganisation dans ce secteur-là de Montréal et ils ont demandé d'installer un petit terminus à l'endroit de la gare. Donc, ça desservirait la gare et puis ça permettrait aussi une certaine correspondance au niveau local. Donc, il y aurait une certaine réorganisation là mais qui viendrait, à notre compréhension, optimiser justement les services d'autobus plutôt que l'effet inverse.

1505 LE PRÉSIDENT :

1510 Et ça améliorerait le niveau d'utilisation des infrastructures déjà existantes ?

M. YVES PHANEUF :

Exactement.

1515

M. YVES PHANEUF :

Très bien. Merci. Monsieur Longpré, ça va ?

1520

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1525 Je veux juste revenir sur... j'aimerais juste revenir à la MRC Les Moulins. On a parlé tantôt du déplacement de la gare du côté Lachenaie. Est-ce que pour vous, de placer cette gare à cet endroit dans le schéma d'aménagement de la MRC, je veux dire, ça correspond effectivement à un secteur qui va pousser, là, qui va pousser en termes de démographie ?

Mme CHANTAL LALIBERTÉ :

1530 Bien essentiellement pour répondre à votre question, si vous me permettez, je vais juste revenir peut-être sur le préambule de votre question que vous aviez tout à l'heure, là, parce que, oui, à l'origine on avait deux (2) gares dans le schéma.

1535 D'ailleurs, ce soir j'ai déposé les projets de règlements de modifications du schéma qui avaient défini, dans un premier temps, la gare de Terrebonne qui était juste au sud de la 640, à l'intersection du quadrant sud-est de la 640 et de la 25 et on avait fait ensuite un règlement de modifications pour confirmer la gare de Mascouche où elle est actuellement.

1540 Et on a refait un troisième règlement de modifications après ça pour éliminer la gare de Terrebonne au sud de la 640, là, et à l'est de la 25 pour confirmer le caractère de gare régionale à Mascouche.

1545 Pour ce qui est du secteur de Lachenaie, là, pour le moment, comme il y avait eu... tant que le tracé n'était pas confirmé et tout, on n'a pas encore mis au schéma cette gare-là comme telle mais il y a la place pour le faire, c'est en zone blanche, c'est un secteur qui s'est développé énormément. Il y a quand même un pôle de services importants, il y a le centre hospitalier, il y a un méga centre qui est non négligeable, il y a un gros pôle de développement résidentiel aussi juste à l'est de la 40 qui est très, très important qui s'en vient avec quand même une densité
1550 relativement importante.

1555 Donc, oui, il y a de la place pour du développement dans ce secteur-là et c'est un secteur qui est très prometteur aussi. Donc, c'est quand même logique de l'avoir fait dans ce coin-là, surtout que la gare de Mascouche peut aussi, comme monsieur Phaneuf l'a présenté, là, quand même très bien desservir la population qui est plus à l'ouest ou la partie centrale qu'on appelle, nous, de Terrebonne au niveau de l'aménagement du territoire.

1560 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Et vous trouver tout ça dans les documents que vous avez déposés ?

Mme CHANTAL LALIBERTÉ :

1565 Pour ce qui est des règlements de modifications et je suis en train de compléter des extraits du schéma d'origine, là, du schéma de base, là, qui a été modifié par les trois (3) règlements que je vous ai précités plus tôt..

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1570 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1575 Merci, Madame Laliberté. Alors, Monsieur Paulette, avez-vous une autre question ? Ça va ?

M. MICHEL PAULETTE :

1580 C'est en conclusion, puis oui, j'aurais une petite suite. C'est que j'ai posé une question qui était toute simple par rapport au dédoublement, si vous voulez...

LE PRÉSIDENT :

1585 Mais vous voyez, c'est...

M. MICHEL PAULETTE :

1590 ... et on a eu une réponse extrêmement complexe et complète. Je ne mets aucunement en doute la bonne foi des gens qui me les ont fournis. Par contre, si je me rappelle bien...

LE PRÉSIDENT :

1595 Vous ne partagez pas l'analyse nécessairement. D'accord.

M. MICHEL PAULETTE :

Bien, pas nécessairement parce qu'il y a une vingtaine d'années quand on avait planifié le métro de Montréal et les bouts de ligne, c'était censé de devenir des terminus intermodaux.

1600

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1605

M. MICHEL PAULETTE :

Il semblerait que, bon, les spéculateurs ont eu le mot de la fin là-dessus et ces terrains-là ne sont plus disponibles. Mais là, ma dernière question, si vous me permettez, parce que quand je constate l'ensemble des préoccupations qu'on a par rapport à tout ça, c'est qu'au bout de la ligne, là, on s'installe, surtout après ce que monsieur vient de nous dire, de ne pas nécessairement utiliser le métro plus mais on va utiliser des autobus plus. Plus d'autobus, ça veut dire plus de pollution. Au bout de la ligne, si on sauve seulement pour à peu près cinq mille tonnes (5000 t) sites de gaz à effet de serre...

1610

1615

LE PRÉSIDENT :

Ce n'est pas tout à fait ça qu'ils ont dit, Monsieur Paulette, et je vous dis...

1620

M. MICHEL PAULETTE :

Bien, ce n'est pas tout à fait ça, c'est proche, mais ça se ressemble.

LE PRÉSIDENT :

1625

On va utiliser, à l'exception d'un tronçon...

M. MICHEL PAULETTE :

Oui.

1630

LE PRÉSIDENT :

1635 ... des autobus déjà affectés au service.

M. MICHEL PAULETTE :

1640 Effectivement, mais le métro pourrait tout aussi bien faire le travail.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1645 M. MICHEL PAULETTE :

O.K., ça, c'est une autre question. Mais ma dernière question est à cet effet puis c'est les étudiants du cégep de Terrebonne qui me l'ont posée la semaine dernière, on me disait : Pourquoi privilégier le transport vers la ville quand on néglige le transport à l'interne ? Dans le sens que les étudiants aimeraient bien ça pouvoir mieux étudier en région et pas être obligés de s'exiler vers la ville pour faire leurs études et il y a aussi des travailleurs qui se disent qu'avec les parcs industriels qui se développent, qu'ils aimeraient peut-être rester plus proche de chez eux.

LE PRÉSIDENT :

1655 Donc, favoriser un train couronne plutôt qu'entre Montréal et...

M. MICHEL PAULETTE :

1660 Bien, écoutez, je trouve qu'on investit énormément d'argent dans un train qui va nous prendre plus de temps à prendre que si on y allait en autobus ou en auto et, en plus, quand on veut se déplacer à l'intérieur du territoire, ça reste extrêmement difficile à tous les niveaux, surtout pour les clientèles visées.

1665 LE PRÉSIDENT :

Donc, juste pour comprendre, peut-être investir plus dans le transport à l'intérieur de ces municipalités et villes sans nécessairement aller chercher la Ville de Montréal tout le temps.

1670 M. MICHEL PAULETTE :

Bien, j'ai un petit peu de difficulté à voir pourquoi qu'on investit autant d'argent sur l'île de Montréal quand il y a déjà des infrastructures qui peuvent facilement accommoder le douze cents (1200) personnes qui débarqueraient du train parce que les rames de métro prennent les gens neuf cents (900) aux quatre (4) minutes. Il s'agirait juste d'augmenter la cadence du métro.

LE PRÉSIDENT :

1680 D'accord, je vais entendre l'Agence et je vais entendre aussi les représentants du milieu municipal de l'autre côté. Qu'en est-il de renforcer les liens, un train inter-municipal à l'intérieur de la couronne nord plutôt que renforcer la relation centre satellite, la grande métropole versus la périphérie ?

1685 M. JEAN HARDY :

Oui, je vais demander à Yves Phaneuf de répondre.

M. YVES PHANEUF :

1690 Il y a plusieurs choses à la question.

LE PRÉSIDENT :

1695 Oui.

M. YVES PHANEUF :

Je vais essayer d'en aborder peut-être juste quelques-unes. Bon. Premièrement, la vocation de la ligne, le projet dont on cherche à implanter ne répondra pas à tous les besoins. Donc, il est taillé pour répondre, comme je disais tantôt, à certains marchés. Il permet de répondre à un besoin qui est actuellement plus ou moins bien comblé. Donc, on va répondre à une demande, on va avoir aussi des impacts positifs en termes de réduction d'utilisation d'automobiles. On va améliorer le temps de parcours, transport en commun, pour les gens qui ont à se rendre au centre de l'île.

1710 L'AMT aussi son mandat, elle a un mandat plus régional, tant au niveau de la planification des transports en commun. Il y a les cités, les MRC qui planifient le transport en commun local. Et je crois, à mon point de vue, que la MRC Les Moulins fait un bon travail là-dessus. Il peut toujours y avoir des améliorations mais on pourra laisser les gens, les autorités de la MRC répondre là-dessus.

1715 Il y a aussi, je peux quand même aussi mentionner qu'il va y avoir du service en contre-charge dans notre projet. Donc, en pointe du matin il y a aussi un départ du centre-ville de Montréal et qui va se rendre jusqu'à Mascouche. Donc, il pourrait y avoir à ce moment-là des gens qui vont pouvoir prendre le train à partir du centre de l'île de l'est de Montréal, de Repentigny et se diriger à la gare Mascouche.

1720 Les gens de la MRC aussi, le CRT Lanaudière aussi planifient un rabattement important pour correspondance avec le train au niveau des autobus.

LE PRÉSIDENT :

1725 O.K.

M. YVES PHANEUF :

Donc, c'est toujours un projet « perfectil » mais quand même...

1730 LE PRÉSIDENT :

Nous sommes tous... côté municipal, avez-vous autre chose à ajouter à propos de renforcer les liens entre vous et ici ?

1735 Mme CHANTAL LALIBERTÉ :

1740 Oui, si vous me permettez, Monsieur Samak, j'aimerais que monsieur Daniel Pilon qui est responsable à la MRC au niveau du transport en commun puisse prendre la parole s'il a quelque chose à ajouter là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

Oui, avec plaisir.

1745 M. DANIEL PILON :

Bonsoir. Pour répondre à la question du dernier intervenant quant aux dessertes locales sur le territoire de la MRC Les Moulins, je suis un peu surpris parce que la question a été posée, semble-t-il, par les étudiants du cégep. Le cégep qui est sur notre territoire a fêté ses dix (10) ans la semaine dernière. Il y a du service de transport en commun depuis l'ouverture du cégep. Il y a plus de trente pour cent (30 %) de la clientèle du cégep étudiante qui se transporte en transport en commun.

Les élus ont une entente tripartite, le cégep, la Caisse populaire de Terrebonne et la MRC participent financièrement dans une entente tripartite et le tarif étudiant qui est déjà cinquante pour cent (50 %) plus bas que le tarif régulier, les étudiants du cégep ont une réduction encore de cinquante pour cent (50 %) sur le cinquante pour cent (50 %). Donc, un tarif étudiant qui devrait coûter pas loin de trente dollars (30 \$) coûte quinze dollars (15 \$) par mois chez nous.

Donc, un phénomène important de la rétention de la clientèle sur notre territoire. Il y a beaucoup d'investissements qui sont faits. Il y a des départs nombreux, le circuit 20 pour se rendre au cégep. Donc, il y a beaucoup d'efforts qui sont consentis à la fois financièrement au niveau de la planification pour faire en sorte que les étudiants puissent fréquenter leur cégep sur le territoire. Sauf qu'il faut comprendre que c'est un cégep qui est très jeune, qu'il y a seulement huit cents (800) étudiants présentement et qui n'offre pas toute la panoplie des cours qui sont offerts sur le territoire du grand Montréal.

Un étudiant qui veut suivre un cours particulier, si ce cours-là n'est pas dispensé au cégep de Terrebonne, il doit irrémédiablement penser aller voir à l'extérieur mais il y a beaucoup d'efforts qui sont faits pour la rétention de la clientèle d'étudiants sur notre territoire.

