

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

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

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

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 30 août 2016 à 13 h
Hôtel Bonaventure, Salon Westmount
900, rue de la Gauchetière Ouest
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 30 AOÛT 2016

MOT DU PRÉSIDENT 1

DÉPÔT DE DOCUMENTS 1

PÉRIODE DE QUESTIONS :

M. FRANÇOIS PÉPIN..... 5

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE 12

M. SYLVAIN PERRON 16

M. JEAN PARÉ..... 27

Mr. ROBERT HAJALY 35

M. NORMAND LALONDE 43

M. JOSEPH MATTON..... 49

SUSPENSION

REPRISE

M. DANIEL BRETON 54

M. JÉRÔME VAILLANCOURT 59

M. SYLVAIN OUELLET 63

M. MICHEL MORIN..... 72

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE 76

M. FRANÇOIS PÉPIN..... 80

M. JEAN PARÉ..... 85

Mr. ROBERT HAJALY 108

M. CHRISTIAN SAVARD 113

M. M. BERNARD GIRARD 116

SÉANCE AJOURNÉE AU 30 AOÛT 2016 À 19 H



**SÉANCE DU 30 AOÛT 2016
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT**

5 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Mesdames et Messieurs, bonjour. Bienvenue à cette séance d'audiences publiques portant sur le *Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif* par la Caisse de dépôt et placement du Québec Infra incorporée.

10

Bienvenue également aux personnes qui suivent nos travaux de la commission d'enquête en direct sur Internet au moyen de la webdiffusion audio et vidéo ainsi que dans nos salles satellites à Brossard, Deux-Montagnes et à Baie-d'Urfé.

15

Je vous demande s'il vous plait de bien vouloir mettre en sourdine vos cellulaires et appareils électroniques. Je vous en remercie.

20

Je vous rappelle également que la prise de photos et vidéos n'est pas permise au regard du droit du respect de la vie privée des participants et si vous avez des questions à ce sujet, je vous invite à vous adresser à notre responsable des communications, monsieur Luc Nolet, qui est à l'accueil à l'arrière.

25

Le registre est présentement ouvert, vous pouvez dès maintenant vous y inscrire pour venir poser vos questions. Avant de laisser la parole aux participants, je désire vérifier si le promoteur a déposé de nouveaux documents. Monsieur Tall?

M. MACKY TALL :

30

Oui, Monsieur le président, je vais demander à madame Cousineau d'en faire la liste, si vous le permettez.

LE PRÉSIDENT :

35

S'il vous plait.

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

40

Alors, oui, Monsieur le président, nous avons déposé la présentation du projet faite hier; la capsule sur les mécanismes de l'établissement du rendement; une fiche sur l'ouvrage d'art prévu près du chemin du bord de l'eau; une capture d'écran de la station Sainte-Dorothée et une carte

45 interactive du tracé en version électronique; le lien Internet de l'entente commerciale entre le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec, pardon, avec le gouvernement du Québec, oui, et la Caisse de dépôt; une note technique sur la superficie des boisés, milieux humides et zones agricoles potentiellement affectés par le projet; une note technique sur la liste des espèces à statut potentiellement affectées par le projet; et des documents techniques sur l'optimisation récente du tracé, entre autres le réalignement de la plongée du tracé en souterrain dans le Technoparc Saint-Laurent.

50 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Alors, pour les personnes-ressources, je crois qu'il y avait l'AMT?

M. LUDWIG DESJARDINS :

55 Oui. Alors, bonjour. On a déposé deux documents : premièrement, un résumé de l'enquête OD-2013, en fait, c'est un lien Web qui va être déposé ou l'est déjà; et ensuite un document, « Données de satisfaction sur les lignes de train de Deux-Montagnes et Express Chevrier ».

60 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Pour la ville, l'agglomération?

M. DAVID THERRIEN :

65 Oui, à la Ville et à l'Agglomération de Montréal, il y avait cinq documents qui ont été demandés, qu'on a déposés en version électronique. Il y avait trois PPU, celui de Griffintown, celui de Quartier des gares et de Technoparc, et on a déposé le Plan d'urbanisme ainsi que le Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal.

70 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Est-ce qu'on avait autre chose à déposer, ministère Forêts, Faune et Parcs?

75 **M. ÉTIENNE DROUIN :**

Les lignes directrices sur la conservation des habitats fauniques ont été déposées, comme demandé.

80

LE PRÉSIDENT :

Merci. Pour le Transport, Monsieur Donais.

85 **M. DANIEL DONAIS :**

Oui. Monsieur le président. Donc, nous avons déposé la présentation faite hier concernant le portrait du transport dans la région de Montréal et aussi la demande faite à la Commission de protection du territoire agricole. J'aimerais juste préciser que la demande a été faite au niveau du terrain visé par la réserve foncière, donc c'est un petit peu plus grand, on parle de trente-six (36) hectares. Par contre, le projet actuellement qui est discuté, on parle d'optimisation, il se situe autour de trente (30) hectares.

95 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Et on m'a informé que la CMM, la Communauté métropolitaine de Montréal, avait un complément d'information à fournir à la commission.

100 **Mme SUZY PEATE :**

Oui. En ce qui concerne les documents déposés, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement ainsi que le rapport sur le financement en transport seront déposés cet après-midi et les autres documents suivront dans les quarante-huit (48) heures, comme prévu.

105 En ce qui concerne la précision que je voulais apporter, c'est en fonction de la densification. Hier, il y a une question qui a été posée en ce qui concerne la densification aux abords des stations du SLR. La densification, c'est un seuil moyen de densité qui est prévu au Plan métropolitain, donc ça implique une modulation de cette densité au sein de l'aire TOD et ça implique aussi une prise en considération des milieux naturels qu'on retrouve à l'intérieur de l'aire TOD, parce que ça s'inscrit dans une réflexion d'ensemble pour le territoire qui est visé.

115 Je voulais simplement apporter cette nuance-là, ce n'est pas un seuil ou un chiffre qu'on applique de façon mur à mur, mais c'est bien modulé à l'intérieur d'un rayon d'un kilomètre d'une station.

