

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 6

Séance tenue le 29 septembre 2016 à 13 h
Hôtel Hyatt Regency
Salle Ovation
1255, rue Jeanne-Mance
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 29 SEPTEMBRE 2016
 MOT DU PRÉSIDENT 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN,
 M. MICHEL LEBLANC 2
 CITÉ DE DORVAL,
 MM. EDGARD ROULEAU et JONATHAN THÉORÊT 10
 M. GHISLAIN LAFRAMBOISE 20
 ÉQUITERRE, VIVRE EN VILLE,
 REGROUPEMENT DES CONSEILS RÉGIONAUX DE L'ENVIRONNEMENT
 MM. STEVEN GUILBEAULT, CHRISTIAN SAVARD et PHILIPPE BOURKE 29

SUSPENSION ET REPRISE

CHAMBRE DE COMMERCE DU SUD-OUEST DE MONTRÉAL,
 M. BERNARD BLANCHET 44
 ORDRE DES ARCHITECTES DU QUÉBEC,
 M. GUILLAUME LÉVESQUE ET Mme HÉLÈNE LEFRANC 52
 AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL, Mme CAROLINE ST-HILAIRE
 MM. MICHEL VEILLEUX, PATRICK SAVARD et SYLVAIN BOULIANNE 67
 VÉLO QUÉBEC,
 M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST 82

SUSPENSION ET REPRISE

INSTITUT DE RECHERCHE EN ÉCONOMIE CONTEMPORAINE,
 MM. ROBERT LAPLANTE et GILLES RIOUX 90
 ACTION-GARDIEN TABLE DE CONCERTATION
 COMMUNAUTAIRE DE POINTE-SAINT-CHARLES
 Mmes MARIE-JOSÉE BÉLIVEAU et NATACHA ALEXANDROFF 98
 TABLE DES PRÉFETS ET DES ÉLUS DE LA COURONNE SUD,
 Mme NATHALIE SIMON, MM. NORMAND DIOTTE et SÉBASTIEN GAGNON 107

SÉANCE AJOURNÉE AU 29 SEPTEMBRE 2016 À 19 H

SÉANCE DU 29 SEPTEMBRE 2016
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT

5 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Mesdames et Messieurs, bonjour. Alors, bienvenue à cette séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le *Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif* par CDPQ Infra inc. Bienvenue également aux personnes qui nous suivent en direct sur Internet au moyen de la webdiffusion audio.

Alors, pour les besoins de coordination et pour les personnes qui n'ont pas assisté aux séances précédentes, quelques consignes d'usage.

Alors, afin de permettre une meilleure compréhension pour tous, un service de traduction simultanée français-anglais est disponible dans la salle pour l'ensemble des séances de la deuxième partie; un casque d'écoute est disponible, il suffit de le demander en échange d'une pièce d'identité.

Je vous demanderais, s'il vous plaît, de bien vouloir mettre en mode sourdine vos cellulaires et appareils électroniques, ce serait important, de façon à ne pas nous distraire dans notre travail.

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

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

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

40 Alors, nous recevrons par écrit les rectificatifs à l'adresse courriel de la commission et les gens auront jusqu'à sept jours après la fin de la deuxième partie pour nous faire parvenir les rectificatifs qu'ils souhaitent soumettre à la commission.

45 Alors, nous allons maintenant procéder à la première présentation. Monsieur Michel Leblanc, qui est à notre table.

50 **PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**
M. MICHEL LEBLANC

LE PRÉSIDENT :

55 Alors, Monsieur Leblanc, quinze (15) minutes. La parole est à nous, nous vous écoutons.

M. MICHEL LEBLANC :

60 Merci. Alors, merci de me permettre de venir présenter la position de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain sur ce projet.

65 En deux phrases, la Chambre est la première organisation de représentation du milieu des affaires par sa taille, par son nombre d'événements, par ce qu'elle fait au Québec, et dans la région de Montréal, c'est un joueur présent depuis cent quatre-vingt-treize (193) ans. On a réclamé des investissements stratégiques depuis plus de cent (100) ans, notamment en transport en commun, ce n'est pas nouveau.

70 L'intérêt pour ce projet en particulier est extrêmement élevé dans la communauté d'affaires. C'est sous plusieurs angles. Le premier angle, c'est un angle évidemment lié à la congestion. La communauté des affaires est particulièrement frappée par la congestion qui affecte tout le monde et réclame depuis longtemps un projet, des projets pour réduire cette congestion.

75 Les deux axes qui sont principalement touchés, l'axe vers l'ouest et l'axe vers le sud, donc par le pont Champlain, et le long de la 40, touchant également Dorval-Trudeau, sont des axes où il y a des réels besoins. Donc, non seulement c'est un projet important pour la communauté des affaires, mais c'est un projet important du point de vue des besoins.

Si on regarde la réalité économique de Montréal, l'axe de la 40 et le Technoparc Saint-Laurent ont été depuis très longtemps des pôles économiques majeurs où se retrouvaient des

80 entreprises avec des bons emplois. On s'est aperçu depuis plusieurs années d'un certain
effritement, notamment le long de la 40. Certaines stagnations dans le Technoparc, quoique le
Technoparc avait continué de croître, et une des analyses qu'on en fait, nous, c'est que les
entreprises désirent maintenant se loger ou investir là où il y a des équipements de transport en
commun majeurs et ces zones-là étaient mal desservies.

85
Donc, juste d'un point de vue écologique ou environnemental, on avait une zone où des
entreprises sont déjà implantées et où il y avait moins d'implantations, moins de renouvellements
d'investissement, et donc on se retrouve dans une situation typique où on pourrait se retrouver
avec des zones déjà développées où le développement se continue mal, et des nouvelles zones
90 où le développement n'était pas où on devrait faire des investissements pour faire du nouveau
développement. Ce projet-là vient consolider des zones déjà développées, où il y avait déjà des
emplois ou des entreprises, et qui va venir renforcer ces zones-là. Donc, un besoin majeur, mais
un besoin aussi qui aura une incidence sur l'utilisation des actifs existants.

95 Peut-être le dernier point qui a évidemment amené le milieu des affaires à s'enthousiasmer
sur ce projet, c'est l'utilisation de nouvelles technologies; un réseau électrique, oui, un réseau
autonome et, je dirais un promoteur, la Caisse de dépôt, qui met de l'avant l'utilisation des
meilleures technologies. Et ça, du point de vue, je dirais, autant du milieu des affaires que de la
communauté en général, il y a un désir de fierté, il y a un désir de fierté quant à nos
100 infrastructures de transport en commun. Il y a une impression qu'on a trop longtemps laissé nos
déploiements uniquement sur des lignes d'autobus, des voies réservées, que pendant ce temps-
là les grandes capitales du monde se dotaient de ce type d'investissement là stratégique,
novateur. On voit des tramways, on voit des trains légers sur rail dans d'autres endroits. Bref, d'un
point de vue aussi, je dirais, de réputation, de fierté, il y avait un énorme engouement dès le
105 départ pour le projet qui était proposé.

Le milieu des affaires est conscient et espère que tout le monde est conscient qu'aucun
projet de cette envergure ne peut se réaliser sans impacts, sans impacts qui, à l'occasion, seront
négatifs. Il y aura des impacts sur des milieux naturels. On ne construit pas ni une voie électrifiée
110 pour un réseau de transport, ni une ligne à haute tension, ni une autoroute sans, à l'occasion,
devoir traverser des milieux sensibles.

Il y a des zones résidentielles, des zones commerciales qui seront affectées et pendant les
travaux et par la suite par la présence de ce réseau électrique Montréal. Il y a des zones
115 agricoles, notamment sur la Rive-Sud, qui seront touchées, oui. Il y a des édifices patrimoniaux
potentiellement qui seront soit touchés, soit affectés, oui. Et il y a aussi, pendant la construction,
des désagréments qui auront sûrement lieu, tantôt économiques, tantôt commerciaux, et
possiblement sur l'environnement alors qu'il y aura des travaux.

120 Cela dit, l'analyse qui est faite, c'est que le projet lui-même a des impacts positifs majeurs et
il aura nécessairement des impacts mineurs, jugés mineurs par le milieu des affaires. Je vous le
dis, il n'y a personne du milieu des affaires, aucune personne, aucun dirigeant qui m'a appelé pour
me dire: « Michel, on devrait s'opposer ou on devrait demander des modifications majeures à ce
projet parce qu'il y a un enjeu important négatif. » Aucun moment depuis le début des travaux.

125 Le premier message, donc, c'est un message d'appui sans réserve à ce projet. Sans
réserve dit que du point de vue du milieu des affaires, ce projet-là qui est réclamé, ce projet-là qui
est mis de l'avant par un promoteur qui est crédible, par un promoteur qui est sensible et qui s'est
montré ouvert à essayer d'ajuster le projet en fonction des enjeux. Bref, l'attitude du promoteur, sa
130 crédibilité et la nécessité d'avoir ce projet font en sorte qu'on n'a aucune réserve.

Il y a quelques enjeux où on attire l'attention. Ça ne signifie pas une réserve, mais ça
signifie qu'il faudrait, à notre avis, bonifier éventuellement le projet. Les trois stations de métro
auxquelles a fait référence la Ville de Montréal, qui devraient être connectées, donc on parle du
135 bassin Peel, on parle de la station McGill et on parle de Édouard-Montpetit. C'est clair que ce
réseau électrique Montréal prend tout son sens s'il est bien intégré dans le réseau existant de
métro.

Et l'autre ajustement qu'on dit qui devrait être examiné, et ce n'est pas une condition, c'est
140 d'autres joueurs qui doivent le faire, c'est le prolongement de la ligne orange d'un point deux
kilomètre (1,2 km) restant à creuser pour relier le REM à la ligne orange, à la station Bois-Franc.

C'est évident dans notre esprit que l'engorgement soit de la gare finale, si tout le monde
descend au même endroit à la fin, risque d'être un problème pour le réseau électrique Montréal
lui-même; et deuxièmement, le fait que des individus pourraient descendre à la station Bois-Franc
145 pour aller dans l'axe de la ligne orange vers le centre-ville ferait en sorte aussi de désengager le
train de banlieue, le réseau électrique Montréal dans cet axe-là.

Donc, de ce point de vue là, pour nous, il y a quelque chose qui peut être bonifié, mais ce
150 n'est pas une condition pour ralentir ou bloquer le projet.

L'autre enjeu, qui est un enjeu qui a été porté à notre attention, et encore une fois pas de
nature à bloquer le projet, c'est celui de l'endroit sur la Rive-Sud où est envisagé de mettre le
terminus. Et là, c'est l'objectif de ne pas créer de la congestion additionnelle dans un endroit où
155 convergent déjà énormément de voitures, énormément d'autobus le matin et le soir. Donc, on
aurait un enjeu de désengorgement dans le fond à DIX30. Là, c'est une préoccupation, comment
seront planifiés les déplacements des gens dans cette zone-là.

160 L'autre, je dirais, bénéfique très clair du projet est qu'il sera électrique, va permettre non
seulement de résoudre des enjeux de congestion, mais éventuellement de remplacer des
déplacements qui se font par des modes non électriques présentement par un mode électrique.
C'est évident dans l'esprit de tout le monde que juste cet impact-là sur l'environnement, de sortir
des voitures, diminuer la voiture en solo, utiliser un mode électrique sera bénéfique pour
l'environnement. Et, encore là, ça vient beaucoup mitiger tout risque qu'il y aurait d'impacts
165 négatifs sur l'environnement. Cet objectif-là est jugé très important.

170 Le dernier point, c'est la concentration d'un certain développement le long du tracé et près
des gares. La communauté d'affaires et la Chambre ont appuyé depuis le début le PMAD, le Plan
métropolitain d'aménagement du territoire, et la logique des TOD. Donc, la logique de
concentration d'un développement, un développement qui peut être diversifié avec du résidentiel,
du commercial, de l'industriel léger à proximité des grands axes de transport en commun. Le
réseau électrique Montréal s'y prête parfaitement. Et ce qu'on dit, c'est que dans l'optique où il y a
une cohérence entre le PMAD, l'approche par les TOD, le réseau électrique Montréal, on est dans
le développement économique, la planification et l'aménagement du territoire le plus écologique
175 qu'on peut envisager.

180 La ville du futur se déploie autour de ces axes-là et donc, encore une fois, ce n'est
absolument pas une condition. On pense que le PMAD existe, l'approche par les TOD existe, la
volonté de capter une plus-value foncière qui est exprimée par le promoteur fait en sorte qu'on
pense que ce développement-là va se faire, c'est le type de développement le plus écologique et
le plus environnementalement positif qu'on peut envisager.

185 Alors, même d'un point de vue strictement environnemental, sans tenir compte des impacts
économiques eux-mêmes, nous, on pense que c'est un projet extrêmement positif. Si on y rajoute
toute la dimension économique dont j'ai parlé sur les zones qui vont être desservies, sur le lien
avec l'aéroport Dorval-Trudeau, on est dans un projet qui, économiquement, est extrêmement
porteur, qui, environnementalement, est extrêmement porteur et donc qui devrait se réaliser.

190 Je terminerais, en concluant, en disant qu'il va y avoir toutes sortes de demandes justifiant
un trois mois d'échéancier additionnel, un trois mois de délai pour faire telle analyse et tout ça. Le
message qu'on lance, c'est que jusqu'ici, dans notre histoire récente, notre difficulté, c'est de
réaliser rapidement des projets qui font consensus. C'est de réaliser rapidement selon les
échéanciers et les coûts prévus des projets d'envergure. Le défi qu'on a, c'est de réussir avec
celui-ci à démontrer, de nouveau, qu'on est capables de réaliser dans des temps rapides des
195 projets d'envergure en le faisant bien.

Et donc, on vous enjoint de recommander positivement ce projet et de le recommander dans le maintien des échéanciers qui ont été prévus par le promoteur, qui sont réalistes, bien que rapides. Merci.

200

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci pour votre présentation. Peut-être quelques questions. Madame Gendron?

205

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Merci beaucoup. Alors, je commencerais peut-être par une information que vous indiquez, ou plutôt une affirmation que vous faites dans votre mémoire à la page 3. Vous nous dites:

210

« Le gouvernement devra cependant veiller à ce que les innovations énergétiques et le fort potentiel de la main-d'oeuvre du Québec soient au coeur de la démarche. Le projet de REM va en ce sens. »

215

Est-ce que vous pourriez nous expliquer un peu ce que vous aviez en tête avec cette affirmation?

M. MICHEL LEBLANC :

220

On ne peut pas dire qu'on veut absolument que ce soit une entreprise québécoise qui gagne tous les mandats, tous les contrats. Ce qu'on dit, par ailleurs, c'est que dans la réalisation du projet, si le gouvernement est capable de faire en sorte que les appels d'offres soient faits de façon à ce que des entreprises du Québec puissent soumissionner de façon compétitive. Ça veut dire à certains moments de faire en sorte que... en fait, c'est la Caisse de dépôt évidemment qui font les appels d'offres, là, mais que le découpage du projet fasse en sorte que des entreprises, qui ont des solutions innovatrices, mais qui sont de taille moyenne, puissent faire partie des consortiums. Que des entreprises d'ici sentent qu'elles ne sont pas exclues parce qu'elles ne seraient pas assez grosses.

225

230

On l'a vu dans le passé, des gestes positifs comme ceux-là, et je vais rendre hommage à Rio Tinto Alcan qui avait décrété à un moment donné qu'ils voulaient augmenter le nombre de fournisseurs québécois et que la principale contrainte, c'était que les appels d'offres étaient trop gros. Et ils avaient découpé des appels d'offres en fonction de bouchées, que des entreprises d'ici pouvaient avaler. Et ça ne veut pas dire qu'ils abaissent leurs standards, et dans bien des cas, ça voulait dire que les entreprises devaient faire partie de consortiums, mais au moins, ça les rendait accessibles.

235

On pense que si on est dans un objectif d'électrification des transports, non seulement ici mais ailleurs, si on a des entreprises d'ici qui participent à ce type de projet là avec de la main-d'oeuvre d'ici, ce sera plus facile après d'obtenir des contrats ailleurs.

240

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Peut-être pour poursuivre dans cette perspective. Dans la mesure où la Caisse a aussi cette mission, qui fait partie de sa double mission de contribuer au développement économique du Québec, qu'est-ce que vous voyez comme mesures qui permettraient à la Caisse de maximiser cette contribution au développement du Québec? Je comprends que vous parlez de la fragmentation des contrats, mais est-ce que vous avez en tête d'autres mécanismes qui pourraient être mis en place pour favoriser la poursuite de cette double mission?

245

250

M. MICHEL LEBLANC :

Ça pourrait être d'avoir des exigences de contenus locaux dans la mesure où c'est permis par les accords de libre-échange. Ça pourrait être éventuellement de demander à ce qu'il y ait des engagements de localisation de certaines activités de la part de fournisseurs qui seraient de l'extérieur. Ça s'est vu à certains moments. Et, éventuellement, c'est aussi de faire en sorte que la main-d'oeuvre qui sera appelée à travailler sur ces chantiers-là, dans la mesure du possible, que toute l'information puisse circuler pour que nos professionnels compétents au Québec y aient accès.

255

260

C'est simplement de rappeler que des projets de cette envergure-là, il n'y en a pas si souvent et quand ça arrive dans un créneau d'avenir, comme l'électrification des transports où il y a déjà de l'expertise au Québec, il faut porter une attention à ce que nos employés d'ici puissent faire partie de ces projets-là, que nos travailleurs d'ici puissent en faire partie.

265

À partir du moment où on fait attention à ça et on le signale dans les documents d'appels d'offres, les entreprises qui répondent à l'appel d'offres vont tenter de démontrer qu'il y a du contenu local, qu'il y a des travailleurs locaux et qu'éventuellement, il y a de l'expertise qui va rester dans des entreprises d'ici.

270

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Alors, je vais rebondir sur votre réponse parce que le promoteur nous avait signifié que l'idée de contenu local ne faisait pas nécessairement partie de ses propositions. Donc, quelle est la marge de manoeuvre? Et justement, il évoquait la contrainte des accords de libre-échange. Quelle est la marge de manoeuvre dont on dispose pour mettre en place ce type de mesure et

275

est-ce qu'il y a d'autres mesures auxquelles on peut penser qui, sans être nécessairement un contournement, en tout cas qui permettraient malgré tout de favoriser l'économie québécoise?

M. MICHEL LEBLANC :

280

Là, sous réserve du fait que je ne suis pas un spécialiste, ni un légaliste de ces processus d'appels d'offres, ce que je comprends qui est la contrainte, c'est qu'on ne peut pas, en mesures protectionnistes, limiter à des entreprises locales l'obtention des contrats.

285

Ce qu'on peut par ailleurs à l'intérieur des éléments dans un appel d'offres, ce qu'on peut signifier, c'est à certains moments, dans des critères, pourcentages qui devront être réalisés localement. Des pourcentages sur des enveloppes qui devraient être disponibles pour des fournisseurs locaux.

290

C'est clair que quand on fait un projet qui inclut du béton, en général, on ne va pas importer le béton. Donc, les entreprises qui vont répondre à l'appel d'offres vont dessiner, si on veut, leur plan d'approvisionnement en fonction de ces grandes demandes-là.

295

Que ce soit une entreprise d'ici ou d'ailleurs qui est la maître d'oeuvre, ce sera dans la réponse à l'appel d'offres, ce seront ceux qui auront remporté l'appel d'offres. Ensuite, les fournisseurs à l'intérieur du projet, là, il y a moyen d'avoir des exigences pour qu'on maximise ou on augmente la proportion de ce qui peut provenir localement. Mais c'est extrêmement sensible comme type de demande, il faut bien le faire. Là, il faut demander à des experts de travailler sur le dossier.

300

LA COMMISSAIRE GENDRON :

305

Peut-être une dernière question, en tout cas en ce qui me concerne. On a parlé de la captation de la plus-value foncière. C'est sûr que c'est un nouveau mécanisme. Comment est-ce que vous voyez l'arrivée de ce mécanisme auprès, par exemple, des développeurs immobiliers ou même des municipalités?

M. MICHEL LEBLANC :

310

D'abord, c'est un mécanisme qui existe depuis plus longtemps ailleurs. J'étais allé, moi, en Europe même, là où je l'ai vu à certains endroits, et lorsque la Chambre a produit un rapport sur le financement d'un éventuel projet de tramways il y a quelques années, on l'avait inscrit dans les mesures à examiner pour le financement.

315 Et on l'avait fait parce qu'on avait sondé des promoteurs, et dans certains cas, ce sont
encore les mêmes promoteurs – dans Griffintown, à l'époque, parce que c'est là où on pensait
qu'on aurait éventuellement un projet de tramway. Et donc, c'est même des promoteurs qui
seraient aussi affectés par le réseau électrique Montréal qui nous avaient signifié qu'ils voudraient
participer à un programme de financement qui permettrait la réalisation. Et si ça s'appelait de la
320 captation foncière, bien, so be it. Pour eux, c'était vraiment important de dire: « Nous, on est
conscients que nos projets prennent de la valeur s'il y a un mécanisme, un équipement lourd de
transport en commun, et on est prêts à y contribuer. Parce qu'on reconnaît que ça a une certaine
valeur. »

325 Donc, de ce point de vue là, moi, j'ai l'impression qu'au moment où on se parle, il y a une
très forte... en fait, j'ai l'impression. Je sais qu'il y a une très forte majorité de promoteurs
importants qui appuieraient un mécanisme de captation foncière qui serait raisonnable.

330 Le deuxième élément de votre question, et depuis le début on le dit, on est dans un jeu de
vase communicant où on sait que les municipalités ont besoin de revenus, Montréal. On peut
présumer que Longueuil, on peut présumer que dans l'ouest, les villes sur l'île aimeraient aussi
capter cette plus-value foncière. Et donc, on avait dit : il faut trouver un juste équilibre, et je ne
connais pas ce juste équilibre entre ce qui pourrait être capté par le promoteur et ce qui pourrait
être capté par les municipalités.

335 On pourrait envisager que les promoteurs capteraient immédiatement la plus-value, on peut
imaginer que les municipalités vont en capter à plus long terme, et on pourrait voir comment est-
ce que, immédiatement, il y a une plus-value plus grande qui va au promoteur, qui a besoin de
financer son projet, et que la Ville va garder la plus-value qui va se développer éventuellement.
340 Parce que les terrains vont prendre de la valeur, même après plusieurs années.

LE PRÉSIDENT :

345 Merci beaucoup, Monsieur Leblanc, pour votre présentation, d'avoir répondu à nos
questions.

350

355

**MM. EDGAR ROULEAU
ET JONATHAN THÉORÊT**

LE PRÉSIDENT :

360

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Ghislain Laframboise, s'il vous plaît. Apparemment, monsieur Laframboise n'est pas là. Alors, je demanderais maintenant à monsieur Edgar Rouleau pour la Cité de Dorval, s'il vous plaît.

Bonjour, Monsieur Rouleau.

365

M. EDGAR ROULEAU :

Bonjour, Monsieur Bergeron, Mesdames.

370

LE PRÉSIDENT :

Pourriez-vous nous présenter la personne qui vous accompagne?

M. EDGAR ROULEAU :

375

Oui. Ce n'est pas mon fils, c'est monsieur Jonathan Théorêt, de GRAME, qui nous a aidés beaucoup dans le mémoire que vous avez déjà reçu.

LE PRÉSIDENT :

380

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

M. EDGAR ROULEAU :

385

Qui va pouvoir répondre à des questions plus précises.

Donc, écoutez, merci de nous recevoir. Et, premièrement, on veut en premier, on veut applaudir le projet de la Caisse de dépôt. On pense que c'est une plus-value pour... C'est sûr que nous, Dorval, on est dans l'Ouest-de-l'Île, donc c'est plus là qu'on va se concentrer dans ce secteur-là.

390

C'est qu'on voudrait amener quelques points. Vous avez probablement vu, dans le mémoire qu'on a déposé, qu'on offre également des alternatives et on a des recommandations. Le point qu'on veut plus amener en tant que la Cité de Dorval est le point que dans le projet de REM, nos

395 citoyens sont un peu laissés à eux-mêmes dans la planification. Et puis donc, je sais que là, on est en train de travailler certaines autres façons de regarder ce dossier-là, mais nous, on voulait s'assurer que ces actions-là, ces points qu'on amène soient bien notés.

400 Présentement, on a une ligne qu'on a avec l'AMT, qui est sur la ligne du CP, qui ne couvre pas seulement Dorval, mais tout ce qui est le long de la 20, de l'Autoroute 20, et c'est vraiment là que, si on veut, la population, les résidents, autant de Dorval que jusqu'à Sainte-Anne, la majorité des gens demeure nord ou sud. La majorité sont au sud de la 20. Le projet, comme je répète, qui est excellent, suit plus la 40, donc c'est loin pour les citoyens, autant de Dorval que des autres, à se rendre au REM et on va avoir besoin d'un système de la STM. Je sais qu'ils ont en train de
405 regarder, mais il va falloir qu'ils regardent sérieusement parce qu'on a un handicap important à ce niveau-là.

Donc, on va devoir améliorer les dessertes pour Dorval et l'Ouest-de-l'Île parce que dans le moment, comme vous le savez, on a une douzaine de trains à peu près par jour. Les trains sont
410 pleins à capacité. Tout le monde est au courant du pourquoi qu'on ne peut pas mettre plus de trains, là, c'est les trains de marchandises du CP qui sont primordiaux.

Et donc, dans le projet, ce qu'on a regardé, dans le mémoire qu'on vous a envoyé, on va offrir différentes options, que monsieur Théorêt pourra plus mettre en détail tantôt, mais une qui est très importante, et même qui doit être faite, c'est de l'aéroport de Dorval jusqu'à la gare
415 intermodale qui existe dans le moment.

À la gare intermodale, dans le moment, c'est un point central et ce n'est pas seulement les gens de Dorval, il y a des gens de partout qui viennent se stationner là. Le stationnement est
420 toujours rempli à capacité. Et on a également une station de gare de VIA Rail. Et dans le moment, je vais vous donner un exemple : voilà deux semaines, j'étais à Toronto, j'ai pris VIA pour revenir et il y avait au moins soixante (60) à soixante-dix (70) personnes qui ont débarqué à la gare de VIA Rail. Et là, bien là, ils doivent attendre les taxis parce que même s'ils veulent rien qu'aller à l'aéroport, il n'y a aucun système. Il n'y a rien. Et ça, c'est tous les jours, comme de raison, et
425 plusieurs fois par jour.

Donc, nous, ce qu'on suggère, que dans une des alternatives, et celle-là, c'est comme une alternative qui devrait être faite parce que ce serait de juste continuer la REM qui va rentrer, qui va arriver à l'aéroport, le continuer jusqu'à la gare intermodale pour justement prendre tout
430 l'achalandage de ces gens-là. Parce que, également, pour permettre aux gens de Dorval et des environs qui viennent chez nous pour prendre le train de banlieue, le transport en commun, ils vont venir en auto, parce que le système d'autobus, vous savez, dans les villes de l'ouest, là, ce n'est pas Montréal, là; on ne les a pas à toutes les dix (10) minutes aux heures de pointe, là. Et donc, si on veut vraiment diminuer les gaz à effet de serre et ainsi de suite, le carbone, bien, il faut

435 que les gens laissent leur voiture chez eux. Sinon, on dépense de l'argent pour rien, là. On est obligés.

440 Donc, c'est plus là-dessus. Et, également, comme la Chambre a mentionné avant, nous, on a le PMAD, TOD comme toutes les municipalités. Notre développement, nous, qui est plus que mille (1 000) unités et ils vont en construire deux cent vingt-cinq (225) de plus, et c'est en construction, et ce n'est absolument pas près de rien pour le REM. Ils sont près du transport en commun qu'on a présentement avec l'AMT, et ça, bien, on va faire des... je sais que ce n'est pas avec le REM, ce n'est pas dans la Caisse de dépôt, l'AMT est de conserver le train. Et, nous, on va faire une résolution au ministère des Transports, parce que l'AMT est du ministère du
445 Transport, pour s'assurer et nous garantir que le train de banlieue va continuer pour des siècles et des siècles.

450 Donc, on est là. Au point de vue de la captation, bien, on attend avec impatience exactement qu'est-ce que ça va... c'est quoi le programme, qu'est-ce que ça va être exactement. De là, on va voir. Parce que là, c'est dur de faire des commentaires parce qu'on n'a pas tellement de détails, mais c'est sûr que ça inquiète des municipalités en général de l'Ouest-de-l'Île, dépendant de la grosseur et dépendant de l'impact financier qu'il peut y avoir.

455 Donc, je ne sais pas, Jonathan, si tu veux ajouter quelque chose? Sur les alternatives, peut-être?

M. JONATHAN THÉORËT :

460 Bonjour. C'est sûr que vous vous souvenez, hier, on parlait de différentes alternatives, on a présenté ces alternatives-là du côté de Lachine. Donc, c'est sûr que Dorval, Lachine vers le centre-ville, c'est toujours le même corridor qui est à privilégier. Sachant que du côté de Dorval, il y a des pôles d'emploi extrêmement importants également, donc ça vient accroître la justification pour ces scénarios-là. Les scénarios qu'on a présentés sont des scénarios qui sont réalistes, envisageables.

465 Évidemment, celui du prolongement de ce qu'on a appelé l'antenne gare Dorval est certainement celui qu'on ne devrait pas écarter dès le départ dans la construction du REM, mais l'importance de réserver les emprises et de prévoir les emprises dans tout le processus de planification de réseau, donc les emprises entre autres dans la cour Turcot pour permettre un transit efficace des citoyens de Dorval vers le centre-ville pour être en toute cohérence avec les
470 différents plans qui sont en place, évidemment.

475 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, je comprends qu'on pourrait peut-être procéder aux questions?

480 **M. EDGAR ROULEAU :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

485 Alors, Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

490 Merci pour votre mémoire. La première question, peut-être Monsieur Rouleau ou Monsieur
Théorêt, concerne vos plans, l'état de vos plans à l'heure actuelle pour la gare intermodale. Alors,
on comprend que vous avez des projets de TOD qui sont déjà amorcés. Pour cette raison-là, vous
auriez besoin d'un lien. Alors, vous aimeriez avoir une prolongation et aussi les alternatives. On va
y revenir, mais là, c'est vraiment pour mieux comprendre où vous en êtes avec le développement
495 de votre gare intermodale, puis advenant le cas où il n'y aurait pas cette prolongation ou un lien
avec le SLRO, comment vous voyez ça, les conséquences sur vos plans de développement de la
gare intermodale?

M. EDGAR ROULEAU :

500 Merci. Mais la gare intermodale, c'est l'AMT, ce n'est pas la Cité de Dorval. Et les
pourparlers qu'on avait avec eux, basés sur, si vous vous souvenez, les études qui avaient été
faites par ADM, et vous l'avez tous vu aux nouvelles, il y a la fameuse gare qui est sous l'hôtel ou
sous l'aérogare de Dorval, et les plans pour revoir la gare intermodale avec le CN également, on
avait un bâtiment, des dessins avaient été faits et tout. Et là, tout a été mis sur la tablette. Et donc,
505 ce que, nous, on regarde, on dit : mais il faut se rendre à la gare pour toutes les raisons que je
mentionnais tantôt.

510 L'autre point, c'est que, écoutez, on a plus de quarante mille (40 000) personnes qui
viennent travailler chez nous puis on est une ville de vingt mille (20 000). Et ça, j'exclus qu'il y a
quinze millions (15 M) de passagers à l'aéroport chaque année et donc qui amènent un va-et-
vient continu. Le système routier, il est plein. Et donc, pour la gare intermodale, on dit, bien, elle
est là, elle est là présentement. C'est sûr qu'elle doit être modifiée. Il y avait déjà des plans de
faits. C'est plus l'AMT qui pourrait nous dire où ils sont avec ça, mais c'est sûr que dans le
moment, j'estime qu'ils ont mis un stop là-dessus.

515 Et à votre deuxième partie de la question, l'inquiétude que nous avons, c'est que les gens
qui sont au sud de la 20, à Dorval, et les gens de Pointe-Claire, ainsi de suite, la crainte qu'on a
c'est qu'ils ne se rendront pas à la 40. C'est la crainte. Et nous, les gens de Dorval, surtout, et nos
voisins à l'est, qui est Lachine, je ne suis pas sûr que... Nous, le TOD, le développement, il est
aux limites de Lachine et Dorval. Donc, la personne, est-ce qu'elle va vraiment se prendre et
520 aller... Premièrement, comment ils vont faire pour aller prendre un train léger à l'aéroport? Ça, je
n'ai pas vu ça tellement dans d'autres aéroports et pourtant, j'ai voyagé. Et l'autre, elle est au nord
du boulevard des Sources vers la 40, qui va avoir une station, mais c'est loin, là. Tant qu'à me
rendre là, bien, les gens, ils vont faire quoi? Ils vont prendre l'auto puis ils vont se rendre en ville.
Et donc, on tue le principe d'investir un milliard (1 G) pour que les gens ne prennent pas leur auto.
525 Mais là, ils vont la prendre. Ou ils vont être obligés de prendre leur auto pour se rendre à la 40.
Parce qu'ils prennent leur auto puis ils vont se stationner à l'aéroport à vingt-cinq dollars (25 \$) par
jour, écoutez, il n'y a personne qui va faire ça.

Ça fait qu'il faut regarder cette optique-là parce que ce n'est pas seulement les gens de
530 Dorval qui utilisent la gare intermodale dans le moment. Il y a plus de gens de l'extérieur de
Dorval qui se rendent là pour prendre le train.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

535 J'ai compris. Mais on avait aussi vu dans vos plans que vous aviez un plan de
développement, un plan 2031, pour développer la portion résidentielle autour de cette gare-là.
Alors, est-ce qu'on comprend que ces plans-là sont un peu sur la glace jusqu'à ce que ce soit
clarifié où est-ce qu'on s'en va avec les gares respectives?

M. EDGAR ROULEAU :

Le plan, un des plans est celui qui est en fonction dans le moment qui va être, je dirais d'ici,
mettons la fin, mi ou fin 2017, il va être tout bâti.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Ça va être bâti.

M. EDGAR ROULEAU :

550 Et là, on a un autre secteur, mais celui-là, il est plus à long terme. Moi, je dirais peut-être
pas avant trois ans. Trois, quatre ans. Mais celui qui est le plus actif, qui est le Mousseau-
Vermette qu'on mentionne dans notre... lui, tout devrait être terminé d'ici mi-2017 ou fin 2017.
C'est sûr que ça va avec les ventes, les promoteurs, mais il semble que ça se vend bien.

555 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

O.K. Mais il n'y aura pas le moyen de transport direct comme vous expliquez?

560 **M. EDGAR ROULEAU :**

Absolument pas, absolument pas. On a un autobus de temps en temps qui amène à la gare intermodale, mais les gens sont assez près qu'ils peuvent... je vous dirais qu'il y en a qui peuvent presque marcher présentement à la gare intermodale. C'est peut-être un kilomètre (1 km), peut-être à peu près un kilomètre (1 km), ça fait qu'on peut marcher, certains, les plus jeunes, pas les plus vieux. Mais le point, c'est que c'est sûr qu'avec la station à l'aéroport, ça change complètement pour ces gens-là.

565 **M. JONATHAN THÉORÊT :**

Ça fait que c'est ça, à la...

570 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Qui se limiterait à l'aéroport?

575 **M. JONATHAN THÉORÊT :**

La gare qui se rend seulement à l'aéroport, c'est un obstacle majeur. On utilise souvent l'exemple, quelqu'un qui veut aller vraiment à l'aéroport de Dorval ou de Lachine, son chemin le plus rapide en transport collectif, c'est de se rendre au métro Lionel-Groulx puis de revenir avec le 747. Il y a quelque chose d'absurde dans ça. Parce que sinon, il n'y a pas de mobilité entre les deux qui est prévue, prévisible.