LE PRÉSIDENT :

1775 D'accord. La Ville de l'Assomption, monsieur Fafard allez-y, oui.

M. DENIS FAFARD :

Bien, un peu dans le même sens que monsieur Pilon disait, si on regarde les enquêtes origine destination mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit – deux mille trois (1998 – 2003), on se rend

compte que les déplacements à l'interne sur le territoire de la MRC l'Assomption sont toujours en croissance. La dépendance par rapport à l'île de Montréal est à la baisse.

1785 On a cinquante-huit pour cent (58 %) des déplacements en période de pointe le matin qui se fait à l'interne de la MRC et trente-deux pour cent (32 %) vers l'île de Montréal.

1790 Donc, il y a... et les taux de... les achalandages en transport collectif depuis quelques années sont en croissance. Mais il reste qu'il y a quand même plus de dix-huit mille (18 000) déplacements qui se font vers l'île de Montréal. C'est quand même un volume important.

LE PRÉSIDENT :

À partir du territoire de la MRC.

1795 M. DENIS FAFARD :

1800 De la MRC de l'Assomption et on a des taux de congestion sur les autoroutes et il y a des solutions à apporter pour ça et aussi c'est important, la MRC de l'Assomption comme à peu près toutes les autres MRC de la couronne métropolitaine, on a des entreprises soit industrielles de services qui doivent renouveler leur main-d'œuvre. On fait... on va faire face au cours des prochaines années à un besoin de main-d'œuvre.

LE PRÉSIDENT :

1805 À des pénuries.

M. DENIS FAFARD :

1810 Et les gens qui vont prendre leur retraite ne quittent pas notre territoire parce qu'à un certain moment donné les planificateurs urbains avaient l'impression que les gens en banlieue étaient là pour élever leurs enfants, lorsqu'ils prenaient leur retraite, s'en retournaient au centre-ville de Montréal pour profiter des centres culturels et des théâtres et des cinémas. Ce qui arrive, c'est qu'on a aujourd'hui des salles de théâtre dans notre territoire. Les artistes viennent ici et nos gens restent sur notre territoire.

1815 Donc, ça veut dire pour accueillir des nouveaux travailleurs, ça nous prend des nouveaux logements, ça nous prend des nouveaux territoires et ça nous prend de la mobilité de

1820 la main-d'œuvre. Et c'est un outil, le transport, le projet du train de banlieue, va être un outil pour nous aider à accroître notre mobilité mais on est conscients aussi que le transport collectif sur notre territoire est quelque chose qu'il va falloir qu'on travaille aussi.

1825 Et lorsqu'on parle d'une famille, comme le disait monsieur Pilon tantôt, il y a des gens qui sont des étudiants de cégep, nous aussi on a un cégep sur notre territoire, c'est un gros... c'est un gros générateur de déplacements du point de vue du transport collectif. Donc, les réseaux de transport collectif sont organisés aussi vers ça, mais le train de banlieue dans le fond, c'est un outil additionnel de diversifications et d'accroissement de la mobilité pour aller faciliter autant la qualité de vie de nos travailleurs que de nos résidents, peu importe le motif de déplacement.

1830 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci beaucoup Monsieur Fafard.

1835 M. DENIS FAFARD :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1840 J'invite monsieur David Modlin.

M. DAVID MODLIN

1845 LE PRÉSIDENT :

Bonsoir.

M. DAVID MODLIN :

1850 J'aimerais demander... j'aimerais demander au ministre de l'Environnement s'il y a un problème avec ce projet ?

1855 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Chatagnier, le MDDEP, est-ce que le ministère a un problème avec ce projet ?

1860 M. HERVÉ CHATAGNIER :

C'est une grande question.

LE PRÉSIDENT :

1865 Oui.

M. HERVÉ CHATAGNIER :

1870 Je vous dirais de prime à bord, non. C'est un projet qui s'inscrit dans différentes politiques gouvernementales. Par contre, on est à l'étape de l'évaluation environnementale du projet. Il y a toujours moyen de le bonifier ou de l'améliorer. Mais comme je disais tantôt, c'est un projet qui répond à la stratégie québécoise du développement durable. C'est un projet qui répond à la politique québécoise sur les changements climatiques et c'est aussi un projet qui répond à la politique québécoise du transport collectif. Alors, dans ce sens-là, le principe
1875 général du projet, c'est un projet qui s'inscrit très bien dans les politiques gouvernementales.

LE PRÉSIDENT :

Deuxième question, Monsieur Modlin.

1880

M. DAVID MODLIN :

Oui. J'aimerais savoir, comment ça se fait... pourquoi il n'y a pas de problème s'il y a des ministres ou des élus qui appuient des projets avant même que les audiences démarrent ?

1885

LE PRÉSIDENT :

Je ne comprends pas la question moi-même.

1890

M. DAVID MODLIN :

1895 Par exemple, ici à Mascouche, ça fait quelque temps maintenant qu'ils ont mis une affiche, c'était dans le journal aussi, c'était marqué « *Le train dès 2010 Mascouche – Montréal en moins d'une heure.* »

LE PRÉSIDENT :

1900 Mais ça, c'est une... le pays est libre. Les gens ont le strict droit de choisir leur cause.

M. DAVID MODLIN :

1905 Je n'ai pas...

LE PRÉSIDENT :

Non, mais c'est ça, alors...

1910 M. DAVID MODLIN :

Je n'ai pas demandé ça.

LE PRÉSIDENT :

1915 ... qu'il y ait des gens favorables au projet, ils l'annoncent.

M. DAVID MODLIN :

1920 Ils appuient un projet...

LE PRÉSIDENT :

1925 Bien oui mais ce n'est pas interdit, absolument pas interdit. Le fait que le projet est en phase d'évaluation n'interdit ni un élu, ni un citoyen d'afficher son histoire ou son intérêt au projet.

1930	M. DAVID MODLIN : Il y a une différence entre un citoyen et un élu ?
1935	LE PRÉSIDENT : Non, non, absolument pas. Aucun problème avec ça. C'est leur stricte liberté et droit de parole.
1940	M. DAVID MODLIN : Je n'ai pas demandé s'ils ont la liberté de faire ça.
1945	LE PRÉSIDENT : Non, mais il n'y a pas de problème. C'est-à-dire que le projet soit en phase d'évaluation...
1950	M. DAVID MODLIN : Avant qu'on soit devant le BAPE, les élus ils peuvent appuyer des projets ?
1955	LE PRÉSIDENT : C'est absolument leur strict droit, Monsieur Modlin et ça n'a aucune incidence sur l'intégrité et la qualité et la rigueur du travail qu'on est censé faire comme Commission.
1960	M. DAVID MODLIN : C'est votre opinion.
1965	LE PRÉSIDENT : Absolument, c'est mon opinion.

M. DAVID MODLIN :

Merci.

1970 LE PRÉSIDENT :

Non, c'est mon engagement également par serment. Alors, une pause que mon collègue me conseille. Alors, je crois que la pause est bien méritée. Une pause.

1975 SUSPENSION

LE PRÉSIDENT :

1980 J'ai deux (2) inscriptions et comme vous avez remarqué que la Commission passe ses questions aussi dans la mesure où on maintient quand même un minimum de cohérence des traitements de sujets.

Alors, j'invite monsieur Xavier Daxélé. Allez-y.

1985 M. XAVIER DAXÉLÉ :

Bonjour, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

1990

Oui. Bonsoir.

M. XAVIER DAXÉLÉ :

1995 Donc, ma première question est suite à justement aux différentes solutions qui ont été envisagées tantôt, là, lors de précédentes questions, là, j'ai un questionnement là-dessus sur les achalandages qui sont dans le document d'étude d'impact . Ce que je vois, donc, il y a trois (3) solutions qui ont été données, les solutions A, B et C. L'actuelle solution, c'est la solution A et puis B et C sont les deux (2) lignes dans le fond qu'on a décrites tantôt.

2000

Puis ce qu'on remarque dans les achalandages, c'est que la différence entre la solution A actuelle et la solution B qui est simplement Assomption vers centre-ville, il y a à peu près deux

2005 cents (200) passagers de plus par jour évidemment, deux cents (200) passagers de plus sur à peu près trois mille quatre cents (3400), trois mille cinq cents (3500), trois mille quatre cents (3400), ce qui fait pas beaucoup dans le fond. Pourtant, ça coûte cinquante millions (50 M) de plus... cinquante millions de dollars (50 M\$) de plus pour aller chercher les gens de Terrebonne Mascouche qui d'ailleurs, dans la solution B, d'après ce que je remarque, viennent quand même à Repentigny pour prendre le train selon les évaluations d'achalandage.

2010 Alors, c'est déjà... on se demande est-ce que ça sert vraiment à quelque chose d'aller chercher... d'aller faire cette ligne de Mascouche – Terrebonne jusqu'à Repentigny ?

LE PRÉSIDENT :

2015 Au lieu de ?

M. XAVIER DAXÉLÉ :

2020 Bien, au lieu de simplement y aller directement avec une ligne de l'Assomption ou de Repentigny vers Montréal et, par la suite, plus tard, de faire une ligne, puisque ça prend des négociations, de faire une ligne de Terrebonne Mascouche qui passerait par Laval où d'ailleurs il va y avoir un boum immobilier bientôt dans le coin de Ville Saint-François à cause du pont de la 25 qui va être construit bientôt. Et ces gens-là, il y aurait une gare qui pourrait les accueillir, là, il n'y en a pas présentement. Pourquoi ?

2025 Est-ce qu'on planifie peut-être ne pas trop enlever de clients aux futurs partenaires privés du pont ? C'est une question que je me pose aussi.

LE PRÉSIDENT :

2030 Ça, c'est peut-être... peut-être on est en train de sur-penser la chose ?

M. XAVIER DAXÉLÉ :

2035 Peut-être mais c'est une question... peut-être mais ça va revenir dans les mémoires, ne vous en faites pas.

2040 LE PRÉSIDENT :

Très bien.

2045 M. XAVIER DAXÉLÉ :

Mais la question c'est ça aussi, c'est pourquoi est-ce qu'on prive en fait toute cette partie de Laval en tant que tel pour seulement deux cents (200)...

2050 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Mais la question est très claire...

M. XAVIER DAXÉLÉ :

2055 ... personnes ?

LE PRÉSIDENT :

2060 ... deux cents (200) passagers de plus au coût de cinquante millions de dollars (50 M\$) si la caractérisation est correcte, est-ce le choix optimal, en fait, en termes des déploiements de ressources, etc. ?

M. JEAN HARDY :

2065 Oui, on va refaire la mise au point sur l'achalandage. Je pense que c'est la présentation 1 et je demanderais à Yves d'élaborer sur l'acétate, la 4, 1.4.

M. YVES PHANEUF :

2070 Bon. Alors, Monsieur le Président, on voit ici les trois (3) tracés en comparaison avec certaines de leurs caractéristiques dont l'achalandage.

2075 D'où vient cet achalandage ? Cet achalandage-là est estimé par simulation. Donc, c'est un modèle qui simule les comportements enquêtés en deux mille trois (2003) avec l'ajout d'un nouveau service.

2080 Ça tient compte aussi des projets, des projets importants en transport autres, dont justement le pont, le prolongement du pont de la 25 à Laval. Donc, dans le scénario de base, quand on calibre le modèle avant d'ajouter la ligne de train pour voir son effet, on a mis dans ce scénario de base là des projets importants, là, qui peuvent influencer la demande.

2085 Donc, ces simulations-là aussi ont des limites quand même, là, ont quand même des limites dont une c'est qu'ils simulent une demande en deux mille trois (2003), des comportements enquêtés en deux mille trois (2003), donc il y a déjà un certain temps que cela... ça fait déjà quand même, là, cinq (5) ans, d'une part. D'autre part aussi, ce sont des comportements... des comportements de deux mille trois (2003), donc ça ne comprend pas toute la clientèle induite, là, si vous voulez. Ces modèles-là ne considèrent pas ce genre de clientèle-là.