LE PRÉSIDENT :

120 Merci pour ces précisions. Alors, c'est complet? Est-ce qu'il y a d'autres ajouts ou compléments d'information que les personnes-ressources souhaiteraient préciser? MDDELCC?

M. HUBERT GAGNÉ :

125 Oui, hier, vous nous aviez demandé de déposer le quatrième document de réponse de l'initiateur et les autres études qui venaient avec, on l'a transmis, via notre site FTP, à la dame du BAPE.

LE PRÉSIDENT :

130 Merci beaucoup.

Alors, je vous rappelle, si vous avez l'intention de présenter un mémoire, veuillez le faire part à notre coordonnatrice qui est à l'arrière, de façon à ce qu'on puisse ajuster le calendrier de la deuxième partie en conséquence.

135 Et, avant d'appeler le premier intervenant, je tiens à vous rappeler les règles de procédure en audience publique. Alors, on demande aux participants d'éviter les préambules à leurs questions; deux questions par intervention sont permises, et ce, sans sous-question.

140 Par ailleurs, vous pouvez vous réinscrire au registre pour d'autres questions relatives au projet.

Toutes les questions et réponses me sont adressées directement.

145 Je vous rappelle qu'aucune manifestation, remarque désobligeante, propos diffamatoire ou attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle, et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux.

150 Il ne vous est également pas permis de céder votre place à quelqu'un d'autre lorsque j'appellerai votre nom pour poser des questions, par souci d'équité pour tous les participants.

Donc, respecter ces règles constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites et je vous remercie d'être présents cet après-midi.

155 Alors, comme on avait convenu hier, il y avait plusieurs personnes qui étaient déjà inscrites au registre qui, malheureusement, n'ont pas pu poser leurs questions compte tenu de l'heure tardive. Alors, je me permettrai de faire un rappel de ces personnes qui, si elles sont présentes, simplement de venir se présenter pour qu'on puisse éventuellement répondre à leurs questions.

160

**PÉRIODE DE QUESTIONS
M. FRANÇOIS PÉPIN**

LE PRÉSIDENT :

165

Alors, nous étions à demander à monsieur Frank Diliberto à venir poser sa question ou ses questions. Donc, il n'est pas ici. Madame Lisa Mintz? Madame Marie-Pier Gagnon-Nadeau? Monsieur François Pépin? Monsieur Pépin.

170

Bonjour, Monsieur Pépin.

M. FRANÇOIS PÉPIN :

175

Bonjour, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Alors, la parole est à vous. Nous vous écoutons.

180

M. FRANÇOIS PÉPIN :

185

Merci. Le promoteur a présenté dans les différents documents un tableau extrêmement intéressant de gain de temps sur le réseau du REM pour un usager qui part d'une station comme Panama et qui se rend, par exemple, à la Gare Centrale ou à l'aéroport. Par contre, l'usager, quand il veut savoir le temps que ça lui prend, habituellement va utiliser Google Maps ou un outil calculateur d'itinéraire.

190

Donc, il va rentrer d'abord son point de départ, qui est habituellement son domicile, et son point d'arrivée. Or, ce qui manquait dans ce tableau-là, c'est effectivement les temps de déplacement des différents usagers de la maison jusqu'à leur lieu de travail parce que, avec les correspondances qui seront ajoutées, essentiellement — actuellement, il y a plusieurs liens directs par bus, donc il y a plusieurs personnes qui vont voir leur temps de déplacement soit équivalent, soit amélioré, mais aussi ça peut être prolongé.

195

Alors, c'est un peu... est-ce qu'il serait possible d'avoir les impacts au niveau des temps de déplacement des différentes clientèles?

200

LE PRÉSIDENT :

Là, on parle d'une évaluation porte-à-porte? C'est bien ce qu'on... pour essayer de comprendre, là.

205

M. FRANÇOIS PÉPIN :

Oui exactement. Oui.

210

LE PRÉSIDENT :

Alors, peut-être commencer avec le promoteur pour dire au départ qu'est-ce que vous avez fait comme évaluation pour ce qui est des temps de déplacement, s'il vous plait.

215

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

220

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Est-ce qu'on peut mettre le tableau des temps à jour à l'écran, s'il vous plait? C'est certain, je pense que la question est relative à la Rive-Sud pour parler des temps de transfert comparés par rapport à des systèmes d'autobus. Donc, je ne sais pas si le tableau....

225

LE PRÉSIDENT :

Juste un instant, le temps que le visuel s'installe. Eh voilà.

230

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Comme vous avez pu le voir, on n'a pas comparé un temps particulier, on est parti sur des fourchettes moyennes. Donc, si en moyenne, par rapport à la station Chevrier, les temps de trajets moyens aujourd'hui estimés sont vingt, vingt-cinq (20-25) minutes, ce qu'on a comparé — puis c'est un temps de trajet avec le REM du système. Donc, on dit : le temps de trajet global, le gain sur la partie allant du centre-ville à la station où la personne monte est de quinze à dix-sept (15 à 17), donc on a un gain moyen de cinq à huit minutes selon l'écart et comment on se positionne.

235

240 La fréquence, c'est aux trois minutes. Bon, dans tous les cas, il y a un temps ajouté au
parcours de la personne, qui est l'autobus; dans tous les cas, il y a un gain de temps parce qu'il
va trouver un système toutes les trois minutes. Ça c'est la réponse en termes de temps de trajet.

245 Je comprends très bien que le temps de trajet, bien, nous comprenons, puis on l'a regardé,
le temps de trajet d'une personne n'est pas le même selon l'endroit où elle prend le bus et d'où
elle part. La comparaison, le but du tableau c'était de démontrer que l'impact est positif.

Est-ce que Denis qui a étudié tout ça bien en détail, peut-être que tu veux rajouter quelque
chose, si c'est possible?