580 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

O.K., très clair. Alors, en fait, le lien, ce n'est pas un alternatif, c'est comme une espèce de condition de prolongation pour pouvoir desservir les gens qui vivent autour de la gare intermodale, et aussi les employés ou les travailleurs pour qui la gare intermodale est un point de transport important?

585 **M. EDGAR ROULEAU :**

Oui. Et, comme de raison, avec l'aéroport, beaucoup des employés demeurent dans les environs de l'aéroport. Pas seulement à Dorval, mais nous, on a beaucoup de gens qui restent à

595 Dorval, qui travaillent à l'aéroport ou pour une compagnie aérienne. Comme de raison, ils veulent être près de leur travail.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

600 O.K.

M. EDGAR ROULEAU :

Dans le moment, c'est plus difficile.

605

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

O.K., très bien. Monsieur Théorêt, on n'a pas eu une chance d'approfondir hier soir, mais en fait, on aimerait ça que vous nous clarifiez davantage vos comparaisons, mais au niveau technologique. Parce que dans votre mémoire, vous parlez de tramway moderne et ce n'est pas toujours clair pour nous quelle différence vous voyez avec le SLR, puis est-ce que vous parlez de tramway moderne uniquement pour la variante, pas la variante, mais le projet de SLRO qui liait l'aéroport au centre-ville? C'est ça que vous voulez dire comme alternative? Alors, si vous pouvez nous aider à mieux comprendre vos alternatives, premièrement technologiques, donc le type de train, ce que ça implique – ce n'est pas toujours clair pour nous. Est-ce que vous proposez un tramway moderne dans une voie dédiée, exclusive ou non?

615

On comprend qu'il y a aussi un tramway le long de Notre-Dame. Ça, c'est une autre technologie, un autre moyen, qui est sur les routes, mais pour la portion tramway moderne, aidez-nous à mieux comprendre votre comparaison et en quoi l'alternatif diffère en termes d'un lien entre le centre-ville et l'aéroport?

620

M. JONATHAN THÉORÊT :

625 Bon. Je vais tenter la clarification. D'abord, tramway ou tramway moderne, l'idée de mettre le mot « moderne » là, c'est de ne pas référer à ce vieux tramway bruyant d'il y a longtemps, qui a été retiré de Montréal il y a déjà belle lurette.

630

Quand on réfère à un tramway moderne, on réfère à ce qui se bâtit en ce moment partout dans le monde, des systèmes qui sont légers, et on fait référence... d'ailleurs, SLR, système léger sur rails, ça porte bien des chapeaux ces trois lettres-là. On en appelle autant du côté métro automatique léger que du côté tramway, on est encore dans la notion de système léger sur rail, selon les différentes définitions qu'on trouve, puis ces définitions-là ne s'entendent pas toutes.

635 Les options qu'on a regardées, qu'on a évaluées, c'est finalement un système qui est de
l'acabit du REM proposé par la Caisse de dépôt et c'est finalement à peu près un système comme
il était proposé pour le SLRO, c'est-à-dire à l'époque où l'aéroport le présentait.

640 Donc, finalement, c'est l'évaluation de deux types technologiques. Et là, aller dans le fin
détail de l'ensemble de cette technologie-là, évidemment c'est une étude d'opportunité qu'on a
faite ici, ce n'est pas une étude faisabilité ou de préfaisabilité, donc il y a des... évidemment, on ne
prétend pas faire le travail d'ingénierie détaillée à ce niveau-là, mais en se basant cependant sur
une série d'études qui, elles, étaient plus poussées.

645 Pour qu'est-ce qui est du principe de voie dédiée, il est certain que l'insertion urbaine du
mode tramway n'est pas le même que l'insertion urbaine d'un sky train ou d'un réseau électrique
métropolitain tel que proposé qui, lui... Donc, le REM est en voie propre, ça ne s'arrête pas, il n'y a
personne qui peut passer là. Évidemment, le tramway, c'est une insertion, c'est beaucoup plus à
l'échelle humaine.

650 Effectivement, dans certains scénarios d'insertion urbaine, il y a des endroits où il devrait y
avoir, où il pourrait y avoir du partage de voie. D'ailleurs, quand on parle de partage de voie, c'est
à peu près le seul moment où on peut avoir une contrainte, s'il y avait une contrainte routière.
Donc, s'il y avait de la congestion, par exemple. On propose un certain nombre de modes
655 d'insertion dans le document. Et, finalement, le seul endroit où on aurait des contraintes
d'insertion sur le tracé proposé, c'est pas mal dans le secteur du boulevard Bouchard, le cas
échéant, ou si on utilise la voie du côté de la 20.

660 Donc, il y a l'option d'aller en élargissement de voie, qui n'est pas forcément une contrainte
évidente à assumer. Sinon, ça peut être le partage de la voie avec l'automobile dans le même
sens, ou encore une voie seulement de tramway qui fait les deux directions. À ce moment-là, les
stations doivent être un peu plus larges pour permettre le croisement.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

665 O.K. Mais aidez-nous juste un peu à nous localiser parce que là, les photocopies, on ne voit
pas vraiment les cartes puis on ne sait pas où est le boulevard Bouchard. Alors, dans votre option
de tramway, ça, c'est partagé avec la route, c'est ça qui permettrait de... ou c'est une voie dédiée?

M. JONATHAN THÉORÊT :

670 Le scénario optimal de tramway, évidemment, c'est une voie dédiée.

675 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

C'est une voie dédiée.

680 **M. JONATHAN THÉORÊT :**

C'est une voie dédiée. Maintenant, les largeurs des voies dédiées, bon, c'est ce qu'on présente aussi dans le document, mais c'est pourquoi, dans les recommandations, une des recommandations principales, c'est de réserver le corridor dans la cour Turcot, qui est dans l'axe de la rue Notre-Dame, donc Turcot, mais sur l'ensemble du tracé, il y a très, très peu d'endroits où il y aurait des contraintes de partage de voie. Donc, généralement, on peut y aller en voie dédiée.

685 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

En voie dédiée.

690 **M. JONATHAN THÉORÊT :**

Oui.

695 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Mais il peut y avoir des passages, par exemple des passages à niveau, des arrêts pour...

700 **M. JONATHAN THÉORÊT :**

Effectivement.

705 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

... des croisements de routes. O.K., très bien. Ça, c'est pour le tramway qui permettrait de desservir les endroits où il y a des densités de population. Est-ce que ce tracé-là se rend jusqu'à la gare intermodale?

710 **M. JONATHAN THÉORÊT :**

Exactement.

715 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Aussi? O.K.

720 **M. JONATHAN THÉORÊT :**

L'objectif, c'est de présenter un scénario qui venait, bien, à la fois être complémentaire, mais pouvant agir de substitut également. C'est-à-dire que de se rendre... puis là, le volet antenne, faire le lien entre l'aéroport vraiment et la gare intermodale, je veux dire, si on est déjà rendu à la gare intermodale...

725 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

On peut aller jusqu'à l'aéroport aussi.

730 **M. JONATHAN THÉORÊT :**

735 ... autant passer et avoir un... donc, évidemment, c'est peut-être un élément qui n'a pas été mentionné, mais ce transit entre l'aéroport et la gare intermodale, qu'il soit fait en REM ou en tramway, l'objectif, c'est dans le fond la capacité de s'y rendre. Évidemment, en évitant le plus que possible les ruptures de charge, le fait d'avoir besoin de faire un transfert.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

740 O.K. Est-ce que vous avez, dans votre étude d'opportunité, évalué comme le temps de parcours avec ce...

M. JONATHAN THÉORÊT :

745 Oui. En fait, on a évalué une série de temps de parcours. Peut-être que la chose qui serait la plus efficace, ce serait de vous soumettre une annexe avec les tableaux de temps de parcours par mode et par destination. Le tramway, selon ces types d'insertion, est assez compétitif, disons, avec les temps de transit du REM, malgré le fait qu'il y ait plus d'arrêts. Mais évidemment, l'avantage principal, c'est le fait de desservir les gens où ils se trouvent.

750 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Oui. C'est bon.

755 **M. EDGAR ROULEAU :**

Je pourrais ajouter également...

760 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Bien comprendre.

765 **M. EDGAR ROULEAU :**

Juste pour ajouter également, c'est que la distance entre l'aéroport et la gare intermodale, c'est quelque chose que j'assume qui devrait... que le ministère des Transports et le Bureau d'audiences devraient demander à la Caisse de dépôt d'évaluer, parce que s'ils vont creuser pour se rendre jusqu'à l'aéroport, on n'a seulement qu'à leur demander de continuer à creuser jusqu'à la gare intermodale puis ça règle la situation. C'est que je pense que c'est une demande qui doit être faite maintenant que les plans sont en train d'être travaillés pour le REM à venir.

770 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

775 C'est bon. Oui, je pense que ça complète. Merci beaucoup pour vos clarifications.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci pour votre présentation, merci d'avoir répondu aux questions de la commission.

780 **M. EDGAR ROULEAU :**

Merci.

785 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

790 **M. GHISLAIN LAFRAMBOISE**

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais monsieur Laframboise, s'il vous plaît.

795 **M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :**

Bonjour.

800 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour.

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :

805 J'ai préparé une petite présentation, c'est pour ça que ça a pris un peu plus de temps. Je m'excuse.

LE PRÉSIDENT :

810 Alors, on convient d'un délai de quinze (15) minutes pour la présentation?

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :

Oui.

815

LE PRÉSIDENT :

La parole est à vous, nous vous écoutons.

820 **M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :**

825 Mon nom est Ghislain Laframboise, je suis un citoyen de Laval-des-Rapides. Pourquoi je m'intéresse au projet, bien, je suis un ancien étudiant de l'ÉTS à Montréal, l'École de technologie supérieure, à la Gare Centrale, puis à l'époque, quand j'étudiais à l'ÉTS, je prenais le train de Deux-Montagnes à la gare du Ruisseau.

830 Moi, ma formation, je suis ingénieur en production automatisée, option informatique industrielle. Et en génie logiciel aussi. Donc, je ne suis pas quelqu'un de transport en commun, de transport, mais je suis un passionné de transport. Je me suis intéressé au transport en commun quand j'étais à l'université, par la suite, bien, à cause que je manquais de temps pour faire mes travaux, ce qui n'a pas changé depuis.

Donc, je suis membre de Transport 2000 Québec puis je suis aussi sur le Comité infrastructures, technologies et services aux usagers de l'organisme Transport 2000 Québec.

835 Mes préoccupations par rapport au REM, c'est que je doute de la rentabilité du projet du
CDPQ Infra. La raison de ça, c'est que toutes les compagnies de transport en commun au
Québec présentement sont toutes déficitaires, puis pour qu'ils rentrent dans leur budget, ils sont
obligés d'avoir des subventions, soit des villes ou soit du gouvernement. Et malheureusement,
840 c'est ça qui est le cas. C'est pour ça que je me demande comment eux vont faire pour réussir à
être rentables, malgré le fait que tous les autres, ils n'ont pas réussi.

Deuxièmement, mon autre préoccupation, c'est je suis pas mal sûr que le projet va tuer la
ligne de l'Est, c'est-à-dire la ligne de Mascouche du train de l'AMT à cause qu'ils forcent les gens
à transférer soit vers le métro, à une station Sauvé, ou soit du côté du SLR au niveau de la gare
845 A40. Puis aussi, le fait que longer les trains le long de l'autoroute 40 ou l'autoroute 10 pour sauver
de l'argent dans les coûts d'exploitation, les coûts de développement, bien, ça fait que quand tu
arrives pour mettre un TOD à côté de ces gares de trains, bien, tu te ramasses à... tu perds la
moitié de ton espace de TOD parce que l'autoroute devient comme un obstacle pour accéder à la
station.

850 Donc, pour moi, qu'est-ce qui va influencer la qualité de vie et l'environnement, pour moi, il
va y avoir des meilleures fréquences pour les usagers de la ligne de Deux-Montagnes. Ça, c'est le
point positif. C'est plus prestigieux pour les usagers de l'aéroport qu'un autobus, un car pour les
navettes, comme la navette 747. Ça va faire moins de diésel au centre-ville, provenant de la Rive-
855 Sud, provenant des autobus du RTL. Ça va diminuer les bruits puis les vibrations parce que les
trains sont plus légers. Puis il y a moins de kilomètres parcourus pour les utilisateurs de la Rive-
Sud et de l'Ouest-de-l'Île de Montréal.

Puis les aspects négatifs du projet, comme je disais, ça force les usagers à transférer.
860 L'autre problème qu'on a aussi, je trouve que la gare A40 est mal conçue. Je m'explique. Le fait
que la gare de trains, le train soit à gauche ou lieu d'être au centre fait que les gens qui
descendent du train doivent descendre dans les soubassements pour remonter, pour aller sur
l'autre quai. Ça rajoute une minute de délai en plus du fait de transférer. Ça aurait été bien plus
simple d'avoir un quai double puis de pouvoir transférer vers le quai, ouvrir les deux portes de
865 chaque côté du train puis de laisser les gens débarquer soit vers l'aéroport, soit vers le centre-
ville. Donc, faire quai à quai, un peu comme Lionel-Groulx, la station Lionel-Groulx qui permet
de... sur le même quai, on descend du métro puis on va transférer directement. On n'a pas de
descente, d'étage, on reste tout le temps au même étage.

870 Et aussi, je trouve que le projet vient accentuer le clivage est-ouest à Montréal, le côté
anglophone-francophone, le côté pauvre et riche. C'est que le projet, malheureusement, c'est
comme tout est à l'ouest puis il n'y a rien à l'est. C'est ça qui est plate un peu.

875 Aussi, les autres aspects négatifs. Je trouve que l'augmentation des fréquences de
l'antenne Deux-Montagnes, le bruit est amoindri, mais ça devient plus constant. Donc, ça, c'est un
désavantage. L'encouragement est tellement urbain, particulièrement sur la Rive-Sud de Montréal
à cause du terminus de la Rive-Sud qui se met en amont du trafic. Donc, ça veut dire que c'est
880 plus facile pour des gens qui habitaient plus loin, donc à Chambly, dans la Vallée-du-Richelieu, de
venir vers Montréal en auto jusqu'au train. Donc, ça vient dire : pourquoi j'achète une maison à
Montréal quand je peux acheter quelque chose dans le coin de Saint-Jean ou dans la Vallée-du-
Richelieu qui va me coûter beaucoup moins cher puis avoir plus grand terrain.

885 Puis aussi, ça donne une rupture de charge pour les usagers du RTL. Pas ceux qui
prenaient la 90 et la 45, donc les bus de Panama-Chevrier, mais ceux qui prenaient les autobus
dans Greenfield Park qui allaient directement au TCV, au terminus du centre-ville. Eux, ils vont
être obligés maintenant de faire une rupture de charge, de prendre le SLR à Panama. Ils n'iront
plus au centre-ville, au TCV.

890 Et est-ce que le projet est acceptable? Ça dépend à qui on parle. Si c'est pour les usagers
du Train de l'Est, c'est sûr que c'est non. Pour les usagers de l'Ouest-de-l'Île et ceux de la Rive-
Sud, c'est sûr que c'est oui. Pour moi, moi, je suis neutre. J'habite près du métro Montmorency,
donc je suis relativement... je ne prendrai pas à tous les jours le SLR, même s'il était présent, et je
n'ai plus d'auto depuis 2006. Quand je prenais le SLR, à l'époque, je prenais mon auto chez nous
puis j'allais jusqu'à la gare du Ruisseau en auto. Ce que je ne fais plus. Ça fait que comme je n'ai
895 plus d'auto, je n'y vais plus.

900 Puis qu'est-ce qu'on pourrait améliorer au projet, ce que je reproche au SLR, c'est qu'il
s'inscrit dans une longue lignée de projets en vase clos. C'est-à-dire que depuis quelques années,
chacun fait son petit projet sur son bord puis quand tu arrives pour tout mettre ensemble, on ne
peut pas vraiment mettre les projets ensemble parce que les projets viennent se rentrer les uns
dans les autres. Il n'y a pas un organisme qui dit: « Bon, bien, cette voie-là, on la réserve pour tel
projet puis pas pour tel autre. »

905 Comme là, par exemple, si on voudrait mettre des TGV demain matin, des trains à grande
vitesse pour aller vers New York ou pour aller vers Sherbrooke ou vers l'est, traverser par le pont
Champlain, on ne peut plus parce que le SLR prend la ligne au milieu. Et on n'a pas pensé à
mettre comme des voies souterraines pour mettre un métro, éventuellement, un prolongement du
métro, un dédoublement. Si on avait voulu aller vers Brossard, mettre un métro à Brossard qui
rentre dans la ville de Brossard et non qui longe l'autoroute 10. Puis c'est pour ça.

910 Puis malheureusement, comme je disais, en mettre c'est... l'avantage de mettre une grande
vitesse au milieu de l'autoroute, c'est qu'il n'y a rien qui vient l'affecter, donc il est protégé par

l'autoroute. Mais pour un SLR, comme ça s'arrête plus souvent, bien là, on a un problème parce que là, il faut aller faire des passerelles piétonnières pour se rendre jusqu'au train.

915

Et malheureusement, à cause de ça, on a vu il y a deux ans, je pense qu'il y a cinq ans encore, des accidents où est-ce que des bennes à neige, ils oublient de baisser leur benne puis ils accrochent des... sur la 132, les passerelles piétonnières. Ça fait qu'imaginez-vous si la belle passerelle piétonnière qui sépare le quartier TOD Solar Uniquartier se fait ramasser par une benne à... un camion à neige de quarante-huit pieds (48 pi), parce que la benne est montée, qu'est-ce qu'on fait après ça? On n'est plus capable d'accéder à la station à cause d'un accident bête et stupide. C'est pour ça que, moi, des passerelles piétonnières, ce n'est pas parfait non plus.

920

925

Est-ce que l'option proposée aurait-elle moins d'impacts sur le milieu? Difficile à dire. Il y a un problème de... C'est sûr qu'on veut réduire l'aspect visuel puis vibratoire, c'est pour ça, mais quand tu veux vraiment réduire complètement l'aspect visuel puis vibratoire du projet, tu l'enfouis dans le sol. Comme ça, tu ne le vois plus. Mais le problème de ça, ça coûte beaucoup plus cher. On parle de trois fois le prix de le mettre au niveau du sol. La règle d'or, c'est à peu près deux fois le coût du kilomètre que le mettre au niveau du sol. Donc, si on le met en souterrain, c'est trois fois le coût.

930

935

Puis il y a une quatrième option aussi, c'est ce que Faille appelle un « cut and cover », c'est-à-dire qu'on creuse une tranchée, on met le train au milieu de la tranchée, puis si on a besoin, on met quelque chose par-dessus, soit un parc, une lumière ou un... par exemple, la Place Ville-Marie est au-dessus des rails de la Gare Centrale. Avant, c'était une espèce de trou en plein milieu de la ville puis ils ont construit la Place Ville-Marie par-dessus. Donc, ils l'ont recouvert.

940

Puis, malheureusement, c'est une question de coût. Si le projet devient très onéreux, bien, le projet ne devient plus rentable. Donc, le promoteur n'a plus intérêt à développer le projet. C'est un peu un cercle vicieux. Tu voudrais faire mieux, mais tu n'as pas assez d'argent puis il faut quand même que tu gagnes assez d'argent pour te permettre d'avoir un rendement.

945

Qu'est-ce qu'il y aurait à modifier? Bien, au niveau de la 40, ça, j'en ai parlé tout à l'heure, je vais passer. Prévoir le prolongement de la ligne orange pour répondre, la Gare Bois-Franc et la gare... Entre la gare, présentement, la ligne orange de la branche ouest, elle se termine à Côte-Vertu puis il faudrait la prolonger jusqu'à Bois-Franc. Ainsi, tu permettrais aux gens qui sont sur le SLR de transférer sur la ligne, ceux qui ont affaire à Côte-des-Neiges puis dans l'ouest, dans le mid-ouest, Snowdon, dans ce coin-là, de transférer plus. Ça fait que tu as déjà une partie du monde que tu enlèverais sur le trafic, puis tu aurais plus de monde pour... à Du Ruisseau, il y aurait plus de place pour embarquer.

950

955 Puis est-ce que j'ai d'autres suggestions? Bien, je veux dire, c'est ça, le premier départ qui était prévu aux cinq heures (5 h) du matin sur le SLR, de l'envoyer vers l'aéroport parce que l'aéroport fonctionne quasiment vingt-quatre heures sur vingt-quatre (24h/24), ainsi que le dernier à une heure (1 h), du matin pour avoir le moins de temps morts entre les deux.

960 Moi, comme je disais, je trouve que ça ne représente pas au CDPQ, ni au BAPE, mais c'est le problème de l'AMT puis de l'ARTM, de l'ARTM, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de plan de transport régional intégré pour l'ensemble du grand Montréal. Depuis des années, puis c'est un grand manque, plus que les tarifs, plus que toute autre chose, c'est ça, c'est qu'on n'a pas de vision globale, puis à cause de ça, malheureusement, quand on arrive avec projet pour projet, on ne sait pas comment ils vont s'insérer, on a de la misère à voir l'objet global.

965 Aussi, il faudrait examiner du côté de Brossard, La Prairie, du côté de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, de voir si on ne serait pas mieux de le mettre plus intérieur, pas juste collé sur l'autoroute, mais vers l'intérieur pour desservir des quartiers résidentiels puis aussi du côté de Dorval, comme disait tout à l'heure le monsieur. En fin de compte, c'est rentrer un peu plus puis près des TOD. Si on veut développer du TOD, il va falloir qu'on aille dans les quartiers, il ne faut pas juste qu'on reste proche des autoroutes.

975 Je me considère comme plutôt indécis, mais je suis plutôt contre. Disons que si on met 10 pour, puis 1 contre, moi, je suis plutôt à 4 présentement à peu près. 4-5, à peu près. Parce que, malheureusement, le choix technologique est excellent au niveau de ce qu'ils appellent l'ÉMU Electrical Multiple Unit, c'est un bon choix parce que d'avoir plusieurs trains, ça permet de... parce qu'il y a une variation beaucoup au niveau de la journée. Ça fait que, hors pointe, on peut baisser le nombre de trains qu'on a besoin, puis à la pointe, on peut l'augmenter.

980 Par contre, le compte, c'est qu'on parle de quatre-vingts mètres (80 m), donc quatre trains, maximum, ou cinq peut-être. Mais il faut que tu barres l'accès des portes avant et arrière de la première porte puis de la dernière porte, sinon les gens passent dans le vide. Ça fait que pour ça, moi, je pense que quatre-vingts mètres (80 m), c'est peut-être trop, trop juste. Peut-être qu'il faudrait l'augmenter à cent (100), cent vingt mètres (120 m), dépendamment des... Puis ça, malheureusement, c'est avoir des coûts additionnels, je ne sais pas, qui va aussi influencer le manque de profit.

990 Puis je trouve que c'est un très, très gros projet, qu'il y a beaucoup d'implications puis qu'il y a beaucoup de risques qui sont associés à ces implications-là. Et que malheureusement, le succès ou l'échec de ce projet-là en tant que commercial est réellement des inconnus qu'on ne contrôle pas. Puis malgré tous les rapports qui ont été faits à date, que je félicite, d'accord, très beaux rapports, bien faits, mais on ne le sait pas qu'est-ce qui va se passer. C'est encore de l'inconnu.

Voilà. C'est ce qui conclut ma présentation. Si vous avez des questions.

995 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup de votre présentation, Monsieur Laframboise. Des questions? Madame Ghanimé.

1000 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Merci, Monsieur Laframboise. La première question, vous présentez différentes données quant aux dépenses et aux revenus des sociétés de transport. Est-ce que vous pourriez nous donner les sources?

1005 **M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :**

Oui, je vais vous donner un exemple. Société de...

1010 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Oui, mais simplement si vous... oui, vous pouvez les énoncer brièvement, mais si vous pouviez les déposer avec la coordonnatrice la source des revenus. Puis on a d'autres questions aussi.

1015 **M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :**

1020 Bon. Disons, ça, ça sort du bilan qui est disponible sur le site de la STL. La Société de transport a dépensé pour son budget d'opération cent trente-cinq virgule neuf millions de dollars (135,9 M\$) l'année passée. Là-dessus, ses revenus d'opération sont de trente-deux virgule sept millions (32,7 M\$) de revenus des usagers, puis il y a un quinze point trois (15,3 M\$) qui est venu de l'AMT. Le gros, c'est soixante millions (60 M\$), venait de la Ville de Laval. Donc, c'est des revenus qui viennent de la Ville puis c'est des revenus que la Ville n'a pas pour investir ailleurs, comme dans le logement social, par exemple. Le fait que d'aller chercher de l'argent puis de l'investir dans le transport en commun, oui, tout le monde est pour la vertu, mais malheureusement, il faut que ça suive.

1030 Et l'augmentation des tarifs, malheureusement, ce qui arrive, c'est qu'une bonne partie, les gens, ce qu'on appelle captifs, c'est-à-dire les gens qui n'ont pas le choix de prendre le transport en commun parce qu'ils n'ont pas les moyens de rouler en voiture, bien, si tu augmentes trop le prix pour prendre un autobus, tu le mets au prix au coût réel, bien, ces gens-là vont plutôt marcher à la place ou prendre leur vélo. Ça coûte moins cher encore en vélo que le transport en commun.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1035 Merci. Dans un autre ordre d'idée, dans votre mémoire, vous présentez les critères un peu pour définir ou qualifier les TOD, Transport-Oriented Development.

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :

1040 Oui.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1045 Est-ce que vous avez regardé dans quelle mesure ces critères-là collent à ceux qui sont prévus dans le PMAD? Comme première question.

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :

1050 Au niveau du PMAD, on dit seulement que quarante pour cent (40 %) des futures constructions devraient être de type TOD. Mais TOD, aujourd'hui, c'est devenu comme un buzz word depuis 1993, depuis que la sortie du livre de Peter Calthorpe, il parlait justement que le TOD a augmenté. Là, personne n'a une définition de TOD. Ce que je lisais justement dans un livre qu'il y a sur les Transport-Oriented Development que j'ai lu à la bibliothèque, c'est que comment voulez-vous donner un... Un TOD, c'est comme un buzz word, mais il n'a pas d'application.

1055 Vous avez, comme j'avais dit dans le mémoire, il y a les architectes et les urbanistes qui proposent treize (13) listes, qui allaient de : il faudrait que la station soit accessible, il faudrait qu'elle ne soit pas proche d'un boulevard de plus que six voies, il ne faudrait pas qu'on traverse un stationnement pour avoir accès à la station. Sinon, ce n'est pas considéré comme un TOD. Puis tu as d'autres...

1060

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1065 Est-ce que vous avez pu en dégager des éléments de bonne pratique pour les TOD?

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :

1070 Pour les bonnes pratiques au niveau des TOD, c'est surtout que ça prend de la mixité d'usages, c'est-à-dire que ce n'est pas juste du résidentiel comme, prenons un exemple de la gare Sainte-Thérèse ou la gare de Mont-St-Hilaire où est-ce qu'on met des condos autour des TOD, mais il n'y a pas de restaurants, il n'y a pas de... ça prend des restaurants, ça prend des épiceries.

En fin de compte, c'est développer un village urbain autour d'une station de transport en commun. C'est ça, le but d'un TOD.

1075 Puis même, il y a un type de développement qui s'appelle aussi un POD, Pedestrian-Oriented Development, qui n'a pas nécessairement besoin d'un TOD, mais c'est tout avoir à portée de chez soi. Donc, vous descendez de votre appartement, vous allez au magasin chercher ce que vous avez besoin puis vous retournez chez vous, à cinq minutes de chez vous, à dix minutes. Vous pourriez même avoir votre emploi à quinze minutes de chez nous. Un peu comme
1080 avant que l'ère automobile, où est-ce que les gens habitaient sur la ferme, à côté, ils allaient chercher au village ce qu'ils avaient besoin puis ils revenaient. C'est un peu le même principe.

C'est qu'on devient comme autonome, on revient dans l'ancien temps. C'est pour ça que c'est un peu bizarre, c'est un oxymoron de dire un « nouvel urbanisme » quand on revient un peu
1085 à un ancien temps. Avant ce qu'on appelle l'époque Le Corbusier où est-ce qu'on a séparé la mixité des usages, on a séparé le résidentiel du commercial, de l'industriel, parce qu'on trouvait que l'industriel rendait la ville sale.

Aujourd'hui, oui, dans les TOD, même il y a certaines petites industries légères qui sont permises dans les TOD, comme les ateliers de réparation, par exemple. Tu sais, des trucs
1090 simples qui ont un impact mineur sur... parce qu'ils sont ouverts dans les heures commerciales pour qu'il y ait un peu d'activités dans un TOD.

Le but d'un TOD, en fin de compte, par rapport à un projet de transport en commun, pourquoi c'est si important, c'est qu'au niveau du TOD, on veut qu'il y ait de l'achalandage au
1095 niveau de la journée, parce qu'il y a toutes sortes d'activités; il y a des gens qui travaillent, mais qui vont aller ailleurs, ils vont aller chercher un magasin, qui reviennent chez eux, la journée. Ça fait que ça crée un achalandage. Puis aux heures de pointe, c'est sûr que c'est rentable. Tous les transports en commun sont rentables aux heures de pointe, mais c'est quand on tombe dans les
1100 heures creuses qu'il faut qu'on remplisse, parce qu'on continue à opérer avec le même système, que là, malheureusement, quand on passe en dessous d'un certain seuil d'opération, là, on opère à perte.

Puis couper le service fait en sorte que, un, ce n'est pas bon pour les employés parce qu'ils se ramassent avec des chiffres coupés; puis deuxièmement aussi, parce qu'ils doivent faire le
1105 matin quand même puis le soir, puis ils se ramassent avec un quatre heures (4 h) de libre. Puis l'autre problème qu'on a aussi avec ça, c'est que les gens, bon, se disent: « Bien, moi, je ne suis pas nécessairement à l'heure de pointe, j'ai des cours le soir. Qu'est-ce que je fais? Je suis capable d'aller à mes cours le matin, mais je ne suis pas capable de revenir chez nous le soir. »
1110 Ça fait que là, ils vont décider, dire : « Bon, je vais mon automobile parce qu'avec mon automobile, je n'ai pas d'heure, je peux passer quand je veux. »

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1115 Dernière question. Est-ce que, selon vous, on a des exemples de bonnes pratiques de TOD dans la région montréalaise?

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :

1120 Le plus vieux TOD, qui était même avant, beaucoup longtemps avec TOD, c'était la station Mont-Royal sur la ligne de Deux-Montagnes. On parle de 1912, là. On voit que toutes les rues convergent vers la gare. Qu'il avait même un petit centre d'achats à côté de la gare. Puis il y a du résidentiel puis des triplex, des quadruplex. C'est peut-être ce qui ressemble le plus à un TOD dans toute la région de Montréal. C'est vraiment le cas.

1125 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1130 Alors, merci, Monsieur Laframboise, de votre présentation et d'avoir répondu à nos questions.

1135

**MM. STEVEN GUILBEAULT, CHRISTIAN SAVARD
ET PHILIPPE BOURKE**

LE PRÉSIDENT :

1140 Alors, j'inviterais maintenant messieurs Steven Guilbeault, Christian Savard et monsieur Philippe Bourque pour la présentation de Équiterre, Vivre en Ville et le Regroupement des conseils régionaux de l'environnement.

1145 Alors, bonjour, Messieurs. Alors, la parole est à vous.

M. CHRISTIAN SAVARD :

1150 Donc, c'est moi qui fais la petite introduction. Donc, merci de nous recevoir aujourd'hui puis bonne chance dans la continuation de vos travaux. Vous avez encore... c'est une bonne semaine que vous avez.

1155 Donc, effectivement, on vient présenter aujourd'hui la position, le mémoire conjoint de Vivre en Ville, Équiterre et Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec. On vient dire qu'on accueille favorablement le projet de REM, mais à certaines conditions.

1160 C'est un projet majeur qui a certaines failles qu'on croit et qu'il en manque juste quelques éléments pour passer la barre de l'acceptabilité et de la justification surtout. C'est un projet de cinq point cinq milliards de dollars (5,5 G\$).

1165 À préciser que certaines de nos recommandations ne concernent pas le promoteur, plus précisément donc la Caisse de dépôt et placement Infra, tout simplement parce qu'on considère que c'est un projet dont les répercussions sont très larges, qu'on aurait dû avoir un copromoteur, qui aurait été carrément le Gouvernement du Québec, peut-être à travers le MTQ, parce que les implications sur l'urbanisation, le développement de la ville, sur les autres réseaux de transport sont tellement grandes qu'il y a beaucoup de choses qui les interpellent. Donc, on fait une série de recommandations écrites sous le type de conditions pour améliorer le projet et en faire un projet acceptable. Voilà.

1170 **M. STEVEN GUILBEAULT :**

1175 Merci, Christian. Bonjour. Donc, vous aurez vu à la lecture de notre mémoire qu'on a un préjugé plutôt favorable, mais qu'il y a quand même un certain nombre d'éléments qui devraient, qui doivent être ajoutés au projet pour en maximiser les bénéfices.

1180 Christian a parlé de... comme vous l'avez lu, il y a des conditions qui s'adressent au promoteur et d'autres conditions qui s'adressent au gouvernement du Québec de façon plus large. Je vous dirais qu'on est passablement préoccupés de l'absence de leadership du gouvernement du Québec dans le dossier du transport collectif, de la mobilité en général, et on est.. vous le voyez en lisant le mémoire, on parle d'un projet structurant, d'un projet inspirant dans le cas du REM, mais ce projet-là ne s'inscrit dans rien. Il y a un vacuum à peu près complet. On a le ministère du Transport et de la Mobilité durable qui n'a de mobilité durable que le nom.

1185 Alors, pour nous, c'est un problème. Pour que ce projet-là puisse, en termes de retombées et d'achalandage, atteindre son plein potentiel, il doit s'inscrire dans quelque chose de plus large. Alors, le copromoteur, qui n'est pas ici, mais à qui on veut quand même s'adresser, doit prendre ses responsabilités pour faire de ce projet-là, dans lequel il co-investit avec la Caisse de dépôt, le projet le plus porteur possible.

1190 Mais, bon, il y a quand même certaines des conditions qui s'appliquent spécifiquement au projet de la Caisse de dépôt. Alors, dans la catégorie « Condition numéro 1 : Augmentation des

1195 connexions avec le métro », donc vous avez entendu plusieurs personnes avant nous, vous pouvez le lire dans notre mémoire. Nous, ce qu'on propose, c'est qu'il y ait effectivement une augmentation des connexions avec le métro, la station McGill, la station Édouard-Montpetit et un prolongement du métro jusqu'à la station Bois-des-Filion.

M. CHRISTIAN SAVARD :

1200 Bois-Franc.

M. STEVEN GUILBEAULT :

1205 Bois-Franc, pardon. Bois-des-Filion. Donc, pour qu'on puisse raccorder la branche ouest au réseau électrique métropolitain.

1210 Je vais vous parler aussi d'une autre série de catégories de conditions qui se rapporte un peu à la première catégorie, qui est la relance d'autres grands chantiers de transport collectif à Montréal. Plus spécifiquement, le gouvernement du Québec a annoncé à quelques reprises que le prolongement de la ligne bleue était une priorité. Alors, ce n'est pas, à notre avis, parce qu'on fait le projet du REM que tous les autres projets doivent être laissés de côté. C'est vrai que c'est un investissement important du gouvernement du Québec et de la Caisse, évidemment, on le reconnaît, mais ce n'est pas comme s'il n'y avait pas d'argent à investir dans le transport collectif au Québec.