2090 Nous, on aime... pour vraiment évaluer, avoir un autre éclairage sur l'achalandage, on aime aussi utiliser d'autres outils. J'en ai fait déjà référence, des études de marché entre autres. Et les études de marché nous ont donné... donc c'est plus ciblé sur le bassin de clientèle desservie par la ligne projetée, nous a permis d'avoir... d'évaluer qu'il y aurait un achalandage potentiel, une clientèle plus importante provenant de Terrebonne Mascouche que nous montrait les simulations.

2095 Donc, globalement, on voit qu'en effet, il y a deux cents (200)... il y a deux cents (200), là, de différence en période de pointe du matin comme attraction de ces deux (2) lignes-là.

2100 Il y a quand même plusieurs autres paramètres qui ont été pris en compte pour faire le choix du tracé.

2105 Il y a aussi donc tous, je dirais, les projets autour des gares qui vont pouvoir avoir une influence éventuellement sur l'achalandage de la ligne, le fait d'aller desservir directement la région de Mascouche Terrebonne avec une gare de train va permettre, à notre point de vue, de pouvoir développer davantage l'attraction d'une ligne de train pour ce secteur-là que s'il y en avait pas, que si on se rendait uniquement, là, à Repentigny.

2110 Donc, nous croyons que nous desservons davantage la clientèle actuelle et éventuellement, là, la potentielle la région de Mascouche Terrebonne en y mettant une gare importante à cet endroit.

Ça nous permet aussi de répartir un peu mieux l'accessibilité aux différentes gares. Je

2115 m'explique. Il y a quand même une... il y a aussi une clientèle importante. Il y a un bassin d'environ – on me corrigera, là – de cinquante-cinq mille (55 000) personnes ou peut-être un peu plus dans le secteur de Repentigny. Dans le secteur de Mascouche Terrebonne aussi il y a un bassin important de clientèle, là.

2120 On sait, on a vu par expérience que lorsqu'on implante une nouvelle ligne de train, la clientèle, l'achalandage se bâtit rapidement et les conditions d'accès sont un critère important, là, de succès. Donc, la présence... actuellement ce qu'on a, c'est environ soixante-dix pour cent (70 %) globalement de nos clientèles sur une ligne de train y accèdent en automobile. Donc, il est important d'avoir des parcs de stationnement importants. En ayant quatre (4) gares dans la couronne nord au lieu de deux (2) avec le scénario qui se rend à l'Assomption... pardon, à
2125 Repentigny, ça nous permet d'avoir un parc de stationnement plus important pour absorber la clientèle à moyen et long terme.

Donc, on a un projet, à mon sens, qui est plus durable en ayant quatre (4) gares sur la couronne nord qu'en ayant juste deux (2) ou trois (3), si on se rend jusqu'à l'Assomption.

2130

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Daxélé, votre deuxième question.

2135 M. XAVIER DAXÉLÉ :

Attendez, parce que ça ne répond pas tout à fait à ce que j'ai dit, parce qu'en attendant à l'autre...

2140 LE PRÉSIDENT :

Ça, je l'ai deviné.

2145 M. XAVIER DAXÉLÉ :

Parce que, moi, je ne préconise pas juste une ligne, j'en préconise deux (2).

LE PRÉSIDENT :

2150 Non, d'accord. Mais j'aimerais vous dire que la Commission compte sur vous pour avoir

un éclairage, un contre-éclairage pourquoi l'option retenue pour vous n'est pas optimale en termes d'utilisation des ressources, etc., etc. et on se donne rendez-vous au mois de janvier pour ça. On compte sur vous.

2155 M. XAVIER DAXÉLÉ :

Pas de problème, oui.

LE PRÉSIDENT :

2160

Alors, allez-y avec votre deuxième question.

M. XAVIER DAXÉLÉ :

2165

Ma deuxième question, c'est je vois justement les chiffres, là, qu'il vient de nous donner, disons onze mille (11 000) personnes, je pense que c'est ça, d'achalandage par période de pointe sur cinq (5) trains, c'est bien ça ? Ça fait grosso modo deux mille (2000) personnes par train, à peu près. Si je me souviens, les trains ils ont six (6) wagons, c'est un trente (30) wagons total, si je me souviens bien, je sais plus exactement combien... chaque wagon c'est cent quarante-deux (142) places ergonomiques, je suppose que ça veut dire assis, et deux cents (200) places possibles disponibles.

2170

En fait, ce que je veux savoir, est-ce que quand il va arriver à Pointe-aux-Trembles qui est mon lieu de domicile, va-t-il y avoir de la place assise ou ça va être plein parce que les gens de Mascouche vont... parce que c'est toujours des achalandages... ils sont toujours supérieurs à ce que l'on prévoit, surtout qu'on prévoit ici encore avec des chiffres de deux mille trois (2003), on a bien vu pour tout le train Blainville, le métro de Laval c'est full plus que ce qu'on pense, donc si on veut concurrencer l'automobile, il faut quand même que ce soit confortable.

2175

2180

Alors, si on a une heure à faire mais debout, je suis pas sûr que les gens vont l'utiliser.

LE PRÉSIDENT :

C'est un facteur...

2185

M. XAVIER DAXÉLÉ :

2190 C'est une question.

LE PRÉSIDENT :

2195 ... à réfléchir. D'accord. Monsieur Hardy.

M. JEAN HARDY :

2200 Dans un premier temps, on envisage à peu près cinquante pour cent (50 %) de la clientèle sur la rive-nord et cinquante pour cent (50 %) à Montréal. Donc, le train pour les gares dans l'est de Montréal il n'y aura pas de problème.

2205 J'aurais peut-être une précision à apporter sur des chiffres au niveau de l'achalandage. Je vois des onze mille (11 000), des dix mille (10 000) en période de pointe, c'est pas tout à fait ça, là. C'est les deux (2) périodes de pointe. Donc, c'est périodes de pointe mais avec S, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2210 Périodes au pluriel ?

M. JEAN HARDY :

a.m., p.m.

2215 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Bien, ça change un peu les choses.

M. JEAN HARDY :

2220 Ça change un peu les choses, oui, effectivement. Donc, il faudrait voir...

2225 LE PRÉSIDENT :

On est plus confortable comme ça.

2230 M. JEAN HARDY :

Oui.

M. XAVIER DAXÉLÉ :

2235 Parce que dans l'étude d'impact on nous dit c'est trois mille (3000), trois mille deux cents (3200), trois mille quatre cents (3400), je ne sais pas d'où viennent les chiffres, pourquoi ils sont différents ici, là.

2240 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. XAVIER DAXÉLÉ :

2245 C'est quoi la différence ?

M. JEAN HARDY :

Paul, veux-tu... capacité d'accueil, veux-tu y aller ? Oui, O.K.

2250

M. YVES PHANEUF :

2255 Le trois mille cinq cents (3500) l'achalandage estimé à l'ouverture du train, donc c'est les simulations. C'est les résultats de simulations effectuées par la STM avec des traitements de l'AMT. Et le onze mille (11 000), on va prendre le onze mille (11 000), donc cinq mille cinq cents (5500) en pointe du matin et la même chose le soir, c'est l'étude de marché qui nous donne dans un horizon à moyen terme trois – cinq (3 – 5) ans, ça comme résultat.

2260 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. XAVIER DAXÉLÉ :

2265 J'ai juste une toute petite question, une toute dernière.

LE PRÉSIDENT :

2270 Allez-y donc mais juste une petite.

M. XAVIER DAXÉLÉ :

2275 Ça ne sera pas long. C'est justement, lors des audiences publiques sur le pont de la 25, il y avait le ministère des Transports qui avait sorti un document, c'est le DA-8, qui est sur le site en fait du BAPE, qui nous disait qu'avec la venue du pont on allait baisser l'achalandage du transport en commun dans la région et puis c'était assez... moins mille huit cent trente (-1830) qui était écrit avec le scénario 3 et le scénario 3 c'était le scénario avec deux (2) lignes qui avaient vingt pour cent (20 %) de plus de personnes.

2280 Maintenant, on n'a aucune ligne avec vingt pour cent (20 %) de moins, est-ce que ça va être pire ? À ce moment-là, l'ouverture du pont, est-ce que ça va encore drainer encore plus de monde sur le transport en commun ou on fait juste essayer de pas trop... sauver les meubles, enfin sauver les meubles, ni plus, ni moins ?

2285 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Et je pense qu'on profitera de l'occasion pour entendre les spécialistes des deux (2) ministères de Transport là-dessus par rapport à... allez-y, Monsieur Hardy.

2290 M. JEAN HARDY :

Oui. Yves sur...

M. YVES PHANEUF :

2295 Bon. En effet, c'est sûr qu'il pourrait y avoir un impact, là, en offrant une capacité routière supérieure, routière, là, plus importante sur les autres modes. Comme je disais tout à l'heure, au niveau des simulations dans le scénario de base, c'est-à-dire avant... on calibre le

2300 modèle avant d'introduire la ligne de train, le projet de l'autoroute 25 a été pris en compte, d'une part.

2305 D'autre part aussi, quand on a fait l'étude de marché, on mentionnait aussi l'existence de ce projet-là. Donc, les gens aussi sont au courant de ça. Donc, l'effet du pont est pris en compte dans les résultats qui sont présentés par l'AMT dans la mesure des connaissances et des modèles, là, bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

2310 Oui. Monsieur Picard, avez-vous, vous ou vos collègues, à propos de la planification stratégique de tout ça dans la région urbaine et péri-urbaine de Montréal ? Avez-vous autre chose à ajouter par rapport au point soulevé par monsieur Daxélé ?

M. BERNARD PICARD :

2315 Il y aurait peut-être quelqu'un chez nous qui pourrait vous parler effectivement...

LE PRÉSIDENT :

2320 Oui.

M. BERNARD PICARD :

... de la planification à l'échelle régionale.

2325 LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. BERNARD PICARD :

2330 Peut-être juste en préambule, j'aimerais réitérer un peu ce que monsieur Phaneuf a mentionné. C'est-à-dire que dans les simulations qui sont effectuées, on prend toujours en compte les projets soit qui sont prévisibles ou qui vont être réalisés. Et dans le cas des études qui ont été faites sur le train de l'est, le cas du pont de l'autoroute 25 a été pris en compte.

2335

Ce qui fait que l'achalandage qui a été estimé pour le train de l'est considère le fait que le pont va être...

LE PRÉSIDENT :

2340

En place.

M. BERNARD PICARD :

2345

... va être déjà en place.

LE PRÉSIDENT :

2350

Mis en service.

M. BERNARD PICARD :

Exactement.

2355

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. BERNARD PICARD :

2360

Maintenant, je ne sais pas, oui, si vous voulez avoir plus d'informations au sujet de l'échelle régionale, là, quel genre d'exercice...

LE PRÉSIDENT :

2365

Oui.

M. BERNARD PICARD :

2370

... qui peut être fait au sein du ministère et de ses partenaires. J'ai peut-être quelqu'un, oui, qui pourrait vous en parler.

LE PRÉSIDENT :

2375 Ça serait intéressant d'entendre juste quelques mots à propos de la place que le projet... la place du projet dans le plan stratégique du ministère des Transports et comment est-ce qu'il améliore la prise en charge dans le sens du développement durable, Monsieur Chatagnier en a parlé tout à l'heure, comment ça facilite l'atteinte effectivement des objectifs recherchés par le ministère.

2380

M. BERNARD PICARD :

Oui, bien, j'invite madame Geneviève Côté qui va vous...

2385

LE PRÉSIDENT :

Madame Côté.

M. BERNARD PICARD :

2390

... entretenir sur le sujet.