250 **M. DENIS ANDLAUER :**

255 Monsieur le président, je pense que ce qui est intéressant c'est de voir les quatre antennes
de manière distincte, parce que quand on compare par rapport au système d'aujourd'hui, je pense
que c'est important de mentionner que la destination de l'aéroport vers le centre-ville, aujourd'hui
le temps de parcours va être notablement plus faible si on le compare avec le système direct
aujourd'hui qui est par autobus. Donc, je crois que là, indiscutablement, il y a vraiment un gain de
temps majeur, même dans la situation extrême du porte-à-porte.

260 Sur la ligne de Deux-Montagnes, il y a aucun changement par rapport à aujourd'hui, parce
que finalement, on substitue les trains de banlieue au REM. Le gain, il est réellement en temps de
parcours entre la station de Deux-Montagnes et le centre-ville. Donc là, on gagne les minutes,
mais le reste du temps, de porte à porte, ne change pas puisque les rabattements vont
essentiellement rester les mêmes et les gens aujourd'hui qui prennent le train de Deux-
Montagnes prennent ou un autobus ou leur voiture, donc ça va rester sensiblement la même
265 situation.

270 Pour l'antenne de Sainte-Anne-de-Bellevue, aujourd'hui, il n'y a aucun moyen simple de se
rendre de Sainte-Anne-de-Bellevue au centre-ville. Il y a plusieurs correspondances des fois avec
le métro, des fois avec des autobus, c'est un processus de transport collectif assez compliqué.
L'arrivée du REM sur l'axe de l'A-40 simplifie grandement le temps et réduit grandement le temps
porte-à-porte.

275 Pour l'antenne Rive-Sud, comme Jean-Marc l'a mentionné, le temps de parcours sur le
REM est plus court. Effectivement, on rajoute une rupture de charge, ce qu'on appelle dans le
jargon une rupture de charge, donc c'est une correspondance pour des gens qui aujourd'hui ont
des autobus directs d'un endroit vers le centre-ville.

280 Mais il y a eu des études préliminaires qui ont été faites par l'AMT, par le Bureau de projet
et par nos prédécesseurs qui démontrent que, aujourd'hui, ce n'est que cinquante pour cent
(50 %) des gens qui font un trajet direct, un petit peu moins même, parce qu'il y a eu des
changements dans l'organisation des réseaux sur la Rive-Sud, mais il y a moins que cinquante
pour cent (50 %) des gens qui sont en connectivité directe.

285 Donc, c'est ces gens-là qui peuvent voir leur trajet porte à porte se rallonger un petit peu,
soit c'est un temps équivalent, soit c'est un temps rallongé et toutes les études qui avaient été
faites, notamment par AECOM il y a quelques années, démontrent que ce n'est jamais plus que
deux minutes de plus sur le temps de parcours complet en direction du centre-ville, en direction
de la Gare Centrale.

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

Je veux juste rajouter un point; ce qu'il est important de comprendre dans le concept
d'ensemble, c'est la notion de fréquence.

295 **M. DENIS ANDLAUER :**

Oui.

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

305 C'est-à-dire qu'aujourd'hui, on parle d'un système où il y a des autobus à des heures fixes
et puis peu de fréquences. L'idée générale, notamment pour la Rive-Sud, c'est de dire : il y a un
système, une colonne vertébrale qui transporte les gens toutes les trois minutes puis qui est
disponible très longtemps, et il y a une intégration et on travaille avec les compagnies de transport
pour que la fréquence des autobus, comme eux vont parcourir un trajet plus court comme résultat
puisqu'ils n'ont pas à aller jusqu'au centre-ville, soit augmentée, ce qui donne plus de flexibilité
pour les utilisateurs en termes d'heures de départ du travail ou ce genre de chose là.

310 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

315 Est-ce que dans votre réponse, vous tenez compte de ce que vous nous avez dit hier au
sujet du remplacement d'une connexion directe par les stationnements incitatifs par un
rabattement? C'est-à-dire que vous nous avez dit : dans certains cas, il y a des stationnements

320 incitatifs où on va éliminer des places, on va les réduire, ce qui fait que les gens vont devoir venir en autobus. Est-ce que ce scénario-là, pour les personnes qui vont être concernées, va aussi correspondre à un gain de temps ou, au contraire, à un allongement du temps, puisque là on ne parle plus de nécessairement du REM, on parle d'une nouvelle portion qui sera faite en autobus?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

325 Juste pour clarifier. Oui, on parle d'un gain de temps, puisque c'est le même parcours, la même distance à parcourir, sauf que les gens ont un horaire qui devient différent. Donc, le temps de parcours absolu, la vitesse à laquelle vous le parcourez est la même. Après, vous avez plus de fréquences, donc vous avez plus de choix pour les heures qui vous permettent de rentrer chez vous ou de partir le matin. Il n'y a pas d'augmentation du temps puisque l'intégration du réseau
330 est plus dense.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

335 Je n'ai peut-être pas été assez claire. Je mentionne le cas où les personnes ne pourront plus stationner dans un stationnement incitatif, comme vous nous l'avez expliqué, parce que vous allez privilégier un rabattement par autobus. Dans le cas de ce scénario-là, est-ce qu'il y a aura quand même un gain de temps, c'est-à-dire est-ce que vous nous dites que la personne qui va prendre l'autobus, au lieu de prendre sa voiture pour se rendre au stationnement incitatif, donc la
340 personne qui va être rabattue par autobus va tout de même, sur l'ensemble de son trajet, avoir un gain de temps ou le temps équivalent?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

345 La personne, avec l'intégration des réseaux, la personne va disposer d'une meilleure offre en système de transport en commun. Maintenant, cette question-là, elle n'est pas quantifiable si jamais quelqu'un décide de venir de cent kilomètres (100 km) pour aller se garer sur un parking incitatif, c'est évident qu'il n'a pas de solution de transport en commun. Mais en général, la solution de transport en commun à résidence, point de départ équivalent, va être compétitive par rapport à l'automobile, si ça répond à votre question.

350

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci. Alors, Monsieur Pépin votre autre question?