1215 Dans le dernier budget du gouvernement Trudeau, on annonce un investissement de plus d'un milliard de dollars (1 G\$) pour le Québec dans le transport collectif et c'est une première tranche de financement de la part du gouvernement fédéral. Il y a près de six cents millions (600 M\$) par année qui rentre dans le Fonds Vert à travers la bourse du carbone, il y a un cinq cents millions de dollars (500 M\$) non dépensés, donc qui dort en quelque sorte au Fonds Vert, qui doit aller au transport collectif. Alors, oui, le Québec met de l'argent dans le projet du REM, mais il y a de l'argent. Alors, à notre avis, il n'y a pas de raison pour que les autres projets qui ont déjà été annoncés, donc comme celui de la ligne bleue, n'aillent pas de l'avant. Je pense qu'on est capables de marcher, mâcher de la gomme et pourquoi pas texter en même temps. Pas quand on traverse la rue, par exemple.

1225 Puis, bon, au-delà de la ligne bleue, on voudrait voir aussi une amélioration de la desserte de transport collectif dans les secteurs centraux de l'agglomération de Montréal. On pense notamment à la relance des projets de tramways. On en a parlé à une certaine époque quand même pas mal à Montréal, on n'en parle plus beaucoup. Nous, on aimerait voir ramener ces projets-là de l'avant.

1230

1235 Pourquoi? Bien, parce que, évidemment, le projet du REM va apporter une offre de transport collectif très intéressante pour une partie de la grande région de Montréal, mais pour que ce projet-là soit le plus structurant possible, il faut qu'il s'inscrive dans un tout et que l'ensemble de l'offre de transport collectif soit amélioré dans la grande région de Montréal.

Je m'arrête là. Merci.

M. CHRISTIAN SAVARD :

1240 **1 :14 :07

1245 Donc, juste un petit mot également sur cette partie-là. On sait qu'une partie de l'opposition face au REM, c'est qu'on semble commencer par un endroit où on met le super système de transport collectif, par exemple dans l'Ouest-de-l'Île, pendant qu'on sait que dans les parties centrales de Montréal, bien, c'est là que ça craque le plus, que le niveau d'entassement est le plus élevé. Donc, on pense aussi que pour faire accepter le projet de REM, il va falloir aussi que le gouvernement, qui devrait être un copromoteur, donne les coups de main au centre de l'agglomération pour venir attacher et optimiser cet investissement-là.

1250 Moi, je vais vous parler un petit peu de la condition numéro 2 qui interpelle évidemment beaucoup Vivre en Ville, qui concerne la médication de l'étalement urbain induit. Grâce à l'adoption d'un plan combinant plusieurs stratégies, j'aimerais vous donner plus de détails sur les stratégies, mais on va quand même aborder un certain nombre d'aspects.

1255 D'abord, comparativement – vous connaissez un peu notre organisation. L'étalement urbain, c'est un peu notre cheval de bataille depuis maintenant vingt (20) ans. Et on considère que le projet, ce n'est pas le pire projet de transport collectif qui induirait de l'étalement urbain, mais il y a des choses à faire pour endiguer certains aspects.

1260 Notamment, on sait que lorsqu'on arrive avec une nouvelle offre de transport, ça fait toujours réduire les temps de déplacements et les gens ont toujours le goût d'aller s'installer toujours plus loin. Ce serait le cas notamment dans l'axe de la A10 et dans l'axe ouest, donc axes 20 et 40. On pourrait penser que par un saut-de-mouton, grâce à l'arrivée du REM, les gens aillent s'installer toujours plus loin dans Vaudreuil-Soulanges, par exemple, ou toujours plus loin de l'autre côté de la 10, en utilisant le REM comme mobilité. Donc, lorsqu'il y a des interventions gouvernementales de ce type-là, il y a moyen de faire des orientations pour venir encadrer l'urbanisation dans ces secteurs-là.

1270 Je vais vous donner l'exemple, deux exemples : l'exemple du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de Montréal, le PMAD, où le gouvernement a ajusté ses orientations gouvernementales pour éviter que, en dehors de la communauté métropolitaine de Montréal, il y ait aussi de l'étalement urbain par saut-de-mouton. Ça s'appelle l'orientation 10 dans

1275 le jargon, qui a fait en sorte que les périmètres d'urbanisation dans les MRC limitrophes de la CMM n'ont pas le droit d'agrandir, ont les mêmes contraintes réglementaires que la CMM. Donc, ça fait en sorte qu'il n'y a pas de saut-de-mouton. Donc, on pourrait penser à ce même genre d'orientation là spécifique dans les axes où est-ce qu'on sait qu'il va y avoir une pression à l'étalement urbain.

1280 Il y a également eu des recommandations dans le cas d'une autoroute, la A-30 à l'époque. Lorsqu'on l'a prolongée, il y a eu un BAPE et puis le BAPE avait fait des recommandations notamment de protéger tout le secteur au sud de la A-30 et également en évitant des bretelles. Donc, il y a des moyens pour tenter d'éviter l'étalement urbain qui peut être induit par le projet.

1285 On propose aussi une protection accrue des terres agricoles aux abords de la station terminale de Brossard. Peut-être qu'il va falloir un mécanisme dans ce cas-là plus fort que celui de la CPTAQ parce que les pressions au développement à travers le temps vont peut-être être très fortes. Nous, on accepte le principe du dézonage pour la station terminale de l'autre côté de la A-10, pour des raisons fonctionnelles. Il y a une logique à cette station-là, mais sur des terres agricoles. Donc, en retour, si on accepte ce dézonage-là, il peut y avoir des mécanismes de fiducies agricoles, d'expropriation. Parce qu'en ce moment, à ce qu'on comprend, c'est des gens
1290 qui spéculent sur ces terres-là. Ce n'est pas pour rien qu'elles ne sont pas en culture, elles ne sont pas cultivées parce qu'il y a des gens qui spéculent depuis des années sur ces terrains-là pour avoir une éventuelle urbanisation.

1295 Donc, le REM ne doit pas devenir le cheval de Troie du dézonage au sud de la A-10. Et là, on parle aujourd'hui, on va dire: « Non, non, non », la Ville de Brossard va dire: « Non, non, non, jamais », tout le monde vont dire: « Non, non, non, jamais », mais dans cinq ans, tout ce monde-là ne seront peut-être plus là et là, il va y avoir une nouvelle pression au développement. Donc, il faudrait avoir un statut plus fort que qu'est-ce qu'il y a actuellement pour ces terres-là pour venir rassurer tout le monde, notamment l'UPA qui est venue vous dire un message, je crois,
1300 semblable, au début de la semaine.

1305 Quatrième aspect, limitation du nombre de places de stationnement incitatif. On se rend compte à travers le temps – au début, on pourrait penser à des stationnements incitatifs, très bonne idée, mais on se rend compte que quand les stationnements incitatifs... on peut en avoir un certain nombre, mais pas un trop grand nombre parce que ça devient un peu de la même manière un vecteur d'étalement urbain avec, quand on augmente de beaucoup le nombre de places de stationnement et ça fait en sorte que les gens finissent juste par prendre leur voiture pour aller là et les gains environnementaux sont relativement limités. Donc, quelque chose à voir là.

1310 On sait par exemple que dans l'axe de la A-10, il n'y a pas beaucoup plus de stationnements de prévus qu'actuellement de prévus, mais vers l'ouest, il y en a beaucoup plus.

1315 On trouve beaucoup plus intéressant une consolidation, une densification autour des stations, par exemple, pour venir consolider le tissu urbain plutôt qu'induire un étalement urbain et, pourquoi pas, venir aider les municipalités traversées par le REM? Je pense à l'agglomération de Longueuil qu'il y a beaucoup de terrains dévitalisés, mais pas obligatoirement juste à côté des stations, mais juste dans l'aire d'influence un peu éloignée pour venir induire un développement urbain plus durable que l'étalement pourrait induire.

1320 Donc, en ce qui concerne l'urbanisation, le REM peut être un vecteur d'étalement urbain, mais peut être aussi un vecteur de consolidation urbaine et développement beaucoup plus durable, donc c'est pour ça qu'il faut prendre... on vous propose des mesures dans ce sens-là. Merci.

1325 **M. PHILIPPE BOURKE :**

1330 Merci. Donc, il nous reste une condition. On a fait un peu du coq à l'âne, mais de toute façon, celle-là est de nature très englobante. On l'a déjà évoquée et chacun l'a évoquée cette question du besoin d'avoir une vision d'ensemble pour favoriser l'intégration d'un projet aussi important que celui-là.

1335 Bon, évidemment, il y a une lacune de ce côté-là au Québec en ce moment malgré les promesses d'adoption d'une éventuelle politique de mobilité durable. Évidemment, lorsqu'on est conscient à quel point l'enjeu du transfert modal vers des transports plus durables est fondamental, ne serait-ce qu'en termes de lutte au changement climatique, de transition énergétique, sur le plan économique, sur le plan d'équité sociale, sur le plan de la santé publique, visiblement, il faut absolument avoir un cadre qui permet d'avoir une vision d'ensemble par rapport à ça et qui permet de mieux s'assurer qu'un tel projet rencontre tous ces objectifs-là. Et surtout, par ailleurs, qu'ailleurs au Québec, dans les autres régions, puis là je parle pour ma paroisse, qui représente l'ensemble des régions du Québec, évidemment il y a des besoins de cet ordre-là qui sont aussi dans les autres régions, donc on ne voudrait pas que ce projet-là vienne cannibaliser tous les efforts ailleurs en drainant toutes les ressources.

1340 Puis je pense qu'à l'heure actuelle, pour donner un mauvais exemple justement de ce manque de planification, quand on voit les débats qui se passent à Québec sur un éventuel troisième lien où le... dans le fond, le débat public se fait par médias interposés sur des sondages alors que finalement, tout ça ne soit pas sur une vision qui permet d'endiguer des grandes problématiques. Oui, la congestion urbaine, c'est important, mais il y a une foule d'autres enjeux qui sont interdépendants avec le transport.

1350 Donc, là-dessus, on insiste, mais on pense que le BAPE doit recommander dans son avis au gouvernement de rapidement mettre en place cette politique de mobilité durable qui va permettre de faire un lien entre tous ces projets importants de transport collectif.

1355 Je termine dans la dernière minute avec peut-être un point important à mentionner. De notre point de vue, on a... évidemment, de mon point de vue en particulier, mais de mes collègues aussi, l'enjeu de l'acceptabilité sociale, c'est quelque chose qui nous occupe et nous préoccupe beaucoup. Des fois, on est perçus comme étant ceux qui sont les empêcheurs de tourner en rond, mais on vit nous-mêmes des problématiques d'acceptabilité sociale avec les idées qu'on promeut, donc on sait que c'est un enjeu important, contemporain.

1360 Et il y a malheureusement de très mauvais exemples de promoteurs et quand il y en a des bons, comme dans ce cas-ci, il faut le dire. Parce qu'il faut le dire qu'il y a des gens qui font des efforts de mettre en pratique les meilleurs standards en termes d'intégration de leur projet puis on veut saluer les efforts qui sont faits jusqu'ici par la Caisse de dépôt. Nous, on a eu l'occasion à 1365 plusieurs reprises d'avoir des rencontres, on a déjà vu des modifications qui ont été apportées au projet. On sait que c'est dans les cartons de travailler à d'autres sortes de modifications. Évidemment, on en souhaite aussi d'autres.

1370 Donc, je pense qu'il faut le saluer puis je pense qu'il faut les encourager à poursuivre parce que les prochaines étapes vont être tout aussi importantes. On va parler d'intégration dans le milieu, les derniers choix, les aspects par exemple d'architecture, de localisation des infrastructures, et cetera. Donc, il va devoir y avoir ce même dialogue qui se poursuit et... Dans le fond, c'est ça, on voulait lever notre chapeau puis encourager la poursuite de ce travail-là.

1375 **LE PRÉSIDENT :**

1380 Alors, merci beaucoup, Messieurs, pour votre présentation. Écoutez, sans nécessairement aborder l'adoption d'une politique de mobilité durable qui s'adresse au gouvernement du Québec, le gouvernement, lui, en contrepartie, a proposé une réforme en quelque sorte de la gestion du transport collectif à Montréal, et je crois que l'ARTM dans une certaine mesure va avoir la responsabilité de la planification puis de la gestion en quelque sorte du futur réseau. Je souhaiterais vous entendre là-dessus, à savoir est-ce qu'il y aurait dans une certaine mesure une possibilité de pouvoir en arriver, dans l'élaboration éventuelle ou dans les travaux de l'ARTM, de voir justement à ce que ces objectifs-là soient remplis?

1385 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

 Bien, c'est à espérer. C'est à espérer, mais c'est encore quelque chose qui est à construire, et à la fin, à la fin de la journée, ce qui compte, c'est beaucoup la question financière. Si on fait

1390 une nouvelle gouvernance, mais que cette nouvelle structure-là n'a pas plus de budget, comme le
disait Steven, on parlait du Fonds Vert qui est bien doté, mais qu'on ne sait pas où est-ce que
l'argent s'en va, si à la fin les questions financières qui viennent avec une politique de mobilité
durable ne sont pas là, ça ne changera pas grand-chose, la nouvelle autorité.

1395 Et la mobilité durable, c'est un peu plus large que le transport collectif, et il y a des choses à
intégrer là-dedans. On parle des transports actifs, on parle de toute la nouvelle mobilité partagée,
que ça parte de Uber jusqu'aux véhicules en libre-service, il y a beaucoup de choses autour de
ça, et là, pour l'instant, il n'y a pas vraiment de vision et l'État québécois demeure un joueur
essentiel et devra avoir une vision. Donc, c'est pour ça qu'on pense que par... ça peut même avoir
1400 des impacts sur le projet et avoir moins d'usagers pour le projet parce qu'une fois qu'on va avoir
fait le beau projet qui va à l'aéroport et qui va un peu partout, mais si le reste ne vient pas avec,
on ne pourra pas optimiser nos cinq point cinq milliards (5,5 G).

LE PRÉSIDENT :

1405 Alors, merci. Mes collègues aussi ont des questions à vous soumettre. Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1410 Oui, merci. Alors, vous nous avez parlé d'étalement urbain, et j'ai compris que vous étiez
spécialistes, donc ça tombe bien parce qu'on a eu des avis contradictoires à l'effet que certains
nous ont dit ça va lutter contre l'étalement urbain, d'autres nous ont dit le tracé, au contraire, va
être propice à l'étalement urbain. Donc, est-ce que vous pourriez vous prononcer de façon claire
sur oui ou non et pourquoi?

1415 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

O.K. Bien, en fait, c'est pour ça qu'on a une condition là-dessus. C'est parce que selon les
mesures qu'on va prendre, on va tomber soit dans l'un ou soit dans l'autre. Donc, c'est pour ça
1420 qu'il y a des choses à faire. Nous, on prend acte de l'urbanisation aussi des dernières décennies.
Si, pour certains, l'étalement urbain, bien, il ne faut pas aller plus loin que Décarie, il ne faut pas
aller plus loin que la 25 puis les deux rivières, c'est sûr qu'on est dans un mode étalement urbain.
Mais là, il y a des gens à Brossard, il y a des gens dans l'agglomération de Longueuil, il y a des
gens dans l'Ouest-de-l'Île, donc il faut les desservir en transport collectif.

1425 Peut-être que si on allait un peu plus loin, on aurait plus de questions à se poser, mais
consolider ces milieux-là, consolider Longueuil, par exemple, l'agglomération de Longueuil et la
ville de Brossard, ce n'est pas de l'étalement urbain, ça, c'est de la consolidation. On reconstruit là
où il y a déjà les services, il y a déjà les routes. Le REM peut réussir à faire ça. Mais si par contre

1430 l'urbanisation est ouverte sur la A-10 jusqu'à Farnham ou qu'on ouvre les périmètres d'urbanisation, qu'on fait un stationnement incitatif de dix mille (10 000) places, c'est sûr que le REM va devenir un vecteur d'étalement urbain.

1435 Donc, le REM peut être Docteur Jekyll ou Mister Hyde en fonction de l'étalement urbain. Donc, c'est pour ça qu'il y a des mesures à prendre pour les limiter, pour pas qu'ils deviennent Mister Hyde puis qu'il reste... C'est ça, c'est lui le méchant?

M. PHILIPPE BOURKE :

1440 Oui.

M. CHRISTIAN SAVARD :

1445 Donc, là-dessus, tu veux compléter?

M. PHILIPPE BOURKE :

1450 Oui. Peut-être que tu pourrais mentionner, Christian, je ne connais pas la statistique, mais il faut se mettre dans la perspective où on n'est pas en train de dire qu'il y a des gens qui vont, à cause du REM, quitter le centre pour aller plus loin, mais c'est dans la perspective où on sait qu'il y a une croissance de ménages. Christian a des statistiques par rapport à ça. Donc, on anticipe une augmentation du nombre de besoins de logements et on a tout intérêt à les conserver dans l'espace minimal où est-ce que le projet ou...

1455 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

À titre d'exemple, une chose très positive du REM, si particulièrement on construit les stations au centre, Édouard-Montpetit et McGill, c'est que ça va rendre ces endroits-là très...

1460 **M. STEVEN GUILBEAULT :**

Attrayants.

M. CHRISTIAN SAVARD :

1465 ... attractifs, attrayants. Et donc, on peut même penser que l'emploi continue à se développer davantage au centre-ville de Montréal parce que le centre-ville de Montréal va être tellement rendu plus accessible que ça va inciter des entreprises à s'installer là, à proximité, par

1470 exemple au terminus Panama à Brossard, au lieu d'aller dans un parc d'affaires sur le bord de la A-30 rendu à Beauharnois ou à un parc d'affaires très loin, très loin dans l'Ouest-de-l'Île.

1475 Donc, il peut y avoir un effet de consolidation urbaine si on fait les bons choix. Et c'est pour ça que ce n'est pas juste un projet de transport où ce qu'on va desservir des usagers, c'est aussi un projet de ville. Mais il faut faire les bons choix.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1480 Une autre petite question. Je sais que Équiterre a mis de l'avant le concept de cocktail transport et j'aimerais savoir si la perspective du REM entre dans ce concept-là et si les conditions que vous mentionnez sont nécessaires pour qu'on puisse considérer que le projet y contribue?

M. STEVEN GUILBEAULT :

1485 Bien, oui. La réponse à votre première question, c'est oui. Ce projet-là s'inscrit dans le cocktail transport, donc pour ceux et celles qui sont moins familiers avec le cocktail transport, c'est une expression que nous avons repris de Michel Labrecque, donc d'offrir à la population différents modes de transport qui peuvent parfois être la voiture, parfois la marche à pied, parfois le vélo, parfois le transport collectif. Ah oui, le REM s'inscrit clairement dans le cadre de cet ensemble-là, de cette offre de transport là qu'on doit faire à nos concitoyens et nos concitoyennes.

1490 Pourquoi? Bien, les conditions qu'on propose, elles sont pour maximiser les bénéfices de ce projet-là. Alors, plus on va aller loin dans l'application de ces conditions-là, plus les bénéfices pour la société du grand Montréal vont être importants, et plus effectivement on va faciliter des choses, comme l'utilisation du cocktail transport plutôt que l'utilisation de l'auto solo dont on cherche... bien, en tout cas, on cherche par tous les moyens à faire en sorte qu'on réduise cette dépendance-là au Québec et particulièrement dans la grande région de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

1500 Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1505 Merci. J'aimerais revenir sur la première question de ma collègue puis enchaîner sur votre condition 2. Vous parlez de mesures spécifiques et vous avez donné comme exemple l'orientation 10 du PMAD. Pourriez-vous être un petit peu plus spécifique dans les mesures spécifiques pour nous aider à voir comment on pourrait appliquer ça au cas du REM? Alors, on comprend que vous dites qu'il existe des endroits où il y a des gens qui vivent, à Brossard, à Longueuil, qu'il faut

1510 consolider, mais au-delà de ça, est-ce qu'on est assez équipé et quelles mesures spécifiques additionnelles on pourrait prendre pour éviter qu'il y ait un débordement et que ça soit Docteur Jekyll ou Mister Hyde?

M. CHRISTIAN SAVARD :

1515 Mais à titre d'exemple, on pourrait établir des orientations. Il y a un certain monitoring à faire. Est-ce que, par exemple, lorsque le oui final va être donné au projet, est-ce qu'il va se mettre à se vendre beaucoup plus de terrains dans l'axe de l' A-10 parce que les gens vont vouloir profiter de ça? Il va falloir voir, là. Est-ce que certaines MRC vont surperformer, mais dans une mouvance d'étalement urbain en raison du REM? Donc, il pourrait y avoir des orientations
1520 spécifiques données aux MRC qui risquent d'être influencées par le REM, les MRC les plus éloignées.

Donc, pour favoriser davantage une consolidation de l'agglomération de Longueuil, par exemple, versus, je ne sais pas, moi, je ne connais pas par coeur les MRC qui sont dans la
1525 mouvance de la 10, là, mais là, il y a là des questions à se poser. Donc, si on sent que c'est à cause de REM, bien, il ne faut pas permettre les élargissements de périmètres d'urbanisation, les dézonages agricoles prévus et il pourrait y exister, on pourrait écrire une orientation spécifique, comme on l'a fait après le PMAD.

1530 J'aimerais peut-être vous l'écrire, là, mais ça me prendrait un petit peu plus de réflexion, mais on pense que c'est un signal qu'il faut envoyer. On pense que le gouvernement doit envoyer un signal de dire : le REM s'en vient, mais ce n'est pas pour aller développer l'autre côté de Saint-Jean-sur-Richelieu.

1535 Et il y a un vrai risque, là. Il y a de l'étalement urbain qui se fait jusqu'à Bromont actuellement, des gens qui font ce navettage-là. Donc, il y a là un vrai risque, donc il peut y avoir... ça peut être écrit dans les orientations gouvernementales.

1540 Et comme je vous le dirais, une des meilleures façons, c'est limiter le nombre de stationnements incitatifs. C'est beaucoup ça. C'est souvent, les gens qui viennent de très loin qui utilisent les stationnements incitatifs. Les gens de plus proche ont tendance davantage à utiliser le transport collectif. Donc, de manière induite, le stationnement incitatif va induire de l'étalement urbain.

1545 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Justement sur cette question-là de stationnements incitatifs, est-ce que vous avez évalué ou regardé comment est-ce qu'on établit le nombre idéal?

M. CHRISTIAN SAVARD :

1550

Le bon nombre.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1555

Le bon. Comment est-ce qu'on fait pour dire quel nombre est suffisant et ne sera pas un incitatif à l'étalement urbain?

M. CHRISTIAN SAVARD :

1560

L'axe qui est plus... J'aimerais avoir la formule magique. J'aimerais avoir la formule magique qui dit: « Bien, ça, c'est correct, il en faut un peu puis c'est... » Je ne l'ai pas avec moi. Je sais que l'augmentation du nombre de places va induire, et là, c'est plus dans l'axe ouest, notamment la branche vers Sainte-Anne-de-Bellevue où là il y a plus de danger, si on veut, parce que ce qu'on a compris jusqu'à date, c'est que le promoteur ne propose pas davantage de places dans l'axe de la A-10. Donc, grosso modo, on prend le stationnement Chevrier puis on le met un peu plus loin puis ça nous permet de faire en sorte que le stationnement Chevrier soit redéveloppé, ce qui est un aspect très intéressant.

1565

1570

Donc, c'est plus dans l'axe de Sainte-Anne-de-Bellevue où là il semble y avoir plus de menaces et on sait que c'est... la dépendance à l'auto vers l'Ouest-de-l'Île, vers Vaudreuil-Soulanges peut aussi être beaucoup plus grande et peut amener un étalement vers ça, et ce n'est pas une urbanisation très intéressante pour l'instant, qui a des forts impacts.

M. PHILIPPE BOURKE :

1575

Puis au-delà du nombre, il y a le prix de cet espace de stationnement, donc...

M. CHRISTIAN SAVARD :

1580

Oui.

M. PHILIPPE BOURKE :

1585

Si c'est gratuit versus s'il y a un coût, ce n'est pas la même réalité par rapport à l'incitation à l'utiliser versus un autre mode pour nous amener au terminal.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1590

Puis peut-être une dernière clarification sur cette... ou de ma part, là, sur la condition 2. Vous avez parlé, vous avez commencé par introduire la question de l'utilisation de terres agricoles où la... et vous dites: « On peut comprendre », mais pouvez-vous clarifier, est-ce que vous trouvez que c'est une bonne chose ou pas une bonne chose, ou qu'est-ce qui pourrait être fait autrement?

1595

M. CHRISTIAN SAVARD :

1600

En fait, je pense qu'on s'est bien fait expliquer, on est d'accord avec la station, l'autre, dans la terre agricole, donc dans le quadrant sud-ouest pour la station terminale du REM. Donc, on l'accepte à condition que les terres agricoles autour, elles soient mieux protégées contre une éventuelle pression au développement urbain.

1605

Donc, s'il n'y a pas un meilleur statut de protection, et moi, je pense que le gouvernement devrait carrément les acheter, parce que tant et aussi longtemps que ça va rester entre les mains de promoteurs, il va toujours y avoir des lobbyistes pour venir démarcher pour développer, donc le petit bout de dézonage nécessaire pour la station sud peut être acceptable à la condition que qu'est-ce qu'il y a autour soit, lui, protégé de manière plus forte que ça l'est actuellement.

1610

Je ne sais pas si c'est assez clair, là, mais la station pour..

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1615

Ce qu'on comprend, vous dites: « Oui, c'est correct, mais pas plus »?

M. CHRISTIAN SAVARD :

C'est ça.

1620

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

O.K.

M. CHRISTIAN SAVARD :

1625

Et pas plus avec un cadenas.

M. PHILIPPE BOURKE :

1630

Parce que sachant que ça va entraîner...

M. STEVEN GUILBEAULT :

1635

Si je peux me permettre d'ajouter une idée avec laquelle on jongle chez Équiterre, dont on n'a pas parlé dans le mémoire, mais c'est quelque chose qui se fait beaucoup du côté du milieu forestier, les marécages. Quand une entreprise va avoir un impact sur un milieu humide par exemple, on va compenser par... alors peut-être que c'est une suggestion qui pourrait être faite ou quelque chose qui pourrait être exploré au niveau des terres agricoles dans ce projet-là, de dire à la Caisse et au gouvernement: « Bien, vous avez un impact X sur les terres agricoles. Pourquoi ne pas protéger un montant équivalent, une quantité de terres agricoles équivalente dans un endroit qui ne l'est pas présentement. » Mais c'est juste une idée avec laquelle on jongle. On n'a pas de proposition spécifique là-dessus pour vous.

1640

LE PRÉSIDENT :

1645

Je reviendrais peut-être avec la question du stationnement incitatif parce que le promoteur appuie pour beaucoup son transfert intermodal, l'automobile au train, par le service de stationnement, évidemment, des stationnements incitatifs. Alors, l'autre moyen qui pourrait être mis en place justement pour – comment dire? – inciter les gens à faire ce transfert-là de l'automobile autrement que la problématique du stationnement incitatif?

1650

M. STEVEN GUILBEAULT :

1655

Bien, le service du transport en commun...

M. PHILIPPE BOURKE :

1660

Bien, il faut que, oui, les municipalités réadaptent leur offre de service locale pour le diriger vers le...

M. STEVEN GUILBEAULT :

1665

Vers le REM.

M. PHILIPPE BOURKE :

Le REM.

M. STEVEN GUILBEAULT :

1670

D'où l'importance du plan dont nous parlons, à la fois d'un plan québécois, mais aussi pour la... ce qui est vrai pour la grande région de Montréal l'est pour l'ensemble du Québec. Alors, si le REM s'implante puis que les municipalités ne repensent pas leur système de transport collectif en fonction de cette nouvelle infrastructure-là, bien, c'est sûr qu'il y a beaucoup de gens qui risquent de prendre leur voiture. Si, au contraire, on repense ça puis on maximise les routes de façon à amener le plus de gens possible vers le REM par l'utilisation du transport collectif, bien, c'est bon pour le transport collectif, c'est bon pour le REM, c'est bon pour les émissions de gaz à effet de serre, c'est bon à plein de niveaux.

1675

1680

M. CHRISTIAN SAVARD :

En principe, on va dégager les ressources pour venir ajouter du transport en commun structurant, de type probablement bus dans les villes traversées, qui vont faire en sorte que, bien, au lieu d'avoir un bus aux demi-heures comme tu avais, tu vas tomber aux bus aux quinze (15) minutes, aux dix (10) minutes aux pointes, ce qui devient beaucoup plus attractif pour prendre le transport en commun que justement... C'est souvent la fréquence, et c'est d'ailleurs une des forces du REM, sa fréquence, qui va faire ça. Donc, et on pense que pour avoir plus d'usagers, après ça, il va falloir une consolidation urbaine dans l'aire élargie du REM qui va mettre un mode de vie davantage axé sur le transport collectif et le cocktail transport que sur le navettage vers des stationnements incitatifs, ce qui induit l'étalement urbain.

1685

1690

LE PRÉSIDENT :

Croyez-vous que le promoteur aurait un effort à faire pour ce qui est de rendre accessibles les stationnements, bicyclettes, piétons? On a eu plusieurs représentations à ce sujet-là, donc j'aimerais vous entendre là-dessus aussi.

1695

M. CHRISTIAN SAVARD :

C'est toujours une bonne idée de leur rappeler. Mais en tout cas, qu'est-ce qu'on a pu entendre jusqu'à maintenant, on semble avoir un très grand souci par rapport à ça, donc on peut juste les encourager effectivement à continuer.

1700

M. STEVEN GUILBEAULT :

Oui. Puis quand on voit l'augmentation de la pratique du vélo au Québec, il y a clairement une demande, il y a un intérêt, alors je pense que le promoteur a tout intérêt à favoriser et à encourager les gens qui vont vouloir le faire à pouvoir le faire de façon correcte, sécuritaire.

1705

LE PRÉSIDENT :

1710

Alors, Messieurs, merci de votre présentation, merci d'avoir répondu aux questions de la commission.

M. STEVEN GUILBEAULT :

1715

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1720

Alors, la commission va prendre quinze (15) minutes de pause. Nous allons vous revenir après pour la suite des présentations. Merci.

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

1725

**REPRISE DE LA SÉANCE
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. BERNARD BLANCHET**

1730

LE PRÉSIDENT :

1735

Alors, nous allons reprendre nos travaux. J'inviterais maintenant monsieur Bernard Blanchet pour la Chambre de commerce du Sud-Ouest de Montréal.

Alors, bonjour.

M. BERNARD BLANCHET :

1740

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

1745

Alors, la parole est à vous.

M. BERNARD BLANCHET :

1750

Oui. Bien, dans un premier temps, merci beaucoup de nous donner l'opportunité de venir partager avec vous.

1755

Juste très rapidement. Nous, on a fait un mémoire de cinq, six pages. On est une Chambre de commerce d'un beau grand secteur de Montréal, mais on est seulement que deux au bureau, donc ce n'est pas évident, puis les sous étant limités également, donc... Mais par contre, on a une très bonne lecture puis une très bonne compréhension du secteur du grand Sud-Ouest. Et d'entrée de jeu, ce que nous avons voulu faire, un peu comme le départ du mémoire le dit d'une façon assez claire, c'est que nous, il a été conçu dans l'esprit du soutien au développement économique, et plus particulièrement à l'importance des zones d'emplois.

1760

1765

Il faut comprendre que le grand Sud-Ouest au complet, on le dit un petit peu plus loin également dans le mémoire, mais on salue de hautes voix cette initiative-là, celle du gouvernement également, pour l'implantation du réseau. Par contre, quand on le regarde d'entrée de jeu, puis je regardais encore le titre hier soir, les Bureaux d'audiences, ils le disent, le titre du projet « Tracés et stations, un nouveau réseau intégré et reliant du centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport. » Donc, la table est donc mise pour bien comprendre que le secteur du grand Sud-Ouest ne fait pas partie du projet, si ce n'est qu'une partie à L'Île-des-Soeurs. C'est écrit, là, c'est dans le titre. Et on voit juste par la façon du circuit, c'est qu'on est tous au nord. Donc, nous, on est dans la partie sud.

1770

1775

Juste un petit rappel quand même que le grand sud-ouest de Montréal, c'est deux cent soixante-quinze mille (275 000) personnes, c'est neuf mille (9 000) entreprises et commerces, c'est quatre arrondissements, dont ceux de Lachine, LaSalle, Verdun et le Sud-Ouest. Sud-Ouest, bien, souvent les gens, il y a des éléments qu'ils ne saisissent pas, mais c'est Ville-Émard, Pointe-Saint-Charles, La Petite-Bourgogne, Saint-Henri, donc le fer-de-lance, le berceau de l'industrialisation avec le secteur de Lachine également.

1780

C'est six institutions scolaires. On a la force du Québec en grande partie dans le grand Sud-Ouest, dont l'École de technologie supérieure, le CINTEQ, le cégep. Les quatre plus grosses commissions scolaires du Québec sont représentées sur le territoire du Sud-Ouest.

1785

Quatre institutions de la santé. C'est du monde, ça, du monde qui travaille dans ce secteur-là. Donc, c'est l'Hôpital de Lachine, l'Hôpital de LaSalle, l'Hôpital de Verdun, c'est le Douglas, et un lien étroit avec le CUSM et le CHUM. C'est tout dans le même environnement.

Puis évidemment que les axes routiers, bien là, on peut comprendre qu'on est près de l'ensemble des axes routiers, mais pour véhicules motorisés. Puis une proximité avec l'aéroport de Dorval puis le port de Montréal. Donc, la table est mise.

1790

Comme je disais au début, c'est que nous, on comprend que la partie à L'Île-des-Soeurs vient consolider le travail que l'arrondissement de Verdun, la Ville de Verdun a fait depuis bon nombre d'années, où est-ce qu'est le pôle nord de L'Île-des-Soeurs, la partie nord de L'Île-des-Soeurs, qu'on voit que ça devient un pôle d'affaires de haut niveau. Et en plus de ça, c'est que les aménagements de viaducs qui s'est fait au secteur, les entrées et les sorties qui vont venir avec le nouveau pont Champlain. Donc, ça vient mettre en valeur cette force du secteur économique qui vient s'ajouter au secteur de la Place – j'ai marqué « du Commune », mais c'est la Place du Commerce à L'Île-des-Soeurs.

1795

1800

On voulait attirer votre attention sur les nombreuses forces également du Sud-Ouest par nos parcs industriels, nos affaires commerciales de proximité, le pôle Angrignon. Le pôle Angrignon, sur l'île de Montréal, c'est un des plus gros pôles avec le centre d'achats, un power center à côté, le Cégep André-Laurendeau, le théâtre Desjardins. Donc, c'est une grande force. Plus un bon nombre de résidences pour, je vous dirais pour personnes retraitées qui surplombent la rue Allard et tout près de la station de métro Angrignon qui, normalement, dans la vraie vie, est dans le Sud-Ouest, est aux limites de LaSalle, mais pour nous, elle est dans le Sud-Ouest.

1805

Donc, on voulait quand même, géographiquement, vous démontrer qu'avec les parcs industriels qu'on a, il y en a un superbe de beau au nord, le secteur nord de Lachine. Le secteur de la rue Normand qui longe la partie de la 220, donc complètement au sud, et la partie limitrophe qui est développée aussi sur le coin de la 1ere Avenue, de l'autoroute 20. Il y a des grandes entreprises, il y a des grands pans de terrains encore dans ce secteur-là ou des grandes activités économiques qui sont drôlement importantes. Et quand on parle des zones d'emploi, nous, les parcs industriels, c'est la rétention de la main-d'oeuvre également puis qu'elle soit capable de se véhiculer confortablement.

1810

1815

Le secteur de LaSalle, c'est un peu pareil. Tout le long de Saint-Patrick, tout ce qui borde Saint-Patrick. Puis on a un grand corridor, parce que de la façon que LaSalle est développée avec le secteur de la rue Dollard, le pôle Angrignon qui donne une vitalité économique importante.

1820

Le Sud-Ouest, l'arrondissement du Sud-Ouest comme tel, que dire de mieux avec le secteur très fort également qui longe Saint-Patrick, le secteur Cabot qui est en plein développement présentement, et le volet, quand le nouvel échangeur Turcot arrivera à terme, et le secteur de Pointe-Saint-Charles qui est appelé à reprendre vie, particulièrement dans la partie est. Verdun, c'est plutôt un volet commercial, donc la force se retrouve principalement dans le volet commercial.