LE PRÉSIDENT :

2395

Bonsoir, Madame.

Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

2400 Bonsoir. Pour les impacts du projet, là, sur les questions de développement durable, leurs effets de serre, je pense que je vais m'en remettre aux études...

LE PRÉSIDENT :

2405

Ça, on a réglé ça.

Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

... de l'AMT.

2410 Pour ce qui est de la planification d'ensemble dans la grande région de Montréal, bien, ça date des études de diagnostics de quatre-vingt-quinze ('95), là, qui ont été rendues publiques, là, qui amorçaient la démarche de réalisation d'un plan de transport pour la grande région de Montréal.

2415 Il y avait déjà là, à ce moment-là, une reconnaissance des problèmes de transport d'enclavement de l'est de l'île et de la sous-desserte, si on veut, au niveau de transport de la couronne nord.

2420 Déjà en quatre-vingt-quinze ('95), le ministère, pour évaluer des pistes de solution, avait donné des études pour voir la desserte par trains de banlieue, bon, Saint-Jérôme, Mascouche et l'Assomption, Repentigny vers le centre-ville. Et, par la suite, avec la création de l'Agence métropolitaine, les études ont été reprises par l'Agence puis aujourd'hui... Donc, il y avait déjà au niveau de la planification puis du plan de gestion des placements de Montréal, du ministère des Transports, là, de la planification d'ensemble. En l'an deux mille (2000), ça reprenait cette problématique-là. Ça regardait à cette époque-là plutôt les avenues de solutions, là, c'était tu des rapi-bus, corridors autobus, trains ? On évaluait un petit peu tout ça mais il y avait quand même une reconnaissance, là, qu'il y avait un besoin au niveau du transport collectif, de modes lourds, parce que les gens de l'est, l'est de l'île étaient mal desservis puis les gens de la couronne nord-est également.

2430 Donc, ça s'inscrit très bien puis je pense qu'après ça, avec la politique québécoise de transport collectif en deux mille six (2006), la stratégie de développement durable, le plan d'action sur les changements climatiques, il y a eu en deux mille six (2006) l'annonce du gouvernement pour le train de l'est et ça s'inscrivait dans cette perspective-là. Donc, c'est vraiment dans la foulée des travaux qui avaient été faits, du plan de gestion des déplacements, des études supplémentaires qui ont été faites et du virage, je dirais, là, transport collectif du gouvernement qui s'est accentué.

2440 À l'heure actuelle on est en train d'amorcer la révision, de la mise à jour si vous voulez, de cette planification-là d'ensemble. Donc, elle est pas là, on l'amorce puis ça va se faire avec les partenaires au cours des prochains mois, des prochaines années.

LE PRÉSIDENT :

2445 Quand vous dites partenaires, Madame Côté, vous parlez du municipal, vous parlez de d'autres ministères, vous parlez de...

Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

2450 Le ministère... Bon, pour le moment, le ministère prend le leadership, si vous voulez, de cette démarche-là de planification d'ensemble parce que c'est transport, transport des personnes, transport des marchandises.

LE PRÉSIDENT :

2455

C'est normal, oui.

Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

2460 Quand on parle de partenaires, on parle des autorités organisatrices de transport, donc l'Agence métropolitaine de transport, les sociétés de transport, les CIT et également les municipalités pour tous les aspects routiers et également nos partenaires au niveau CNCP, au niveau ferroviaire, maritime, routier. C'est ça nos partenaires, c'est tous les modes.

2465 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

2470

Toutes les clientèles.

LE PRÉSIDENT :

2475 Alors, une question a été soulevée, on a soulevé une question hier à propos de l'éventuelle extension des services pour que la desserte ferroviaire touche d'autres endroits à Lanaudière, Joliette, etc. Est-ce que ça apparaît dans vos plans ou dans des perspectives envisageables ? Et si oui, le projet comment est-ce que...

2480 Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

Ça apparaît dans nos plans dans la mesure où ça apparaît comme... présentement, au niveau de l'Agence métropolitaine, comme une perspective, un tronçon éventuel, là, de

2485 prolongement. Et dans ce sens-là, le ministère des Transports, bon, il réinvente rien. Il a ses propres projets mais il intègre aussi dans sa réflexion les projets de tous ses partenaires, donc ceux de l'Agence. Quand je dis : On fait une mise à jour du diagnostic, on va rétablir, on va essayer avec les partenaires d'établir une vision concertée pour la grande région de Montréal. Donc, ce n'est pas exclu mais ce n'est pas fait et c'est sur la table...

2490 LE PRÉSIDENT :

C'est sur la table.

2495 Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

... comme les autres projets.

LE PRÉSIDENT :

2500 D'accord. Monsieur Longpré ?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2505 En termes de temps, vous prévoyez ça sur une base d'à peu près combien d'années des prolongements vers Joliette, vers les...

Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

2510 Ah! Mon Dieu! je suis pas en mesure de vous répondre.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Ce n'est pas dans les cartons, là ?

2515 Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

2520 Non, bien, tout est sur la table présentement, là. Les demandes, je vous dirais, excèdent notre capacité financière. Donc, on a comme deux (2) démarches en parallèle qui se font, qui s'amorcent. Il y en a une que c'est la révision du cadre de gouvernance et de financement des transports en commun et ça, c'est piloté, c'est mené par la CMM.

Le gouvernement du Québec a nommé un mandataire donc qui accompagne les élus de la région de Montréal là-dessus et donc la liste des projets aussi dépend de notre capacité financière. Donc, il y a une réflexion en cours là-dessus.

2525

Il y a plusieurs enjeux financiers, donc tant qu'on n'a pas réglé cette question-là puis de dire de combien on dispose, on ne sait pas où la barre va arrêter, là, dans les projets.

2530

Ensuite, il y a cette démarche-là de planification qui s'amorce avec une mise à jour du diagnostic. Il va falloir qu'avec les partenaires on définisse une vision pour la grande région de Montréal puis que là qu'on établisse des priorités. Et ça, dans un cas comme dans l'autre, là, on parle de deux mille dix (2010) peut-être deux mille onze (2011) comme démarches et, là, donc on parlerait d'une planification possiblement en deux mille onze (2011), deux mille vingt et un (2021), là, et où s'inscrirait dans l'ordre de priorité un projet comme celui-là, je pourrais pas vous le dire.

2535

Premièrement, c'est pas décidé puis ça va se faire avec les partenaires.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2540

C'est beau. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2545

Pour la dernière question pour vous, Madame Côté, est-ce qu'on peut aller jusqu'à dire le projet permettrait au ministère des Transports d'épargner quel genre d'investissement dans un proche avenir en termes de réfections ou de remises en état de réseaux routiers ?

2550

C'est-à-dire on a quelques informations à propos des émissions évitées de gaz carbonique, utilisation de la voiture, etc. Le remplacement de la voiture privée que le projet comporte comme promesse, ça se traduit comment au niveau de l'entretien du réseau routier et ça se... comment vous qualifieriez ça en termes d'efficacité d'emploi de ressources vu de cet angle-là ?

2555

Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

Je pourrais pas vous répondre.

2560 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

2565 Je peux peut-être le fouiller puis on pourrait vous donner une réponse plus tard, là. Ça a déjà été calculé, là...

LE PRÉSIDENT :

2570 Ça serait...

Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

2575 ... qu'on enlève une voiture de sur la route ce que ça...

LE PRÉSIDENT :

Ça serait intéressant d'avoir ça.

2580 Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

Des chiffres moyens, là, qu'on établit, là.

LE PRÉSIDENT :

2585 Oui, oui.

Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

2590 Ça, on pourrait vous les faire suivre mais je vous dirais n'importe quoi, là, en vous répondant.

2595 LE PRÉSIDENT :

Encore, pour comprendre le contexte de la mise en valeur des réseaux actuels, des investissements déjà existants versus les nouveaux...

2600 Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

On le fait aussi mettons avec les camions, dire un camion de moins sur la route.

LE PRÉSIDENT :

2605

Voilà, voilà.

Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

2610 C'est pour ça que je vous dis, ça existe cette donnée-là mais je l'ai pas en tête.

LE PRÉSIDENT :

Ça serait apprécié si vous seriez en mesure de trouver ça.

2615

Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :

J'en prends bonne note.

2620 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci beaucoup. Merci beaucoup, Monsieur Daxélé, et on a rendez-vous au mois de janvier.

2625 M. XAVIER DAXÉLÉ :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2630

Très bien. Merci. Monsieur John Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE

2635 M. JOHN BURCOMBE :

Alors, rebonsoir.

LE PRÉSIDENT :

2640

Bonsoir.

M. JOHN BURCOMBE :

2645

J'ai manqué la présentation du promoteur hier soir. Je me demande s'il y avait quelque chose sur la ventilation du coût du projet, les coûts ? Parce que quand on lit l'étude d'impact on dit que le coût total du projet est de trois cent millions de dollars (300 M\$)...

LE PRÉSIDENT :

2650

C'est un peu plus que ça mais en tout cas, on va voir tout à l'heure.

M. JOHN BURCOMBE :

2655

... de quel projet parle-t-on ?

LE PRÉSIDENT :

2660

D'accord.

M. JOHN BURCOMBE :

Le projet au complet, la partie assujettie à l'étude d'impact ou quoi ?

2665 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors, on vous écoute, Monsieur Hardy.

M. JEAN HARDY :

2670

Le temps qu'on mette l'acétate des coûts, je pense que c'est vers la fin. Le projet a été annoncé en mars deux mille six (2006), trois cent millions (300 M) plus ou moins trente pour cent (30 %). On se situe dans cette fourchette-là. On est quand même à la fin deux mille huit (2008). Depuis mars deux mille six (2006), il y a des contrats qui ont déjà été engagés au niveau matériel roulant, donc locomotives et voitures de cent vingt-cinq millions (125 M), trente (30) voitures et cinq (5) locomotives bi modes.

2675

Sur le tableau, j'ai fait la distinction entre ce qui est tronçon nord, c'est-à-dire entre Charlemagne et Mascouche et le tronçon Montréal, donc entre Gare centrale, Rivière-des-Prairies. Donc, à Montréal, ce sont les gares évidemment et les travaux que CN ajoute au niveau des doubléments de voies ferrées dans son corridor pour permettre le passage des trains de banlieue. Et le tronçon Charlemagne Mascouche, bien, c'est les coûts d'infrastructures ferroviaires, les quatre (4) nouvelles gares, le garage à Mascouche, la signalisation, etc.

2680

2685

Bon. Les frais de conception, de gestion et de financement et on est quand même, dans le montant on a quand même prévu près de cinquante-cinq millions (55 M) en contingence. Évidemment, on n'est pas avancés partout dans les différentes étapes. Au niveau de Montréal, au niveau des gares, on est à l'avant-projet définitif et bientôt plans et devis. Matériel roulant, je vous disais que c'était un contrat qui était signé. Au niveau du CN également, il y a eu des discussions pendant un an, donc il y a eu un protocole d'entente, donc là aussi il y a un montant qui est quand même relativement bien fixé, de sorte que globalement on est environ à quinze (15 %), seize pour cent (16 %) de contingence incluse dans le montant présentement.

2690

LE PRÉSIDENT :

2695

Est-ce que ça inclut le coût de construction des sept (7) gares prévues pour Montréal ?

M. JEAN HARDY :

2700

Absolument, c'est le coût total...

LE PRÉSIDENT :

2705

D'accord.

M. JEAN HARDY :

... de la Gare centrale à Mascouche.

2710 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

2715

Oui, alors c'est plus d'informations qu'il y a dans l'étude d'impact, en effet. Bon. Alors, je crois que je n'ai pas d'autres questions, je crois, pour le moment. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2720

D'accord. Merci beaucoup. Nous avons d'autres questions. J'ai épuisé le registre devant moi. Nous avons d'autres questions. Alors, je vais commencer tout de suite par la problématique de la construction gare Charlemagne en zone inondable et j'aimerais vous entendre là-dessus, j'aimerais entendre aussi la MRC à propos de la réglementation ou la ville, la municipalité.