355

M. FRANÇOIS PÉPIN :

360 Oui. On a parlé hier effectivement qu'il y aurait des mesures de mitigation durant la
modernisation, si on veut, ou l'ajustement de la ligne Deux-Montagnes, surtout à cause du
dédoublage de la voie, dans certains tronçons, et probablement d'améliorations majeures au
niveau du tunnel. On a parlé essentiellement de fermeture en périodes hors pointe. Est-ce qu'il
365 pourrait y arriver qu'il y ait effectivement des périodes de fermeture toute la journée pendant
quelques jours ou quelques semaines et, à ce moment-là, quelles seraient les mesures de
mitigation avec les niveaux de congestion qu'on connaît aujourd'hui?

LE PRÉSIDENT :

370 Monsieur Tall.

M. MACKY TALL :

375 Monsieur Arbaud, s'il vous plaît.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

380 Peut-être, sur la ligne Deux-Montagnes, expliquer comment on va réaliser le changement,
la transformation. L'idée simple c'est de dire : dans les deux voies, d'avoir des trains en heure de
pointe le matin, qui partent de Deux-Montagnes jusqu'à la Gare Centrale. Et puis la même chose
qui remonte le soir en utilisant une voie. Et puis, pour pouvoir faire des travaux sur le parcours.

385 Ce que je dis c'est assez conceptuel parce qu'en réalité, on ne fait pas des travaux sur
toute la distance, vingt kilomètres (20 km) en une journée ou la même journée, il y a différentes
zones, puis ça permet, à de nombreux endroits, d'utiliser les systèmes avec des voies doubles.

390 Puis après, c'est de remplacer, dès qu'on peut le faire, par des systèmes de train léger
opérés en mode manuel et gradés, parce que tous les systèmes de train léger automatisés
peuvent s'opérer en mode manuel.

395 Advenant, il est possible, il peut y avoir des incidents, même si c'est quelque chose qu'on
ne privilégie pas, on mettra en place des systèmes de transport alternatif, parce que c'est
important pour que les gens puissent utiliser un système de transport en commun. Oui, nous
mettrons en place des systèmes de transport alternatif. Ça ne devrait pas arriver, normalement on
ne prévoit pas ça, on ne planifie pas, on n'organise pas le chantier et on ne donne pas des
directives dans ce sens-là pour que ça puisse arriver. Mais advenant que ça arrive, on mettra en
place des systèmes de transport collectif, et Monsieur a raison, c'est certain qu'il y a des moments

où il y a de la congestion, et cetera. Ce n'est pas facile, mais c'est comme... de toute façon, c'est la seule possibilité.

400

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que les travaux vont être annoncés? Est-ce qu'il y a une communication de prévue auprès des citoyens du secteur touché par les travaux de manière à ce qu'ils puissent savoir exactement, ou s'ajuster en fonction de l'horaire si les parcours changent?

405

M. MACKY TALL :

Oui. Alors, Madame Cousineau, s'il vous plaît.

410

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

Oui, Monsieur le président, tel qu'on mentionnait, je crois, l'ensemble de la communication pendant les travaux va être sous la responsabilité de CPDQ Infra. Notre habitude, c'est d'avoir une communication très proactive avec les gens deux à trois semaines sur des interruptions de service programmées, de faire de la communication. On souhaite mettre en place des comités de bon voisinage pour justement bien expliquer en amont les différents chantiers et les entraves qui seraient, dans le fond, nécessaires pendant les travaux.

415

Alors, bien assurément, il y aura de la communication proactive et on va solliciter aussi la collaboration de l'ensemble de nos partenaires des sociétés de transport pour s'assurer que les messages soient diffusés dans les plus larges canaux possible.

420

LE PRÉSIDENT :

À titre d'exemple, est-ce que vous pourriez nous donner certains exemples de communications que vous pourriez employer : lettres circulaires, des accroche-portes, des avis dans les journaux...?

425

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

Oui, tout à fait.

430

LE PRÉSIDENT :

Juste nous dire un peu, là, en supposant que vous planifiez des travaux dans un quartier donné?

435

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

440 Oui, tout à fait. Un exemple concret : le comité citoyen de l'île Bigras ont déjà, via la Ville de
Laval, un site Internet qui est spécifiquement dédié à documenter l'ensemble des entraves, des
interruptions de service sur l'île de l'île Bigras. Ils nous ont demandé d'utiliser ce médium-là, alors
on va le regarder puis on va l'utiliser. Ils nous également mentionner qu'il y avait des gens qui
445 avaient moins accès à Internet et que pour ces gens-là, évidemment, c'était des dépliants porte à
porte. Et, également, ils nous ont parlé de moyens comme des pancartes dans les rues.

Donc, on a déjà recensé, selon certaines communautés, les moyens de communication qui
sont les plus efficaces et je pense que c'est exactement ce qu'on a l'intention d'utiliser.

450 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci. Merci pour vos questions, Monsieur Pépin.

M. FRANÇOIS PÉPIN :

455 Merci Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

460 C'est toujours possible pour vous de vous réinscrire au registre.

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE

465 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais maintenant madame Marie-Josée Béliveau. Monsieur Steven Rosensteam.
Monsieur Ghislain Laframboise. Monsieur Laframboise.

470 Bonjour, Monsieur Laframboise.

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :

475 Bonjour, Monsieur le président. Moi, ma question est au promoteur du projet. J'aimerais
savoir c'est quoi les dimensions des SLR, des véhicules comme tels, la longueur, largeur, hauteur
qu'on prévoit pour le projet.

LE PRÉSIDENT :

480 Les capacités.

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :

485 Et les capacités. Les capacités de véhicules.

LE PRÉSIDENT :

Également.

490 **M. MACKY TALL :**

Oui, Monsieur Andlauer, s'il vous plait.

M. DENIS ANDLAUER :

495 Donc, Monsieur le président c'est un matériel qu'on appelle un métro léger. Donc, il a la caractéristique d'être un peu plus petit qu'un métro normal.