1825

1830 Je vais m'arrêter ici. Moi, ce que j'essaie souvent de comprendre, c'est comment ça se fait qu'on a plein de tables, plein de monde, tout le monde qui se parle puis qu'à un moment donné, on a l'impression qu'à la fin, il n'y a personne qui s'est parlé. Moi, je siége sur quatre tables dans le moment: la Jeunesse, la Vie de Turcot, la Vie Deux une fois que Turcot va être fait, le secteur Cabot que je vous parlais tantôt, et également le secteur de Pointe-Saint-Charles et le secteur de Gadbois. C'est une force dans le coin. Ces quatre tables-là, on parle... et en plus de ça, je siége sur la table avec la Ville de Montréal sur l'avenir du manufacturier à Montréal.

1835 Donc, l'avenir du manufacturier à Montréal, ça veut dire que c'est des emplois, donc c'est des gens qui vont se véhiculer, donc c'est des vieux terrains à requalifier, et il faut les protéger les zones d'emplois, puis je vais vous laisser tantôt une copie puis je vous l'enverrai par courriel, la copie qu'on a déposée également, quelques pages sur l'avenir du manufacturier à Montréal. C'est drôlement important. Drôlement important. Ça veut dire il faut que les gens se véhiculent puis les gens ne sont pas tous sur l'île.

1840 Donc, le volet commercial, j'en ai fait part tantôt avec le pôle Angrignon et LaSalle avec tout son secteur où est-ce qu'il y a des grandes bannières sur le secteur de Newman-Dollard.

1845 Lachine a un centre-ville qui est en plein développement parce qu'il y a eu des requalifications, ça fait que tout le secteur Notre-Dame et de la 2e Avenue et le volet limitrophe, Victoria, Remembrance, et il y a des éléments qu'on n'a pas mis dans notre mémoire parce qu'on sait que les autres, ils vont les attraper au bond. Mon bon ami Jonathan Théorêt est ici, du GRAME, puis il connaît ce coin-là par coeur, puis on s'associe également au mémoire qui est déposé par les arrondissements puis les gens dans les secteurs.

1850 Verdun, évidemment la rue Wellington, toute cette partie-là, le bord de l'eau avec un hôpital, un centre sportif, une salle culturelle qui s'en vient, puis il y a le... je le disais tantôt, le secteur de L'Île-des-Soeurs. Le Sud-Ouest, toute la vie... on a deux sociétés de développement commercial, le boulevard Monk. Tout le nouveau quartier du Canal. Donc, ça, ça part de la rue Peel puis ça descend toute la partie de Notre-Dame, Saint-Jacques. Puis la partie du canal, c'est Griffintown, c'est le quartier de l'innovation. Ces gens-là, on n'est pas desservis. Quelques stations de métro qui passent à gauche puis à droite, mais desservis, pas nécessairement où est-ce qu'on voudrait y arriver.

1855 Quand on parle des zones d'emplois, il y a une importance capitale dans la vie économique d'une région, nous utilisons à ce moment-ci le mot « région », pourquoi? Car il est temps de regarder l'offre des services en transport en commun dans une perspective d'une région locale, le grand Sud-Ouest de Montréal. Donc, nous voulons profiter de la venue du REM pour réitérer et recommander des pistes de solutions à court, moyen et long termes dont nous avons amplement fait part dans des forums antérieurs où est-ce qu'on échangeait à plusieurs endroits.

1870 Que le projet du REM implante la station, ce qu'on appelle Gare Dorval, le volet intermodalité dans ce secteur-là, définitivement, j'en entends parler un petit peu partout, donc c'est important que ce volet-là se réalise.

1875 Également, il est important de considérer l'ensemble des parcs industriels et des secteurs commerciaux du grand Sud-Ouest comme un tout. C'est un bloc. Le grand Sud-Ouest, c'est un bloc. Donc, ce qui est important, c'est de le regarder comme étant un tout et non le séparer en petits compartiments comme il l'est depuis le début.

1880 Mettre en place des lignes d'autobus intégrant l'ensemble des zones d'emplois, et je vais y revenir un petit peu plus tard. Là, c'est sûr qu'il y a toutes sortes de théories : on met-tu un tram-train, on met-tu un petit tramway, on amène-tu quelque chose sur le long de Notre-Dame? Moi, pour avoir travaillé... pas travaillé, pour avoir siégé au conseil d'administration de la Société de transport de Montréal pendant dix (10) ans, c'est sûr que quand on entend le mot SRB à Montréal, on a des frissons parce qu'on n'en a pas réalisé encore, mais partout en Amérique du Nord. Partout, partout, partout, partout. Bien des parties en Europe, dorénavant, ils marchent avec des SRB. Moins coûteux, plus faciles et tu viens à bout d'atteindre les mêmes objectifs.

1885 Donc, de mettre en place des circuits d'autobus dans une perspective de rabattement vers le REM. Ça, là, c'est sans aucun doute un des critères fondamentaux. J'ai assisté à deux rencontres organisées par la Caisse. On a vraiment apprécié nos rencontres, mais ce qui est important, c'est qu'il faut qu'il y ait une perspective de rabattement pour, en grande partie, des gens du Sud-Ouest. Et de protéger contre toute éventualité la ligne Vaudreuil-Dorion et celle de Delson où il pourrait y avoir un transfert de clientèle vers le REM, ce qui renforce notre proposition d'une vraie solution de rabattement. Il faut vraiment, vraiment, vraiment, surtout pour le secteur de Dorval-Lachine, toute la partie de l'ouest, le volet de Vaudreuil-Dorion.

1895 De faire en sorte que les zones d'emplois soient prises en considération le plus rapidement possible dans les mesures de rabattement, c'est un incontournable. C'est qu'on peut commencer à travailler tout de suite pour être capables de se donner cette vision-là.

1900 On est très conscients que le trajet proposé est difficile à bouger vers le grand Sud-Ouest, on en est conscients puis on ne veut pas faire de bataille à ce chapitre-là. Par contre, siégeant comme j'ai dit tantôt, sur plusieurs tables, on a une vision de ce qui se passe, donc on pense que le grand Sud-Ouest a été – je ne prendrai pas le mot « négligé », mais on le voit, de la manière que c'est fait, c'est comme une balance, ça passe, puis on le voit que c'est complètement au nord. On a beaucoup de respect pour les gens de l'ouest, beaucoup de respect pour les gens de la Rive-Sud, beaucoup de respect pour les gens du secteur Saint-Laurent puis tout ça, c'est un parc industriel fantastique, ce secteur-là, mais je pense que le grand Sud-Ouest...

1905

1910 Et si vous regardez historiquement, tout ce secteur-là du grand Sud-Ouest a toujours été abandonné. Toujours, toujours, toujours par les administrations publiques, tout le temps, tout le temps. Et là, les gens ont réussi à se sortir la tête de l'eau, par sa force communautaire. Il s'est créé les premières organisations avec Nancy Neamtan, le Groupe RÉSO, voilà une trentaine d'années, qui ont pris fait et cause, et les projets d'économie sociale, ils sont partis du grand Sud-Ouest. On sent encore, par cet esprit-là, on est convaincus que ce n'est pas une volonté, mais on se dit à un moment donné, on dirait qu'on nous échappe encore.

1915 J'ai quelques petites notes supplémentaires à vous rajouter à ce chapitre-là. J'ai dit tantôt, un Sud-Ouest qui se sent encore oublié, mais on n'est pas nostalgique parce que, comme on dit dans le Sud-Ouest, on est des combattants puis les gens sont capables de se tenir debout pour être capables d'arriver à leurs fins.

1920 Berceau de l'industrialisation, j'en ai parlé tantôt. C'est-tu un défaut d'avoir été le berceau de l'industrialisation par le canal? Les entreprises qui se sont installées là. Aujourd'hui, se faire un développement, les terres, les terrains sont contaminés, puis là, à un moment donné, on shippe vers la Rive-Sud, on shippe vers la Rive-Nord où est-ce qu'on a des terres agricoles, des tourbières.

1925 Je vais vous donner une anecdote. À un moment donné, je m'en vais dans un cours d'urbanisme, puis je sors de là à l'époque, puis ils nous montrent le projet de Chambéry à Blainville, où est-ce qu'ils dézoniaient des pleines tourbières au complet. Je m'en revenais sur l'autoroute 15 puis sur la 13, j'ai dit: « Je n'ai pas fait... ça n'a pas d'allure que je fasse le choix de Montréal. » C'est qu'on était prêt, là. Le projet n'est pas finalisé encore. Ça fait que c'est juste voir l'esprit.

1930
1935 Donc, je souscris énormément avec ce que Équiterre disait tantôt. La partie à Brossard puis les terrains, vraiment, vraiment de faire, comme on dit en bon jargon d'un arbitre au baseball, un close call, de vraiment fermer cette valve-là, de ne pas donner d'opportunités, parce que c'est un peu ça qu'on fait régulièrement.

1940 Je parlais de la contamination tantôt. Je prends juste l'exemple, tu sais qu'on parle des exemples, prenons par exemple les trois stations à Laval. Elles sont tombées dans des terrains facilement construisibles. Nous, à Montréal ici, juste avant de sortir de la terre puis sortir ce qu'il y a dans la terre, c'est épouvantable ce qu'on a à passer. Mais ce n'est pas un défaut, on était le berceau de l'industrialisation. Et souvent, ce qu'on voit, c'est qu'on construit, on construit, puis on pense aux infrastructures après.

1945 Parce que Griffintown dans le moment, c'est un peu ce qui se passe, là. On construit, on construit, mais le volet du transport n'est pas.. et en plus de ça, c'est qu'on veut – Montréal a un

1950

plan de transport qui a été déposé en 2008, on sait qu'il est évolutif – on veut que le monde marche, on veut que le monde aille à vélo, on veut que le monde prenne toutes sortes de transports, sauf du gros transport lourd puis de l'automobile à côté, le vélo électrique, peu importe, mais on sort les gens, les zones d'emplois puis les secteurs des parcs industriels. Mais ces gens-là, c'est des travailleurs. Ça fait qu'il ne faut pas juste penser à tout le monde qui vient travailler à la Tour de la Bourse ou ici à la Tour Desjardins. Il y a des travailleurs manuels.

1955

Donc, un des éléments qu'on regarde ici, puis tantôt, vous parliez de la captation foncière. J'écoutais ça puis je m'étais pris justement une note là-dessus. La Ville de Brossard, elle les a faits les calculs. Ça fait longtemps qu'elle les a faits, les calculs, ça fait longtemps qu'elle sait que ça va atterrir là, puis les gens, ils ont gardé le secteur de la DIX10. Ce n'arrive pas par hasard, ces choses-là. Puis on voit toute la... ce qu'on voit peut-être un peu médiatiquement, les terrains de golf, les... donc, la valeur de la captation foncière ici en Amérique du Nord, puis surtout ici au Québec, ce n'est pas inné dans nous.

1960

Juste le métro, le plus bel exemple, c'est le métro, tu as une deuxième vie souterraine puis la Société de transport de Montréal reçoit zéro comme redevances, puis tu amènes les gens dans les boutiques, tu amènes même les escaliers mécaniques, parce que c'est eux autres mêmes qui les paient. C'est tous les citoyens qui les paient. Donc, quand on regarde ce volet-là, moi, je pense qu'il y a sûrement une équation à faire à ce chapitre-là.

1965

1970

Je lisais, je disais tantôt, je lisais le rapport Pichette, puis je disais ça à des gens tantôt, de 1992, ça fait vingt-cinq (25) ans, puis j'ai l'impression de retomber dans la même routine, puis il y a des choses encore dans le rapport qui sont d'actualité. Oui, ce n'est pas un étalement urbain à l'état pur, mais une fois que tu mets le pied... tu sais, on le sait, les lignes, en grande partie, toutes les lignes, les lignes de train qui sont faites, c'était temporaire puis elles sont devenues permanentes. C'est bien correct, là. Ça fait que c'était temporaire, c'est devenu permanent.

1975

Juste un petit tour rapidement sur le PMAD. Tu sais, on a le PMAD, on a la ville de Montréal, elle a un plan d'aménagement. Le Plan d'urbanisme n'est pas fait encore, 2005-2011. Tu as les arrondissements qui ont des chapitres puis on regarde tout ça au complet sur le secteur de la ville de Montréal, je pense que c'est un élément qu'il faut regarder également parce que le PMAD, je pense que c'est un super de bel outil qui a été développé, mais il faut... c'est macro, il faut y aller dans le modèle microscopique.

1980

1985

Et, nous, on pousse, moi je pense qu'un SRB pour est-ouest, secteur de l'ouest, jusqu'à une des stations de métro, que ce soit Lionel-Groulx parce que c'est elle qui est la plus plausible, ou qui peut aller un petit peu plus loin, je pense que les emprises puis l'infrastructure est beaucoup moins demandante.

1990 Ça fait que c'est un peu notre état qu'on voulait partager avec vous, mais ce qu'on vous dit, c'est que bravo. Moi, je pense que c'est un projet qui va être structurant. Mais à un moment donné, sommes-nous capables, pour une fois pour toutes au Québec, mais à Montréal, de prendre cette opportunité-là puis de venir corriger ou de venir bonifier des opportunités, et en grande partie au sud. Ce qu'on appelle dans le grand Sud-Ouest.

LE PRÉSIDENT :

1995 Merci de votre présentation. Je crois que vous êtes vraiment au fait de la problématique que vous subissez dans votre milieu. Vous avez manifesté un appui aux représentations qui ont été faites de la part de la Ville de Lachine, Dorval. Ils ont proposé certaines alternatives pour suppléer un peu au manque de desserte pour ce qui est de transport collectif. Moi, j'aurais envie de vous poser la question, un peu comme je l'ai posée au groupe qui vous précédait, je veux dire, en fonction des objectifs que vous avez puis la réforme de la gouvernance du transport collectif dans
2000 la région de Montréal, est-ce que vous pensez être capable de tirer votre épingle du jeu?

M. BERNARD BLANCHET :

2005 J'avais mis un petit mot là-dessus puis je suis content que vous me posiez la question. Justement, c'est que là, on fait tout ça, puis ça c'est encore, c'est en parallèle. Dans le moment, ils sont dans les dépôts de candidatures pour siéger sur ces nouveaux conseils d'administration là, puis en même temps, on fait les audiences du BAPE puis on veut procéder avec un nouvel outil, qui est le REM.

2010 Moi, je pense sincèrement que c'est une bonne décision en soi de regrouper tout le monde, dont il est fait à deux modèles: modèle sur la gouvernance puis modèle sur l'opération. Je pense que c'est deux choses qu'il faut que tu regardes d'une façon distincte. Mais dans le moment, c'est qu'ils n'ont pas la main dedans, là. C'est une AMT à la moitié, c'est des sociétés de transport qui ne savent pas encore où est-ce que ça va aller tout ç. Ça fait que c'est encore, les pièces du casse-tête ne sont pas encore toutes mises en place.
2015

2020 Puis c'est un peu ça souvent ce qu'on fait. C'est que là, on est parti pour faire quelque chose que je pense qui va être, à mon idée à moi, super exceptionnel, ce qui va se faire, parce qu'on le voit, puis d'autant plus que c'est fait par, comme on dit, le promoteur, qui est la Caisse de dépôt, mais c'est génial d'avoir trouvé... qu'on ait avec le temps ce bras financier là qui est capable probablement de venir soutenir un projet comme celui-là.

2025 Je ne veux pas m'enfermer dans les soumissions puis achat local, Michel Leblanc est venu en parler amplement, on pourrait en faire. Je savais que tout le monde viendrait parler de ça, mais c'est sûr qu'à un moment donné, on veut en avoir un, on veut avoir quelque chose made in

2030 Québec, là. C'est bien évident. Mais on comprend, c'est que tu ne peux pas payer... tu ne peux pas payer le prix si tu n'es pas dans la compétition, ça c'est bien clair. Moi, je pense que ça va de soi. Mais je pense que ce modèle de gouvernance là... mais ce n'est pas parti encore. Puis on avance, là. Moi, je pense qu'on va avancer à grand V, je suis convaincu de ça parce que j'ai compris qu'il y avait un deadline, d'atterrir, puis tu ne construis pas ça dans une demi-heure, là. Il y a du stock là-dedans. Ça fait est-ce que cette gouvernance-là ou est-ce qu'il y a des discussions en parallèle qui se font? Moi, je pense que cet outil-là, il faut qu'il soit utilisé au maximum dans la grande région métropolitaine, c'est clair.

2035 **LE PRÉSIDENT :**

Je comprends de votre réponse, il y a de l'espoir, mais il faut voir dans quelles mesures ça va répondre à vos attentes?

2040 **M. BERNARD BLANCHET :**

Exact.

2045 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie beaucoup de votre présentation, Monsieur Blanchet. Merci.

M. BERNARD BLANCHET :

2050 Merci.

2055 **M. GUILLAUME LÉVESQUE ET
Mme HÉLÈNE LEFRANC**

LE PRÉSIDENT :

2060 Alors, j'inviterais maintenant monsieur Guillaume Lévesque pour l'Ordre des architectes du Québec.

M. GUILLAUME LÉVESQUE :

2065 Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, Monsieur. Bonjour, Madame. Alors, vous nous présentez la personne qui vous accompagne?

2070

M. GUILLAUME LÉVESQUE :

Oui. Hélène Lefranc m'accompagne, agente de recherche et de liaison à l'Ordre des architectes. Et moi, je suis vice-président de l'Ordre des architectes.

2075

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alors, la parole est à vous.

2080

M. GUILLAUME LÉVESQUE :

Très bien. Donc, l'OAQ contrôle l'accès à la profession d'architecte et en régit l'exercice au Québec. L'OAQ s'intéresse à toute question d'intérêt pour l'architecture, la qualité du cadre bâti et la profession. Dans le prolongement de sa mission de protection du public, il est particulièrement sensible aux enjeux de développement durable.

2085

Le REM touche à de nombreux sujets sur lesquels l'Ordre a plusieurs fois pris position: le PMAD, réduction des émissions de GES, protection des terres agricoles, planification de l'aménagement du territoire, investissement dans les transports en commun, PPP, concertation, et cetera.

2090

L'OAQ salue la volonté d'investir des sommes importantes dans les transports en commun au moyen d'un projet structurant à l'échelle métropolitaine. L'objectif d'efficacité et le souci de se donner les moyens pour y arriver nous réjouissent aussi. Il faut toutefois prendre le temps de bien faire les choses.

2095

Bien qu'il ait manqué, selon nous, un large débat public en amont, nous saluons le fait que CDPQ Infra organise des consultations ponctuelles ou locales. C'est essentiel pour informer la population, lui permettre de s'approprier le projet, et si possible de le bonifier. Nous constatons d'ailleurs que le promoteur cherche à améliorer le projet.

2100

Malgré tout, le BAPE est une étape cruciale. Une évaluation rigoureuse et indépendante dans laquelle chacun peut s'exprimer s'imposait. Nous remercions les trois commissaires pour leur travail qui a fait progresser le niveau de connaissance et de compréhension du projet.

2105

LE PRÉSIDENT :

Je demanderais aux gens qui tiennent une conversation, est-ce que vous pourriez tenir votre conversation à l'extérieur de la salle, s'il vous plaît. Merci.

2110

M. GUILLAUME LÉVESQUE :

Avec le REM, il est souvent question d'investissements importants, que ce soit pour le réseau lui-même ou les projets immobiliers liés. Bien sûr, il ne faut pas rater ces occasions.

2115

Elles ne doivent toutefois jamais faire oublier la qualité de vie des citoyens et du cadre bâti, la lutte contre les GES et l'étalement urbain, ainsi que la préservation des terres agricoles, des milieux humides et des boisés.

2120

Au niveau de la qualité architecturale, l'OAQ invite les acteurs impliqués dans le projet du REM à accorder une grande attention à la qualité architecturale et urbanistique du projet. Cela vaut pour les gares, mais aussi pour les autres bâtiments que construira ou transformera la CDPQ. Ils doivent bien s'intégrer au milieu et environnement dans le respect de ses spécificités et du patrimoine et bien répondre aux besoins en étant confortables et agréables à fréquenter aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur.

2125

Puisque la CDPQ veut être exemplaire en matière d'écoconstruction, nous l'invitons à adhérer au Défi 2030, à l'instar de plusieurs instances internationales. Les participants s'engagent à réduire l'énergie fossile consommée par les bâtiments par rapport à la moyenne des constructions de même type dans leur région, à raison de soixante-dix pour cent (70 %) immédiatement, de quatre-vingts pour cent (80 %) d'ici 2020, de quatre-vingt-dix pour cent (90 %) d'ici 2025, pour aboutir à des bâtiments carboneutres en 2030.

2130

Nous nous réjouissons des intentions de la CDPQ d'installer des toits verts ou des serres sur ses bâtiments lorsque possible. On peut penser aussi aux murs végétaux et à d'autres éléments de conception innovants.

2135

L'OAQ applaudit également les solutions imaginées pour épargner le patrimoine et éviter par exemple la démolition de l'édifice Rodier. Nous encourageons CDPQ Infra à poursuivre dans cette voie, y compris pour des bâtiments moins emblématiques. Ceux-ci peuvent avoir une valeur patrimoniale pour les communautés locales.

2140

De manière générale, le promoteur doit impérativement mettre en place les mécanismes crédibles garantissant la qualité architecturale tout au long de la conception et de la réalisation du projet, et ce, en s'entourant d'experts.

2145

2150 Étant donné la diversité des espaces dans lesquels le REM s'inscrit, on pourrait reprendre l'approche choisie à l'époque pour les stations de métro montréalaises, qui possèdent toutes leur identité propre. Pourquoi ne pas engager un architecte différent pour chacune des gares, tout en s'assurant une mise en cohérence par un architecte et une équipe de l'ensemble. À cet égard, on devrait s'inspirer de la démarche du Grand Paris Express et des réseaux de trains électriques de Copenhague et Helsinki.

2155 Ces recommandations devraient s'appliquer aussi aux ensembles immobiliers privés ou aux bâtiments publics qui se construiront le long du tracé ou autour des gares. La qualité du paysage. Dans la même veine, l'OAQ recommande d'être extrêmement attentif à l'impact du projet sur les paysages. Ils risquent d'être considérables: vues obstruées par la construction, construction surélevée, voies qui déstructureront des milieux de vie, accès aux berges compliqués, et cetera.

2160 Rappelons que l'on cherche actuellement à se départir de nos autoroutes et viaducs surélevés pour ramener la ville à l'échelle humaine.

2165 Le projet traverse des zones urbaines denses, mais aussi des banlieues et des paysages naturels, en plus de passer à proximité de noyaux villageois. La CDPQ doit travailler plus étroitement avec les acteurs de ces milieux en prenant le temps qu'il faut et être réceptive aux sensibilités diverses. À ce stade-ci, il n'y a pas de garantie quant à l'intégration harmonieuse du REM à l'environnement existant.

2170 Cela nous amène à parler de l'engagement des municipalités. Ces dernières seront mises à contribution pour connecter leurs espaces publics et ceux des futures gares, et dans bien des cas, pour réaménager les terrains le long du tracé. Il faut définir précisément ces interventions et leurs coûts, car ils ne sont pas inclus dans le budget annoncé de cinq point cinq milliards de dollars (5,5 G\$). Si on veut bien faire les choses, cela pourrait coûter cher.

2175 Le portrait du projet et ses conséquences sont donc loin d'être complets. L'ensemble des coûts pour la société québécoise, notamment les dépenses externalisées, sont inconnus.

2180 Aménagement du territoire et mobilité. Pour l'OAQ, il a manqué, en amont du projet, une réflexion globale sur l'aménagement du territoire et le besoin de transports en commun. Il aurait fallu définir les exigences des mobilités des différents territoires dans une perspective de développement durable, puis décider soigneusement où placer les tracés et les gares pour compléter intelligemment les transports collectifs actuels.

2185 Le tronçon du projet entre la Rive-Sud et la Gare Centrale en passant par L'Île-des-Soeurs est attendu depuis longtemps et permet de progresser en ce qui a trait à la mobilité durable. Nous saluons sa concrétisation.

2190 Les autres antennes suscitent des doutes. La ligne de train Vaudreuil-Hudson pourrait voir son achalandage baisser. Le REM vient par ailleurs se substituer à la ligne de Deux-Montagnes. Étant donné les sommes engagées, l'argent n'aurait-il pu être mieux utilisé? N'y avait-il pas d'autres solutions plus simples et moins coûteuses pour le lien vers l'aéroport?

2195 De façon générale, le REM semble avoir été pensé pour se suffire à lui-même, sans égard au reste. L'exemple le plus flagrant est l'arrimage au métro. Le seul lien prévu au départ était avec la ligne orange. Pour l'OAQ, les liens avec la ligne verte à la station McGill et avec la ligne bleue, à la station Édouard-Montpetit sont indispensables dès le lancement.

2200 Le transport actif ne doit pas être oublié. Nous recommandons que les stations du REM soient reliées à des cheminements piétonniers sécuritaires et conviviaux dans les différents quartiers et municipalités. Il devrait en être de même en ce qui concerne les pistes cyclables. Des supports à vélos dans les gares ne suffisent pas. Par ailleurs, il est compréhensible qu'un tel projet génère des ruptures de charge pour certains utilisateurs du transport en commun. Cela vaut le coût uniquement si un grand nombre d'usagers additionnels, pouvant se passer de l'automobile, s'ajoute.

2205 Étalement urbain et GES. Car le risque existe d'aggraver l'étalement urbain, le réseau s'allongeant et l'accès au centre-ville étant facilité. Cela irait à l'encontre des objectifs du PMAD. Or, cet aspect n'est pas documenté. Ce n'est peut-être pas à CDPQ Infra de mener une telle réflexion, mais cette analyse de risque aurait dû être menée.

2210 À quoi cela sert-il d'injecter collectivement cinq point cinq milliards de dollars (5,5 G\$) dans un transport en commun moderne si, aux extrémités du nouveau réseau, les usagers prennent leur voiture individuelle pour aller rejoindre une maison unifamiliale encore plus éloignée de leur lieu de travail, suivant un aménagement en saute-mouton? Le projet permet-il de préserver de l'urbanisation des villes de la troisième couronne? Permet-il de diminuer le nombre de kilomètres parcourus en auto solo?

2220 L'OAQ appuie l'idée d'un plan de mitigation de l'étalement urbain contraignant en parallèle du projet. En effet, nos craintes sont renforcées par les chiffres concernant la diminution des émissions de GES. Le promoteur estime que seize mille huit cents tonnes (16 800 t) seront économisées grâce au REM, alors que le Québec en émet quatre-vingt-un millions (81 M) annuellement, dont quarante-trois pour cent (43 %) provenant du transport. C'est peu. On aurait sans doute pu obtenir un meilleur résultat en ayant une vision plus globale de l'aménagement du territoire.

2225 La rentabilité de la CDPQ ne doit pas être le seul facteur de succès à considérer, sachant que les émissions de GES généreront à moyen terme un coût direct et indirect élevé.

2230 Terres agricoles, milieux humides et boisés. Le corollaire de l'étalement urbain est la disparition des zones agricoles et des milieux sensibles essentiels pour le maintien des écosystèmes. L'OAQ salue les efforts du promoteur pour minimiser les conséquences néfastes du projet. Néanmoins, certains éléments font peser une menace sur l'environnement.

2235 L'OAQ s'oppose en particulier à l'implantation de la station Rive-Sud sur trente hectares (30 ha) de la zone agricole. S'il faut absolument installer cette infrastructure à l'intersection des autoroutes 10 et 30, elle devrait être implantée sur le quadrant nord. S'il n'y a vraiment pas d'autres solutions, trente hectares (30 ha) de terre de bonne qualité non morcelés devraient être restitués à la zone agricole.

2240 Pour terminer sur ce sujet, l'installation d'une extrémité de réseau en zone agricole ou en bordure induit une pression à venir sur les terres alentour. Ce n'est pas négligeable. Seulement cinquante-cinq hectares (55 ha) de milieux sensibles seront directement détruits par le projet, mais le chiffre annoncé de neuf cents hectares (900 ha) potentiellement touchés autour est préoccupant.

2245 Le développement immobilier. L'OAQ trouve intéressant un mécanisme de captation de la valeur foncière pour rentabiliser le projet. Par contre, on peut se demander qui aura le contrôle sur ces développements? Est-il prévu que CDPQ Infra ait son mot à dire? L'OAQ souhaite que les municipalités continuent d'approuver les projets immobiliers, de maîtriser le devenir de leur milieu.

2250 En concordance avec les engagements du PMAD, il est prévu que les quartiers se construisent ou se développent selon le principe du TOD, des milieux denses organisés dans un rayon d'un kilomètre (1 km) autour d'un accès au transport en commun.

2255 On ne peut qu'approuver les TOD à partir du moment où on ne gruge pas les terres agricoles ou les espaces verts et où ils n'incitent pas à construire un nouvel ensemble un peu plus loin, sans lien direct au transport en commun.

2260 L'OAQ réitère par ailleurs son appui à une densification conviviale du territoire, des quartiers mixtes en termes d'usages et de population, où le transport actif est à l'honneur. Selon les experts, le cadre bâti durable devrait idéalement être composé d'immeubles de trois à six étages entourés d'espaces verts.

2265 Plans et schémas d'aménagement et de développement. Un des grands questionnements concernant le REM est l'adéquation avec les planifications antérieures – PMAD, plans de développement et schémas d'aménagement des municipalités – qui sont récentes et font l'objet de processus démocratiques animés par le souci du consensus. Ces bonnes pratiques ne doivent pas être annihilées.

L'échéancier. Dans ce projet, le calendrier est très serré et il est trop avancé pour pouvoir être modifié, sauf à la marge. En même temps, les audiences du BAPE semblent prématurées, plusieurs renseignements ne sont pas connus. Difficile dans ces conditions de donner un avis éclairé.

2270

Selon nous, et compte tenu des nombreux enjeux précédemment mentionnés, CDPQ Infra gagnerait à avoir davantage de temps pour mener à bien le REM. Sa conception et sa réalisation seraient optimisées, et la qualité finale, améliorée. Cela serait d'autant plus justifié que la gouvernance du transport dans la région métropolitaine est actuellement en transition.

2275

Au niveau de l'innovation. La CDPQ vise à réaliser un projet innovant. L'OAQ suggère de pousser plus loin l'innovation en considérant aussi les aspirations sociales et environnementales.

2280

Voici nos suggestions : proposer à l'utilisateur une expérience significativement améliorée par rapport aux autres transports en commun; construire des bâtiments exceptionnels et carboneutres; démontrer qu'il est possible de lutter efficacement contre les émissions de GES, de renverser la tendance à l'étalement urbain et au tout à l'auto; construire un réseau de grande envergure sans nuire à la qualité des espaces publics et des paysages; rehausser substantiellement la qualité du cadre bâti grâce aux ensembles immobiliers le long du tracé; ou encore, planifier et organiser des concertations pouvant être citées en exemple.

2285

Voici ce qui serait, pour nous, une innovation éloquentes : positionner le Québec comme un leader en matière de lutte aux GES, résultats à l'appui, ne pourrait qu'aider la Caisse de dépôt et placement à se doter d'une expertise à exporter.

2290

En conclusion, l'Ordre des architectes ne s'oppose pas au Projet du réseau électrique métropolitain. Il se réjouit notamment d'un SLR sur le pont Champlain reliant la Rive-Sud et le centre de Montréal. En ce qui concerne les autres antennes, l'OAQ est moins convaincu. D'autres projets de transport étant prioritaires, comme le prolongement de la ligne bleue, il ne faudrait pas qu'il soit retardé.

2295

De nombreuses incertitudes demeurent par ailleurs sur le projet, mais c'est la précipitation avec laquelle le projet se déroule qui inquiète l'OAQ. Nous insistons donc sur deux éléments qui nous paraissent incontournables : la CDPQ devrait se doter d'un comité multidisciplinaire d'experts pour accompagner la qualité architecturale, urbanistique et paysagère aux abords du projet; et deuxièmement, il est urgent de ralentir. L'échéancier devrait être revu afin de se donner le temps de réfléchir avec les communautés, de bien concevoir et de mieux construire. Il ne s'agit pas non plus de retarder indéfiniment le REM. Ces suggestions permettraient, selon nous, de bonifier grandement le projet au bénéfice de tous les Québécoises et Québécois. Merci.

2300

2305

LE PRÉSIDENT :

2310 Alors, merci beaucoup de votre présentation. Alors, écoutez, la commission hier a échangé
avec les représentants d'Héritage Montréal, et dans une certaine mesure, certaines
préoccupations ou certaines suggestions de Héritage Montréal vous rejoignent. Je pense entre
autres à l'aspect « émulateur », l'aspect de l'émulation du métro de Montréal, qui s'est construit il
y a cinquante (50) ans. Donc, pour Héritage Montréal, c'était en quelque sorte l'exemple à suivre
puis, dans une certaine mesure, essayer de faire mieux. Et Héritage Montréal nous revenait aussi
avec l'approche qui a été préconisée pour ce qui est de la construction du pont Champlain
2315 concernant l'intégration architecturale avec un comité.

2320 Donc, encore là, je comprends que ces deux principales suggestions-là se rejoignent en
quelque sorte avec les gens de Héritage Montréal, mais... puis on a eu quand même à échanger
avec les représentants, notamment au niveau justement du fameux comité qui a été formé pour
ce qui est d'élaborer l'intégration architecturale en quelque sorte du pont. Est-ce qu'il serait
possible pour vous de développer un peu plus sur cet élément-là, peut-être en termes
d'expérience ou encore en termes d'attente, là, vu que vous le suggérez? Alors, on souhaiterait
vous écouter là-dessus.

2325 **M. GUILLAUME LÉVESQUE :**

Oui, d'accord. Je vais laisser aussi ma collègue, Hélène, compléter. En fait, l'importance
d'un comité multidisciplinaire, c'est aussi d'avoir l'avis de différents experts qui sont du côté du
promoteur, qui permet aussi d'avoir une meilleure expertise en termes d'intégration architecturale,
2330 mais aussi au niveau de l'urbanisme et du paysage. Je crois que l'importance de ces comités peut
permettre de bonifier le projet en amont et de répondre à des questionnements ou des besoins
qui auraient été oubliés dès le départ. Hélène, est-ce que tu voudrais ajouter?

Mme HÉLÈNE LEFRANC :

2335 Oui. Je pense que, effectivement, l'expérience du pont Champlain a montré... En fait, nous,
on avait deux personnes sur ce comité-là qui représentaient l'OAQ. D'ailleurs, le comité se
poursuit encore maintenant, et je pense que ça a été d'une grande aide même si, au départ,
Infrastructure Canada n'était pas forcément très enthousiaste, mais finalement, je pense qu'ils ont
2340 reconnu que ça a permis d'améliorer beaucoup de choses sur les aspects visuels du projet, du
pont lui-même, mais aussi des abords, en fait, d'un côté et de l'autre.

2345 Les rencontres n'étaient pas – c'est assez souple un comité comme ça. Parfois, c'est assez
rapproché dans certaines phases du projet, mais ça peut être moins souvent en fonction des
besoins finalement des concepteurs. Il y a toujours les concepteurs du côté évidemment du

2350 promoteur, mais là, ils peuvent finalement présenter différentes esquisses ou différents... et demander des avis à un comité extérieur, qui garde un oeil critique et qui n'a pas à participer à toutes les, peut-être la – je ne sais pas comment dire – cuisine interne, mais qui regarde après qu'est-ce que ça donne comme résultat. Et je pense que comme ce sont des gens de plusieurs horizons différents, ça apporte une grande... c'est une espèce de consensus, on va dire, qui se construit sur un choix plutôt qu'un autre, avec le regard extérieur, si on peut dire, de différents experts qui souvent, finalement, finissent toujours par être d'accord ensemble et puis à comprendre aussi les contraintes du promoteur. Et ça, je pense que ça a beaucoup aidé dans ce cas-là. Il y a peut-être moyen de bonifier. Je pourrais vous revenir, je ne participais pas au comité, 2355 on ne participait pas ni un, ni l'autre, mais on pourrait vous revenir avec des idées peut-être d'amélioration ou de façons de fonctionner qui ont mieux... qui ont bien marché dans ce cas-là ou pas.