2725

M. JEAN HARDY :

Je vais demander à Yves Phaneuf de répondre à la question.

2730

M. YVES PHANEUF :

En fait, je vais vous faire une introduction.

2735 LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. YVES PHANEUF :

2740

Et on pourra demander aux gens de la MRC de compléter.

LE PRÉSIDENT :

2745 Oui.

M. YVES PHANEUF :

2750 Donc, la gare Charlemagne s'insère dans un milieu, dans un secteur qu'on voit ici, alors sur l'acétate donc, la Rivière-des-Prairies, la voie ferrée et le développement déjà existant ici. Donc, tout ce secteur-là est vacant. C'est un secteur qui se situe en bonne partie en plaine inondable. Et notre proposition s'intègre avec une proposition aussi de la municipalité qui a été présentée à la MRC dans le cadre d'un plan de gestion de la Rivière-des-Prairies.

2755 Donc, ce site-ci s'est intégré dans un plan de gestion qui est un peu plus large qui est juste ce secteur-là, donc qui englobe d'autres portions de la municipalité de Charlemagne. Ça touche aussi, en mesure de compensation, le secteur dans la municipalité de Repentigny...

2760 Il y a un règlement qui a été adopté par la MRC pour mettre en œuvre ce plan de gestion-là je pourrais dire. Je pourrais laisser peut-être monsieur Fafard présenter le plan de gestion comme tel.

LE PRÉSIDENT :

2765 D'accord. Mais en ce qui vous concerne, vous, il n'y a pas de problème difficile à gérer ou à encadrer techniquement par rapport à l'emplacement choisi ? Sur le plan technique, sa transparence est gérable, vous n'avez pas de...

M. YVES PHANEUF :

2770 C'est qu'en termes réglementaire finalement, on s'intègre à...

LE PRÉSIDENT :

2775 D'accord.

M. YVES PHANEUF :

... à ce plan de gestion là.

2780

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Fafard.

2785

M. DENIS FAFARD :

2790

Donc, effectivement, la MRC de l'Assomption a fait un plan de gestion pour la Rivière-des-Prairies. Un plan de gestion, c'est un mécanisme qui est prévu dans la politique de protection des rives littorales et des plaines inondables. C'est une procédure qui permet de traiter de cas particuliers qui sont en zone inondable et il y a toute une démarche de confection d'un plan total de gestion pour un cours d'eau. Nous, on l'a fait pour le tronçon de la Rivière-des-Prairies qui touche la MRC de l'Assomption. C'est un territoire qui vise deux (2) municipalités, la Ville de Charlemagne et la Ville de Repentigny.

2795

Au point de départ, le site qui était prévu pour la gare, c'est un site qui a un historique de remblai illégal qui avait été fait par un ministère à un moment donné dans le cadre d'un...

LE PRÉSIDENT :

2800

Ça, c'est intéressant.

M. DENIS FAFARD :

2805

2810

2815

Oui, bien, je ne veux pas tomber là-dedans. Ce n'est pas l'objet. Tout ça pour dire qu'il y avait une problématique sur le site qui n'était pas réglée depuis plusieurs années. Et la possibilité de faire un plan de gestion permettait de régler les problèmes qu'il y avait, parce que, bon, il y avait une situation X qui était... on pouvait pas revenir en arrière et ça a permis de régulariser des choses. Donc, le plan de gestion a été préparé. C'est un travail qui a duré plus d'un an avec les municipalités, l'Agence métropolitaine de transport, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi que le secteur faune du ministère des Ressources naturelles et de la Faune. Et on a permis... ce que le plan de gestion permet de faire, c'est sur des petits espaces enclavés qui ont un potentiel environnemental, écologique plutôt faible, de faire des interventions sur ces milieux-là et en contrepartie il y a des mesures de compensation qui sont accordées ailleurs et le bilan net de l'opération doit être nettement à l'avantage de l'environnement.

2820 Et c'est un exercice qui a été fait et qui s'est traduit par un règlement qui est entré en vigueur le vingt-quatre (24) juillet de cette année, le règlement 122 de la MRC l'Assomption qui met les balises de ce qui est possible d'être fait dans le cadre du plan de gestion. Et pour le site de la gare, les projets qui sont sur la table, qui ont été élaborés par la Ville de Charlemagne sont réalisables dans le cadre du plan de gestion qui a été convenu.

LE PRÉSIDENT :

2825 Et je dois comprendre que les travaux impliquent une obligation de compensation de certaines pertes à votre satisfaction et l'analyse est à l'effet que le bilan va être positif pour l'environnement ?

M. DENIS FAFARD :

2830 Oui. Et ce n'est pas uniquement à la satisfaction de la MRC, c'est à la satisfaction...

LE PRÉSIDENT :

2835 Non, mais évidemment.

M. DENIS FAFARD :

2840 ... de l'ensemble du gouvernement...

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui.

2845 M. DENIS FAFARD :

... parce que pour faire un plan de gestion, ça se traduit par un règlement de la MRC. Tout règlement d'une MRC doit être approuvé...

2850 LE PRÉSIDENT :

Bien sûr.

M. DENIS FAFARD :

2855

... et conformément aux orientations gouvernementales. Donc, l'entrée en vigueur du règlement, ça veut dire que le règlement qui a été fait, a été fait à la satisfaction de tous les ministères et organismes gouvernementaux.

2860 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Longpré ?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2865

Votre règlement est-ce qu'il est spécifique à la gare de Charlemagne ?

M. DENIS FAFARD :

2870

Non, comme disait monsieur Phaneuf, il couvre l'ensemble de la Rivière-des-Prairies sur le territoire de la MRC de l'Assomption.

Il y a deux (2) sites sur lesquels il y a des possibilités de faire certains volumes de remblai et il y a un site qui est un site aussi où il y a une concentration de mesures de mitigation.

2875

Sur les sites où il y a des possibilités de faire des remblais, il y a aussi des mesures de mitigation qui sont faites sur ces sites-là. Donc, c'est un plan de gestion. Il y a beaucoup de mesures dans un plan de gestion. Donc, il y a des mesures qui sont intéressantes parce qu'il y a quand même des conditions qui balisent un plan de gestion, là. On ne fait pas ça sur n'importe... on ne peut pas remblayer n'importe où. Il faut que ce soit un petit secteur isolé. Il faut qu'il y ait des services municipaux qui soient existants, il faut que ce soit sur des lots desservis. Il y a un paquet de conditions, là. Ce n'est pas... c'est vraiment pour corriger des lacunes ou des petites particularités qui historiquement ou de façon au fil des développements on s'est ramassés dans un petit secteur isolé qui n'a plus vraiment de lien direct avec la rivière, donc qui n'a pas un attrait intéressant.

2885

Et le plan de gestion, bon, permet de corriger ces éléments-là mais dans un bilan environnemental net qui est vraiment avantageux pour l'environnement.

2890

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Merci.

2895 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Ça me ramène à un sujet qu'on a abordé avant concernant le bruit avec madame Leclerc. Je comprends que monsieur Chatagnier, vous avez... monsieur Lefebvre est ici ?

2900

M. HERVÉ CHATAGNIER :

Oui, Monsieur le Président.

2905 LE PRÉSIDENT :

Alors, est-ce qu'il est possible de peut-être d'avoir son avis à propos de l'approche, la méthodologie utilisée pour la caractérisation du climat sonore et par la suite si madame Leclerc aimerait ajouter quelque chose. Je note pour vous particulièrement le fait que l'analyse que vous avez faite, l'ajout supplémentaire présume, dans certains cas, le passage d'un train de marchandise. Alors, quand il n'y a pas de train, étant donné que leur fréquence n'est pas régulière selon une règle quelconque, la contribution en l'absence de ces trains, est-ce que la caractérisation serait la même ou pas ?

2910

2915 Mais pour l'instant, on va écouter monsieur Lefebvre. Vous avez regardé l'analyse ?

M. JEAN-PIERRE LEFEBVRE :

Effectivement. Je m'appelle Jean-Pierre Lefebvre du Développement durable de l'Environnement et des Parcs à la direction des politiques sur la qualité de l'atmosphère. Je suis chargé de l'analyse des dossiers, d'études d'impacts qui ont une relation avec les sources mobiles de bruit. Évidemment, au Québec, c'est surtout les projets routiers qui sont les plus courants et cette fois-ci, j'ai eu à analyser le projet de train de banlieue.

2920

2925 Les documents qui nous ont été fournis, en tout cas, à mon avis, analysent très bien les situations. Les gares sont les points cibles. Les scénarios qui ont été retenus, c'est les heures où il y a un passage effectif d'un train. C'est des scénarios qui sont aussi normalement les plus

2930 bruyants, à savoir lorsqu'ils sont en vitesse de pointe, lorsqu'ils sont en préparation tôt le matin ou tard le soir et aussi quand il y a croisement de deux (2) convois. Donc, je pense que le travail a été bien fait.

2935 On s'est aussi basés sur le bruit qui est créé par des lignes déjà existantes. Donc, on compare normalement des situations qui ont tout en commun, là. Et aussi on a choisi des points d'analyses qui sont effectivement des zones sensibles, à savoir soit des zones habitables ou des zones... pardon, habitées ou des zones qui sont dédiées à des institutions, donc où normalement des gens peuvent en subir un impact réel.

2940 Qu'est-ce qu'il faut constater ? C'est que souvent aussi, le promoteur s'est donné la peine de prévoir aussi l'impact, là, dans le sens que quand sa gare est située un peu adossée à l'autoroute et à un quartier résidentiel, on voit qu'il y a eu un effort de prévoir une zone commerciale, donc où effectivement les critères de bruit peuvent être plus élevés pour qu'effectivement ça crée une zone tampon où effectivement il y a moins d'habitations exposées.

2945 Aussi, le projet signale bien, je pense, aux municipalités, je pense entre autres à la gare de Mascouche, qu'on arrive avec notre projet. Il faudrait que la Ville prenne soin de ne pas zoner habitation voisinage immédiat, là, parce que évidemment on s'expose à créer une ambiance sonore qui va être un peu pénible tôt le matin puis tard le soir. Donc, je pense que le message est clair de ce côté-là.

2950 Évidemment aussi, on est dans un secteur où il y a beaucoup de circulation autoroutière. Donc, déjà le climat sonore pour les nouvelles gares ce n'est pas nécessairement réjouissant pour les habitations qui sont déjà adossées à l'autoroute, là. On constate que le climat sonore n'est pas des plus heureux, ou sur la ligne de train existante où là aussi, si vous vous référez aux documents, on a suivi les périodes de passages de trains. On voit que le climat sonore dans ces plages horaires là c'est pas « jo-jo », là. Je pense que ça ne peut pas être considéré
2955 comme un vice caché, là, quelqu'un qui achète une propriété aux alentours d'un chemin de fer, je pense que ça fait partie un peu des aléas de la vie de à ce qu'il va y avoir des passages ferroviaires.

2960 LE PRÉSIDENT :

Cette méthodologie vous semble...

2965 M. JEAN-PIERRE LEFEBVRE :

Tout à fait satisfaisante.

LE PRÉSIDENT :

2970

... tout à fait conforme et satisfaisante. Madame Leclerc, avez-vous d'autres choses à ajouter à propos du dernier... Ça va ? C'est très bien. Mais écoutez, avec un témoignage comme ça, à votre place je ne le ferais pas non plus. C'est très bien. Merci beaucoup, Monsieur Lefebvre. Très apprécié.

2975

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Juste une question.

2980 LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2985

On a lu à quelques endroits dans l'étude d'impact, qu'à certains endroits la voie ferrée, les rails pouvaient être soudés. Ça a une incidence sur le bruit ça et les vibrations également ? Oui. Et est-ce que tout le parcours de ce rail en milieu urbain va être soudé ?