500 Ce qu'on a pris comme décision, c'est des trains d'une longueur de quatre-vingts mètres (80 m), maximum, composés de quatre voitures. Donc, ça veut dire que chaque voiture ou chaque, ce qu'on appelle dans le jargon des wagons, mais qui sont en réalité des voitures, sont chacune d'un maximum, vingt mètres (20 m). Donc, quatre voitures de vingt mètres (20 m).

505 Ce sont des trains qui sont en heures de pointe composés de quatre voitures et aux heures creuses, composés de deux voitures, de façon à faire rouler les trains en fonction des besoins. Donc, aux heures de pointe, c'est des trains de quatre voitures qui roulent et aux heures creuses, c'est des trains de deux voitures qui roulent.

510 Donc, quatre-vingts mètres (80 m) de long, des voitures de vingt mètres (20 m); trois mètres (3 m) de large à peu près, c'est ce qui se fait dans le standard général partout au monde. Et la hauteur, c'est environ trois mètres cinquante (3,50 m), à peu près. Il y a toujours des équipements plus ou moins sur le toit, donc dépendamment des fournisseurs, la hauteur varie un petit peu, mais grosso modo, c'est ça les dimensions.

515 En termes de capacité, je crois que c'est la sous-question, c'est cent cinquante (150) personnes par voiture, donc chaque train est capable de déplacer six cents (600) personnes en une fois.

LE PRÉSIDENT :

520 De trois cents à six cents (300-600) personnes, dépendamment deux wagons ou...

M. DENIS ANDLAUER :

525 C'est ça. C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

530 **M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :**

535 Donc, si je calcule bien pour six cents (600) passagers, en tout et partout, aux heures de pointe, on a à peu près deux cent quarante mètres carrés (240 m²) de wagon, c'est-à-dire quatre fois soixante mètres (60 m), trois mètres par vingt mètres (3 m x 20 m). Ce qui veut dire que la moyenne en général par mètre carré est de point cinq (0,5) passager par mètre carré au niveau de la congestion. Mais ça, ça exclut essentiellement les sièges à bord. On ne contient pas la disposition des sièges.

540 Ma deuxième question, c'est par rapport justement à la configuration, le layout qu'on dit en anglais, des sièges, combien qui seront fixes, combien seront amovibles ou strapontins et quelle partie va être par voiture?

LE PRÉSIDENT :

545 Monsieur Stall.

M. MACKY TALL :

550 Monsieur Andlauer, s'il vous plait.

LE PRÉSIDENT :

555 Merci.

M. DENIS ANDLAUER :

560 Oui, Monsieur le président, en fait, ce qu'on demande au fournisseur, c'est au moins vingt
pour cent (20 %) de places assises. Comme on ne peut pas présumer de quelle va être la
technologie retenue ou quel va être le fournisseur retenu, chaque fournisseur a un petit peu ses
configurations intérieures, donc on leur laisse une certaine marge de manœuvre pour organiser
565 l'intérieur de chacune des voitures selon le standard qui leur est propre, mais ce qu'on demande,
c'est au moins vingt pour cent (20 %) de places assises.

On n'a pas spécifié nécessairement le pourcentage de sièges rabattables versus le nombre
de sièges fixes; par contre ce qu'on exige, c'est des emplacements où il y a des sièges qui sont
des strapontins pour permettre des espaces assez grands pour accommoder les personnes en
570 chaise roulante ou les clients qui viennent avec des vélos. Hier, on parlait un petit peu de l'accès
aux vélos, bien typiquement, c'est des endroits avec des espaces assez grands, où il n'y a pas de
siège, où les gens peuvent en heures de pointe soit rester debout ou accommoder des chaises
roulantes dans chacune des voitures.

575 **LE PRÉSIDENT :**

Puis on comprend, je crois que les passagers pourront circuler d'un wagon à l'autre, ce
n'est pas des wagons fermés, là.

580 **M. DENIS ANDLAUER :**

Oui, exactement. En fait, chaque wagon, chaque voiture double a un corridor
d'intercirculation, oui, ce qu'on appelle le type boa.

585 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Merci. Alors, merci beaucoup pour vos questions, Monsieur Laframboise.

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :

590 Oui.

595

M. SYLVAIN PERRON

600 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Sylvain Perron. Bonjour, Monsieur Perron.

605 **M. SYLVAIN PERRON :**

Bonjour, Monsieur le président et commissaires. Selon l'étude d'impact de CDPQ Infra —, je cite, là, juste pour être sûr : « Un total de plus de 900 hectares de milieux humides est intercepté par l'aire d'étude locale du présent projet. »

610 De ces neuf cents (900)-là, il y a environ huit cent trente (830) hectares qui sont affectés par la dernière station sur la Rive-Sud. Je voulais savoir si c'était possible de réduire la quantité de neuf cents (900) hectares. Neuf cents (900) hectares, en fait, c'est environ cinq pour cent (5 %) des milieux humides qui restent dans la CMM. Merci.

615 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, peut-être en lien avec la documentation, la question qu'on vous avait posée hier, nous préciser peut-être les surfaces, dans un premier temps, puis les efforts de réduction ou d'évitement?

620

M. MACKY TALL :

Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

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

Excusez-moi. Avant de donner la parole à ma collègue Marie-Christine, il y a les zones qui sont concernées dans le périmètre du projet et les zones touchées.

630 On a déposé une note ce matin pour confirmer, il y a eu une question similaire hier sur les zones impactées, trente (30) hectares pour la zone agricole sur la Rive-Sud. En milieu humide, c'est un hectare d'impacté sur la totalité du projet. La totalité de l'impact sur les zones forestières, terres agricoles, milieux humides, c'est cinquante-cinq (55) hectares, non pas huit cents (800) hectares.

635

Donc, dans les rapports, ce qu'on présente, il faut voir que toute l'étude part sur le fait — et notre approche autour de l'environnement ça a été: quel est l'impact maximal ? Donc, ces chiffres

que vous avez lus sont vraiment tout ce qui se trouve autour du projet à une certaine distance et qui donc pourrait potentiellement être impacté.

640

Marie-Christine, tu veux rajouter?