2360 Je pense que c'est quelque chose qui peut permettre de façon assez souple, sans rajouter des instances et des délais supplémentaires, d'améliorer le projet. Et ça n'empêche pas – excusez-moi – ça n'empêche pas la concertation nécessaire dans chacun des milieux que traverse le projet, évidemment. Ce serait plus pour la vue globale ou certains aspects plus particuliers.

2365 **LE PRÉSIDENT :**

Mais pour en revenir un peu à la discussion, à l'échange qu'on avait eu aussi hier, c'est qu'on avait soulevé aussi la question de l'échéancier. Je veux dire, le promoteur a quand même un échéancier qui est relativement serré, mais en fonction de l'échéancier prévisionnel qui a été 2370 déposé par le promoteur, croyez-vous que ce soit possible de mettre sur pied ce genre d'instrument là qui permettrait de guider le promoteur dans la réalisation de son projet?

M. GUILLAUME LÉVESQUE :

2375 Oui. C'est sûr que dans un échéancier, il est très possible d'intégrer une équipe multidisciplinaire en parallèle qui vient comme conseiller l'ensemble des intervenants du projet et du promoteur. Nous, ce qu'on déplore, c'est un peu la précipitation puis un échéancier très, très serré, surtout quand on pense qu'il y a cinq point cinq milliards (5,5 G\$) qui sont dépensés, ce serait important de bien les dépenser et même d'allonger de six mois. Je pense qu'il y a une 2380 urgence de bonifier le transport en commun et l'offre à Montréal, mais il faut aussi que l'ensemble des communautés et l'ensemble des villes et des citoyens soient satisfaits par le réseau qui est construit et non pas juste de le faire à la hâte et en oubliant des morceaux.

2385

Mme HÉLÈNE LEFRANC :

2390 Et juste pour dire aussi, sur le pont Champlain, le calendrier était extrêmement serré aussi et on est tout à fait arrivés à rentrer ces rencontres-là, qui sont des rencontres d'une demi-journée une fois de temps en temps. Au début, peut-être une fois par, mettons, trois semaines, puis après aux quatre ou cinq mois. Ce n'est pas ça qui va changer fondamentalement le calendrier et l'échéancier du projet.

LE PRÉSIDENT :

2395 Avez-vous déjà eu l'occasion de pouvoir proposer au promoteur cette approche?

Mme HÉLÈNE LEFRANC :

2400 Non.

M. GUILLAUME LÉVESQUE :

2405 C'est aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT :

Madame Ghanimé?

2410 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

2415 Merci pour votre mémoire. J'aimerais revenir sur la deuxième dimension de la consultation que vous avez mentionnée et vous demander comment voyez-vous, quels mécanismes en particulier est-ce que vous suggérez pour les étapes futures d'implication du milieu dans la planification?

Mme HÉLÈNE LEFRANC :

2420 Alors, on n'est pas des... moi, je ne suis pas une spécialiste de la concertation citoyenne, mais il existe beaucoup... enfin, ce qu'on voit, c'est que le projet, et on le voyait lors des premières parties de l'audience publique, le projet, beaucoup de citoyens le découvraient ou beaucoup d'éléments étaient encore peu connus, et je pense qu'il y a un besoin de continuer. Les audiences du BAPE ont beaucoup permis de progresser par rapport à, je pense, l'appropriation collective du projet et l'information concrète parfois très locale ou parfois plus générale du projet, mais je pense qu'il faut absolument continuer parce que là, il va y avoir des bâtiments construits dans des

2425

milieux, des connexions entre des rues à faire, et cetera, puis je sais qu'il y a déjà, avec les municipalités ou avec certains organismes, bon, il y a eu beaucoup déjà de rencontres, mais je pense qu'il faut aller plus loin, il faut que ce soit accessible à tout le monde, il faut que tous les citoyens soient très informés.

2430

Il faut qu'il y ait des consultations plus approfondies ou plus... enfin, je ne sais pas, jusqu'à la fin. Ça peut être très fin aussi sur le bâtiment dans sa qualité architecturale, son intégration au milieu, et cetera. Il existe beaucoup, beaucoup de formules de concertation citoyenne, je pense, qu'on peut trouver en fonction de la taille de ce qu'on veut regarder ce qui...

2435

M. GUILLAUME LÉVESQUE :

Si je peux me permettre aussi. Généralement, quand il y a un projet public, que ce soit par une ville ou par un organisme, le projet est souvent annoncé plusieurs mois à l'avance avec des images, avec des plans ou des perspectives qui permettent aux citoyens de s'approprier mieux le projet et de pouvoir présenter en avance et de peut-être recevoir des commentaires sur un aménagement qui pourrait être une des gares proposées.

2440

Je dirais que ce travail-là ne doit pas être fait en vase clos, il devrait aussi impliquer les citoyens immédiats qui vont utiliser les gares dans le futur et les autres installations. Donc, de pouvoir offrir aux citoyens la chance de visualiser avec des plans, des perspectives, peut-être des maquettes, le projet en tant que tel et de se l'approprier pour mieux le comprendre et pouvoir peut-être avoir l'impression aussi, lors de l'utilisation, qu'ils ont participé à ce projet collectif.

2445

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Merci.

2450

LE PRÉSIDENT :

Madame Gendron?

2455

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Oui, merci. Vous parlez en page 15 d'une densité conviviale. Est-ce que vous pouvez nous expliquer à quoi vous faites référence exactement?

2460

M. GUILLAUME LÉVESQUE :

2465 Oui. Bien, la densité conviviale, c'est une densité qui est plus forte qu'on retrouve dans des
quartiers un peu plus denses de Montréal, c'est-à-dire de trois à six étages, une densité aussi de
mixité avec commerces, résidences et petites industries. Le but, c'est aussi d'avoir des quartiers
qui sont vivants et non pas uniquement des quartiers résidentiels ou juste des quartiers
2470 commerciaux ou juste un power centre. Donc, c'est de créer un espace de vie, un milieu de vie,
des milieux de vie conviviaux avec une plus-value.

Mme HÉLÈNE LEFRANC :

2475 Et si je peux ajouter. Oui, il y a beaucoup autour du transport actif, de la qualité de vie et
donc des cheminements piétonniers, et cetera, des services à proximité pour, par exemple, les
familles. Bon, on donne souvent l'exemple des familles ou des personnes âgées puissent vivre, et
cetera, mais il y a aussi l'idée de ne pas non plus forcément construire des tours partout qui, sous
nos climats, certains experts considèrent que ce n'est pas une bonne idée d'un point de vue
2480 efficacité énergétique et autres, et que la ville n'est plus à échelle humaine non plus.

Et il y a des quartiers qui existent très denses, y compris d'ailleurs à Montréal des vieux
quartiers, ou à Québec, et cetera, qui sont juste des quartiers de trois à six étages et, a priori, ce
serait d'un point de vue pour lutter contre les changements climatiques et être bien, être résilient
comme société. Ce serait ce qui donnerait le plus envie aux gens de vivre en ville et de ne pas
2485 s'exiler très loin tout en étant respectueux de l'environnement, ne pas créer des îlots de chaleur
urbains, des couloirs de vents, et cetera.

À cet effet, d'ailleurs, il y a des recherches qui ont été effectuées, dont une par une
professeure québécoise, Catherine Dubois, et qui montre bien comment lutter, que le problème
2490 majeur va être les jours de canicule plus tard, les problèmes majeurs pour la qualité de vie en ville
et que ça, bien, c'est effectivement les immeubles de trois à six étages avec beaucoup de verdure
autour qui permettent d'améliorer les problèmes d'îlots de chaleur, donc de santé publique, donc
de convivialité de la vie en ville, et cetera. Mais c'est sûr qu'il faut préserver aussi, il faut que ce
soit arboré.

2495 Il y a tout un équilibre à trouver puis je pense que selon les milieux, il ne faut pas non plus
être dogmatique, selon les milieux, je pense que les choses peuvent être différentes, qu'on n'a
pas... Là, le REM va traverser des milieux très différents, donc on imagine que ce qui va se
construire autour doit être très adapté, l'équilibre doit être trouvé par chaque municipalité ou
2500 chaque quartier, en fait.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

2505 Merci. Puis en page 7, vous nous dites qu'il faut limiter les structures aériennes. En même temps, quand on n'a pas de structures aériennes, on risque d'enclaver les quartiers. Donc, comment on fait l'arbitrage? Qu'est-ce qu'on choisit entre ces deux maux?

M. GUILLAUME LÉVESQUE :

2510 Oui. Bien, en fait, c'est sûr que pour faciliter les déplacements au niveau du sol pour les réseaux déjà actuels de voitures et autobus et autres, ça prend des réseaux surélevés, mais si on prend l'exemple à Vancouver où il y a déjà un tracé de train léger aérien, on est à un étage, un étage et demi au-dessus. Donc, c'est sûr que ce n'est pas un mur plein, c'est bien souvent comme
2515 un viaduc ou un pont, une structure très fine, très ajourée où on peut voir en dessous, on peut voir au travers, donc ce n'est pas massif comme certains endroits à Montréal où on a des trains surélevés sur un talus, par exemple, de terre où on ne peut pas voir, où ça devient littéralement un mur. Donc, c'est sûr que les structures du REM seront certainement beaucoup plus fines. Elles peuvent être en béton, elles peuvent être en acier ou d'autres matériaux, mais le but, c'est de faire
2520 en sorte que ces structures-là soient visuellement plus légères.

 Et, par exemple, dans des espaces peut-être plus libres à l'extérieur des villes, à ce moment-là, peut-être que le tracé pourrait être ramené au sol, mais il y a toujours la question aussi du contrôle de l'accès. On entendait la Ville de Laval se prononcer sur la difficulté aussi de
2525 littéralement couper certains quartiers en deux ou de couper différentes villes, c'est sûr qu'il y aurait des passages piétons à prévoir. On a juste à penser l'exemple dans les quartiers du Plateau ou de Rosemont ici où la Ville désire avoir des passages piétonniers ou pour les vélos, mais en ce moment, c'est très difficile de construire ces passerelles-là où le CN ou le CP ne désirent pas avoir de structures aériennes. C'est sûr qu'il y a cette réflexion-là à avoir pour
2530 maintenir les ponts et maintenir les liens piétons et de vélos de part et d'autre du tracé du REM.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

2535 Est-ce qu'on peut imaginer que le REM, parce que vous nous parlez de rehaussement de la qualité du cadre bâti, donc, est-ce qu'on peut imaginer que le REM fasse partie d'un rehaussement? Puisque dans certains cas, les documents du promoteur nous disent qu'on passe à travers des paysages pauvres. Donc, est-ce qu'on pourrait imaginer, et comment, que le REM puisse rehausser le cadre bâti et éventuellement le paysage, la qualité du paysage?

2540

M. GUILLAUME LÉVESQUE :

2545 Oui. Bien, absolument. Je pense que le REM peut être très structurant pour des
communautés où peut-être que le transport en commun n'était pas nécessairement la première
solution ou une priorité, mais à partir du moment où il y a un accès beaucoup plus facile à un
transport en commun efficace et qu'on peut utiliser à toutes heures du jour et non pas juste le
matin pour aller travailler et le soir revenir, mais vraiment un moyen de transport à toutes heures
2550 de la journée.

Il y a certainement des projets de développement urbain, il y a aussi peut-être la possibilité
pour des promoteurs de développer autour de ces noyaux-là, autour de ces gares-là, de
nouveaux projets immobiliers, que ce soit aussi du logement collectif. Il ne faudrait pas oublier que
2555 les couronnes nord sont souvent... c'est-à-dire les couronnes alentour des villes sont souvent
avec des logements collectifs en développement et non pas juste des maisons unifamiliales.
Donc, je pense qu'il peut y avoir de belles possibilités de restructurer et de requalifier des zones
autour de la ville qui étaient dévalorisées.

2560 **Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

Oui, puis l'Ordre des architectes milite déjà depuis quelques années pour l'adoption d'une
politique nationale de l'architecture et que l'ensemble de la société décide de mettre plus de...
comment dire? L'emphase sur la qualité de ce qui se construit, du cadre bâti en général, meilleure
2565 intégration au milieu. Si tout autour du REM le patrimoine est revalorisé, les bâtiments
intelligemment transformés dans le respect du patrimoine, si aussi ce qui se construit en nouveau
est de grande qualité architecturale et non pas juste une recherche de profit à court terme, mais
vraiment d'amélioration des quartiers à long terme, toujours à échelle conviviale, bien, je pense
qu'on aura réussi à progresser.

2570 Puis ça pourrait être, à la limite, une bonne façon de commencer à mettre en place. C'est
sûr, parce que là, pour l'instant, il y a parfois des très beaux projets et parfois des projets moins
intéressants, on va dire plus ordinaires qui se construisent, mais si on se donne des règles strictes
autour du REM, dans ces nouveaux quartiers qui vont se construire ou ceux qui vont être
2575 requalifiés, je pense que ça peut...

Et, évidemment, les bâtiments eux-mêmes du REM. Enfin, les gares, et cetera, qu'elles
soient de grande qualité, que ce soit d'un point de vue intégration au milieu, mais aussi,
évidemment, environnemental et évidemment fonctionnel. L'architecture de qualité, c'est
2580 harmonieux, fonctionnel et durable. Donc, vraiment les trois piliers de l'architecture.

M. GUILLAUME LÉVESQUE :

2585 Ce qu'on pourrait penser – juste un complément – on pourrait penser aussi que des
réglementations municipales pourraient être conçues pour favoriser des projets LEED, des projets
à haute qualité environnementale, que ce soit du type Living Building Challenge où on demande
aux promoteurs où on demande aux constructeurs d'élever grandement la qualité de construction
2590 pour avoir une meilleure isolation, de faibles coûts de chauffage et d'entretien, et de créer ainsi
des pôles autour du REM qui pourraient accueillir des bâtiments à beaucoup plus grande
efficacité énergétique, par exemple.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

2595 J'aurais une dernière question. Vous nous parlez en page 13 de la problématique de
l'installation dans une station en territoire agricole et vous nous dites en gros qu'il y a un
développement qui est prévu, mais qu'on aurait pu en discuter avec le promoteur de l'autre
développement. Alors, ma question : est-ce qu'on peut penser l'intégration d'une infrastructure
2600 telle qu'une station de REM dans un développement, c'est-à-dire le concevoir de façon intégrée et
est-ce que le fait d'avoir un développement exclut complètement la possibilité – puis là, je
m'adresse évidemment aux architectes que vous êtes – est-ce que le fait de prévoir un
développement exclut de façon définitive l'installation d'une infrastructure telle qu'une station de
REM?

M. GUILLAUME LÉVESQUE :

2605 Je vais commencer la réponse, je vais laisser Hélène poursuivre. Mais tout à fait. On peut
absolument avoir un projet de gare REM dans un développement immobilier, surtout quand on
pense à la gare, en fait, souterraine de l'aéroport de Pierre-Elliott-Trudeau qui a été, dans le fond,
2610 qui est dans les sous-sols actuellement, qui a été construit, mais qui attend toujours un train.
Quand on est encore à la phase de développement et de conception d'un quartier ou de
bâtiments, de prévoir une gare et des infrastructures qui permettront d'accueillir des
stationnements ou le déplacement des usagers, je pense que c'est encore le bon temps de le
faire.

2615 Et on se questionnait aussi pour quelle raison les stationnements incitatifs à Brossard dans
la partie nord de l'autoroute 30, ou nord-ouest, pour quelle raison qu'ils allaient être condamnés
ou qu'ils n'allaient pas être utilisés et de privilégier des terres agricoles alors qu'on est encore à la
phase de conception de ce quartier-là au quadrant nord-est de l'autoroute 10/30, donc c'est tout à
2620 fait possible de... Si on est trop précipité, peut-être qu'effectivement c'est très difficile d'intégrer
dans la planification ce type d'infrastructure là, mais à partir du moment où les bâtiments ne sont
pas construits, on a encore toute la latitude pour intégrer ce type d'infrastructure là parce qu'on ne

2625 parle pas de TGV, ici, on ne parle pas de train roulant à très haute vitesse. On parle d'un train qui permettra le transport des usagers à une vitesse normale. Donc...

Mme HÉLÈNE LEFRANC :

2630 Juste de façon générale, peut-être dire que globalement, quand on prévoit un nouveau quartier, les infrastructures transport devraient être prévues en amont puis le quartier être conçu après en fonction. Enfin, l'infrastructure de transport devrait préexister avant la construction effectivement des bâtiments pour que, aussi, les habitants prennent des bonnes habitudes dès le début parce que si on a une voiture, c'est très difficile, et qu'on prend des habitudes de transport avec l'auto solo, c'est très difficile après de s'en défaire, on le sait. Donc de façon générale, un quartier bien planifié commence par... ou alors on sait où va être l'infrastructure transport puis on construit, on conçoit le développement à partir de là.

LE PRÉSIDENT :

2640 Alors, merci beaucoup de votre présentation, merci d'avoir répondu à nos questions.

Mme HÉLÈNE LEFRANC :

Merci.

2645 _____
Mme CAROLINE ST-HILAIRE,

MM. MICHEL VEILLEUX, PATRICK SAVARD et SYLVAIN BOULIANNE

2650 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais maintenant madame Caroline St-Hilaire pour l'agglomération de Longueuil.

Alors, bonjour, Madame la mairesse.

2655 **Mme CAROLINE ST-HILAIRE :**

Bonjour.

2660 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît, nous présenter les personnes qui vous accompagnent, s'il vous plaît?

Mme CAROLINE ST-HILAIRE :

2665 D'accord, avec plaisir. Merci, Monsieur le Président, Mesdames les commissaires. Alors,
oui, je suis heureuse d'être devant vous et de vous présenter les gens qui m'accompagnent.
Donc, à ma droite, à votre gauche, donc il y a monsieur Michel Veilleux, directeur général du
Réseau de transport de Longueuil; à ma gauche, monsieur Patrick Savard, directeur général de la
2670 Ville de Longueuil; et à ma deuxième gauche, monsieur Sylvain Boulianne, directeur à la Ville de
Longueuil de l'aménagement et de l'urbanisme.

Donc, merci de nous recevoir. Est-ce que je peux commencer? Oui? D'accord, merci.

2675 Donc, depuis des années sur toutes les tribunes et d'une voix forte et unie, l'agglomération
de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil ont réclamé un nouveau mode de transport
collectif structurant pour relier rapidement et en toute sécurité la Rive-Sud à l'île de Montréal.

2680 Après des années de débats et d'études, le gouvernement a adopté un projet de loi confiant
à la Caisse de dépôt et placement du Québec le mandat de réaliser le REM afin de mettre fin,
entre autres, à l'incessant défilé d'autobus du Réseau de transport de Longueuil chargés de plus
de vingt et un mille (21 000) passagers, matin et soir, sur le pont Champlain, qui dure depuis
quarante (40) ans.

2685 L'agglomération de Longueuil et le Réseau de transport disent enfin. Mais lorsqu'on s'y
attarde attentivement et qu'on décortique le projet actuellement sur la table, et ce, je vous l'avoue,
malgré le peu d'informations mises à notre disposition, nous devons vous avouer que nous
sommes préoccupés par certains enjeux qui auront un impact sur les contribuables de
l'agglomération de Longueuil et c'est de cela dont j'aimerais vous entretenir aujourd'hui.

2690 Tout d'abord, je veux rappeler que notre objectif est toujours le même, soit de façonner avec
la Caisse de dépôt le meilleur projet qui soit et de le faire au bénéfice de tous. Et ce projet, je vous
le dis, on veut le faire parce qu'il est structurant pour le développement durable de notre territoire
et qu'il est porteur pour le développement économique de notre agglomération.

2695 Alors, nous disons oui à la fluidité accrue et à la diminution de la congestion; nous disons
oui aussi à la diminution des émissions de gaz à effet de serre grâce à un réseau de trains
électriques; et nous disons oui à un réseau de transport en commun performant et durable; et
nous disons oui à un réseau électrique métropolitain. Mais pas à n'importe quel prix et surtout pas
avant d'avoir obtenu des réponses à nos questions.

2700

À titre de mairesse de Longueuil, je dois voir à la fois au développement de ma ville, mais aussi au mieux-être de mes citoyens. Et je dois aussi, comme mairesse de la ville centre de l'agglomération, veiller au bien collectif des cinq villes liées de l'agglomération.

2705 Bien que ces objectifs puissent être conciliés, notre volonté est que le projet présentement sur la table soit celui qui offrira le plus de mobilité, qui sera aussi le plus abordable pour les usagers et qui contribuera le plus efficacement à la réduction des gaz à effet de serre.

2710 Les propositions et les préoccupations que nous voulons partager avec vous aujourd'hui portent principalement sur trois éléments : tout d'abord, le mode de financement des coûts d'immobilisation et d'exploitation du REM, ses incidences sur le développement immobilier et la circulation et son tracé en zone agricole.

2715 Alors, abordons en premier les questions financières. J'ai dit, dès l'annonce du gouvernement, que le diable est souvent dans les détails, que nous voulions être informés et que nous voulions être impliqués. Or, pour l'instant, ce n'est pas le cas et vous comprendrez que nous sommes préoccupés, surtout si on nous demande de le payer.

2720 Le concept tel que présenté, avec le peu d'informations que nous possédons, ne nous permet pas pour le moment de l'endosser. Nous ne connaissons pas le plan d'affaires de la Caisse ni la contribution qui sera demandée aux villes, que ce soit pour le financement des coûts d'immobilisation ou les coûts d'exploitation. Nous croyons par ailleurs que tous ceux qui bénéficieront du REM devraient contribuer au financement du projet.

2725 On pense alors aux municipalités du corridor de l'autoroute 116 ou celles en bordure de l'autoroute 10 vers Bromont, ou celles en bordure de l'autoroute 30 vers Saint-Constant. Sans compter que l'arrivée du REM, avec le développement immobilier qu'il entraînera, imposera des dépenses considérables à l'agglomération de Longueuil au chapitre de la surveillance policière, de la sécurité incendie, de l'adaptation des usines de filtration et du traitement des eaux, et j'en passe.

2730
2735 Alors, permettez-moi de vous rappeler que l'assiette foncière est de loin la principale source de revenus des villes. L'évaluation des cent cinquante millions de dollars (150 M\$) qu'on entend que la Caisse entend capter ici pour financer le REM, c'est une somme considérable pour nous. D'autant plus que les cent cinquante millions de dollars (150 M\$), c'est près de la moitié de l'évaluation des trois cent cinquante millions (350 M\$) en captation foncière prévue par la Caisse pour l'ensemble du REM. Pourtant, je vous rappelle qu'il n'y a que trois stations qui sont prévues sur la Rive-Sud sur un total de vingt-quatre (24).

2740 Alors, moi, j'y vois ici un principe d'iniquité et je ne comprends pas pourquoi l'agglomération
de Longueuil serait privée d'une partie importante de ses revenus fonciers. Alors, c'est pourquoi
nous demandons, un, que la Caisse confirme que les municipalités n'auront pas à financer les
coûts d'exploitation, d'immobilisation et de déficit d'opération du REM directement ou par le biais
de l'ARTM; que le mode de financement du REM n'inclut pas la captation de la plus-value
2745 foncière.

Alors, parlons maintenant des incidences du REM sur le développement et le
redéveloppement immobiliers de l'agglomération, ainsi que de ses répercussions sur le boulevard
Taschereau et l'autoroute 30. Alors, notre priorité demeure le maintien d'un service de qualité,
2750 avec l'objectif de favoriser au maximum l'accès au REM, dont le succès reposera en grande partie
sur la capacité du RTL à assurer un service bonifié vers les différentes stations.

Si le REM connaît le succès qu'on lui promet, et on le souhaite, la capacité de transport
collectif des principaux axes de rabattement d'autobus, notamment sur le boulevard Taschereau
2755 et l'autoroute 30, doit être améliorée et protégée afin d'offrir une expérience positive aux milliers
d'usagers de la Rive-Sud.

Il faut que la transformation du boulevard Taschereau soit envisagée dès maintenant afin de
créer l'interconnectivité de celui-ci au REM et au réseau de métro pour en faire un véritable axe
2760 structurant de transport collectif.

Quand on évoque l'expérience client du passager, l'accès optimal aux différents sites est un
élément majeur. D'ailleurs, la problématique de congestion dans le secteur Panama, notamment,
2765 doit être réglée par des mesures précises et connues à l'avance. La congestion sur l'autoroute 30,
entre les autoroutes 10 et 20, est aussi un enjeu très important. Ce segment est un véritable
stationnement aux heures de pointe et on imagine mal comment les gens pourront accéder
aisément à la gare terminale située au sud de l'autoroute 30 le matin et en ressortir le soir. Son
élargissement est donc une priorité.

Il faudra aussi déployer des pôles d'échange et un service de rabattement bonifié étant
donné que plusieurs des usagers devront effectuer une correspondance pour accéder au REM.
2770 En fait, il faut aussi considérer dans l'équation que dorénavant trois clients sur quatre actuellement
qui prendront le REM devront effectuer une correspondance. Ce n'est pas le cas actuellement et
nous y voyons là un réel défi et ce serait une erreur de ne pas y songer.

2775 Par exemple, les stations Panama et Cartier doivent être accessibles aux usagers à partir
des deux côtés de l'autoroute 10 et le trajet pour les piétons, entre le bus et les quais du REM,
devra être direct, convivial et sécuritaire. Des voies réservées et des mesures préférentielles
devraient être également implantées pour assurer une rapidité et une fiabilité accrue.

2780 Il faut aussi réaliser l'intégration tarifaire entre le REM et les autres offres de service de la région métropolitaine pour faciliter la correspondance entre les différents réseaux. L'un des défis majeurs consistera à proposer aux clients des tarifs compétitifs face à l'automobile pour conserver les usagers actuels et surtout en attirer de nouveaux.

2785 Enfin, des études de circulation dont nous avons pris connaissance apparaissent bien incomplètes quant aux impacts du REM sur la circulation locale et régionale.

2790 Par ailleurs, on a beaucoup entendu parler ici du prolongement des différentes lignes de métro, que ce soit la orange ou la bleue, mais il y en a une autre, Mesdames et Monsieur : la jaune. La jaune qui attend son prolongement dans le territoire de Longueuil depuis 1967 à peine.

2795 Alors, en toute logique, tout comme on en parle à Montréal, le REM et le métro de Longueuil devront connecter ou se compléter. Alors, c'est pourquoi nous demandons que compte tenu de sa congestion actuelle, l'élargissement de l'autoroute 30, entre les autoroutes 10 et 20, soit une priorité pour le Gouvernement du Québec, qu'une interconnectivité structurante et efficace existe entre le REM et le RTL pour desservir le boulevard Taschereau et relier le REM à la station de métro Longueuil/Université de Sherbrooke, que le gouvernement concrétise le prolongement de la ligne jaune du métro vers l'est dans notre territoire, que les sommes nécessaires soient disponibles pour développer le réseau d'autobus en rabattement à haute fréquence, sans compromettre le développement de nouveaux services sur notre territoire, que soit mis en place un financement dédié à la gestion de la croissance et des besoins en infrastructures découlant de l'implantation du REM.

2800 Abordons enfin l'empiètement du REM en zone agricole. En termes de tracé, d'équipements ou d'aménagement, le projet du REM est essentiellement conforme aux dispositions du nouveau schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil. Il y déroge cependant sur deux éléments : l'emplacement de la station terminale en zone agricole et l'incertitude quant à la station Chevrier.

2810 D'abord, la porte d'entrée projetée du REM en zone agricole au carrefour des autoroutes 10 et 30 ne respecte pas les dispositions du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil qui, lui, est conforme aux orientations du PMAD de la CMM ainsi qu'aux orientations gouvernementales en matière de protection du territoire agricole.

2815 Mais peu importe, peu importe où elle serait implantée ailleurs sur le territoire, nous croyons que l'empreinte au sol de cette gare serait considérablement réduite si les trois mille (3 000) places de stationnement incitatif pour les usagers extraterritoriaux étaient aménagées dans leur ville d'origine. Cela facilitera la recherche d'une solution alternative.

2820 Du reste, le gouvernement doit amener la Caisse à respecter les règlements de protection de cette zone agricole et nos outils de planification. Nous ne voyons pas du tout d'un bon oeil tout compromis sur cette question.

2825 Ensuite, dans les grandes orientations de nos outils de planification du territoire, la station Chevrier est actuellement identifiée au nouveau schéma d'aménagement de l'agglomération et au PMAD comme un nouveau milieu de vie et un point d'accès névralgique au transport collectif structurant. Nous souhaitons qu'il en soit ainsi et que la Caisse clarifie rapidement ses intentions quant à la réalisation de ce TOD.

2830 Alors, c'est pourquoi nous demandons que la Caisse respecte le cadre de planification du territoire en place, tant au niveau provincial et métropolitain, quant à l'implantation d'une station terminale en zone agricole.

2835 En terminant, l'agglomération de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil ne peuvent que se réjouir de l'annonce de la réalisation du REM. Ce projet répond à une attente de plus de quarante (40) ans de la région en matière d'investissement majeur en transport collectif. Tout compte fait, ce grand projet pave la voie à une nouvelle dynamique en termes économique, en termes immobiliers et à une reconfiguration du développement urbain. Mais il comporte son lot de défis – financiers, entre autres – où l'on demande aux municipalités de s'engager dans une démarche sans connaître tous les coûts qui y sont associés.

2840 L'agglomération de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil ont toujours été d'ardents défenseurs de ce projet et continueront de l'être. Par contre, on ne peut exiger qu'on y adhère à n'importe quel prix.

2845 La concertation, c'est maintenant qu'il faut la faire. La planification du financement et la réalisation des infrastructures, c'est maintenant qu'il faut y penser. Les réponses qui tardent à venir, c'est dès maintenant qu'il faut les obtenir. C'est ce qui fera de ce projet le succès tant souhaité, tant appréhendé.

2850 Sur ce, je vous remercie de votre attention et nous sommes disponibles pour des questions. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2855 Alors, merci pour votre présentation. Effectivement, nous avons quelques questions à vous soumettre. Madame Ghanimé?

2860 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Merci beaucoup pour votre mémoire. J'aimerais peut-être commencer avec la question de l'empiétement sur les terres agricoles. Alors, en première partie, monsieur Boulianne nous l'a bien répété que ça contrevient à votre schéma d'aménagement. On a entendu plusieurs intervenants souligner ce point, mais on a aussi entendu des invitations à ce que la Ville de Longueuil nous identifie des terrains alternatifs. Alors, ma question est la suivante : est-ce que vous avez une proposition d'emplacement alternatif pour le terminal sud à Longueuil?

2870 **M. SYLVAIN BOULIANNE :**

Alors, si vous me permettez. Donc, on n'a pas...

LE PRÉSIDENT :

2875 Je vous demanderais juste de vous identifier pour les besoins de transcription.

M. SYLVAIN BOULIANNE :

O.K.

2880 **LE PRÉSIDENT :**

Lorsque vous prendrez la parole individuellement, s'il vous plaît.

2885 **M. SYLVAIN BOULIANNE :**

Parfait. Donc, Sylvain Boulianne, directeur de l'aménagement et de l'urbanisme à la Ville de Longueuil.

2890 Donc, on a réfléchi à cette question-là et puis pour envisager un site, il faut rester en zone blanche, cela va de soi, et donc, nous, notre solution basée sur le contenu du schéma d'aménagement, c'est de ne pas aménager les trois mille (3 000) cases de stationnement à la station terminale. On pense que ça réduirait l'empreinte au sol. De trente hectares (30 ha), ça la réduirait probablement alentour de cinq à six hectares (6 ha), peut-être sept, ce qui est beaucoup plus facile à trouver dans une situation comme celle-là.

2895 Donc, le schéma d'aménagement recommande déjà que les stationnements incitatifs soient aménagés dans les lieux d'origine, dans les villes d'origine des points de départ. Donc, on pourrait

2900 limiter l'emprise au sol de la station terminale facilement à trente ou trente-cinq pour cent (30-35 %) de ce qu'elle est proposée actuellement.

2905 Donc ce que, nous, on mentionne, c'est que ce serait très plausible de pouvoir trouver un site alternatif en zone blanche si la Caisse revoyait la conception de sa zone terminale de façon à pouvoir limiter l'emprise au sol. À trente hectares (30 ha), comme il est proposé, c'est très difficile parce que c'est quand même extrêmement... une très grande superficie. Par contre, si les stationnements étaient aménagés dans les lieux d'origine des villes de départ, ça pourrait être jouable, on pense, nous, de trouver un site alternatif.

2910 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Peut-être juste une précision, comme ça. Vous avez aussi des usagers du stationnement qui proviennent de Longueuil, alors comment est-ce que vous voyez le stationnement incitatif pour les habitants de Longueuil qui ne sont pas à distance de marche ou de rabattement d'autobus facile?

2915 **M. MICHEL VEILLEUX :**

2920 Alors, Michel Veilleux, je suis directeur général du Réseau de transport de Longueuil. Alors, pour les usagers qui sont dans les stationnements, il faut développer le réseau d'autobus de rabattement. C'est une priorité pour permettre le lien rapide avec les gares qui sont le long du parcours. Il faut que ce service-là soit aussi rapide et aussi fréquent que celui que le train aura de la Caisse.

2925 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

J'aimerais peut-être revenir sur d'abord la réponse de monsieur Boulianne. Avec la superficie réduite, est-ce que vous avez identifié des options possibles d'emplacements bien spécifiques?

2930 **M. PATRICK SAVARD :**

2935 Patrick Savard, directeur général de la Ville de Longueuil. Vous comprendrez que nous ne sommes pas les concepteurs de ce projet-là, on ne nous a pas sollicités pour analyser des alternatives. On nous a présenté le site situé dans le quadrant sud-ouest, qui est – je crois que c'est l'appellation –, qui est celui qui est privilégié.

À partir du moment où on veut rechercher un site de moindre impact en zone blanche et compte tenu de ce que monsieur Boulianne a avancé sur la localisation des stationnements

2940 incitatifs dans les lieux d'origine, il y a actuellement, à l'est de l'autoroute 10, des espaces disponibles en zone blanche qui pourraient mériter des scénarios d'aménagement pour recevoir la gare terminale ou les équipements nécessaires en bout de réseau.

2945 Il y a aussi la requalification qui pourrait être envisagée d'une partie du stationnement Chevrier. À partir du moment où l'hypothèse de relocaliser les stationnements dans les sites d'origine des différents usagers pourrait aussi permettre de libérer un espace.

2950 Il faut savoir que, actuellement, dans le secteur Chevrier, qui est un stationnement d'à peu près deux mille (2 000) cases, une portion importante des usagers est hors agglomération. Je pense que c'est près de quarante pour cent (40 %). Donc, déjà là, on vient d'identifier une source importante d'espace, mais il y a effectivement un travail à faire et il y a des espaces disponibles en zone blanche qui mériteraient qu'on regarde les scénarios. La Ville de Longueuil est toujours disponible à rencontrer les promoteurs du projet pour analyser.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

2955 C'est peut-être la dernière question que je voulais vous poser sur ça. Est-ce que vous avez eu l'occasion de partager ces points avec CDPQ Infra, avec le promoteur, et quel est l'état de vos discussions sur ces points?