2990 M. JEAN HARDY :

En termes de rail soudé, on parle d'un rail de quoi, douze cents pieds (1200 pi) de long, je pense ?

2995 M. LOUIS MACHADO :

Quatorze cents pieds (1400 pi).

M. JEAN HARDY :

3000

Quatorze cents pieds (1400 pi), O.K. Donc, c'est sûr qu'en termes sonores déjà ce n'est

pas le bruit à chaque... on vient de couper à ce niveau-là. Vibration, Jean-François, je ne sais pas si tu veux... non ? Oui. Parce qu'il y a eu des études au niveau vibration, ça serait peut-être l'occasion d'introduire...

3005

LE PRÉSIDENT :

Présentez-vous d'abord. Bonsoir.

3010 M. JEAN-FRANÇOIS ALLAIRE :

Donc, mon nom est Jean-François Allaire. Je travaille pour le consortium qui a travaillé avec l'AMT sur les études. Au niveau de la vibration, évidemment, ce qu'on essaie de faire, c'est d'évaluer l'impact qui va être dû au passage des trains.

3015

Ce qu'on a présentement au Québec il n'y a pas vraiment de norme qui régit les vibrations. Donc, on s'est comparés plus aux normes qui sont internationales.

On a fait une méthodologie un peu similiaire au niveau sonore, c'est-à-dire qu'on a pris des mesures à différents endroits le long du tracé, dont huit (8) sites qui sont sensibles. On pourra voir dans le prochain acétate, là, quels sont ces sites-là.

3020

Et, bon, suite à ces... donc, ça, c'est sur le projet lui-même. Ce qu'on fait aussi, c'est qu'on va sur des projets existants pour valider aussi qu'est-ce qui se passe sur les autres lignes pour des trains passagers étant donné qu'il y a pas de train actuellement passagers sur le projet, donc on va chercher sur une ligne passagers qu'est-ce qui se passe au niveau de la vibration.

3025

Donc, il y a huit (8) sites qui sont les mêmes qu'au niveau sonore.

3030

Au niveau du trajet, il y a deux (2) zones qui sont peut-être un peu plus sensibles que d'autres. Il y a, je sais pas si on peut voir bien, la 7 et 8 qui est entre Charlemagne et Repentigny. Donc, c'est un secteur où il y a déjà des trains passagers évidemment sur la ligne du CN. On reconstruit une voie qui était désaffectée. Donc, on ne crée pas nécessairement une situation qui est complètement nouvelle, c'est-à-dire on modifie une situation mais il y avait déjà des trains qui ont existé dans le passé.

3035

Et quand on se compare... quand on se compare à cet endroit-là, évidemment les trains

3040 passagers sont beaucoup plus légers que les trains marchandise, beaucoup plus... moins longs aussi, donc l'impact est sur une durée plus courte. Donc, à cet endroit-là, on verra un peu plus tard les impacts mais ça, c'est un des sites.

3045 L'autre site est plus au niveau du Rang de la Presqu'île où est-ce que, là, il y a pas de train, il y a pas de chemin de fer, donc la venue de la nouvelle voie va être à évaluer. On verra plus tard que l'impact est minime.

3050 Donc, si on fait un peu une synthèse rapide au niveau de la vibration, c'est que la circulation des trains de banlieue sur les axes ferroviaires déjà existants ne devraient pas causer d'impacts majeurs au niveau humain et au niveau bâtiments. J'expliquerai un peu plus tard par impacts majeurs qu'est-ce qu'on entend.

LE PRÉSIDENT :

3055 Oui.

M. JEAN-FRANÇOIS ALLAIRE :

3060 Les mesures qui sont effectuées sur les trains de banlieue existants tentent à démontrer que la vibration a peu d'impact au niveau de la santé, de l'inconfort et de la perception et que l'impact au niveau structurel des bâtiments serait peu probable ou pratiquement inexistant.

3065 Au niveau des quartiers résidentiels où qu'il n'y a pas de train présentement, les impacts sont mineurs. Le passage des trains de banlieue induira des niveaux de vibration présentement ignorés dans ces quartiers. Donc, ça va être une vibration faible mais qui va être perceptible puisque comparée à de l'inexistant présentement.

LE PRÉSIDENT :

3070 Ignorés dans le sens de négligeable.

M. JEAN-FRANÇOIS ALLAIRE :

3075 Oui.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

3080 M. JEAN-FRANÇOIS ALLAIRE :

3085 On va voir un peu les niveaux par rapport à un train de marchandise mais ça serait... déjà l'emprise ferroviaire prévue est déjà une certaine distance qui est beaucoup plus élevée que dans la zone de Repentigny Charlemagne mais le niveau de perception serait quand même probable.

3090 Donc, les conclusions aussi disent que, bon, les vibrations produites par les trains de banlieue ne devraient pas être inconfortables et que le niveau de perception devrait se situer entre probable et moyen. Donc, aucun impact à prévoir au niveau des bâtiments.

3095 Au niveau quantitatif, on peut voir que l'échelle de perception au niveau des vibrations est mesurée en millimètre par seconde carrée et une perception probable, là, c'est entre dix (10) et vingt (20) puis pour pouvoir un peu comparer aux trains de marchandise qui sont existants, les niveaux mesurés aux endroits 7 et 8 sont entre dix-neuf (19) et cent soixante (160).

3100 Quand on a fait des études sur la ligne de Blainville pour aller mesurer ce qu'un train passager offrait normalement, en tout cas, selon les études qui ont été faites, aurait des mesures de vibration entre un et vingt-six (26) et ce qu'on prévoit, nous, dans le train de l'est, c'est un estimé maximal de quarante (40), ce qui est très inférieur à ce qu'on voit au niveau du train de marchandise..

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

3105 C'est quoi la variation qu'il y a entre un rail soudé et un rail pas soudé ?

M. JEAN-FRANÇOIS ALLAIRE :

3110 En fait, ce qui arrive, c'est qu'au niveau du rail lui-même, il y a un joint, donc il y a un vide..

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

3115 Oui.

M. JEAN-FRANÇOIS ALLAIRE :

3120 Ce qui fait que quand le train passe sur le joint lui-même il y a un impact et ça donne....

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

3125 Ça, je le comprends très bien. Ce que je veux savoir, moi, c'est quoi la diminution de vibration ou du bruit ?

M. JEAN-FRANÇOIS ALLAIRE :

3130 Quantitativement par rapport entre un rail soudé, ça, j'ai pas la donnée quantitative exacte.

LE PRÉSIDENT :

3135 Et j'ai appris, c'est toujours bien de... je ne savais pas qu'on mesure les vibrations en unité d'accélération mécanique. C'est intéressant. D'accord.

Et vous avez d'autres éléments que vous aimeriez ajouter ? Ça va ?

M. JEAN-FRANÇOIS ALLAIRE :

3140 Ça va. Avez-vous d'autres questions ?

LE PRÉSIDENT :

3145 Mais pour revenir à la question de monsieur Longpré, c'est-à-dire l'absence de ces espaces qui créent le bruit classique des trains qu'on connaît tous...

M. JEAN-FRANÇOIS ALLAIRE :

Oui.

3150

LE PRÉSIDENT :

... en l'absence de ces espacements, il y a évidemment moins de chocs, c'est ce qu'on présume, en fait.

3155

M. JEAN-FRANÇOIS ALLAIRE :

Oui, je ne peux pas le quantifier mais c'est significatif.

3160

LE PRÉSIDENT :

C'est significatif.

M. JEAN-FRANÇOIS ALLAIRE :

3165

Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

3170

C'est ce que vous dites. O.K.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Est-ce que l'AMT...

3175

M. JEAN HARDY :

Bien, j'aimerais peut-être demander à Dominique Leclerc si effectivement au niveau du rail soudé ou pas, si ça a un impact au niveau sonore.

3180

LE PRÉSIDENT :

Là, le train ne produit plus le bruit classique qu'on connaît tous ?

3185

Mme DOMINIQUE LECLERC :

3190 Je pense que tout le monde le sait que le rail soudé, c'est ce qu'on entend souvent... le
rail qui est pas soudé mais je pourrais dire, je connais moins, là, vibration, mais on a mesuré
dans un autre projet la même équipe qui a mesuré pour le train ici à un autre... à trente mètres
(30 m) de voie ferrée où circulent beaucoup de trains de banlieue sur l'île de Montréal puis ont
mesuré pour soixante-huit (68) trains qui sont passés. Et je sais que les conclusions... c'était
3195 des rails qui sont soudés en partie mais pas partout. Donc, il y a quand même des espaces
dans le tronçon concerné et tout était inférieur au niveau de la perception du dérangement et
pour les résidences aussi, là, le solage et tout ça. Mais on pourrait, en tout cas, peut-être que
les gens pourraient donner un peu plus de détails, là, sur... mais effectivement, ça dépend aussi
du type de sol parce que la transmission sonore d'une place à l'autre, ça, la vibration ne se
3200 transmet pas de la même façon si le sol est plus... dépendamment de la barrière qu'il y a...
alors, c'est...

LE PRÉSIDENT :

3205 Mais j'ai une question, ça se peut que ce soit complètement à côté de la track. Bon. J'ai
appris à l'école primaire, je pense, que ces espacements sont nécessaires pour tenir compte de
l'expansion thermique des segments, pour la stabilité structurale des rails. Alors, quand on
soude, qu'est-ce qu'on fait avec cet avantage ? Est-ce qu'on soude avec un alliage qui donne
une expansion zéro ou quoi ?

3210 M. LOUIS MACHADO :

3215 Ce qui arrive, c'est que normalement lorsque nous posons du rail soudé, là, ou qu'on
installe du rail soudé dans la voie, c'est qu'il y a une gamme de températures qui va prendre
l'expansion et la contraction du métal. Je pense que c'est entre quinze (15°) et vingt-huit degrés
(28°). Mais c'est compensé par ça...

LE PRÉSIDENT :

3220 Il y a une compensation.

M. LOUIS MACHADO :

Et c'est compensé par ça puis il y a aussi l'enclage des anti-cheminements qu'on pose sur

3225 les traverses. Il y en a plus, beaucoup plus. Il y a aussi l'épaulement, c'est-à-dire la pierre concassée qu'on met au bout des traverses de bois, là, il est plus large. Donc, ça compense pour l'expansion aussi pour tenir en place.

LE PRÉSIDENT :

3230 D'accord. Là, vous voyez, là, je vais me coucher moins sot ce soir parce que... merci beaucoup.

Il y a des... monsieur Longpré, avez-vous des....

3235 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Non, c'est beau.

LE PRÉSIDENT :

3240 Ça va ? J'aimerais, Madame... est-ce que madame Bolduc du ministère de... ah! Oui, voilà. Madame, j'aimerais... on a regardé un peu les incidences du projet du trajet proposé par rapport au milieu agricole. Vous avez regardé ça un peu. Si oui, est-ce que les impacts qu'implique le passage retenu en territoire agricole vous paraît...

3245 Mme MARIE-CLAUDE BOLDUC :

Oui, on a regardé ça parce qu'on a fait un avis.

3250 LE PRÉSIDENT :

Oui.

Mme MARIE-CLAUDE BOLDUC :

3255 Mon Dieu! l'impact, c'est sûr qu'on perd deux point deux (2.2) hectares de terre agricole. Mon Dieu! c'est sûr qu'on pourrait toujours parler de l'étalement urbain, qu'il y a toujours une pression quand il y a des nouvelles infrastructures mais en même temps on peut se poser la question il y a déjà la 640, la 40 et toutes ces infrastructures-là...

3260

LE PRÉSIDENT :

Mais voilà.

3265 Mme MARIE-CLAUDE BOLDUC :

... je le sais pas l'impact que ça peut avoir. On peut se poser la question si le train passe pas, est-ce qu'il va y avoir une différence ?