Mme MARIE-CHRISTINE PATOINE :

645

Oui. Bien, si on veut présenter plus en détail, on peut regarder notre capsule sur les milieux humides qui montre, à la page 4 et 5, probablement les milieux auxquels vous faites référence, Monsieur. Donc, dans effectivement l'aire d'étude qu'on a considérée avec le ministère de l'Environnement, qui est montrée ici en orange, on a recensé, dans la littérature, tous les milieux humides qui pouvaient être présents et affectés.

650

Ceci dit, lorsqu'on a regardé les emplacements détaillés de chacune des stations, les voies, le tracé des voies, on est allé identifier les impacts directs sur certains de ces milieux humides et c'est là qu'on réalise que c'est à peine, là — Monsieur Arbaud le mentionnait —, on avait deux point sept (2,7) hectares dans l'étude d'impact et avec les optimisations qui ont été présentées la semaine dernière, on affecte un hectare au total de milieux humides. Ce sont des petits milieux humides présents à certains emplacements de station qu'on essaie, avec l'ingénierie, d'éviter autant que possible, mais parfois c'est impossible de les éviter.

655

M. JEAN-MARC ARBAUD :

660

Et juste pour ajouter, on s'est engagé, dans la partie de l'étude d'impact, à compenser, c'est-à-dire à recréer ces milieux humides.

LE PRÉSIDENT :

665

J'aurais peut-être une question connexe, question secondaire. Quand on parle d'éventuels développements autour des stations, est-ce qu'éventuellement les développements immobiliers pourraient affecter les superficies dont vous faites mention?

670

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud.

675

M. JEAN-MARC ARBAUD :

680 Il faut comprendre que nous ne sommes pas en charge du développement puis c'est les villes, c'est leur PPU, leur plan de développement urbain, donc c'est vraiment une décision des villes autour de ces sujets-là.

685 Aujourd'hui, nous, dans les — le bon exemple c'est Sainte-Anne-de-Bellevue, la volonté c'est de dire, à la demande de la municipalité, de minimiser le parking incitatif pour protéger certains milieux boisés.

690 Donc, oui, possiblement, il pourrait y avoir dans le temps du développement immobilier qui se passe autour, mais ce n'est pas sous notre contrôle.

LE PRÉSIDENT :

Madame Ghanimé.

695 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:**

Juste une précision. Quand vous parlez des pertes, est-ce que vous incluez aussi les accès routiers? C'est vraiment un total incluant les accès routiers?

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

705 Incluant la totalité. C'est en fait, si vous regardez, c'est essentiellement les pertes, elles proviennent de là, des accès routiers, parce que le corridor, tout le corridor de transfert, le corridor ferré, de voies, c'est dans des corridors existants, soit au milieu de l'autoroute, soit le long de la 40, et cetera. Donc l'impact, il est plus autour de la station.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

710 Puis à ce stade, est-ce que vous considérez que vous êtes au bout de la période d'optimisation? Vous avez fait tout ce que vous pouviez pour éviter ces pertes-là ou il y a encore de l'optimisation possible?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

715 Il y a toujours de l'optimisation possible. Je pense qu'on est au bout du trajet optimal. Maintenant, on va rentrer à partir du mois d'octobre dans une deuxième phase de consultation publique. On va aller rencontrer, puis Virginie pourra en parler plus en détail, pour regarder encore

720 plus en détail l'environnement autour des stations et qu'est-ce qu'on peut faire, comment on va travailler autour de ça, tant sur l'aspect intégration des stations que sur l'aspect environnemental.

M. MACKY TALL :

725 Virginie, Madame Cousineau, voulez-vous un mot sur cette deuxième phase de consultation?

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

730 **Mme VIRGINIE COUSINEAU :**

Oui, en fait, on a procédé à une première série de portes ouvertes en juin suite, dans le fond, à la publication du projet qu'on mettait sur la table.

735 Depuis juin, on travaille étroitement avec les municipalités et les sociétés de transport pour, dans le fond, développer le concept de la station. C'est un travail qui demande beaucoup d'intégration des différents plans d'aménagement et projets d'aménagement des municipalités.

740 Des fois, il y a des projets qui sont en gestation par les municipalités, qui ne sont pas nécessairement documentés, donc c'est important de bien recenser la planification dans chacune des municipalités où il y a une station. Et c'est ce qu'on est en train de faire avec les municipalités.

745 Maintenant, ce qu'on souhaite c'est, cet automne, aller rencontrer à nouveau, en portes ouvertes, la population, et ce, de concert avec les municipalités, les sociétés de transport, pour présenter le plan d'aménagement de chacune de ces stations-là, tel que, entre partenaires, on l'aura développé. Et là, on cherche à vraiment prendre en compte l'ensemble des considérations de la population à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT :

750 Merci. Je continue sur l'idée d'éventuels développements immobiliers en lien avec l'infrastructure, agglomération Ville de Longueuil, c'est quoi les règles applicables pour d'éventuels développements qui pourraient affecter ou compromettre éventuellement les milieux humides?

755 **M. SYLVAIN BOULIANNE :**

760 En fait, les milieux humides qui sont visés par le projet dans l'agglomération de Longueuil
sont dans la zone agricole et le développement immobilier n'est pas autorisé en zone agricole.
Donc, il ne pourrait pas y avoir, dans le temps, de nouveaux usages qui pourraient affecter la zone
agricole si ce n'est celui du REM.

765 Pour ce qui est des – en fait, les deux autres stations, c'est-à-dire du Quartier, Panama et
potentiellement Chevrier, il n'y a pas de milieux humides dans ces secteurs-là.

LE PRÉSIDENT :

770 Alors, merci. Alors, deuxième question?

M. SYLVAIN PERRON :

775 Oui, bon, excellent. Si on regarde, en fait, justement, le côté nord – est-ce qu'on peut mettre
la carte Antenne sud s'il vous plaît? Ce n'est pas ma deuxième question, je veux juste l'avoir à
l'écran.

LE PRÉSIDENT :

780 Oui, celle qu'on avait tout à l'heure?

M. SYLVAIN PERRON :

Exact.