M. PATRICK SAVARD :

2965 Bien, je pense, je veux dire, je pense que je vous l'ai soulevé. Moi, j'ai eu une rencontre à mon niveau, technique, si je peux dire, avec la Caisse de dépôt. Ils nous ont présenté globalement le projet. On en a eu une courte rencontre sur la question du financement, mais il n'y a pas eu d'invitation et de sollicitation à la Ville de Longueuil pour analyser ces sites-là. On a bien saisi dès le départ et on nous l'a bien exprimé que leur choix était en zone agricole dans le quadrant que j'appelle sud-ouest, et je crois même avoir entendu que c'était cet endroit ou aucun parce que ça semblait être une condition incontournable à la réalisation du projet, ou du moins sur la portion sud du tracé. Maintenant, pour quelle raison, je n'ai pas les informations, on ne me les a pas partagées.

LE PRÉSIDENT :

2975 Alors, vous êtes les premiers représentants municipaux qui ont une position quand même assez catégorique pour ce qui est de la probabilité de la captation foncière pour ce qui est d'un promoteur. J'aimerais peut-être que vous me développiez – il y a aussi l'autre élément que vous avez mis en relief, c'est-à-dire l'ensemble des externalités, qui sont de la responsabilité municipale, que la municipalité ou que la Ville devrait assumer éventuellement.

2980 Bon, dans un premier temps, je souhaiterais vous entendre plus en détail pour ce qui est de la captation foncière, l'état des discussions éventuelles que vous avez avec le gouvernement à ce sujet-là, et d'un autre côté, les éléments, est-ce que vous avez mis un chiffre pour ce qui est des éventuelles externalités qui seraient à réaliser par la Ville pour répondre aux besoins en quelque sorte des stations qui seraient implantées sur votre territoire?

2985 **Mme CAROLINE ST-HILAIRE :**

2990 Caroline St-Hilaire, mairesse de Longueuil. Je vais laisser le directeur général faire état, mais je tiens à revenir sur la prémisse de base, là. Vous savez, quand on danse le tango, il faut être deux. Et je l'ai dit depuis le début. Dans ce dossier-là, la Ville de Longueuil, l'agglomération de Longueuil, le Réseau de transport de Longueuil souhaitait être un partenaire de ce projet-là; on veut qu'il réussisse, mais encore faut-il avoir de l'information.

2995 Vous nous demandez des propositions de d'autres terrains? Parfait. On ne l'a pas fait au niveau de la Caisse. Vous nous demandez des informations sur la captation foncière? Parfait. On ne l'a pas fait. Je trouve ça particulièrement surprenant d'être devant vous aujourd'hui comme mairesse de Longueuil – je suis heureuse de le faire, de discuter avec vous de ce projet-là, mais il me semble que c'est avec la Caisse de dépôt que j'aurais dû avoir ces échanges-là. Or, j'en ai eu une rencontre au début et j'ai eu un échange téléphonique. Mais je n'ai pas été partie prenante de ce projet-là et ça, ça me préoccupe, et je l'ai dit toujours. Je l'ai dit quand le gouvernement a fait
3000 l'annonce : le projet va réussir si les partenaires municipaux sont impliqués. Parce que c'est fondamental pour moi.

3005 Nous sommes les répondants, nous sommes la voix des citoyens. Sinon, ça devient un projet privé. Parfait. Et c'est pour ça, je vais laisser le DG, le directeur général compléter sur la captation financière, mais la journée où on vient me demander à moi et à mes citoyens de financer un projet, c'est à ce moment-là que nous devons faire partie de sa solution. Et je laisse le directeur général compléter.

3010 **M. PATRICK SAVARD :**

Merci. Je pense que l'introduction de madame St-Hilaire sur cette question résume bien l'état d'esprit dans lequel on est. Si vous me permettez, je vais faire une petite mise en contexte avant de parler de la captation puis de la lecture qu'on fait des bribes d'information qu'on a.

3015 Il faut comprendre que le transport en commun sur le territoire de l'agglomération est de compétence de l'agglomération de Longueuil, donc de la Ville de Longueuil dans sa compétence d'agglomération. Or, à ce jour, madame St-Hilaire a bien résumé la fréquence des rencontres. Je sais qu'il y a eu des rencontres techniques au niveau du réseau de transport, du RTL, du réseau

3020 de transport de Longueuil – monsieur Veilleux pourra s'exprimer là-dessus –, mais ça se résume à quelques heures, si ce n'est pas une heure et demie de rencontre en ce qui me concerne pour aborder la question du financement de la captation de la valeur foncière.

3025 Donc, ayant compétence, on s'était attendu, lors de l'introduction du projet, à être partie prenante aux discussions avec la Caisse, le ministère, si des modifications législatives étaient envisagées, et évidemment la Ville de Brossard qui est directement touchée par le projet. Or, ça n'a pas été le cas. Ce qu'on entend ou l'information qu'on nous donne de façon parcellaire, c'est que les discussions ont lieu entre la Caisse, la Ville de Brossard et de façon occasionnelle avec le ministère sur certaines questions, mais la Ville de Longueuil n'est pas partie prenante à ces discussions-là sur tous les sujets que vous avez soulevés.

3030 Si on revient à la captation de la valeur foncière, puis encore une fois, notre mémoire fait état des informations qu'on a obtenues de façon parcellaire, mais on n'a pas tout le portrait, on a eu une petite présentation de diapositives qui, je crois, ont été déposées au Bureau d'audiences publiques, mais c'est la seule information qu'on a eu sur quelques diapositives.

3035 Nous, la lecture qu'on fait de la situation au moment où on se parle, avec le peu d'informations, on n'est pas pour ou contre la captation. Ce qu'on dit, c'est que la façon dont ça nous a été présenté et l'information qu'on nous a présentée relativement à ça nous apparaissent inacceptables et inéquitable.

3040 Inacceptables dans un premier temps, on l'a dit, madame St-Hilaire l'a bien introduit, la valeur foncière, c'est le seul élément ou à peu près que les villes possèdent pour aller chercher des revenus et d'offrir des services aux citoyens. Or, dans le projet qui... dans la présentation qu'on nous a faite sommairement, c'est d'en prendre une partie pour tout nouveau projet de développement dans un rayon d'un kilomètre et demi (1,5 km) autour des stations et de s'en servir pour financer le projet, à hauteur de cent cinquante millions (150 M\$) plus ou moins.

3045 On a un peu de problèmes là-dessus pour les raisons que je vous ai dit. D'autre part, ça nous apparaît aussi un peu particulier, on nous dit que c'est une condition *sine qua non* à la réalisation du projet, or, ça représente plus ou moins cinq pour cent (5 %) du financement du projet.

3050 Ce que j'ai mentionné personnellement aux représentants de la Caisse, j'ai dit: « Moi, je ne peux pas me positionner sur votre solution de captation et sur votre demande de compenser la Ville de Brossard pour les pertes de revenus qu'elle aurait », parce que c'est ce que la Caisse nous demandait, de compenser la Ville de Brossard pour les revenus qu'elle perdrait. J'ai dit: « Moi, je ne peux pas me prononcer et faire une recommandation à la mairesse et au comité exécutif et ultimement au Conseil municipal si vous ne me donnez pas les tenants et aboutissants

3060 de ce projet-là. Combien il va nous en coûter au niveau municipal? Quels sont les revenus que
vous souhaitez récolter de la captation? Et une fois qu'on aura le portrait global, on est conscients
qu'il peut y avoir des coûts pour le monde municipal et l'agglomération, là, on va pouvoir se
positionner puis vous soumettre une position, et à la limite, s'engager dans une démarche un petit
peu plus approfondie. » Mais on ne s'est jamais rendus là. Donc, l'information qu'on a est
3065 pratiquement nulle et on nous a plutôt expliqué un concept sur quelques mots, quelques
diapositives.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci. Madame Gendron?

3070

LA COMMISSAIRE GENDRON :

On aurait aimé savoir comment est-ce que vous envisagez l'impact du REM sur la Société
de transport, c'est-à-dire d'une part, oui, en termes d'achalandage, si vous avez une idée de
3075 l'impact, mais aussi sur le réaménagement des lignes pour le rabattement et le financement de ce
rabattement-là. Étant entendu que la portion qui sera désormais desservie... qui serait, pardon,
désormais desservie par le REM est une portion dense et que là, vous auriez plutôt à desservir
des tronçons moins denses, donc éventuellement moins rentables. Donc, est-ce que vous
pourriez nous expliquer comment vous envisagez toute la problématique du réaménagement et
3080 du financement du réseau de transport dans ce contexte-là?

M. MICHEL VEILLEUX :

Pour poursuivre sur ce qui a été dit précédemment, c'est important, pour répondre à cette
3085 question-là, de bien connaître le contexte financier dans lequel on va travailler. On doit connaître
la part qui est attendue de l'agglomération dans le financement pour pouvoir bien y répondre.

En termes d'achalandage, de clientèle, actuellement, nos véhicules, qui sont très
nombreux, ont à traverser, comme vous le savez, jusqu'au centre-ville. Ils reviennent à vide dans
3090 plusieurs cas. Ça correspond à peu près à vingt pour cent (20 %) des véhicules kilomètres totaux
de notre réseau. Par contre, le projet implique une croissance d'achalandage qui peut être assez
importante. On parle de, en 2022, presque trente pour cent (30 %) de croissance d'achalandage
sur l'ensemble des nouvelles stations. Alors, il va falloir répondre à cette clientèle-là pour éviter
que la correspondance, qui va être obligatoire pour plusieurs clients, ne fasse pas d'impact.

3095

Madame St-Hilaire l'a dit tantôt, trois clients sur quatre actuellement ont des liens directs. Ils
prennent le véhicule à proximité de chez eux et se rendent au centre-ville. Là, ils vont devoir
passer par ces nouvelles stations-là. Alors, il faut éviter que cette rupture de charge là soit

3100 pénalisante pour la clientèle, et ce doit se faire par la qualité des aménagements, la qualité des
accès. On en a parlé tantôt, pour le boulevard Taschereau, pour l'autoroute 30, et c'est vrai pour
chacune des stations. Et aussi par d'autres éléments, comme l'intégration tarifaire, la perception,
la façon dont les titres seront perçus. Ce sont tous des éléments qui vont faire en sorte que la
3105 clientèle va avoir une facilité à faire le transbordement et ne ressentira pas cet effet sur la
correspondance. C'est ce qu'il faut faire, il faut faire un peu comme pour le métro à Montréal, pour
plusieurs stations de métro, c'est les aménagements qui doivent être faits.

Mais c'est sûr qu'il va falloir répondre à la croissance d'achalandage qui a été mentionnée
tantôt et aussi au fait que les espaces de stationnement vont diminuer dans le corridor central
urbain. Le fait que Chevrier va être fermé ou déplacé va amener une charge supplémentaire sur
3110 le réseau d'autobus. Ce ne sont pas tous les clients qui vont pouvoir se rendre à pied ou à vélo,
alors il va falloir ajouter du service. Alors, le fait que nous allons perdre du service, comme nous
allons diminuer le nombre de kilomètres effectués en passant sur le pont va devoir être réinjecté
pour répondre à la clientèle, pour répondre aux besoins de la clientèle qui va vouloir prendre le
nouveau service, et à la nouvelle clientèle qui va vouloir prendre le service.

3115

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Et j'aimerais juste revenir sur le fait que vous aurez un rabattement organisé ou une
réorganisation des lignes, est-ce que ça pose des enjeux de financement, comme je le
3120 mentionnais tout à l'heure, en raison des revenus selon le type de tronçon qui est desservi?

M. MICHEL VEILLEUX :

Oui, ça va en poser un, mais on ne connaît pas actuellement le modèle qui sera appliqué et
3125 de quelle façon globalement il sera appliqué. Comme monsieur le directeur général l'a dit tantôt,
on sait qu'il y a une volonté de faire de la captation de valeur foncière, c'est un élément, mais
comment se fera l'intégration tarifaire, est-ce que la Caisse souhaite récupérer les sommes du
retrait des autobus vers le centre-ville pour financier le projet? Tout le modèle financier détaillé sur
ce volet-là n'est pas connu. Alors, on doit connaître ce paramètre-là si on veut établir le service en
3130 tenant compte de nos capacités de payer dans notre contexte financier actuel.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Et donc, si on vous consultait là-dessus, sur la tarification, votre position, ce serait quoi?
3135 Vous avez quoi comme proposition d'intégration tarifaire?

M. MICHEL VEILLEUX :

3140

Pour la clientèle, il faut faciliter, il faut que ce soit transparent, l'utilisation du système le plus possible. Il faut faciliter le lien avec le nouveau système, comme si c'était transparent, peu importe qui est l'exploitant. Et ça, c'est un élément important.

3145

Actuellement, dans la région métropolitaine, il y a une intégration tarifaire. Alors, comment elle sera faite pour ce nouveau système-là? Actuellement, dans la région métropolitaine, l'intégration tarifaire coûte cher et c'est les municipalités en grande partie qui la financent. Comment elle sera financée avec le REM, comment seront partagés ces coûts-là? C'est des éléments qui sont actuellement... pour lesquels on n'a pas ces réponses-là actuellement.

3150

LE PRÉSIDENT :

3155

Bien, pour compléter un peu la question qui a été posée par ma collègue, il y a une nouvelle gouvernance qui a été proposée par le gouvernement, l'ARTM ferait un certain arbitrage pour ce qui est de l'intégration tarifaire. On sait que le promoteur, de son côté, lui, va déterminer son tarif en fonction du rendement qu'il souhaite avoir pour ce qui est de son infrastructure, puis après ça, il va aller à l'ARTM qui, elle, va avoir à arbitrer, en quelque sorte l'intégration tarifaire. J'aimerais vous entendre là-dessus.

3160

M. PATRICK SAVARD :

3165

Peut-être juste amener un élément – Patrick Savard, directeur général. Dans le financement du transport en commun, il y a trois grandes composantes: il y a les usagers et il y a le tarif, il y a le gouvernement et la Caisse de dépôt, qui est un partenaire, et les municipalités. Actuellement, donc, on ne sait pas la part, bon, ni des usagers, mais on peut s'attendre à ce que le tarif soit concurrentiel pour s'assurer que les gens l'utilisent, mais la part qui va revenir au monde municipal une fois que l'ensemble des coûts seront connus, le déficit d'exploitation s'il y en a un, il va être de combien? Donc, d'où la réponse de monsieur Veilleux, à savoir est-ce qu'il y a un enjeu financier? C'est difficile à dire parce qu'on ne connaît pas la part, appelons ça le déficit d'exploitation ou la portion de l'exploitation qui sera refilée à l'ARTM ou au monde municipal. Donc, on ne peut pas vous donner l'effet net sur le financement du rabatement ou des modifications qu'on va devoir faire sur notre territoire.

3170

3175

Donc, il y a beaucoup d'inconnus, on a beaucoup de questions, mais on a peu de réponses. Mais vos questions sont tout à fait pertinentes, mais c'est ça, la dynamique dans laquelle on est.

Donc, vous donner une illustration, puis ce n'est pas tout à fait identique, mais à l'époque où les trains de banlieue ont été implantés, il a été défini un mode de financement dans la loi et il y

3180 avait un déficit d'exploitation que les villes doivent assumer sur les lignes en fonction du nombre de gares. Il y a une règle qui a été établie et les villes financent le déficit d'exploitation. Une fois que le train est en route, bien, évidemment, on ne peut pas l'arrêter puis il faut le payer puis il faut établir un partage entre les trois composantes que je vous ai soulevées.

3185 Au moment où on se parle, on a un projet de près de six milliards (6 G\$), on ne connaît pas les coûts d'exploitation. Moi, quand j'ai rencontré les gens de la Caisse, je leur ai demandé : « Quels sont les coûts d'exploitation? », on m'a dit qu'on ne les savait pas ou on ne voulait pas me les dire, mais j'ai beaucoup de difficulté à comprendre qu'un promoteur n'a pas les informations d'un projet de près de six milliards (6 G\$) sur les coûts d'exploitation que va engendrer le réseau.

3190 Donc, s'il a les coûts d'exploitation et la part que les villes vont devoir assumer, à ce moment-là, on va être tous en mesure de répondre aux questions que vous soulevez aujourd'hui, mais actuellement, on est dans un peu l'inconnu pour connaître ces éléments-là.

Mme CAROLINE ST-HILAIRE :

3195 Si je peux me permettre, Monsieur le président. Vous comprenez un peu, peut-être, en tout cas je l'espère, la frustration. L'agglomération de Longueuil, c'est la troisième agglomération du Québec, c'est quatre cent vingt mille (420 000) personnes. Comme ville, c'est la cinquième ville du Québec. J'ai toujours dit depuis le début qu'on voulait être des partenaires. J'ai comme 3200 l'impression, et je vous le dis en toute franchise, c'est comme si on disait « tassez-vous de là, on a un projet. » Le Gouvernement du Québec a reconnu les villes comme des partenaires, comme des gouvernements de proximité. Je profite de la tribune pour vous dire qu'il faudrait que la Caisse de dépôt comprenne bien que c'est fini, le temps où on dit « on a un projet, vous vous occuperez d'amener des rues puis d'amener de l'eau », c'est plus que ça.

3205 Je suis très préoccupée, et même, je dirais en toute franchise, très déçue de ne même pas pouvoir répondre à vos questions. Nous devrions être à même de répondre à toutes vos questions, mais les questions que vous soulevez, on se les pose depuis un bout de temps. Alors, la journée que vous aurez les réponses, veuillez nous les transmettre parce que pour l'instant, 3210 l'agglomération de Longueuil, qui comprend la Ville de Brossard, ne fait pas partie des discussions avec la Caisse de dépôt.

LE PRÉSIDENT :

3215 Alors, je reviens encore à la gouvernance, l'ARTM. On ne le sait pas, mais qu'est-ce que vous souhaiteriez éventuellement comme pouvoir pour l'ARTM pour ce qui est de la détermination du tarif? En termes d'arbitrage, là?

M. MICHEL VEILLEUX :

3220

L'ARTM n'est pas créée encore.

LE PRÉSIDENT :

3225

Eh non.

M. MICHEL VEILLEUX :

3230

Elle va être créée dans quelques mois. Comme je disais tantôt, ce qu'on souhaite, c'est que la clientèle trouve sa place, d'abord, en priorité; que les gens puissent utiliser ces systèmes-là de façon la plus simple possible, plus transparente; que ce soit un succès d'achalandage. Ça, c'est notre souhait, mais on doit aussi savoir à quel prix et quel impact ça a sur la région et sur nos actuels équilibres que nous avons dans la région métropolitaine. C'est ce qu'on souhaite avoir.

3235

Mme CAROLINE ST-HILAIRE :

3240

Et j'ajouterais que la force, justement, de l'ARTM, ça a été la concertation du monde municipal. Les villes, les secteurs, les cinq secteurs de la CMM font partie de l'ARTM. Alors, c'est un principe de gouvernance qu'on s'est donné au niveau de la région métropolitaine, il faudrait que ça se reflète aussi, notamment dans un projet aussi porteur que le REM.

LE PRÉSIDENT :

3245

Alors merci beaucoup, Madame, Messieurs, pour votre présentation, d'être venus, vous déplacer puis partager votre point de vue. Merci.

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST

3250

LE PRÉSIDENT :

3255

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Jean-François Pronovost pour Vélo Québec, s'il vous plaît.

Alors, bonjour, Monsieur Pronovost.

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

3260

Oui, bonjour. Merci pour cette invitation. Donc, je vais agrémenter ma présentation de quelques images.

3265

Alors, c'est bien sûr qu'avec ce système de transport qu'on nous annonce, la région de Montréal va entrer dans le 21^e siècle. C'est sûr que ça suscite toutes sortes d'interrogations, on vient d'en avoir une démonstration avec l'agglomération de Longueuil. Mais dans l'ensemble, je crois que c'est un projet emballant et qui va changer l'image et la perception qu'on peut avoir du transport en commun à Montréal. Pendant qu'on attend toujours ce fameux SRB Pie-IX promis depuis quinze (15) ans et donc, le REM va prendre forme avant le SRB probablement.

3270

Il a été question, avec beaucoup d'intervenants, il a été question de la façon, comment le REM va s'amarrer avec les autres modes de transport, c'est très important, comment la desserte va se faire. On a parlé des stationnements incitatifs tantôt, je vais y revenir un petit peu plus loin. Évidemment, comment le système va aussi inviter l'accès à pied et à vélo. Et ça, c'est sur ces questions-là précisément que notre intervention porte.

3275

Donc, Vélo Québec est une équipe qui est basée à Montréal, qui agit à travers le Québec dans différents domaines, travaille avec les municipalités, nous organisons des événements. Nous sommes le mandataire gouvernemental pour la Route Verte, le développement de la Route Verte en collaboration avec l'ensemble des régions du Québec. Nous sommes un promoteur du vélo par les événements que nous organisons et travaillons évidemment, comme je disais, avec les municipalités et les villes pour créer de meilleurs environnements parce qu'il y a encore beaucoup de chemin à faire, comme vous le savez, dans la région de Montréal.

3280

Le public qu'on vise beaucoup aussi ces temps-ci, ce sont les enfants. C'est la relève, c'est les cyclistes et même des automobilistes de demain. Et nous organiserons en février prochain donc la cinquième édition d'une rencontre internationale sur le véhicule d'hiver. Vous savez, c'est une pratique qui prend de plus en plus de place dans nos villes, particulièrement à Montréal.

3285

À tous les cinq ans, nous réalisons une enquête sur l'état de la pratique du vélo, donc l'usage du vélo dans nos villes. Plusieurs villes y participent et quatre villes de la région métropolitaine, du territoire de la CMM y ont participé l'an dernier, donc Laval, Montréal, Longueuil et Terrebonne, et c'est une étude qui nous permet vraiment de réaliser des choses intéressantes.

3290

Évidemment, dans les dix (10) dernières années, le visage du vélo a beaucoup changé dans la région de Montréal. C'est une pratique, c'est un usage. Nous sommes sortis du domaine du loisir pour aller dans le navettage quotidien, un petit peu partout sur le territoire.

3295

3300 Dans la période 2008 à 2013, le nombre de déplacements à vélo a augmenté de cinquante-sept pour cent (57 %) dans la région de Montréal, donc c'est quand même appréciable. Et les parts modales sont devenues importantes, particulièrement dans les quartiers centraux de Montréal, donc avec quatre pour cent (4 %) dans les quartiers centraux, et même des parts modales de dix virgule huit pour cent (10,8 %) dans l'arrondissement du Plateau Mont-Royal.

3305 Ce développement-là s'appuie évidemment avec un réseau cyclable qui continue de s'accroître, qui est loin d'être parfait, mais qui assure une base de communication entre les municipalités et les arrondissements. Quand on compare Montréal à d'autres villes, en Amérique notamment, Montréal se tire avantageusement d'affaire avec des parts modales importantes et des nombres de navetteurs juste derrière New York, qui est toutefois quatre fois plus peuplée.
3310 Donc, Montréal est quand même donc une des villes où il y a un terreau très favorable. Donc, à partir du moment, comme disent nos collègues anglophones, « if you build it, they will come », et c'est ce qui se produit à Montréal. Donc, aussitôt qu'une voie cyclable est aménagée, les gens l'envahissent.

3315 On trouve également beaucoup de choses intéressantes dans cette étude-là. Je ne m'y attarderai pas, mais donc les nombres de gens qui font du vélo et tout ça, et aussi la contribution du vélo dans l'économie du Québec, non seulement dans la région de Montréal, mais à travers toute la province, donc avec des dépenses annuelles d'un virgule deux milliard (1,2 G\$). Ça inclut tout ce qui concerne le marché de la bicyclette et aussi le tourisme à vélo.

3320 Il y a deux chiffres sur lesquels j'aimerais attirer votre attention et qui sont le préambule à notre intervention. En fait, ce qu'on réalise dans la région de la CMM, la région métropolitaine, un tiers des travailleurs navettent à moins de cinq kilomètres (5 km), donc vivent à moins de cinq kilomètres (5 km) de leur lieu de travail. On a toujours l'impression qu'à chaque fois que les gens prennent leur voiture, ils s'en vont au bout du monde. Ils ne s'en vont pas au bout du monde, ils restent longtemps dans leur auto pour faire peu de kilométrage, finalement, parce que c'est quand même important.

3330 L'autre chose qui est intéressante également, et ça, c'est tiré d'une enquête que la Chaire de mobilité de l'École Polytechnique de Montréal a réalisée dans le cadre de l'état du vélo en 2015 : un déplacement sur trois vers les gares de l'AMT, dans ce cas-ci, serait transférable au vélo. Donc, un déplacement sur trois en auto serait transférable vers un déplacement en vélo. Donc, la Polytechnique a fait un modèle avec différents paramètres et différentes considérations, incluant la météo, l'obligation de transporter des effets personnels, et cetera. Donc, tout ça pour
3335 dire que ces deux facteurs nous amènent à croire qu'il y a un potentiel d'accroissement du vélo dans la grande région métropolitaine.

3340 Quand on regarde, on fait un tour d'horizon de l'expérience internationale sur les systèmes
de transport en commun, bon, il y a des choses intéressantes qui ont été réalisées dans la région
métropolitaine, mais on ne peut pas trop pavoiser. C'est-à-dire que c'est certain qu'il y a des
vélostations, on parle de vélostations que l'AMT a réalisées à Deux-Montagnes, une excellente
initiative, à Lionel-Groulx avec la STM, à Longueuil avec l'Université de Sherbrooke. Mais ça, c'est
3345 sur tout le territoire de la CMM, donc trois vélostations seulement. Donc, ce sont des endroits où
les gens peuvent laisser en toute sécurité leur vélo pour la journée au complet. Sinon, on doit se
contenter de supports à vélos qui sont aux intempéries et qui ne conviennent pas toujours au
stationnement de longue durée et qui ne sont pas très incitatifs pour les gens qui se déplacent
avec des vélos de bonne qualité.

3350 Ensuite, quand on parle des cheminements signalisés, bien là, on n'est vraiment pas très
avancés. Tout ce qui concerne le réseau de voies cyclables et leur interconnexion avec les
transports publics, on a beaucoup de chemin à faire. Quand on regarde les exemples des pays
les plus, je dirais les plus civilisés en domaine de transport public, l'Allemagne, la Suisse, le
Danemark, les Pays-Bas, on a tout un autre portrait, donc on a toute une intégration des
3355 transports en commun, des transports actifs avec des systèmes de transports en commun, des
gares qui accommodent des stationnements à vélo, et cetera. Et même aux États-Unis, chez nos
voisins du Sud, qui ne sont pas quand même les plus réputés dans le domaine du transport en
commun, il y a des choses vraiment intéressantes et on va le voir un petit peu plus loin.

3360 Donc, ce qui nous amène à dire qu'avec des investissements de cinq milliards et demi
(5,5 G\$) avec le REM, on pense qu'il y a moyen de faire des choses intéressantes pour améliorer
cette complémentarité-là.

3365 On a cinq éléments sur lesquels on aimerait attirer votre attention. Tout d'abord, le
cheminement vers les gares. Donc, ça nous apparaît important que cette idée soit considérée.
Les gens qui sont passés avant en ont parlé un petit peu. Donc, que ce soit à pied ou à vélo, que
ce soit dans n'importe quel environnement, on pense que c'est important de prendre soin de
sécuriser les accès à pied, d'aménager des voies cyclables d'accès, de façon à ce que le plus de
gens possible puissent se rendre par les transports actifs vers les stations.

3370 Les stationnements à vélo, j'ai parlé tantôt de la vélostation de la gare de Deux-Montagnes
que vous voyez sur la photo de gauche et le stationnement qu'on retrouve aux stations de métro,
par exemple, de Montréal. Donc, c'est extrêmement important. On regarde, par exemple sur le
réseau de transport de la région de San Francisco, dans l'ouest en Californie, donc où il y a
systématiquement des casiers vélos, des stationnements intérieurs, et cetera, donc des
3375 équipements modernes pour des infrastructures de transport modernes.

3380

Quand on calcule, quand on sait que les espaces, une case de stationnement automobile peut varier entre deux mille et douze mille dollars (2 000-12 000 \$) selon le type de stationnement, et on ne parle pas de stationnement étagé, évidemment le stationnement à vélos devient une véritable aubaine.

3385

L'accès à bord des trains. Bon, on sait que ce ne sont pas tous les systèmes qui peuvent accommoder à toutes heures du jour les vélos, mais ce qu'on observe à travers une recherche en Amérique du Nord, notamment aux États-Unis dans les villes de Denver, Seattle, Baltimore notamment, et Minneapolis, c'est vraiment une approche de bienvenue à l'égard des gens qui voyagent à vélo, soit par le transport des vélos dans les wagons, donc au moins d'avoir un minimum d'espace réservé aux vélos, et avec la fréquence qu'on envisage, la fréquence de service qu'on envisage avec le REM, on se dit que c'est sûrement possible, à tout le moins sur certaines portions du réseau.

3390

Donc, ce qu'on met en évidence, c'est ayons une approche positive de bienvenue plutôt que de dire : c'est interdit et à moins d'avis contraires. Donc, on préfère l'approche bienvenue, avec certaines nuances qui peuvent être aménagées en fonction des lignes ou de l'achalandage et qui font appel aussi à l'intelligence des gens. Et donc avec, en complément, des stationnements à vélos bien aménagés aux gares.

3395

3400

L'utilisation des emprises maintenant. C'est une question... évidemment, on n'a pas regardé en détail les plans du réseau qui sera construit par la Caisse de dépôt, mais il va y avoir sûrement à certains endroits des espaces résiduels, soit qui seront de part et d'autre des voies, qui peuvent être à la limite comme ce qu'on voit ici sur cette photo-là. Donc, ce qu'on dit, c'est que ces espaces-là pourront être aménagés pour en faire des espaces publics, des espaces de communication, des espaces verts, comme on est en train de le faire à Miami avec le projet de l'Underline qui longe tout le réseau de monorail qu'on retrouve à Miami, et pour lequel la Ville de Miami vient déjà de faire un premier investissement de cinquante millions de dollars (50 M\$) sur un budget total de cent vingt millions (120 M\$).

3405

3410

Ensuite, le franchissement des emprises. Bien, ce qu'on demande, c'est que le REM ne devienne pas une barrière entre les quartiers, entre les villes. Donc, qu'il y ait une fluidité qui soit rendue possible par des passages à niveau ou des passages dénivelés et que ce soit plus ouvert que ce qu'on observe par exemple sur les voies ferrées du Canadien Pacifique dans la région de Montréal. Donc, on pense que c'est une considération importante.

3415

En fait, ce qu'on dit, c'est que le vélo, c'est un plus pour le REM, c'est tout à fait quelque chose qui va dans l'amélioration du projet, comme d'autres suggestions qui ont été apportées ici. L'utilisation de la marche, du vélo a de nombreux bénéfices et c'est des émissions zéro, c'est de l'exercice pas cher. Et pour les organismes de transport en commun en général, c'est des coûts

beaucoup moindres que d'accommoder dans des stationnements incitatifs des centaines et des centaines de voitures.

3420 Le REM est une façon extraordinaire pour la région métropolitaine d'entrer dans le 21^e siècle et donc, nous, ce qu'on se dit, c'est prenons le temps de ne pas rater notre coup et miser sur un élément fort de la réalité montréalaise, un usage du vélo exceptionnel qui fait l'envie de bien des villes en Amérique du Nord.

3425 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

3430 Merci pour votre présentation. Alors, quelques questions? Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

3435 Oui. Merci pour votre présentation. Dans votre mémoire, vous parlez, et dans votre présentation aussi d'ailleurs, de l'accès des vélos à bord des trains, et le promoteur nous a expliqué qu'effectivement, il y aurait des places dans les wagons pour les vélos, mais pas en heures de pointe. Et vous semblez dire que ça se fait en heures de pointe. Or, le promoteur nous a dit que pour des raisons de sécurité, on ne pouvait pas admettre des vélos en heures de pointe dans les wagons.

3440 Donc, est-ce que vous pouvez nous faire part des expériences que vous connaissez ou si effectivement, de façon générale, les vélos sont exclus pendant les heures de pointe? Parce que, bon, on comprend que les cyclistes aussi peut-être sont sujets à des contraintes qui pourraient leur requérir qu'ils se déplacent à l'heure de pointe. Donc, est-ce que c'est la pratique ou s'il y a dans certains cas des possibilités d'avoir quand même des vélos à bord malgré l'heure de pointe?

3445 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

3450 En fait, on a une petite revue de littératures très rapide et puis il y aurait d'autres cas qu'on pourrait trouver également, mais dans les villes où je vous ai mentionnés, Denver, Seattle et Minneapolis... En fait, souvent, c'est indiqué sur la base de la disponibilité d'espace. Donc, à partir du moment où... Donc, on va nous dire, bon, ce n'est pas tous les gens qui sont brillants, mais nous, on se fie sur les... Je pense qu'il faut construire sur l'intelligence des gens, et à partir du moment où on est vraiment dans une pointe où les quais sont bondés et tout ça, on comprend que c'est préférable de laisser le vélo dans un casier ou dans un stationnement sécurisé.

3455

3460 Et il y a peut-être des directions à certaines heures qui peuvent être possibles, même en heures de pointe, donc c'est ça qu'il faut regarder. Et en fait, ce qu'on se dit, c'est que probablement que la Caisse fera des simulations sur les heures réelles de la pointe. Parce que si on regarde le métro de Montréal, la pointe est très, très longue. On croit penser que la pointe du REM va être beaucoup plus courte. Donc, c'est des choses comme ça qu'il faut regarder.

Donc, on dit, il y a des façons de faire, il y a des approches, donc c'est plus d'abord de dire : c'est possible et à moins d'avis contraires ou à moins de vraiment un problème... Voilà.

3465 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Autre sujet. Vous avez parlé de l'accès des gares ou des stations à vélo. Est-ce que vous avez eu l'occasion de regarder ce qui était proposé par le promoteur, et si oui, quelle est votre position sur ce qui est proposé?

3470 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

Nous n'avons pas regardé en détail les plans, mais nous comptons communiquer avec le promoteur pour ces aspects-là, oui.

3475 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

3480 Alors, dernière question liée à justement ce que vous venez de mentionner. Est-ce que vous avez été jusqu'à maintenant déjà consulté par le promoteur et est-ce que vous avez engagé des discussions?

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

3485 Nous n'avons pas été consultés, donc si le promoteur veut nous appeler, ça nous fera plaisir. Mais c'est certain qu'on va communiquer avec eux.

LE PRÉSIDENT :

3490 Madame Ghanimé.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

3495 Merci. Merci pour votre mémoire. J'aimerais revenir sur votre quatrième proposition pour l'utilisation des emprises à des fins de voies cyclables. On a eu d'autres intervenants aussi qui sont venus faire cette suggestion-là. Est-ce que vous pouvez nous en dire davantage sur

comment ça se gère, la compatibilité de fonction entre le sentier et les voies ferrées, comment est-ce qu'on traite les aspects sécurité?

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

3500

Si on prend... En fait, le concept américain s'appelle Rails with trails, et ça, ça se développe partout à travers les États-Unis actuellement, donc de plus en plus dans les villes. J'ai vu ça, moi, à Pittsburgh, à Seattle justement, où il y a des voies ferrées en activité avec des voies cyclables ou des parcs linéaires en bordure, avec simplement une clôture. On n'est pas dans une dynamique de TGV et puis de transport de matériel dangereux, et tout ça, donc ici, sur la ligne qui traverse Laval, donc de l'AMT, il y a une partie de la Route Verte qui est en bordure de la voie ferrée, donc simplement avec une clôture. Donc, ce n'est pas des infrastructures qui sont très compliquées à mettre en place et ça existe, il y a beaucoup, beaucoup d'exemples.

3505

LE PRÉSIDENT :

3510

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

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

3515

Merci. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

3520

Alors, écoutez, la commission est consciente du retard qu'elle a pris en termes de présentations. On va faire une courte pause de cinq minutes, on va revenir après. Alors, en nous excusant auprès des gens qui attendent encore, mais on va vous accueillir tout à l'heure puis on va procéder à vos présentations. Merci. Alors, cinq minutes de pause.