3270 Puis au niveau de la zone agricole en tant que tel, ça correspond à quatre (4) terres. C'est juste au sud de General Dynamics. Il y a une terre qui appartient à General Dynamics. Les deux (2) autres appartiennent à la Ville de Repentigny qui sont en friche mais, bon, ça ne veut pas nécessairement dire qu'il ne devrait pas y avoir d'agriculture mais ils sont en friche.

3275 Il y a une terre qui appartient à un particulier.

Il va y avoir une compensation, je pense que l'AMT... bien, il y a une demande à l'ACPTAQ pour que ce soit dézonné. Je le sais pas où ils sont rendus là-dessus. Il y a une partie qu'on voit qui est en rouge, là.

3280

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3285 Mme MARIE-CLAUDE BOLDUC :

3290 Il y a une partie de cette terre-là qui va être dézonnée, achetée par l'AMT et le reste de la terre qui appartient à ce propriétaire-là, à monsieur Lapierre, va pouvoir continuer, bon, à cultiver. Je sais qu'ils veulent... l'endroit où ça va être acheté, je pense qu'ils veulent mettre une bute pour...bute sonore, je sais pas si on appelle ça comme ça. Et ils ont prévu aussi une entrée, une nouvelle entrée pour qu'il ait accès justement à la parcelle qu'il reste de sa terre.

3295 Il y avait aussi le problème peut-être du fossé qui devrait être déplacé pour qu'il touche... en tout cas, qui serait plus près de l'emprise de la voie ferrée pour que lui, bon, il y ait moins de perte effectivement puis qu'il puisse avoir accès à sa terre.

LE PRÉSIDENT :

3300 Donc, globalement parlant, les impacts du projet côté intérêts agricoles ne semblent pas majeurs ?

Mme MARIE-CLAUDE BOLDUC :

3305 Non, moi, je pense que c'est minime, bon, quand on parle d'une superficie de deux point deux (2.2) hectares.

LE PRÉSIDENT :

3310 Très bien. Très bien. Par rapport au dézonage que vous... j'imagine que vous allez chercher auprès de la Commission, ce n'est pas quelque chose qui doit poser un problème. Alors, Monsieur Fouquet ?

M. GUY FOUQUET :

3315 Oui, Monsieur le Président. La première chose, j'aimerais faire juste une rectification.

LE PRÉSIDENT :

3320 Oui.

M. GUY FOUQUET :

3325 C'est qu'au niveau de la CPTAQ on a fait une demande d'usage autre qu'agricole. Donc, le projet est en parfait accord avec les orientations de la CPTAQ à ce jour dans ce secteur. Donc, ce n'est pas un dézonage, on ne demande pas de dézonage.

LE PRÉSIDENT :

3330 Ah! D'accord.

M. GUY FOUQUET :

On demande un usage autre qu'agricole pour pouvoir faire...

3335

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

3340

M. GUY FOUQUET :

... l'emprise du chemin de fer.

LE PRÉSIDENT :

3345

Donc, on peut avoir usage autre qu'agricole dans une zone zonée agricole.

M. GUY FOUQUET :

3350

Exact.

LE PRÉSIDENT :

3355

Donc, quand les usages font bon ménage ensemble, on n'a pas besoin de modifier ou de changer le zonage quoi.

M. GUY FOUQUET :

Exactement. Donc, on voulait être en parfaite harmonie...

3360

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

3365

M. GUY FOUQUET :

... avec les orientations de la CPTAQ et de l'UAP de la région, donc de restreindre le plus possible. C'est la raison pour laquelle on est au centre de l'autoroute, c'est la raison pour laquelle...

3370

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3375

M. GUY FOUQUET :

... on s'est tassés le plus possible, là. Donc, on est en conformité avec la CPTAQ.

3380

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Oui, Monsieur Phaneuf.

M. YVES PHANEUF :

3385

Au niveau de la procédure justement, en fait, on a déposé deux (2) demandes à la CPTAQ parce que l'autoroute 640 est en zone agricole. Donc, le fait d'être au centre, on doit demander ce qu'ils appellent un avis de conformité... pardon, pas un avis de conformité, une demande, là, aussi de droit d'usage. Et on a reçu un avis de conformité sur cette partie-là.

3390

L'autre était la demande de droit, là, d'usage, là, qu'on mentionnait tout à l'heure. C'est en cours d'analyse auprès de la CPTAQ, notre dossier a été complété aussi par une résolution au niveau municipal, tel que demandé, là, pour ce genre de dossier-là. Donc, c'est en cours d'analyse.

3395

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

3400

M. YVES PHANEUF :

On devrait avoir une réponse bientôt.

LE PRÉSIDENT :

3405

Alors, la même chose que je demandais à monsieur Hardy hier, si vous recevez des choses, de mettre le dossier à jour avec nous. Monsieur Longpré, ça va ? Madame Bolduc, très apprécié. Merci beaucoup.

3410 Il y a quelques empiétements sur le milieu humide. Alors, Monsieur Bilodeau, du ministère des Ressources... voilà. Bonsoir, Monsieur Bilodeau. Merci de...

M. PIERRE BILODEAU :

3415 Bonsoir, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

3420 ... d'être avec nous. La question des empiétements et leur envergure concernant le milieu humide dans la zone d'étude et les mesures de compensation, etc., on aimerait vous entendre là-dessus.

M. PIERRE BILODEAU :

3425 Oui. Présentement, depuis novembre deux mille six (2006), le ministère d'Environnement durable, s'est doté d'une démarche d'autorisation pour les milieux humides. Vous en avez peut-être pris connaissance de ça ou vous voulez que je vous en apporte ?

LE PRÉSIDENT :

3430 On vous écoute.

M. PIERRE BILODEAU :

3435 Tout dépendant de l'envergure du milieu humide, il y a... on appelle ça des situations. La situation 1 décrit des milieux humides de moins de point cinq (.5) hectare, sans lien hydrique avec un cours d'eau, sans espèces menacées ou vulnérables et qui n'est pas une tourbière.

3440 La situation 1 demande seulement qu'une demande de certificat d'autorisation soit déposée à la direction régionale et qu'un biologiste atteste que ça correspond à l'ensemble de ces informations-là. Et si notre position régionale convient que c'est acceptable, bien, il y a une autorisation qui est émise.

3445 La situation 2 vient toucher les milieux humides qui sont de point cinq (.5) à cinq (5) hectares et ça, là, je parle seulement pour la zone des basses terres du Saint-Laurent puisqu'en

plus haut les superficies de milieux humides sont modifiées puisqu'il y en a plus et ils sont de plus grande envergure. Donc, c'est seulement ceux associés aux basses terres. Donc, entre point cinq (.5) et cinq (5) hectares et les autres critères donc pas de lien hydrique, pas d'espèces menacées vulnérables et pas une tourbière aussi, là, on est dans la situation 2 et on demande
3450 au promoteur d'éviter et de minimiser les impacts, premièrement éviter le milieu, deuxièmement minimiser les impacts et si les impacts ne peuvent être minimisés, les pertes qui sont associées doivent être compensées, premièrement, par une forme de compensation de terrain pour assurer la protection de d'autres milieux naturels, qui ne sont pas nécessairement des milieux humides mais qui peuvent être des zones tampons autour des milieux humides, des
3455 augmentations de bandes riveraines, peu importe, c'est à négocier puis après ça on en convient.

Et la dernière situation, c'est des milieux humides qui sont de plus de cinq (5) hectares, situation 3, qui sont de plus de cinq (5) hectares ou qui ont, même s'ils n'ont pas la superficie, qui ont un lien hydrique avec un cours d'eau, qui ont une présence d'espèces rares ou
3460 menacées, une espèce désignée ou que c'est une tourbière.

Dans ces cas-là, on applique la situation 3 qui est évitée. On commence toujours par l'évitement, le minimiser et la compensation finale en troisième point.

3465 Et il y a aussi une approbation ministérielle qui est demandée pour ces cas-là.

Ici, quand on regarde la grandeur du marécage, on s'aperçoit qu'on est facilement en haut de cinq (5) hectares, on est au-dessus de cent soixante (160) hectares pour le grand marécage situé à Terrebonne, donc on se retrouve immédiatement en situation 3 et on
3470 demande l'évitement, la minimisation puis la compensation pour les pertes qui sont inévitables.

C'est pour ça que le trajet, un des trajets qui était prévu d'aller scinder complètement le milieu en deux (2) a vite été écarté. Bien, la direction régionale avait déjà pris position là-dessus...

3475
LE PRÉSIDENT :

Oui.

3480 M. PIERRE BILODEAU :

... avait déjà affirmé à l'AMT que ça ne serait pas une position qui serait tenue par nous.

Donc, ils en ont tenu compte aussi dans leur approche.

3485 La situation qu'ils ont pris, qu'ils prenaient en compte, vient éviter au maximum le milieu et en plus vient, je crois, toucher aux terrains de AIM qui sont des sols, des remblais, donc évite encore une bonne partie du milieu humide.

3490 Puis les pertes qui sont inhérentes à ça, bien là, on a reçu dernièrement une lettre, je crois, de l'AMT, là, par rapport à nos réponses concernant les projets de compensation puis aussi de caractérisation parce qu'il y avait un secteur qui était moins bien caractérisé, le secteur situé à l'est de l'emprise prévue. On demandait une caractérisation un peu plus fine puis que c'était un secteur qui était moins bien connu.

3495 Puis les pertes, on a demandé l'évaluation des pertes de l'ensemble du secteur. Au début, il était prévu de compenser par de l'aménagement paysager, reboisement à proximité de la gare. Je crois bien que si on regarde le carte, c'est le gros cercle... ça se peut tu ? Non, ce n'est pas là ? O.K. Peu importe.

3500 Nous autres, à la direction régional on a eu des discussions avec l'AMT puis on a convenu que le milieu devait nous être compensé par une protection du milieu adjacent où le marécage est situé parce qu'on souhaite conserver ce milieu-là intact. Donc, on a demandé que pour les pertes, l'AMT s'engage à essayer de protéger le milieu naturel qui est toujours existant.

3505 LE PRÉSIDENT :

Très bien. Côté AMT, avez-vous de l'information à ajouter ou des documents à nous transmettre également à propos de ça ?

3510 M. JEAN HARDY :

Non, effectivement, ce que disait monsieur Bilodeau, on s'est engagés au niveau des mesures de compensation et c'est en discussion à ce niveau-là.

3515 LE PRÉSIDENT :

Actuellement.

3520 M. JEAN HARDY :

Oui, actuellement.

LE PRÉSIDENT :

3525

Oui, Monsieur Fouquet, ça va ?

M. GUY FOUQUET :

3530

C'est beau.

LE PRÉSIDENT :

3535 Alors, la même chose, si vous arrivez à quelque chose de plus définitif, on apprécierait beaucoup que la mise à jour du dossier auprès de nous.

Monsieur Bilodeau, avez-vous autre chose à ajouter en ce qui concerne...

M. PIERRE BILODEAU :

3540

Non, pas maintenant, là.

LE PRÉSIDENT :

3545

D'accord.

M. PIERRE BILODEAU :

À moins que vous ayez d'autres questions par rapport à ce dossier-là.

3550

LE PRÉSIDENT :

Et à propos de la question des zones inondables, la discussion de tout à l'heure, avez-vous des...

3555

M. PIERRE BILODEAU :

3560 Oui, bien que le plan de gestion a été adopté par la municipalité puis la MRC, il faut bien comprendre que la mise en œuvre c'est une autre étape...