785 **LE PRÉSIDENT :**

Avec les milieux humides?

M. SYLVAIN PERRON :

790 Avec les cercles rouges, si c'est possible.

LE PRÉSIDENT :

795 Un instant.

M. SYLVAIN PERRON :

800 Superbe. Oui. Donc si, par exemple, si on considère que du Quartier et tout, il n'y a pas de milieux humides autour, si on regarde au nord-est, il y a comme une suite, des petites bulles rouges qui continuent autour de l'Autoroute 30, il y a des milieux humides qui sont là.

805 Est-ce que ces milieux humides là vont être impactés et peut-être, aussi, est-ce qu'on peut réduire aussi la quantité de petites bulles rouges qui se retrouvent pour avoir le moins d'impact possible sur les milieux humides pour le projet, considérant qu'il n'y a aucune station qui est planifiée dans ce coin-là?

LE PRÉSIDENT :

810 O.K., on parle toujours de l'antenne Rive-Sud?

M. SYLVAIN PERRON :

815 Exact. Oui, au nord-est, juste le long de l'autoroute.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Tall.

820 **M. MACKY TALL :**

Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

825 Je pense que je n'ai pas été suffisamment clair toute à l'heure. Les un hectare, c'est tout inclus : les deux tableaux, la partie ouest et la partie sud. Et, je citais l'exemple de Sainte-Anne-de-Bellevue, ce qu'on essaie de modifier, c'est de minimiser l'impact sur ces milieux humides là. Donc, oui, il y a huit cents (800) hectares autour, dans la zone autour du projet, mais notre tracé, on impacte un hectare.

830

LE PRÉSIDENT :

835 Avec un engagement de compensation.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Oui.

840

LE PRÉSIDENT :

Sur la base de ce que vous avez dit tout à l'heure.

845

M. SYLVAIN PERRON :

Je pense que ma question n'a pas été répondue à cent pour cent (100 %), je veux juste être sûr. Qu'est-ce qu'il y a dans les suites des bulles rouges autour de la station terminale puisqu'il n'y a pas de station, mais il y a pourtant un... est-ce que c'est les stationnements incitatifs?

850

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Oui, Marie-Christine.

855

Mme MARIE-CHRISTINE PATOINE :

Juste pour clarifier, il ne faut pas confondre le milieu récepteur qu'on décrit à l'intérieur de la zone d'étude qui est en orange et les endroits où on prévoit faire des travaux qui vont être affectés par le projet.

860

Alors, ce qu'on voit dans la zone orange, c'est une zone d'étude qui a été déterminée au départ à l'intérieur de laquelle on pensait pouvoir avoir à faire des travaux et on a répertorié tout ce qui se trouvait à l'intérieur de ce périmètre-là.

865

Maintenant, quand on analyse les impacts, on évalue les activités de projet qui pourraient toucher ces milieux-là spécifiquement et ceux qui sont affectés sont représentés sur la carte ici où, finalement, on a quatre milieux humides qui pourraient être directement affectés par le projet, dont deux ici dans le parc des Sources et la station Sainte-Anne-de-Bellevue ont été enlevés la semaine dernière avec les optimisations de projet qu'on fait.

870

Alors, les milieux humides qu'on va toucher c'est autour de L'Île-des-Sœurs, des milieux en périphérie du chenal de L'Île-des-Sœurs et la tête du ruisseau des Prairies, dans le fond, qui est un petit... une série de prairies humides qui alimentent le ruisseau des Prairies. Ce sont les seuls qui vont être affectés pour l'instant.

875

LE PRÉSIDENT :

Alors, voilà. Merci pour vos questions. Madame Ghanimé.

880

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Oui.

885

LE PRÉSIDENT :

Ce sera possible pour vous de vous réinscrire à nouveau, vous pourrez revenir avec le même sujet. Merci. Madame Ghanimé.

890

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Oui. Peut-être que ça serait intéressant de voir où on en est sur les possibilités de compensation ou qu'est-ce qui est prévu dans la réglementation par le ministère de l'Environnement ou d'autres, dans les cas de pertes de milieux humides.

895

M. HUBERT GAGNÉ :

Juste avant de répondre, j'aimerais juste ajouter une information. Nous, dans la Directive, on demande à l'initiateur de décrire le milieu récepteur. Donc, ce qu'on voyait tantôt, c'est le projet et la zone d'étude puis nous on leur demande, on veut voir quel est le milieu avant le projet. Donc, c'est pour ça qu'il y a huit cents (800) ou neuf cents (900) hectares de milieux humides parce que c'est ce qu'on demande dans la Directive. Donc ça, c'est un chapitre de l'étude d'impact.

900

Après ça, il va avoir un chapitre sur l'impact réel. Donc, je pense qu'au départ c'était presque trois et avec les optimisations, on est rendu presque à un hectare. Nous, on demande de suivre la séquence : éviter, minimiser, compenser. À date, on a eu de l'évitement parce qu'on a passé de deux virgule sept (2,7) à un. On a eu aussi de la minimisation.

905

Maintenant, pour ce qui reste, on demande de compenser. Puis ça, on n'est pas encore rendu à l'étape de l'analyse environnementale, on y va beaucoup au cas par cas. Ça dépend aussi de la valeur du milieu humide, de ses fonctions. On consulte plusieurs experts. Lorsque nous serons rendus à l'étape de l'analyse environnementale... Puis là, ici, on avait posé une demande d'engagement pour que les pertes soient compensées ou peut-être même que ça a été offert, même sans qu'on pose la question, mais une chose est sûre, on a un engagement à compenser les milieux humides en concertation avec le ministère. C'est ce qu'on demande habituellement à cette étape-ci du projet.

910

915

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

920 Puis est-ce qu'on a des options éprouvées pour la compensation de perte de milieux humides? Puis pouvez-vous nous donner des exemples du genre de choses qui pourraient être discutées puis convenues avec le promoteur?