3525

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

3530

3535

**REPRISE DE LA SÉANCE
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. ROBERT LAPLANTE**

3540 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on reprend nos travaux. Alors, en s'excusant encore auprès des intervenants. C'est des choses qui arrivent dans le cadre d'une consultation publique. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Robert Laplante et Gilles Rioux pour l'Institut de recherche en économie contemporaine.

3545

Alors, bonjour, Messieurs.

M. ROBERT LAPLANTE :

3550

Bonjour, Monsieur le président, bonjour, Mesdames les commissaires.

LE PRÉSIDENT :

Alors, la parole est à vous.

3555

M. ROBERT LAPLANTE :

3560

Merci beaucoup. Tout d'abord, un grand merci de nous fournir l'occasion de rendre à votre attention le mémoire que nous avons préparé. Tout d'abord, un mot sur l'IRÉC. L'IRÉC est un institut scientifique indépendant, sans but lucratif, dont la mission est en particulier de contribuer à l'enrichissement du débat public par la production d'études et de travaux rigoureusement établis.

3565

Nous avons, depuis quelques années déjà, produit plusieurs travaux en matière de transport, de transport collectif et d'électrification du transport, et c'est dans ce cadre-là que nous avons porté un intérêt particulier au projet REM.

3570

Nous sommes particulièrement ravis de voir que, enfin, un projet majeur, véritablement majeur en matière de transport collectif émerge dans la région. C'est un projet porteur, innovateur à n'en pas douter, et à notre avis, il est important de souligner qu'une des innovations que la Caisse de dépôt Infra va réaliser, c'est d'ouvrir une nouvelle voie pour connecter l'épargne des Québécois au développement du Québec avec une formule originale. C'est un élément très important puisque les ressources collectives sont de cette manière-là une contribution... font une contribution importante à la construction du bien commun.

3575 À n'en pas douter aussi, le promoteur est digne de confiance. C'est un élément rassurant dans les circonstances puisque dans le monde du transport, malheureusement, nous avons eu affaire à une série d'annonces sans lendemain et l'arrivée de CDP Infra nous apporte une certitude raisonnable qu'il y aura un lendemain.

3580 D'autre part, sur le plan technique, sur le plan de la gestion, la réputation de la Caisse, et elle déborde sur CDP Infra, ne fait pas de doute. Mais en même temps que nous sommes tout à fait en confiance et à l'aise à voir la Caisse s'aventurer dans de nouvelles avenues, nous croyons qu'il ne faut pas lui demander plus que ce que son rôle lui demande. Et, là-dessus, nous tenons à rappeler que la responsabilité première en matière de transport et d'organisation du transport
3585 revient au gouvernement du Québec. Et à cet égard, nous avons des réserves quant à la place qu'il semble occuper dans toute cette opération. J'y reviendrai.

De façon synthétique, le mémoire repose essentiellement sur une analyse concernant des éléments pour lesquels nous ne sommes pas les seuls à avoir déploré des lacunes dans
3590 l'information et nous sommes dans l'obligation, comme beaucoup d'autres, de parler sous toute réserve puisque notre raisonnement est établi à partir de données très partielles et nous a obligé à faire nécessairement des estimations ou des hypothèses qui sont appuyées sur une information très imparfaite.

3595 Si on va tout de suite à la conclusion, nous avons fait dans ce mémoire la recommandation, tout en appuyant le projet, de le séquencer, de procéder d'abord à la complétion du lien Rive-Sud-Montréal et de reporter, non pas... de reporter dans un bref délai, mais dans un délai tout de même raisonnable, la réalisation des deux autres volets, le lien vers l'aéroport et vers Deux-Montagnes.

3600 Il nous faut apporter, d'autre part, des précisions importantes aux aspects financiers et de gouvernance, ce sont les deux dimensions principales sur lesquelles nous fondons notre argumentation.

3605 Si nous examinons d'abord la formule de financement et la gestion des risques qui lui est associée, force est de constater que c'est une proposition très audacieuse que celle de CDP Infra, car, si on en juge par les expériences étrangères et par la situation actuelle, la probabilité est relativement faible, et même est très faible, que le projet puisse s'autofinancer. L'expérience nous montre plutôt que les infrastructures de transport collectif exigent des ponctions régulières pour
3610 rester à flot. Alors, de ce point de vue là, c'est déjà une réserve et on doit reconnaître que c'est déjà un premier défi.

3615

Le second défi est tout aussi important en raison de la nature même de la Caisse et de ses activités puisqu'il ne s'agit pas seulement de payer cette infrastructure, d'en assurer le financement des frais d'exploitation, mais qu'il s'agira également de dégager un rendement pour rémunérer le capital puisque la Caisse aura la responsabilité, bien sûr, d'honorer ses engagements à l'égard des cotisants et donc de dégager suffisamment de profit pour régler les rentes promises à ses déposants.

3620

Alors, on peut identifier un certain nombre de risques pour lesquels les réponses actuellement demeurent à préciser, car elles soulèvent de très sérieuses interrogations. Il ne s'agit pas ici de faire un scepticisme systématique ou de jeter le doute sur la bonne foi du promoteur, mais il faut bien reconnaître, par ailleurs, que c'est un projet complexe qui nécessite une information riche et, on le reconnaît aussi à bien des égards, complexe, mais ce n'est pas parce qu'elle est complexe qu'elle doit être soustraite au débat public et à l'examen public.

3625

3630

Alors, si on essaie de les examiner succinctement dans l'ordre, les risques que nous avons identifiés sont les trois suivants : d'abord, c'est la question des risques associés au financement des dépenses d'exploitation. La mairesse de Longueuil qui nous a précédés y a fait allusion. Il est actuellement très difficile de savoir exactement à combien se montera la facture d'exploitation. Alors, nous avons, nous, pour tenter de dissiper un peu ce brouillard, nous avons fait une première estimation, très grossière, en nous reportant à une comparaison basée essentiellement sur l'expérience qui est utilisatrice de la technologie que le promoteur va utiliser pour le projet, alors nous avons regardé ce qu'il en coûte à Vancouver pour exploiter le réseau avec les comparables et les bémols qu'on doit y mettre.

3635

3640

Grosso modo, ce que nous avons trouvé, c'est qu'il en coûte annuellement environ cent quinze millions de dollars (115 M\$) en frais d'exploitation. Cent quinze millions de dollars (115 M\$) en frais d'exploitation, c'est assez difficile, pense-t-on, de financer cette somme à même les recettes tarifaires. Si nous utilisons les hypothèses qui circulent, il faudrait, pour dégager ce cent quinze millions (115 M\$), il faudrait porter à environ trois dollars treize (3,13 \$) le tarif plutôt qu'une et quatre-vingt-dix (1,90 \$) actuellement pour générer cent quinze millions (115 M\$).

3645

C'est une assez grosse commande, une commande d'autant plus élevée qu'elle sera grevée également d'une série de contraintes, en particulier des contraintes liées à l'intégration tarifaire, puisque, par définition, l'intégration tarifaire suppose aussi le partage des recettes puisque les municipalités participantes se répartissant le long du trajet, une partie du tarif unique devrait normalement leur revenir, ce qui constitue aussi donc une ponction supplémentaire sur les dépenses d'exploitation, les revenus d'exploitation du REM.

3650

C'est un élément très important que cette dimension-là puisque, bien entendu, les dépenses d'exploitation sont celles qui, par leur caractère récurrent, contribuent pour beaucoup à la réputation ou à la mauvaise réputation du transport collectif dans le débat public.

3655 Deuxième ordre de risque qui est important et pour lequel les mesures de mitigation nous semblent peu claires à ce moment-ci, ce sont les prévisions d'achalandage qui, pour ce qu'on en sait, nous apparaissent beaucoup trop optimistes parce que, évidemment, ces prévisions ont un impact direct sur les recettes tarifaires attendues et en matière d'effet d'une offre nouvelle, les expériences auxquelles on peut se référer soulèvent beaucoup de questions.

3660 On peut voir, par exemple, qu'au cours des six années, de 2006 à 2013, par exemple, il a fallu une augmentation de l'offre – on a eu une augmentation de l'offre d'environ vingt-huit pour cent (28 %) qui a provoqué une augmentation de seize pour cent (16 %) de l'achalandage. En gros, il a fallu faire un deux pour un et il faut donc penser que les liens de bonification de l'offre ont un impact direct sur l'accroissement des dépenses, et dans le cas qui nous occupe, l'expérience que nous pouvons établir dans la région métropolitaine, les dépenses d'exploitation ont augmenté de soixante-sept pour cent (67 %) pour obtenir seize pour cent (16 %) d'accroissement de l'achalandage.

3670 Alors, donc là, ça demande un travail de fine dentelle pour ne pas surestimer les recettes et pour ne pas très rapidement se retrouver à un mur annuel de déficit d'exploitation.

3675 Troisième élément de risque qui est important, j'y ai fait référence tantôt, ce sont les objectifs de rendement, puisqu'il ne s'agit pas seulement de payer l'infrastructure, il ne s'agit pas seulement de faire les frais de son exploitation, mais qu'il faut dégager un surplus pour que CDP Infra puisse y trouver son compte et, au travers lui, les cotisants.

3680 Nous avons fait une simulation, donc un objectif de rendement soit à cinq, soit à huit pour cent (8 %). Le rendement historique de la Caisse au cours des dernières années se situe entre les deux, autour de six et demi, sept (6,5-7 %). Alors, si on prend un objectif de rendement de cinq pour cent (5 %), il faudrait que ça dégager un surplus de cent cinquante millions (150 M\$), et si nous prenons huit pour cent (8 %), bien, on est à deux cent quarante millions (240 M\$) annuellement. C'est une assez grosse commande. Et pour obtenir ce rendement-là, si les recettes tarifaires sont ce qu'elles sont dans l'estimé que nous avons fait, bien, il est évident qu'il va falloir augmenter l'effort des municipalités. L'augmenter à quelle hauteur? Bien, là, les calculs précis nous permettraient de le définir. On a entendu le chiffre de trois cent cinquante millions (350 M\$) pour la contribution des municipalités, incluant la part de captation de la valeur foncière, il y a d'autres façons et d'autres calculs à compléter pour arriver à un chiffre sérieux, crédible en la matière.

3690

3695 Mais c'est évident que d'une manière ou d'une autre, la ponction que nous allons exercer avec un projet comme celui-là sur les capacités fiscales et financières des municipalités, bien, ça va avoir un effet siphon; ça va drainer des ressources et ces ressources qui vont être dévolues au financement du REM, bien, ne seront pas disponibles pour les autres projets de transport dans la région. Et se prémunir contre un tel effet siphon, bien, ça suppose une grande prudence dans le modèle financier.

3700 C'est que cet effet siphon n'aura pas qu'un effet sur les contraintes de développement pour les projets futurs, il va avoir un effet immédiat en termes d'aménagement puisque les projets qui vont retarder, parce qu'on n'en aura pas les ressources, bien, vont devenir des facteurs de perturbation ou des générateurs de nuisance dans les municipalités et ils vont transformer ce qui devrait être des choix d'aménagement en urgence de mitigation. C'est une distorsion d'aménagement qui n'est pas souhaitable et à laquelle il faut songer avant.

3705 Enfin, si on se tourne vers une autre source de financement que la contribution des municipalités, on pourrait penser à une augmentation de la taxe sur l'essence qui pourrait fournir un apport intéressant, mais là, encore une fois, c'est une marche assez haute à franchir, ça supposerait qu'il faudrait ajouter environ six cents (0,06 \$) le litre qui s'ajouterait déjà aux trois cents (0,03 \$) actuelles, ce qui demanderait un effort considérable de la part des citoyens et des consommateurs de la région.

3715 Deuxième volet donc après la formule de financement, c'est celui des enjeux de gouvernance. La mairesse de Longueuil y a fait référence dans son témoignage tantôt. La création de l'Autorité régionale des transports métropolitains, c'est un pas dans la bonne direction, mais d'abord, elle n'est pas encore en place et que, d'autre part, il va y avoir un certain délai avant qu'elle commence à être véritablement fonctionnelle. Et cet instrument conçu pour faire prévaloir un peu plus de cohérence dans la planification et l'organisation du transport collectif dans la région va quand même rester confronté à un problème de base, et là, encore une fois, différentes hypothèses sont évocables, mais on n'a pas de scénario précis sous les yeux.

3720 Avant de traverser les paysages urbains, avant de traverser les zones rurales, le REM va devoir composer avec une véritable forêt d'organigrammes. Et ça, c'est, quelle que soit la façon dont l'Autorité régionale de transport métropolitain sera configurée, c'est un risque important. C'est un risque de gouvernance et ces risques-là peuvent considérablement perturber la gestion, et on comprend que des débats comme l'intégration tarifaire peuvent être extrêmement vifs dans ces circonstances-là.

3725 Alors, quels seront les liens du promoteur avec cette autorité? Quel sera le partage des responsabilités? C'est des questions auxquelles il faut répondre rapidement.

3730

Enfin, dernier élément, si...

LE PRÉSIDENT :

3735 Rapidement, s'il vous plaît, on arrive au terme de quinze (15) minutes.

M. ROBERT LAPLANTE :

3740 Oui. Nous plaidons pour qu'on repose la décision sur ce qui est validé. Parce que l'effet de surprise passé, on constate bien que c'est encore une fois une manifestation d'improvisation de la part du gouvernement du Québec dans les grands projets. Le métro de Laval est arrivé comme une surprise, le Train de l'Est de la même façon, alors que le seul lien, dans les trois projets que nous avons, qui est véritablement documenté sur des besoins cernés, c'est celui de la Rive-Sud et de Montréal. Les autres liaisons n'ont pas fait l'objet de processus de priorisation basés sur des critères objectifs. Nous pensons que ça les prend, ces critères, et ça prend un temps de repos pour considérer que la mise en route du projet, dans une phase 1, permettrait d'appivoiser la technologie, de mesurer son impact sur les autres modes de transport et de revoir quel est son effet sur la configuration des besoins.

3750 Le vérificateur général, en 2009, avait déjà attiré l'attention sur le fait que le gouvernement du Québec ne pouvait pas continuer à avoir un programme d'immobilisations aussi élevé, sans mettre à la disposition de l'ensemble des parties prenantes un instrument de planification, et ça, c'est un plan métropolitain de mobilité durable qui peut le donner, qui peut le faire.

3755 Alors, pour toutes ces raisons, nous pensons donc qu'il faut plus de transparence et un peu plus de divulgation des résultats des travaux du promoteur sur les conditions de financement et les coûts d'exploitation, sur l'insertion de son projet dans la dynamique régionale et, finalement, sur sa place dans le système de gouvernance.

3760 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Alors, des questions? Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

3765 Oui, merci beaucoup. Vous nous avez expliqué ce que vous présentez dans votre mémoire en pages 6-7, une simulation de ce que pourrait donner donc, en transposant les coûts d'exploitation d'un système similaire au cas qui nous occupe, donc ce que pourrait donner le scénario financier. Et, bon, si je comprends bien, vous êtes en train de nous dire, et j'aimerais que vous me confirmiez si on a bien saisi, que le rendement dont la Caisse a besoin pour rémunérer

3770

ses déposants serait assuré par une nécessaire contribution des municipalités, étant donné que les coûts d'exploitation, même s'ils sont plus réduits dans un système automatisé que dans un système, par exemple, avec conducteurs ne serait pas suffisant pour se priver de cette contribution-là?

3775

Donc, en d'autres termes, c'est comme si vous nous disiez que le contribuable va payer pour la retraite, pour le retraité. Est-ce qu'on a bien saisi? Et la dernière question au sujet de cette simulation, est-ce que c'est une simulation que vous avez faite avec les prévisions d'achalandage que vous estimez optimistes, et si c'est le cas, quelle serait-elle avec des prévisions d'achalandage que vous estimeriez plus raisonnables?

3780

M. ROBERT LAPLANTE :

Bon. Tout d'abord, l'esprit qui a prévalu à cette estimation-là était simplement de bien faire ressortir le poids des facteurs. C'était d'abord notre préoccupation. Et on comprend que les revenus d'exploitation ne seraient pas suffisants, les recettes d'exploitation ne seraient pas suffisantes pour soit le financer, financer l'exploitation, ou encore moins pour générer du rendement supplémentaire.

3785

Donc, les sources de revenus supplémentaires pour le rendement, elles nous sont apparues nécessaires et nous ne voyons, dans l'organisation actuelle des choses, que deux avenues pour ça : soit l'augmentation de la contribution des municipalités, et à cet égard, il est loin d'être évident que la captation de la valeur foncière serait suffisante, et d'autre part, les taxes à la consommation sur l'essence. Et, encore une fois, l'idée n'est pas de faire payer les contribuables pour les retraités, mais à terme, effectivement, ça fait partie de l'équation puisque le promoteur doit payer des rentes à des retraités. Alors, le revenu généré pour payer cette rente-là dans ce projet-ci doit être associé à l'exploitation et au financement du projet de transport lui-même, d'infrastructure.

3790

3795

Donc, c'est un élément important à prendre en compte étant donné la réserve que nous avons émise dès le départ. C'est un grand défi de financer un système de transport collectif, c'est un défi encore plus grand de le financer en générant un rendement de cinq à huit pour cent (8 %).

3800

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Et est-ce que vous avez fait cette simulation-là avec l'achalandage que vous estimez optimiste?

3805

3810

M. ROBERT LAPLANTE :

3815 Non. Nous sommes restés au plus près des chiffres que nous pouvons vérifier maintenant à partir de ce que nous avons dans les enquêtes disponibles actuellement; donc sur un scénario prévu d'accroissement de l'achalandage dont se réclame le promoteur en comparaison avec ce qu'on a observé sur l'accroissement de l'achalandage, par exemple avec l'ouverture de la ligne... du prolongement de la ligne jusqu'à Laval, par exemple.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

3820 Donc, ce sont des prévisions que vous utilisez, vous?

M. ROBERT LAPLANTE :

3825 Oui.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

3830 Ce n'est pas... vous n'avez pas... bon. Et dernière petite question. Vous avez parlé de la structure de gouvernance. Quelle est votre position par rapport à la Loi 76 et l'architecture qui est proposée, notamment quant à la place de CDPQ Infra à l'intérieur de cette architecture où elle n'est pas directement soumise à la Loi 76? Donc, vous avez évoqué quelques éléments, mais...

M. ROBERT LAPLANTE :

3835 Bien, précisément, pour faire écho aux préoccupations de la mairesse de Longueuil, nous sommes là-dessus sur la même longueur d'onde. Pour nous, il apparaît souhaitable, autant pour la reddition de compte que pour la transparence démocratique, que ce ne soit pas d'abord les élus qui soient en ligne directe d'imputabilité. Et il faut donc concevoir une architecture où les parties prenantes doivent d'abord être le gouvernement du Québec et les instances municipales ou régionales en cause.

3840
3845 Donc, c'est un souci que nous avons puisque le promoteur, même s'il est au service de l'intérêt public, on n'en doute pas, reste tout de même un promoteur qui n'a pas de compte à rendre directement aux citoyens. Et à cet égard, vaut mieux préserver un espace démocratique clair où il y a ultimement des responsables qui doivent se présenter devant la population.

LE PRÉSIDENT :

3850 Madame Ghanimé? Ça va? Alors, merci, Messieurs, de votre présentation. Merci d'avoir répondu à nos questions.

M. ROBERT LAPLANTE :

3855 Merci beaucoup. Au plaisir.

Mmes MARIE-JOSÉE BÉLIVEAU ET NATACHA ALEXANDROFF

3860

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais maintenant madame Josée Béliveau et madame Natacha Alexandroff pour Action Gardien, Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles.

3865

Mme MARIE-JOSÉE BÉLIVEAU :

Juste une petite correction, c'est Marie-Josée Béliveau.

3870

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi, Madame. Marie-Josée?

Mme MARIE-JOSÉE BÉLIVEAU :

3875

Béliveau.

LE PRÉSIDENT :

3880

Marie-Josée Béliveau. Je m'excuse, Madame.

Mme MARIE-JOSÉE BÉLIVEAU :

3885

Il n'y a pas de problème.

LE PRÉSIDENT :

Puis je m'excuse aussi de l'heure. C'est les contraintes de la consultation publique. Alors, la parole est à vous, Mesdames.

3890

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

Merci beaucoup. Mon nom est Natacha Alexandroff, je suis la citoyenne de service. Marie-Josée Béliveau est organisatrice communautaire à la table Action-Gardien.

3895

Je vous demande d'avance de nous excuser parce qu'on était trois, on n'est que deux. On a un peu réduit le texte pour que ce soit un peu plus rapide et puis, bon, il va peut-être y voir des « euh » le temps qu'on se retrouve dans ce qu'on a à dire.

3900

La présentation. La table Action-Gardien a été créée en 1981. Elle regroupe vingt-quatre (24) groupes communautaires membres et travaille en partenariat avec l'ensemble des acteurs du quartier. Convaincus que les citoyennes et les citoyens doivent être au coeur des décisions qui les concernent et ont un impact sur leur vie, les membres d'Action-Gardien affirment la nécessité et la légitimité que les citoyens interviennent sur les enjeux d'aménagement urbain.

3905

Mme MARIE-JOSÉE BÉLIVEAU :

Juste préciser que c'est le quartier de Pointe-Saint-Charles.

3910

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

Oui. Je pensais que tout le monde le savait. En tant que citoyenne, j'ai une petite chose, une petite parenthèse. Je trouve que c'est un petit peu décevant de voir qu'on se sert de notre argent pour faire des projets et qu'on ne nous trouve pas assez... pas nécessairement et peut-être assez intelligents que pour comprendre qu'est-ce qui se passe et pouvoir donner notre avis. On trouve que ça va un petit peu trop vite et qu'on n'est pas assez consultés.

3915

Alors, aujourd'hui, nous sommes consultés sur un projet très précis, un REM dont le tracé est quasiment défini déjà. Jamais, ces dernières années, nous n'avons été consultés en amont sur le choix du ou des nouveaux modes de transport. Nous aurions souhaité avoir une présentation pour une compréhension d'ensemble des enjeux de mobilité et des priorités en desserte de transport en commun de l'île de Montréal.

3920

Pourquoi ne pas avoir consulté la population sur diverses options possibles, par exemple un SLR sur le pont Victoria ou encore par le pont Champlain, mais qui rejoindrait Lionel-Groulx, ou

3925

même la poursuite de la ligne jaune du métro, et cetera. D'autres modes de transport plus légers, efficaces et non polluants auraient pu être envisagés (trolleybus, tramway), avec davantage de gares et de dessertes locales, des coûts moindres et moins de mégastationnements, entre autres.

3930 Alors, les groupes communautaires de la table Action-Gardien appuient globalement les projets visant l'augmentation de l'offre de transport en commun et militent pour le système de transport en commun abordable, écologique, favorisant le transfert modal sécuritaire. Cependant, nous ne pouvons nous prononcer actuellement sur le choix du REM pour répondre aux enjeux de mobilité de l'île de Montréal et de l'agglomération.

3935 Nous tenons donc à préciser que notre mémoire ne constitue en aucun cas une position en faveur du choix du REM comme mode de transport collectif. Dans l'exercice restreint qui nous est proposé, nous voulons plutôt mettre en lumière certains enjeux concernant le quartier Pointe-Saint-Charles reliés au projet du REM.

3940 Alors, j'aimerais parler peut-être un peu de Bridge-Bonaventure, qui est une section de terrain qui se trouve à Pointe-Saint-Charles.

3945 Alors, situé dans un secteur névralgique, à proximité du centre-ville, en face de Griffintown, ce site suscite l'intérêt de promoteurs publics et privés. Ces dernières années, les groupes communautaires réunis autour de la table Action-Gardien ont amorcé une mobilisation citoyenne pour définir une vision collective pour ce secteur. Et, bon, on a des balises principales qui ont été identifiées. Je ne vous les lirai pas parce que ça va être long.

3950 L'avenir de ce secteur est loin d'être déterminé et la démarche de planification annoncée par la Ville de Montréal est à peine amorcée. Ainsi, il nous apparaît incohérent de devoir nous prononcer aujourd'hui sur la pertinence des gares du REM dans ce secteur, sans planification préalable dudit secteur. Nous sommes en accord avec une desserte de transport en commun pour une zone d'emploi, mais nous avons de fortes raisons de craindre que l'implantation d'une gare pourrait dicter le développement aux alentours en fonction d'objectifs de rentabilité.

3955 Le secteur Bridge offrira un gros potentiel de développement une fois l'autoroute Bonaventure déplacée et transformée en boulevard urbain, les berges du fleuve libérées de l'autoroute Bonaventure et un accès via le REM, si les stations potentielles sont construites.

3960 Malgré les mises en réserve effectuées par la Caisse de dépôt, l'annonce et l'avancement du projet du REM est un signal pour les promoteurs privés et publics et constitue une pression de plus à la spéculation et à la tentation de développer des projets, surtout pour des condominiums. Malheureusement, on est pas mal saturés à Montréal et on aimerait voir autre chose et surtout garder de l'emploi.

3965

3970 Nous insistons sur le fait que la planification concertée du secteur Bridge-Bonaventure est une responsabilité des pouvoirs publics et que cette planification doit encadrer les projets tant publics que privés qui vont s'y implanter.

Nous demandons qu'une planification détaillée et concertée avec la population locale de la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles soit réalisée en amont de l'implantation d'une station de REM dans le secteur, afin d'éviter un développement à la pièce autour de cette station.

3975 Nous demandons au gouvernement fédéral et à la Ville de Montréal de s'engager à protéger tout le secteur, donc un gel de zonage, d'ici à ce que soit réalisée cette planification.

3980 Le quartier de Pointe-Saint-Charles est sillonné et enclavé par de grandes infrastructures de transport, voies ferrées et autoroutes. Les architectes qui sont passés avant nous ont parlé de murs. Nous, on a un mur qui traverse la Pointe et puis qui la coupe en deux. Il y a deux passages en dessous puis le reste, on est... on habite de ce côté-ci de la track ou de l'autre côté de la track. C'est une expression de Pointe-Saint-Charles.

3985 Le quartier donc est sillonné et enclavé par de grandes infrastructures. Ces infrastructures occasionnent des nuisances au niveau de l'enclavement, du bruit, de la pollution et de la sécurité et génèrent un important trafic de transit au cœur du quartier. Ajoutant à ces nuisances, plusieurs infrastructures se trouvent présentement en réfection ou en construction: pont Champlain, autoroute Bonaventure, échangeur Turcot, gare d'entretien de l'AMT. Ces différentes infrastructures de transport concernent les paliers fédéral, provincial, municipal, sans instance de
3990 planification intergouvernementale.

Alors, une fois de plus, avec le REM, nous devons nous prononcer sur des gares potentielles dans un secteur, sans que ce soit intégré à une vision d'ensemble et concertée des reconfigurations des infrastructures routières et ferroviaires du secteur de Pointe-Saint-Charles.

3995 **Mme MARIE-JOSÉE BÉLIVEAU :**

4000 Le tracé maintenant dans Pointe-Saint-Charles. Le projet actuel du réseau électrique métropolitain de la Caisse de dépôt et placement fait passer le tracé de l'antenne Rive-Sud reliant Brossard à la Gare Centrale à Montréal par la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles. Toutefois, comme on peut le constater en analysant deux cartes figurant dans la documentation qui a été déposée par le promoteur sur le site du BAPE dans l'étude d'impact sur l'environnement, donc les cartes D-27 et D-24, on se demande quel tracé sera effectivement choisi dans Pointe-Saint-Charles en ce qui concerne la portion au sud du quartier. La carte D-24 laisse entrevoir un tracé

4005 aérien, tandis que la carte D-27 montre un tracé en souterrain à cette même hauteur. Vous pouvez les voir aux pages 5 et 6 de notre mémoire.

4010 Donc, les groupes communautaires de la table Action-Gardien demandent l'organisation d'une assemblée de consultation locale portant spécifiquement sur le tracé du REM pour le secteur Bridge-Bonaventure. Donc, c'est important d'entendre les citoyens et les groupes dans notre quartier.

4015 Aussi, on veut une consolidation des zones d'emplois et une desserte de ces zones d'emplois. Pointe-Saint-Charles a été un pionnier dans la défense des zones d'emplois en milieu urbain. Les questions d'employabilité locale et de saines cohabitations entre les fonctions résidentielles, commerciales et industrielles sont au coeur des préoccupations de la communauté locale face à l'avenir de sa zone industrielle. Il est donc impératif que des mesures concrètes soient mises en place pour protéger les usages liés à l'emploi et d'empêcher leur érosion au profit de l'unique usage résidentiel. La mixité d'usage sans planification dans ces zones
4020 amènerait, comme cela a été le cas le long du canal de Lachine, à un abandon progressif de la zone, de la vocation d'emploi. Donc, c'est quelque chose qui est très important pour nous.

4025 Nous recommandons que le transport collectif qui transitera par Pointe-Saint-Charles desserve les zones d'emplois en consolidation et développement, et particulièrement le secteur Bridget et le parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles.

4030 Nous considérons aussi incontournable que les pouvoirs publics mettent en place des mécanismes pour garantir le maintien et le développement de zones d'emplois dans le secteur Bridge-Bonaventure, qu'ils maintiennent des zonages commercial, industriel et de bureau dans ce secteur et qu'ils soutiennent l'employabilité locale.

4035 On considère que le REM est un projet métropolitain qui ne bonifie pas la desserte locale. Donc, Pointe-Saint-Charles a besoin d'améliorer sa desserte en transport en commun, comme beaucoup de quartiers de Montréal, notamment ses lignes d'autobus et les liens interquartiers. Mais le projet à l'étude ne vise pas du tout une desserte locale; il privilégie le lien rapide entre la banlieue et le centre-ville. C'est un projet d'échelle métropolitaine qui n'a pas comme visée de bonifier l'offre locale en transport en commun pour les résidents de notre quartier.

4040 Évidemment, si la station du Havre s'implantait, il faudrait réfléchir les accès piétonniers et cyclistes à cette station pour les résidents du quartier et les usagers du REM qui voudraient se rendre par exemple sur les anciens terrains du CN. Par contre, nous sommes contre un accès routier entre le sud du quartier et les stations, car cela entraînerait inévitablement une circulation de transit intensive supplémentaire dans notre quartier.

4045 Bref, nous excluons que le REM, mode de transport rapide entre la banlieue et le centre-ville, puisse améliorer la desserte locale du quartier résidentiel. Nous n'avons pas besoin d'améliorer notre lien direct au complexe du DIX30, il y a peu de résidents qui vont vouloir y aller, on le juge. Nous n'avons pas besoin d'améliorer ce lien, tandis que l'accès au centre-ville pourrait, lui, être amélioré à moindre coût par des systèmes plus légers et en éliminant la congestion liée à la circulation de transit.

4050 Advenant l'implantation de la station du Havre, nous sommes d'avis qu'un accès non véhiculaire devrait être aménagé entre le sud du quartier et la zone industrielle, et nous demandons à être consultés spécifiquement sur l'aménagement de cet accès.

4055 Aussi, concernant l'accès au fleuve, c'est quelque chose qui est très important pour nous aussi. Montréal est une île, mais bien que notre quartier longe les berges du Saint-Laurent, les citoyens de notre quartier n'ont pas accès au fleuve. Pourtant, redonner le fleuve aux Montréalais est au centre de la vision d'un grand nombre d'acteurs, politiciens et urbanistes. Alors, comment se fait-il que cela ne se concrétise pas?

4060 Le déplacement de l'autoroute Bonaventure représente une opportunité de dégager les berges du fleuve et de donner accès aux résidents du quartier à ce fleuve. Il faut s'assurer que cette vision se reflète aussi dans la planification de toutes les autres infrastructures, que ce soit le nouveau pont Champlain ou le REM.

4065 Donc, le projet de transport collectif doit être conçu de concert avec le réaménagement de l'autoroute Bonaventure et la construction du nouveau pont Champlain afin de s'assurer de permettre un accès au fleuve piétonnier pour les résidents du quartier et une réappropriation des berges.

4070 Les citoyens ont aussi développé une proposition d'accès via le parc, le parc Marguerite-Bourgeoys, à un parc qui serait sur le fleuve à partir du quartier. Donc, il faudrait tenir compte de cette proposition.

4075 Nous sommes aussi pour une amélioration de la qualité de vie à Pointe-Saint-Charles. Je vais essayer de faire vite, je m'excuse. La population a déjà un nombre excessif d'inconvénients et de nuisances associés au bruit, à la pollution, à la circulation de transit et à la congestion automobile ainsi qu'au camionnage. Comme Natacha disait, c'est un quartier qui est enclavé. En conséquence, tout projet qui s'implante dans notre quartier doit considérer améliorer nos conditions de vie et contribuer à corriger des problématiques majeures dans notre quartier.

4080

4085 Donc, le projet doit prévoir un aménagement qui contribue au verdissement. On ne veut pas que ça diminue l'espace de nos parcs, mais on veut des espaces verts plutôt supplémentaires qui doivent accompagner le projet.

4090 Le projet doit aussi contribuer à la décontamination et à la réhabilitation des sols. Le projet ne doit pas ajouter de fracture supplémentaire à celles existantes. Donc, par exemple, la voie du CN au coeur du quartier et l'antenne Butler, VIA Rail, l'autoroute Bonaventure, toutes ces autres infrastructures. Donc, l'infrastructure du projet doit au contraire contribuer à offrir une réponse aux problèmes actuels plutôt que les aggraver. Donc, nous privilégions les options cent pour cent (100 %) souterraines dans le secteur du parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles.

4095 Le projet doit s'accompagner de mesures de mitigation pour limiter les nuisances liées au chantier, ainsi que de moyens de suivi rigoureux pour la santé et la qualité de vie des citoyens.

4100 Aussi, nous voulons partager avec vous une préoccupation concernant la gouvernance et l'imputabilité du projet. Même si nous comprenons qu'avec la Caisse de dépôt et placement, nous ne sommes pas dans le modèle très controversé des partenariats public-privé, il s'agit tout de même d'une forme de privatisation des grands projets de transport en commun. Certes, le partenaire n'est pas une compagnie privée, mais il s'agit néanmoins d'un investisseur qui poursuit des objectifs de rendement.

4105 Le choix des formules mixtes, en ce qui concerne la planification, la maîtrise d'œuvre, la détermination des coûts, l'amortissement des risques et la qualité des travaux, ne fait absolument pas consensus en termes d'imputabilité et de gestion efficace des finances et des priorités publiques. Cela entraîne également une perte d'expertise technique et donc de contrôle de nos infrastructures.

4110 Bref, nous sommes d'avis que les formules mixtes, y compris le nouveau modèle de CDPQ Infra, vont dans le sens d'un désengagement et d'une déresponsabilisation des gouvernements dans la planification, la mise en oeuvre et le suivi des infrastructures de transport.

4115 Et nous souhaitons aussi parler, dernier mot, sur la question de l'accessibilité financière au transport en commun. En tant que table de concertation d'un quartier populaire habité par une forte proportion de ménages à faible et à très faible revenu, nous sommes préoccupés par l'accessibilité financière des transports en commun. Les tarifs en vigueur dans les différentes sociétés de transport de la région métropolitaine excluent déjà une grande partie de notre population pour qui le transport est trop cher et condamnent ces personnes à une immobilité forcée.

4120

4125

On n'a pas eu le temps de se faire une tête très éclairée sur l'harmonisation à venir des tarifs dans la région métropolitaine par la nouvelle Autorité régionale du transport métropolitain. Cependant, quel sera le rôle de CDPQ Infra dans cette harmonisation? Nous craignons que la réalisation du REM ne fasse, par ses coûts de construction et d'opération, grimper les tarifs actuellement en vigueur.

4130

Donc, nous exigeons que l'abordabilité du transport en commun soit le principal objectif qui guide le choix des tarifs par CDPQ Infra et l'harmonisation à venir des tarifs dans la région métropolitaine par la nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain.

Merci.