LE PRÉSIDENT :

3565 Oui.

M. PIERRE BILODEAU :

3570 ... puis qu'il y a d'autres étapes. Je sais bien que dans le plan de gestion, la première étape c'est d'aller renaturaliser puis restaurer l'île Bourdon puis tant que ça ce n'est pas fait, puis c'est la première étape du plan de gestion, les autres étapes ne peuvent se faire. Donc, là, on est en attente toujours des propositions puisqu'il va y avoir des autorisations à émettre sur ces milieux-là qui vont être à reblayer quand même, les certificats d'autorisation régionaux qui vont être admis pour les deux (2) sites mais c'est conditionnel à ce que le milieu soit restauré à l'île Bourdon.

3575

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Très bien. Monsieur Longpré, ça va ?

3580 Dernier rappel de la salle. Je vois que monsieur Burcombe se lève. Alors, vous avez une question de plus ? On va l'entendre.

M. JOHN BURCOMBE

3585 M. JOHN BURCOMBE :

3590 Oui, Monsieur le Président. Tantôt on a fait un acétate indiquant... comme la page de début d'une présentation sur l'électrification, si je ne me trompe pas. Est-ce que le promoteur peut nous présenter cette présentation ?

LE PRÉSIDENT :

Quelle présentation encore ?

3595 M. JOHN BURCOMBE :

Sur l'électrification.

LE PRÉSIDENT :

3600

L'électrification.

M. JOHN BURCOMBE :

3605

L'étude sur l'électrification. Je crois que le promoteur a certains détails de cette étude.

LE PRÉSIDENT :

Oui, O.K.

3610

M. JOHN BURCOMBE :

S'il peut nous présenter ça.

3615 LE PRÉSIDENT :

L'étude Canada Rail toujours.

M. JEAN HARDY :

3620

Je cherche un volontaire. C'est que l'ingénieur électrique était ici hier soir, n'est pas ici ce soir mais...

M. PAUL DORVAL :

3625

Bon. Alors, dans l'étude d'électrification qui a été confiée à la firme Canada Rail... juste pour préciser, la firme Canada Rail est associée avec la firme française Sistra qui est la branche de consultants de la CNCF, les Chemins de fer nationaux français, qui ont une expertise reconnue en électrification.

3630

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3635 M. PAUL DORVAL :

3640 Alors, dans les scénarios qu'on mentionnait tantôt au niveau de scénarios considérés, on avait l'électrification totale, c'est-à-dire toute la ligne est électrifiée. Électrification partielle, c'est-à-dire qu'on pouvait électrifier le tronçon Repentigny Mascouche. On laissait le tronçon jonction de l'est Repentigny, donc le tronçon CN à Montréal non électrifié et le tronçon Gare Centrale jonction de l'est est déjà électrifié, c'est la ligne Deux Montagnes.

3645 Et aucune électrification, c'est-à-dire le mode diesel pour tout ce qui est pas sur la ligne Deux Montagnes.

3650 Les principales contraintes qui ont été mentionnées d'ailleurs hier reliées à l'électrification, il y a des contraintes liées aux normes canadiennes, c'est-à-dire sécurité des travailleurs, croisement de lignes aériennes. Il y a des contraintes d'espacements et entre différents réseaux électriques, Hydro-Québec et la caténaire et aussi aux endroits où il y a des passages à niveau où évidemment la hauteur de la caténaire par rapport au passage à niveau peut créer des problématiques.

3655 Il y a des contraintes liées aux normes de réseaux ferroviaires, entre autres, au niveau des gabarits dans un environnement où on est sur les voies du CN et il passe des wagons de marchandise de containers de deux (2) étages, des fois des wagons surdimensionnés. Alors, ça crée des contraintes en termes de dégagements pour respecter ces gabarits-là. Il y a aussi les différentes normes d'exploitation, les chemins de fer, là, qui doivent s'appliquer. Et il y a différentes contraintes reliées aux différentes installations spécifiques à certains endroits.

3660 Les choix technologiques d'électrification, l'électrification qui est actuelle sur la ligne Deux Montagnes est une électrification où il y a une caténaire qui fournit du vingt-cinq mille volts (25 000 V), soixante hertz (60 hz), il y a différents modèles d'électrification qui existent en Europe et en Amérique du Nord aussi avec différents voltages. C'est la tendance depuis les dix (10) à vingt (20) dernières années ce type de voltage.

3665 La principale différence avec la technologie européenne, en Europe, la fréquence est basée sur cinquante hertz (50 hz) au lieu de soixante hertz (60 hz) ce qui fait que tout n'est pas

compatible ce qui vient de l'Europe. Il y a des ajustements à faire.

3670 Évidemment, il y a des avantages d'avoir un système uniforme et c'est des fois le système en place sur la ligne Deux Montagnes.

3675 Là, on tombe dans des détails où je suis un peu moins familier, n'étant pas ingénieur électrique, mais on parle de systèmes d'auto-transformeurs et pour... je comprends qu'il faut essayer de régulariser la demande en électricité sur la longueur du tronçon, dépendamment où le train se trouve, il y a une demande à un endroit et dépendamment où les systèmes d'alimentation sont placés, ça a une influence sur cette demande-là.

LE PRÉSIDENT :

3680

Il y avait un article dans la revue Choc à propos de ça d'ailleurs, oui.

M. PAUL DORVAL :

3685 Ce sont les critères de sous-stations en termes de puissance et vous me permettrez de passer d'expliquer plus que ça ces aspects techniques-là.

3690 Bon. Évidemment, il y a des critères de localisation de sous-stations qui ne sont pas évidents et qui doivent être faits en collaboration avec Hydro-Québec parce qu'ils doivent nous alimenter et la ligne Deux Montagnes est alimentée sur le réseau primaire de Montréal à cent vingt mille volts (120 000 V) alors qui assure une certaine fiabilité et qui assure de répondre à la demande en termes de puissance.

3695 Au niveau du système d'alimentation électrique, on voit ce qui est plus apparent, la caténaire, mais il y a aussi tout un système de gestion, ce qu'on appelle poste SCADA, qui est System Control and Data Acquisition qui contrôle à distance tout ce qui se passe, qui suit tout ce qui se passe sur la caténaire, il y a des sectionneurs et ainsi de suite, pour pallier à des problèmes locaux où on pourrait dévier sur un fil adjacent ou contourner certains problèmes locaux ou quand il y a des travaux d'entretien on doit sectionner. C'est un peu un système, là,
3700 dans l'environnement électrique d'Hydro-Québec qui fait de l'entretien ou des réparations.

Au niveau du calcul des coûts, le consultant a évalué évidemment tous les coûts liés à matériaux de construction, les coûts postérieurs à la construction, les opérations liées aux travaux, les services professionnels.

3705

Alors, on obtient, là, en fonction des différents scénarios avec une précision de quarante pour cent (40 %) les coûts d'immobilisation en infrastructures, les coûts d'installation reliés, dans le dernier cas on fait une électrification, ce qu'on parlait, je ne sais pas si c'est hier ou aujourd'hui, lorsque les trains, lorsqu'il n'y a pas d'alimentation électrique par caténaires, la nuit on branche les trains sur tous nos sites de garages de trains de banlieue et au lieu d'être une caténaire, c'est tout simplement des fils qui se branchent au quatre cent quatre-vingts volts (480 V). Alors, ça demande quand même certaines installations qu'on évalue ici à huit cent mille dollars (800 000 \$), là, au site de garage.

3710

3715

Donc, en fonction essentiellement de la longueur des tronçons électrifiés, évidemment, on peut voir l'évolution des coûts.

3720

Le coût d'énergie. Le consultant a un modèle, c'est le modèle de la SNCF, pour simuler en fonction de l'exploitation désirée les coûts d'énergie consommée et évidemment les coûts de maintenance reliés, donc les coûts d'exploitation annuels et les coûts d'immobilisation.

3725

En termes de coûts d'immobilisation, il y a une chose qui n'est pas là, et on l'a vécu à l'époque sur la ligne Deux Montagnes, la signalisation ferroviaire doit être compatible à l'alimentation électrique. De la façon que ça fonctionne la signalisation ferroviaire, c'est un système de détection dans le rail avec un voltage qui fait que quand le train passe, il y a un système qui détecte qu'il y a un train dans un canton et la signalisation, les feux de circulation agissent en conséquence.

3730

Ce système-là en Amérique du Nord c'est un standard. Il fonctionne également à soixante hertz (60 hz) et il n'est pas compatible avec l'électrification parce que les courants de retour s'en vont dans le rail. Donc, il doit être modifié.

3735

Sur une nouvelle ligne, évidemment, en partant on construit de façon compatible mais sur une ligne existante, il faut complètement modifier et ça, ça n'a pas été évalué dans ces coûts-là.

3740

Je pourrais vous donner l'exemple parce que j'ai vécu la modernisation de la ligne Deux Montagnes dans les années quatre-vingt-dix ('90) et la ligne Deux Montagnes qui a une trentaine de kilomètres de long a coûté, si je me rappelle bien, autour de trente millions (30 M) en électrification, on parle des travaux de quatre-vingt-douze ('92) à quatre-vingt-quinze ('95) et trente millions (30 M) en signalisation également. Il y avait déjà un système et tout a dû être

remplacé, donc c'est un coût presque équivalent.

3745 Je pourrais pas vous dire dans ce cas-ci ce que ça coûterait mais c'est plusieurs dizaines de millions de dollars.

LE PRÉSIDENT :

3750 D'accord.

M. PAUL DORVAL :

3755 On parle de délai de réalisation ici pour la mise en place. On parle ici, si on fait le total, là, d'environ trois (3) ans de réalisation. Évidemment, une fois qu'on a les autorisations, là, soit du CN ou des différentes autorités à ce sujet-là.

LE PRÉSIDENT :

3760 D'accord. Autre chose à ajouter ? Ça va ?

M. PAUL DORVAL :

Non, ça va.

3765 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci beaucoup. Monsieur Longpré, ça va ?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

3770 C'est beau.

LE PRÉSIDENT :

3775 Alors, cela met un terme à la première partie de l'audience publique portant sur le projet du train de l'est. Je vous rappelle que la deuxième partie de l'audience qui sera consacrée à recevoir les opinions des citoyens et de tous les participants en audience qui aimeraient partager leurs opinions avec nous. Ça aura lieu le treize (13) janvier au même endroit et je vous rappelle

3780 également à ceux et celles qui aimeraient présenter un mémoire ou faire une présentation orale de signaler leur intention de le faire auprès de madame Méthot au plus tard le trente (30) décembre et on apprécierait beaucoup recevoir des copies des mémoires écrits au plus tard le neuf (9) janvier, de manière à nous permettre de s'en saisir correctement et de pouvoir engager les discussions utiles avec les auteurs.

3785 Il me reste, au nom de l'équipe de la Commission, à vous remercier de votre participation, remercier beaucoup l'effort de l'Agence, vous avez rempli très correctement votre rôle d'initiateur de projet tel que voulu par la Loi. Les ministères et les représentants des ministères également, votre éclairage est tout à fait apprécié. Et en votre nom tous et au nom de la Commission, j'aimerais remercier monsieur Moisan et monsieur Grenier pour l'effort qu'ils ont mis à nous permettre que ça roule bien. Sur le plan technique, monsieur Tétrault qui voit à ce que tout soit rapporté fidèlement dans les transcriptions qui seront disponibles quatre (4), 3790 cinq (5) jours, une semaine, et ça fera partie évidemment de la documentation de la Commission.

3795 Vous allez suivre la documentation dans les centres de documentations que je vous ai signalés, également à travers le site web du bureau. Merci infiniment et on se donne rendez-vous le treize (13) janvier. Et d'ici l'année prochaine, bonne fin d'année et bonne année. Merci.

3800 AJOURNEMENT

SERMENT D'OFFICE

3805 Je, soussigné, ROBERT TÉTRAULT, sténographe officiel bilingue, dûment assermenté comme tel, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont la transcription exacte et fidèle de mes notes prises au moyen du sténomasque, le tout en accord avec la Loi.

Robert Tétrault, s.o.