LE PRÉSIDENT :

4135

Je vous remercie beaucoup de votre présentation. Peut-être parler avec le dernier point que vous avez soulevé, c'est-à-dire l'abordabilité, en quelque sorte, de l'accès au transport collectif. Est-ce que vous avez des suggestions à faire en termes d'outils pour rendre le transport collectif plus abordable? On sait que le gouvernement du Québec donne un crédit d'impôt. Ce n'est peut-être pas nécessairement le cas pour une partie de votre clientèle quant aux déclarations de revenus ou qui ne permettraient pas d'aller chercher ce crédit d'impôt là. Est-ce qu'il y a d'autres mécanismes que vous avez discuté ou envisagés, qui permettraient une meilleure accessibilité de vos clientèles?

4140

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

4145

Oui. Nous participons très activement à essayer de trouver des solutions. D'abord, il faut s'occuper des gens qui sont sans emploi, les aînés aussi, des gens... les gens qui sont dans la rue, ils ne peuvent pas bouger tellement. On leur dit toujours de changer de banc, mais s'ils veulent aller ailleurs, ils ne peuvent pas se permettre un moyen de transport. Alors, on voudrait qu'il y ait des tarifs spéciaux pour aider ceux qui... parce que le train, il roule de toute façon. Alors, tous ceux qui ne peuvent pas l'utiliser, s'ils sont dans le métro ou dans n'importe quel moyen de transport, ils ne vont pas coûter plus cher. Alors, ce qu'on voudrait faire, c'est permettre à ces gens-là d'avoir l'accès. Ça évitera peut-être des autobus qui sont vides à certaines heures, peut-être suggérer certaines heures à ceux qui ne travaillent pas et avoir un tarif spécial à ces heures-là.

4150

4155

C'est très complexe, mais on a des discussions avec la STM et on essaie de trouver... Le transport ne sera jamais, ne rapportera jamais d'argent à une ville ou à un gouvernement. On estime que le coût de... Il y a des endroits où le transport est gratuit et j'estime que ça pourrait –

4160 on n'ira peut-être pas jusque-là tout de suite –, mais ça pourrait faire partie de l'incitation pour que les gens trouvent du travail ou pour qu'ils aillent quelque part sans amener leur voiture.

4165 Alors, il y a plein de possibilités. Moi, je n'irai pas vous amener des solutions là parce qu'on en discute actuellement puis on ne les a pas, mais il faudrait se pencher sur ce sujet parce qu'on arrive avec quelque chose qui coûte très cher et comme on veut une carte unique pour tout Montréal et les agglomérations autour, qu'est-ce qui va arriver, la carte, elle va être plus chère pour tout le monde. Puis ça, ça nous fait un petit peu peur.

4170 On a aussi des gens qui habitent à l'extérieur de Montréal et qui sont obligés de faire deux heures d'autobus pour venir juste à Montréal parce qu'ils n'ont pas un transport direct. Alors, le système de transport au Québec est très difficile à appréhender puis à essayer de résoudre sans que ça coûte trop cher. Mais ça ne devrait pas être aux citoyens de payer le gros côté de la facture, à mon avis.

4175 **Mme MARIE-JOSÉE BÉLIVEAU :**

4180 Peut-être juste ajouter que la table de concertation fait partie d'une coalition montréalaise qui s'appelle le Mouvement collectif pour un transport public abordable et il y a des propositions qui sont mises de l'avant par cette coalition. Mais l'important, c'est de prendre en compte les plus vulnérables de notre société qui, souvent, effectivement, n'ont pas les moyens de se payer un transport public pour aller à l'hôpital ou pour des services qui, des fois, sont même gratuits ces services-là, mais ils ne peuvent pas y aller tout simplement.

4185 Puis aussi, dire qu'il y a des expériences qui existent dans plusieurs régions du monde. Même au Québec, il y a la Ville de Longueuil qui... je ne sais pas si ça se tient encore, mais avait mis pendant un certain temps le transport gratuit pour les personnes âgées. Mais il y a des villes en Europe aussi où le transport est gratuit pour tout le monde.

4190 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup, Mesdames, d'être venues nous présenter votre point de vue.

4195 **Mme NATACHA ALEXANDROFF :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Aussi d'avoir répondu à nos questions, puis je vous remercie aussi de votre patience.

4200 **Mme MARIE-JOSÉE BÉLIVEAU :**

Merci.

4205 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

4210 **Mme NATHALIE SIMON et
MM. NORMAND DIOTTE et SÉBASTIEN GAGNON**

LE PRÉSIDENT :

4215 Alors, je vois que les prochains intervenants sont déjà prêts. Alors, nous recevons madame Nathalie Simon, Normand Diotte et monsieur Sébastien Gagnon pour la Table des préfets et des élus de la Couronne Sud. Alors, en vous exprimant nos excuses du délai, en vous remerciant de votre patience. Alors, la parole est à vous.

4220 **M. NORMAND DIOTTE :**

Alors, bonjour ou bonsoir ou presque. Alors, on comprend évidemment le petit délai, c'est normal. Alors, merci beaucoup, Mesdames les commissaires et Monsieur le commissaire, de nous recevoir pour entendre notre mémoire de la Table des préfets Couronne Sud. Donc, merci.

4225 Je suis accompagné de Nathalie Simon, mairesse de Châteauguay, et monsieur Sébastien Gagnon, qui est directeur général de la Table des préfets, et mon nom est Normand Diotte, maire de la Ville de Candiac.

4230 Donc, la Table est une entité politique composée des maires des municipalités de la Couronne Sud. Elle a été mise en place dans la foulée de la création de la communauté métropolitaine de Montréal. La Table fédère les quarante (40) municipalités comprises dans la ligne administrative de la CMM, les municipalités qui doivent dorénavant composer avec des enjeux métropolitains. La Couronne Sud, c'est une population de cinq cent mille (500 000)
4235 habitants.

Notre mission est de nous assurer de la cohésion et de la cohérence du traitement des dossiers de nature métropolitaine puis de faire converger les positions consensuelles aux différents paliers gouvernementaux.

4240 Nos activités touchent entre autres le développement économique, l'environnement, l'aménagement du territoire, la gestion des matières résiduelles, le logement social et, bien sûr, le transport.

4245 Nous présentons ici nos principales recommandations extraites du mémoire que nous avons transmis dans le cadre de la présente audience publique.

4250 Les municipalités de la Couronne Sud recommandent d'appuyer le projet de REM en regard de sa contribution positive aux objectifs de mobilité et aux cibles que se sont fixées les instances municipales, entre autres celles liées aux cibles du PMAD, soit : augmenter de trente pour cent (30 %) la part modale des déplacements en transport collectif; optimiser et compléter le réseau routier; favoriser la mobilité active; orienter quarante pour cent (40 %) de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun; contribuer à la densification de nos secteurs.

4255 Les municipalités de la Couronne Sud sont en faveur de ce projet d'envergure qui viendra supporter, dans une logique de développement durable, tout le grand Montréal.

4260 Non seulement les gains environnementaux sont importants puisque le REM offrira une alternative en transport collectif électrique, un mode rapide et efficace en remplacement de la voiture. Sa contribution au développement économique sera vitale pour le grand Montréal. Même en limitant l'unique analyse à la création d'emplois et aux investissements privés, le projet serait déjà d'un intérêt capital. Mais c'est surtout sur la pression qu'il viendra enlever dans l'axe du pont Champlain, principale route du Canada pour le transport des marchandises, que son impact se fera sentir.

4265 Enfin, les citoyens, en ayant une véritable alternative à la voiture, pourront enfin graduellement le laisser tomber. Ce faisant, ils chercheront des milieux de vie plus denses avec des services de proximité. Le REM supporte ainsi toute la stratégie de densification contenue dans le PMAD en contribuant à la densification dans les aires TOD, dans les secteurs en requalification et dans ceux à développer.

4270 Avec les gains de temps escomptés pour circuler dans la région métropolitaine ainsi que les gains environnementaux et économiques liés à la diminution de l'usage de la voiture, le REM, un des projets les plus enthousiasmants des cinquante (50) dernières années pour notre secteur.

4275 Par contre, la CDPQ Infra et le REM arrivent à un drôle de moment dans le paysage politique métropolitain, alors que la nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain est en processus de mise en place et qu'elle devra redéfinir tout le système de transport dans le grand Montréal.

4280 Le REM doit non seulement être un contributeur majeur, mais s'y intégrer de manière
cohérente et intelligente. Au même titre que le métro, le REM doit former la pierre d'assise à notre
système de transport métropolitain. Partant du principe qu'à chacune des échelles de
4285 planification, les villes et les MRC et les communautés se fixent des cibles afin d'accroître la
mobilité des personnes et des biens, nous sommes convaincus que le REM doit faire écho à nos
planifications.

À la lumière des documents et informations dont la Couronne Sud a pris connaissance, il
n'apparaît pas de manière évidente qu'une réflexion incluant la planification territoriale ait été
4290 combinée avec celle d'une implantation du REM. Or, sans cette prise en compte, les municipalités
de la Couronne Sud sont à même d'être préoccupées par l'arrivée du REM, son impact et son
influence sur le développement de notre secteur. Aussi, nous sommes d'avis que l'intégration et
l'arrimage doivent impliquer plus que quelques échanges entre les municipalités situées sur le
tracé du REM.

4295 Nous croyons qu'une analyse en profondeur du système de transport métropolitain est
indispensable.

Deuxièmement, la Couronne Sud recommande de planifier l'implantation du REM en le
considérant comme une composante structurante et essentielle du système de transport
4300 métropolitain actuel et en le considérant sous l'angle des principes d'intermodalité et de mobilité
active.

Voici ce que représentent pour nous les cinq principaux facteurs de réussite :
l'interconnectivité entre les municipalités d'est en ouest; la densification de nos quartiers et la
4305 possibilité de créer des milieux de vie attractifs en contrant l'étalement urbain; des rabattements
efficaces et rapides vers les stations, avec l'augmentation des fréquences des circuits d'autobus;
des correspondances synchronisées pour éviter des délais, des mesures préférentielles telles que
des voies réservées qui permettent d'assurer la fluidité du transport collectif et des accès vers les
4310 stations du REM. Et j'ajouterais aussi des systèmes d'information en temps réel pour le bienfait
des usagers, comme on voit d'ailleurs partout en Europe et pour lequel on a beaucoup de pas à
faire ici au Québec.

Mais poussons plus à fond la question de l'interconnectivité entre nos secteurs d'est en
ouest. C'est un des éléments les plus importants et intéressants pour nos municipalités. Aucune
4315 station d'autobus n'aura autant d'attractivité que celles que nous retrouverons aux stations Rive-
Sud Panama.

À l'heure actuelle, l'offre de service vers le centre-ville de Montréal en partance de nos
secteurs est excellente. La masse d'usagers est considérable, avec plus de neuf cents (900)

4320 autobus qui transitent matin et soir cet axe. Nous n'avons toutefois pas suffisamment de navetteurs pour ouvrir des circuits dans les tracés vont d'est en ouest, circulant à haute fréquence à toutes heures de jour.

4325 Les stations Rive-Sud et Panama, si elles sont planifiées adéquatement, peuvent générer une véritable révolution dans le transport collectif. Les autobus occupés au maximum pourraient y transiter puis repartir avec des usagers vers des lieux d'origine. Des usagers pourraient également descendre d'un autobus pour ensuite embarquer sur une nouvelle ligne à destination d'un autre secteur de Longueuil ou de la Couronne Sud.

4330 En d'autres mots, nous devons cesser de prévoir les stations Panama et Rive-Sud uniquement comme des points de débarquement envers le REM, mais plutôt comme des points de convergence qui offrent une attractivité et une masse critique suffisante pour développer des circuits actuellement impossibles à imaginer. En ce moment, aucune station ou gare d'autobus n'a ce potentiel.

4335 Nous nous attendons aussi à ce que la mobilité active soit une priorité pour les promoteurs. Nous avons trop souvent tendance à négliger le rôle d'utilité publique que peut jouer la mise en place de pistes cyclables. Nous ne les planifions souvent que dans un rôle récréatif.

4340 Bien qu'elles soient moins visibles et spectaculaires que les grands équipements et infrastructures, ces petites mesures toutes simples demeurent aussi efficaces.

4345 En étant aménagées de manière réfléchie afin d'accueillir les autobus, les piétons et les cyclistes, les stations du REM supporteront les cibles et les objectifs fixés par le PMAD en lien avec l'intermodalité de la mobilité active.

Alors, maintenant, je vais céder la parole à madame Simon qui va poursuivre pour la suite.

Mme NATHALIE SIMON :

4350 Troisièmement, la Couronne Sud recommande d'analyser de manière spécifique les besoins en voies réservées et autres infrastructures routières afin d'accéder de façon optimale aux stations du REM.

4355 Un réseau de voies réservées doit être mis en place par le gouvernement du Québec et le ministère des Transports. Malheureusement, nous ne voyons pas cette planification s'exécuter simultanément avec celle de la CDPQ Infra. Le MTQ ne semble pas voir la nécessité de prévoir en amont ces voies réservées et autres mesures préférentielles. Cette situation est très inquiétante. Nous sommes convaincus de la nécessaire concomitance entre la planification du

4360 MTQ et celle du REM. Ces dernières constituent, dans le contexte métropolitain actuel, les deux clés qui permettront d'assurer l'accès rapide et efficace aux stations du REM.

4365 Si l'efficacité du transport collectif n'est pas au rendez-vous, les utilisateurs ne seront pas là non plus. A contrario, si le réseau est réfléchi et que toutes les possibilités sont exploitées, le projet du REM en sera encore plus fort.

4370 Il est donc urgent d'exiger du ministère des Transports qu'il exerce son rôle avec diligence dans le dossier du REM, et ce, en étudiant sérieusement les éléments concernant l'accessibilité vers les stations du REM. Notre mémoire fournit à ce titre une liste de mesures préférentielles et de voies réservées.

4375 Quatrièmement, nous nous attendons à ce qu'une stratégie de rabattement des services d'autobus soit mise de l'avant aux approches des stations du REM, afin d'assurer la correspondance efficace de la clientèle. Ici, nous nous adressons davantage aux futurs organismes de planification que sont les Autorités régionales de transport métropolitain ainsi que le Réseau de transport métropolitain.

4380 La notion de rabattement constitue pour nous un facteur essentiel pour augmenter le niveau de mobilité. De plus, l'efficacité des stations du REM sera directement tributaire de la manière dont les autobus vont s'y arrêter pour déposer et prendre les usagers. Une planification réussie permettra un gain de temps et d'efficacité pour les utilisateurs, améliorant ainsi l'expérience client.

4385 Cinquièmement, la Couronne Sud recommande d'évaluer l'impact des stationnements incitatifs de grande envergure prévus aux abords de certaines stations du REM. Un stationnement comportant trois mille (3 000) places, tel que celui proposé à la station Rive-Sud, nous semble trop grand. Sa capacité est presque le double que celle du stationnement au métro Longueuil, qui comporte mille sept cents (1 700) places.

4390 Nous nous interrogeons sérieusement sur le danger de construire un immense stationnement et de voir les utilisateurs délaisser le transport collectif pour la voiture. Les gains envisagés plus tôt seraient alors réduits. Et j'ajouterais que ces trois mille (3 000) véhicules viendraient ajouter à la congestion déjà fort présente aux heures de pointe sur l'autoroute 30 dont vous avez entendu parler précédemment. Donc, c'est trois mille (3 000) véhicules qui viendraient se rajouter et qui seraient engorgés donc dans les bouchons de circulation. De plus, je dirais que
4395 le fait d'amener des voitures favoriserait également l'étalement urbain. On prévoit donc, on l'a dit tout à l'heure, et Normand en a parlé, on privilégierait une gare intermodale où justement on maximiserait le transport collectif et minimiserait l'offre de transport de stationnements.

4400 La Couronne Sud recommande d'étudier donc dès maintenant la possibilité de prolonger le
REM dans l'axe est-ouest de la Couronne Sud. Prises individuellement, toutes les municipalités
de la Couronne Sud espèrent avoir une antenne du REM jusque chez elle. La réalité est tout
autre.

4405 Nous ne demandons pas collectivement que la CDPQ Infra élargisse son mandat afin
d'évaluer ses antennes supplémentaires, mais nous espérons que la CDPQ voie déjà au-delà du
réseau actuel et se projette dans l'avenir. Sans cette réflexion immédiate, des gestes seront
posés, cadenassant ou limitant le prolongement potentiel. Nous sommes convaincus que le REM
serait appelé à croître et ultimement à couvrir de nouveaux secteurs.

4410 En terminant, nous tenons à nouveau à vous remercier de l'opportunité que vous nous avez
offerte de vous présenter la vision des villes de la Couronne Sud et nous espérons que cette
contribution saura vous aider dans l'élaboration de votre rapport.

4415 Merci, bonne fin de journée.

LE PRÉSIDENT :

4420 Alors, merci beaucoup pour votre présentation. Merci aussi pour votre patience encore une
fois. Alors, quelques questions, pour que je comprenne bien. Vous nous avez mentionné que vous
avez jusqu'à neuf cents (900) autobus qui font du navettage pour...

M. SÉBASTIEN GAGNON :

4425 Toute la Rive-Sud.

LE PRÉSIDENT :

Toute la Rive-Sud, c'est ça?

4430 **M. NORMAND DIOTTE :**

Exact.

LE PRÉSIDENT :

4435 Mais, je veux dire, ce que j'ai compris aussi, d'un autre côté, c'est que vous dites le
stationnement, c'est peut-être un effet pervers, dans le sens que ça crée plus de bouchons que
d'autre chose. Alors, dans le contexte où on essaie autant que possible de réduire l'accès à

4440 l'automobile, ça va être une pression supplémentaire sur le navettage, puis ça, ce que je comprends, c'est que ce sont vos Autorités régionales de transport qui l'assument jusqu'à maintenant?

M. NORMAND DIOTTE :

4445 Hum, hum.

LE PRÉSIDENT :

4450 Alors, dans quelle mesure vous êtes à même de... c'est quoi le mécanisme qui vous permettrait de faire face à cette éventuelle avenue-là?

Mme NATHALIE SIMON :

4455 En fait, dans un premier temps, et on l'a entendu à travers, je pense, tous les intervenants qui sont passés ici, et ce qu'il manque véritablement, c'est de voir le transport en commun comme un véritable projet social. Et le gouvernement devra avoir une politique de développement de la mobilité durable avant d'avoir des projets. Là, on est d'accord avec la Loi 76, avec la nouvelle gouvernance. On a travaillé là-dessus, on est d'accord, on a milité pour le SLR, on est d'accord pour le REM, mais il reste qu'il faut regarder ça de façon beaucoup plus large.

4460 C'est sûr que s'il faut réduire la voiture, parce que c'est ça, la congestion, c'est trop de voitures, il faut réduire la voiture. Il faut mettre les gens dans quoi? Dans des autobus qui vont, jusqu'à preuve du contraire, se rendre dans des modes de transport lourd et ainsi désengorger l'île de Montréal.

4465 On est conscients que ça va amener une pression sur les communautés qui offrent présentement ce transport-là, il faut le revoir au-delà de ça. On s'est limités, nous, dans ce qu'on... dans votre mandat de Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, mais il est clair qu'on sera tous gagnants quand tout le monde comprendra que, collectivement, il y a de l'argent à mettre, pas nécessairement celui des municipalités, mais dans le transport en commun pour plus d'autobus.

M. NORMAND DIOTTE :

4475 Et je peux ajouter aussi. Écoutez, on sait que la congestion coûte cher au grand Montréal. On évalue à pas loin de deux milliards (2 G\$) annuellement les coûts de la congestion. Alors, c'est sûr que, puis on entend l'étalement urbain aussi de plus en plus. Mais écoutez, s'il y a un système de transport collectif qui est adéquat entre la Rive-Sud et Montréal, ça va encourager de plus en

4480 plus les gens justement à aller travailler puis à rester à Montréal parce qu'il va y avoir justement un temps de transport qui va être respectable, ce qui aujourd'hui est très difficile.

4485 Si on parle du stationnement au DIX30. Écoutez, quand on parle de trois mille (3 000) places de stationnement potentielles, c'est beaucoup, c'est énorme, puis on a une crainte, nous, les municipalités de la Couronne Sud que des gens conservent leur automobile, utilisent la 30, la 116, la 112 et s'en aillent à ce stationnement-là. D'autant plus, si le stationnement, il est gratuit – chose qu'on ne sait pas parce que, évidemment, il y a beaucoup de paramètres qu'on ne connaît pas, ça a été souligné tantôt – alors, c'est encore plus attractif encore pour les usagers de prendre leur véhicule et d'aller stationner là.

4490 Ça peut devenir peut-être le park and fly aussi de Dorval. Il faut y penser aussi, là. Dorénavant, maintenant, des gens s'en vont en auto à Dorval puis ils prennent le pont Mercier, ils prennent l'autoroute, la 40, et cetera. Mais maintenant, les gens de la Rive-Sud vont peut-être aller stationner à la station Rive-Sud et dire : « Moi, je vais aller à l'aéroport de Dorval maintenant directement par... » Mais c'est bien, c'est bien, mais tout ça pour vous dire qu'on ne veut pas favoriser l'automobile. Ce n'est pas ça, l'objectif.

4500 Alors, il faut faire attention de ne pas tomber dans le piège et se donner des outils nécessaires pour que le transport collectif demeure toujours l'objectif numéro 1, et ça passe par des voies réservées. C'est important. Parce que Montréal, ils en ont des voies réservées, Montréal décide d'avoir des voies réservées parce qu'ils sont chez eux. Nous, sur la Couronne Sud, c'est le ministère des Transports. Nous, les municipalités, nous n'avons pas d'autorité à cet effet-là. Alors, il faut passer par le MTQ, que le MTQ comprenne son rôle, qu'il faut qu'il donne aux citoyens, aux municipalités de la Couronne Sud des voies réservées pour éviter, ce que disait Nathalie tantôt, des bouchons potentiels au coin de la 30 puis au coin de l'autoroute 10. Alors, ça, c'est essentiel.

4505 **LE PRÉSIDENT :**

4510 Je reviens. On nous répète qu'il y a déjà un problème de congestion. Vous nous dites : c'est de la responsabilité du ministère des Transports. Je suis assuré que vous devez échanger déjà avec le ministère des Transports à ce sujet-là?

M. NORMAND DIOTTE :

4515 Ils sont au courant.

LE PRÉSIDENT :

4520

Il y a un degré de réception de votre problématique auprès du ministère des Transports?

M. NORMAND DIOTTE :

4525

Sensibles.

LE PRÉSIDENT :

4530

Ils sont sensibles?

Mme NATHALIE SIMON :

4535

Ils sont sensibles, oui, c'est ça. Mais il faut comprendre aussi que l'infrastructure est relativement neuve sur la Couronne Sud, l'autoroute 30 vient d'être parachevée. On parle d'installer tout ça à l'intersection de la 10 et de la 30 et on n'a pas pensé, là. Nous, ce qu'on dit toujours, et on est sur le terrain, on est toujours les derniers consultés, mais au-delà de ça, quand on fait des infrastructures, on fait en fonction des besoins qu'on a calculés il y a cinq ans. Le temps qu'on construise l'infrastructure, on était déjà dans le passé quand on a pris les données, puis là, on se rend compte.

4540

L'autoroute 30, elle est déjà, maintenant, quand on l'utilise, à pleine capacité. On a déjà des bouchons de circulation sur le nouveau tronçon. Là, essayer d'amener plus de monde au coin de la 10 et de la 30. Aux heures de pointe, on attend une heure parfois, là. Ce n'est pas... Donc, la réalité, elle est là. Et, oui, il faut y penser, il faut le faire, il faut le réfléchir puis il faut que le MTQ le voie dans un ensemble. Tout le monde l'a... moi, ce que j'ai entendu tout l'après-midi, c'était la même chose. La planification, non pas d'un petit projet, mais de ce projet-là dans un ensemble de mesures, et je pense que c'est ce qu'on répète aussi aujourd'hui.

4545

M. SÉBASTIEN GAGNON :

4550

Sébastien Gagnon, directeur général, Couronne Sud. Ce qu'on essaie de prôner depuis plusieurs années, on a un plan de mobilité durable qui regroupe les quarante (40) villes de la Rive-Sud, c'est la mise en place d'un écosystème de transport. C'est vraiment de voir tout ça de façon intégrée. Donc, tantôt, on parlait des stationnements, de voies réservées. On n'a jamais eu une planification en amont, on a regardé tout ça avec un recul. Et ce qui se passe sur la Couronne Sud, c'est qu'on a peu de voies alternatives. Donc, on utilise les voies du ministère des Transports, donc l'autoroute 30, l'autoroute 10, comme des voies locales et régionales alors que ce n'est pas leur fonction première.

4555

4560 Donc, on a tout un problème déjà qui est présent, où on utilise l'autoroute 30 pour de la circulation locale, et ce qu'on ne retrouve pas ailleurs dans le grand Montréal. Donc, ce secteur-là particulièrement de l'autoroute 30, il est déjà congestionné, puis Nathalie a été gentille quand elle a dit une planification cinq ans, parce que d'après moi, c'est une planification il y a vingt (20) ans qu'on avait fait quand on a décidé de planifier l'autoroute 30 puis ensuite, on est arrivé avec des routes qui ne fonctionnaient pas.

4565 Donc, c'est sûr qu'aujourd'hui, ça prend une troisième voie, une voie réservée, puis la journée où il va y avoir une voie réservée, les gens ne prendront pas leur voiture pour aller au stationnement incitatif, ils vont prendre le transport collectif parce que c'est ce qui va être le plus rapide. Puis c'est ça qu'on doit faire et ça va juste hausser le succès du réseau électrique métropolitain. Je pense qu'il n'y a personne qui doute du succès de l'infrastructure, sauf qu'on va hausser le succès de l'infrastructure avec ça.

4570 **M. NORMAND DIOTTE :**

4575 Vous permettez un ajout là-dessus? Merci. Alors, écoutez, on a parlé tantôt de partenaires, on a parlé tantôt de collaborateurs. Le succès, je pense, du REM, on y croit, beaucoup de monde y croient aussi et je pense que c'est important comme infrastructure pour la grande région métropolitaine. On est en retard par rapport à d'autres villes dans le monde et on est rendu là aujourd'hui. On est tous d'accord. Par contre, il faut travailler ensemble. Puis ensemble, c'est tous les partenaires : la Caisse de dépôt, c'est aussi les municipalités, c'est aussi le gouvernement, c'est aussi le ministère des Transports.

4580 Évidemment, ça va passer par l'ARTM, qui va être mise en place bientôt. On a dit que l'ARTM, c'était là qu'il était pour avoir la place pour la planification stratégique du transport dans la grande région métropolitaine. Alors, ça va être important que tous les partenaires y collaborent, incluant le ministère, autant au point de vue infrastructures qu'au point de vue financement. Parce qu'on ne veut pas élaborer sur le financement, il y en a d'autres qui en ont parlé tantôt, mais bref, c'est préoccupant, c'est évident, pour nous aussi, mais il faut une concertation. Puis si on veut que ce soit un succès, il faut que tout le monde se concertent.

4585 **LE PRÉSIDENT :**

4590 Un élément que vous avez soulevé, justement l'ARTM dans votre mémoire, vous affirmez que le REM soit soumis à l'autorité de l'ARTM comme telle?

4595

Mme NATHALIE SIMON :

4600 Bien, nous, on a toujours dit que ça devait faire partie, au même titre que les sociétés de transport, au même titre que tous les intervenants, pour qu'il y ait une concertation puis qu'il y ait une cohésion puis une cohérence dans la desserte et dans les décisions.

M. NORMAND DIOTTE :

4605 C'est parce qu'il est bien certain qu'avec la venue du REM, ça vient changer la donne au niveau évidemment du déploiement du transport collectif sur la grande région métropolitaine. Quelle est la conséquence sur les autobus? Quelle est la conséquence sur le train de banlieue, et sur le métro potentiellement? Alors, c'est sûr qu'il y en a des conséquences, et il ne faut pas le voir négativement, il faut le voir comme une opportunité, mais il faut par contre s'organiser et le prévoir en amont.

4610

Mme NATHALIE SIMON :

4615 Je rajouterai comme exemple pour Châteauguay, qui n'utilise pas le pont Champlain pour se rendre au centre-ville avec ses autobus, on passe par le pont Mercier, quand tout ça sera mis en service, le terminus centre-ville ne sera plus une réalité pour personne. Donc, forcément qu'on va nous forcer un petit peu puis dans la mesure où il y aura plein de travaux sur notre chemin, de diriger nos autobus vers le REM plutôt que vers le centre-ville va être une option essentielle, et donc, pour nous, le rabattement et avec des équipements adéquats, c'est la solution parfaite. On n'a pas besoin d'amener des... pourquoi on amènerait des autobus quand on a un mode qui peut nous amener rapidement au centre-ville? On a fait l'exercice. Quand tout va bien, ça prend moins de temps. Le problème, c'est que ça ne va jamais bien. Pour l'instant, il y a le bouchon de circulation qui nous dit, bien, je n'enverrai pas des autobus se prendre dans des bouchons de circulation aux heures de pointe puis perdre du temps là. Ça va être anti-climax pour les usagers.

4620

4625

LE PRÉSIDENT :

Contre-productif.

Mme NATHALIE SIMON :

4630

Oui.

M. SÉBASTIEN GAGNON :

4635 J'aimerais peut-être – oui, contre-productif. J'aimerais peut-être dire aussi que si on le fait
comme il faut, pour nous, c'est qu'il va y avoir plusieurs opportunités supplémentaires. À titre
d'exemple, au moment où on se parle, nos lignes de trains de banlieue sont évidemment sur des
4640 lignes du CN et du CP, donc il y a des départs, on est limité dans le nombre de départs qu'on peut
avoir. Les gens qui ne peuvent pas, au moment où on se parle, utiliser le transport collectif vont
pouvoir le prendre parce qu'ils pourraient prendre le train de banlieue le matin, revenir avec le
SLR ou le REM – ça prouve mon âge, ce n'est pas bien vieux, le SLR, ça fait deux ans – mais ils
vont pouvoir revenir avec le réseau électrique. Donc, c'est un outil qui va ajouter beaucoup,
beaucoup de potentiel dans le transport collectif, on y croit vraiment. Mais il faut qu'il soit planifié
4645 comme ça et l'Autorité, c'est un peu là que ça va pouvoir se faire ce genre de réflexion-là,
comment on fait pour partir avec le train de banlieue, revenir avec le réseau électrique
métropolitain par le biais d'un autobus par la suite.

LE PRÉSIDENT :

4650 Alors, une dernière question.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

4655 Dernière question. Vous avez parlé des grandes questions puis de l'importance d'avoir un
rabattement efficace. Mais là, ça, ça implique avec la connexion avec le REM d'avoir un nombre
de quais suffisant. Est-ce que ce genre de problématique de connexion physique, vous avez eu
l'occasion de discuter avec la CDPQ Infra puis quels ont été les résultats des discussions?

M. NORMAND DIOTTE :

4660 Écoutez, je sais qu'il y a des réunions techniques qui ont lieu en ce moment avec les gens
des opérations et certains besoins ont été énoncés à cet égard. Par contre, nous avons quand
même la préoccupation à l'effet qu'il va y avoir une croissance importante dans le futur et on n'est
pas convaincus, au moment où on se parle, que les quais qui vont être entre autres à la station
4665 Rive-Sud vont être suffisants. Alors, c'est une inquiétude que nous avons. Il faut prévoir cet
accroissement d'achalandage futur dans la mesure où on est tous d'accord à investir dans le
transport collectif, même le gouvernement l'a dit aussi, alors ça, c'est important.

4670 Et l'autre chose aussi, et j'en ai parlé tantôt, qui est non négligeable : les systèmes
d'information, les systèmes d'information aux voyages, c'est important aussi. C'est important pour
les transporteurs au niveau des connexions à l'effet qu'on ne perd pas de temps, donc les autobus
sont synchronisés et avec le REM aussi, l'usager a l'information en temps réel, les transporteurs

4675 peuvent mieux planifier, mieux coordonner les différents modes de transport, l'intermodalité va devenir importante. Alors, ces systèmes-là aussi aident vraiment autant les transporteurs que les usagers, ce n'est pas à négliger. Alors, il faut aussi que les différents niveaux de paliers de gouvernement s'inscrivent dans ces nouvelles technologies-là.

Mme NATHALIE SIMON :

4680 J'ajouterais que les stationnements, les plages de stationnement dans un... parce qu'on a beaucoup parlé de la rentabilité de nos caisses de retraite, on est tous interpellés par ça, mais une plage de stationnement dans le marché où on est, dans la rareté des terrains, avec la protection des territoires agricoles, ça doit servir à autre chose qu'à stationner des voitures pendant toute une journée. Il doit y avoir une plus-value à ça, justement pour bien gérer les
4685 territoires disponibles au développement.

Et on comprend que ça peut être une mesure de mitigation en attendant que le reste des infrastructures vienne bonifier l'offre de transport en commun que va apporter le REM, mais ça ne doit pas être une fin en soi, le stationnement. Au contraire. On contre ça dans nos municipalités, on essaie de réduire les places de stationnement incitatif parce que justement, la valeur au pied carré devient telle que ce n'est pas rentable pour les municipalités. Je ne vois pas comment ça pourrait l'être pour la Caisse de dépôt non plus d'avoir des... c'est de l'argent et du terrain utilisés de façon peu rentable et peu judicieuse, à mon sens.

4695 **M. SÉBASTIEN GAGNON :**

Aussi, sur la question des quais, évidemment, si on est la CDPQ, on pense le nombre de quais en fonction du nombre de personnes qui vont être déposées pour prendre le réseau électrique métropolitain et rentrer au centre-ville de Montréal.

4700 Ce qu'on vous a dit tantôt puis ce qui est hyper important pour nous, c'est la possibilité de pouvoir débarquer des gens et pouvoir embarquer des gens, que les autobus ne repartent pas vides. Pourquoi? Au moment où on se parle, pour faire deux kilomètres (2 km) d'autobus, ça peut prendre une heure et demie parce qu'on doit s'en venir au centre-ville de Montréal et revenir. Vous
4705 allez me dire que les gens devraient le faire à pied, c'est plus le concept.

À partir du moment où on voit la station Panama et la station Rive-Sud comme étant de véritables hubs, quelqu'un pourrait prendre l'autobus à Sainte-Julie, s'en venir aux confins de l'autoroute 10 et de l'autoroute 30, débarquer là, prendre un autre autobus, s'en aller à
4710 Châteauguay. Cette réalité-là au moment où on se parle est impossible parce qu'aucun site n'a cette attractivité-là, et je pense que même le projet de REM va pouvoir bénéficier d'un tel... parce que ça va amener plus d'achalandage, plus de gens dans le transport collectif et plus d'habitudes

4715 de transport collectif. Mais ça, le nombre de quais au moment où on se parle, est-ce qu'il est
suffisant, est-ce que sept minutes par autobus dans un quai, c'est suffisant si on ne fait pas
uniquement débarquer des gens, mais qu'on en embarque également? Ce calcul-là, nous, on
veut vraiment sensibiliser les décideurs, autant le MTQ que les gens de la CDPQ.

LE PRÉSIDENT :

4720 Alors, j'aimerais vous remercier d'avoir fait l'effort de venir partager votre point de vue avec
nous. Merci aussi de votre patience.

M. NORMAND DIOTTE :

4725 Merci à vous.

LE PRÉSIDENT :

4730 Alors, bon début de soirée. Bien nous, on reprend nos travaux à dix-neuf heures (19 h).
Alors, merci beaucoup à ceux et celles qui nous écoutent. Alors, la commission va suspendre ses
travaux, on reprend nos travaux à dix-neuf heures (19h00). Merci.

4735

SÉANCE AJOURNÉE AU 29 SEPTEMBRE 2016 À 19H

4740

4745

4750

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

4755 ET J'AI SIGNÉ :

4760 _____
Yolande Teasdale, s.o./o.c.r.