M. HUBERT GAGNÉ :

925 Il y a plusieurs exemples. Ça peut être, ça peut être par une protection de milieux humides, soit l'achat d'un terrain, d'un milieu humide dans le même endroit où il y aura la perte. Ça peut être aussi d'acheter un terrain autour des milieux humides pour le protéger. Ça peut être aussi la création d'un milieu humide. Il y a plusieurs options, c'est vraiment du cas par cas en fonction du milieu humide qui est perdu.

930 Aussi, c'est ça, nous, on va consulter le ministère de la Faune, on va consulter notre Direction régionale puis on va analyser avec toutes les données qu'on va avoir en main. Mais il y a vraiment plusieurs options qui peuvent être possibles. Aussi, on va discuter avec l'initiateur. On demande souvent : proposez-nous des projets que nous on va analyser.

935 Alors, je ne pense pas qu'on est rendu là encore parce que l'inventaire pour les milieux humides, on l'a reçu ça fait quelques jours, donc on va commencer par en prendre connaissance, aussi de voir où les pertes sont rendues. Il y a eu plusieurs modifications au projet. Donc, c'est encore tôt, là, pour dire qu'est-ce qu'on va faire avec cette perte pour ce projet-ci. Mais il y a plusieurs options là devant nous. Ça peut être aussi une autre option d'améliorer un milieu humide qui aurait été endommagé, ça, c'est une autre option qui est possible.

LE PRÉSIDENT :

945 Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

950 Oui, le promoteur nous a expliqué qu'il avait optimisé son tracé — je m'adresse au ministère, toujours —, est-ce que le tracé optimisé répond aux préoccupations que vous aviez soulevées concernant le parc des Sources?

M. HUBERT GAGNÉ :

955 C'est encore tôt. Comme on n'a pas eu l'évaluation des impacts, nous, on va attendre d'avoir les différentes études qui évaluent les impacts, qui proposent des mesures d'atténuation.

Aussi, je crois qu'il y a une étude hydrogéologique qui va être faite pour voir, au niveau de l'alimentation en eau, s'il pourrait avoir un impact sur la nappe phréatique ou sur différents éléments.

960

Donc, c'est encore tôt pour se prononcer formellement. Cependant, c'est sûr qu'à priori, ça semble positif, l'option en tracé dans le roc dans le Parc Nature. Je pense qu'on peut, c'est le plus loin qu'on peut aller pour le moment.

965

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Oui, peut-être une question adressée au promoteur. Vous nous avez dit hier que le nouveau tracé allait réduire, voire éliminer les impacts dans cette région-là, est-ce que vous pouvez nous dire qu'est-ce qu'il restera puisque vous nous avez parlé de réduction?

970

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud.

975

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Bon, les impacts étaient essentiellement liés à la proximité avec le Parc Nature pour l'entrée du tunnel. On a reculé le tunnel et passé dans le roc, donc oui, il y a des études hydrogéologiques, mais on fait un forage dans le roc. Ça veut dire qu'on fait un forage étanche. Donc, il n'y a pas d'infiltration d'eau, donc on ne modifie pas la nature de la nappe et des flux d'eau dans le sous-sol.

980

Donc, voilà. Peut-être que Marie-Christine va pouvoir ajouter sur le détail des impacts qui peuvent rester.

985

Mme MARIE-CHRISTINE PATOINE :

On n'a évidemment pas réévalué les impacts à ce stade-ci parce que la solution est en développement, mais les principales préoccupations qu'on avait discutées avec l'arrondissement Saint-Laurent et le ministère de l'Environnement concernaient entre autres de maintenir l'hydrologie des autres surfaces pour ne pas assécher des milieux humides qui sont interconnectés. De maintenir également la connectivité entre des habitats fauniques sur le site et de réduire l'interférence liée au passage des trains dans un habitat, un milieu naturel. Ces éléments-là vont clairement être évités avec l'entrée en tunnel dans la portion commerciale ou industrielle du parc, plutôt que dans le milieu naturel.

990

995

1000 Comme l'indiquait par exemple monsieur Gagné, il va falloir qu'on complète des études, entre autres sur l'hydrogéologie, pour s'assurer qu'on n'aura pas d'impact par la bande, je dirais, dans le sous-sol avec les écoulements des eaux spécifiques, mais les forages sont en cours dans le secteur pour aller nous confirmer la géologie et les paramètres hydrogéologiques à utiliser dans le modèle. Donc, dès que ça sera complété, on pourra émettre les résultats au gouvernement.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1005 Et peut-être une dernière question au ministère de la Faune sur la connectivité des milieux naturels dans cette région-là, toujours, puisqu'il y avait eu des réserves qui avaient été émises à cet égard?

M. ÉTIENNE DROUIN :

1010 Effectivement, dans tout le développement du Technoparc et puis le projet du REM et son intégration, à la base, quand le parc des Sources a été élaboré, surtout par la Ville de Montréal, l'idée était d'avoir un corridor continu qui allait, disons, les terrains d'ADM qui sont, disons, à l'ouest du tracé du REM jusque sur des terrains humides qui sont plus à l'est.

1015 Il y a aussi une idée que, à la base, c'était un bassin hydrographique qui se déversait vers le ruisseau Bertrand, qui a été coupé avec certains développements. Donc, l'idée du parc des Sources et des aménagements, c'était de recréer une connectivité hydraulique sous la rue Marie-Curie, entre autres.

1020 Donc, ces tous des éléments qui avaient été apportés pour justement redonner la connectivité au milieu, permettre, disons les déplacements de la faune plus facilement. On parle des oiseaux, on parle des amphibiens, on parle du poisson, surtout, mais il y a aussi mammifères et reptiles.

1025 Disons, le tracé avant modification du REM amenait un obstacle supplémentaire, amenait des complications aussi au niveau de ce passage hydraulique sous la rue Marie-Curie. Avec les modifications qui sont apportées, bien, on enlève cette restriction-là, donc on ramène un petit peu, on réduit la résistance au passage de la faune à l'état qui était prévu à la base pour le parc des Sources.

1030
1035

M. JEAN PARÉ

LE PRÉSIDENT :

1040

Merci. Merci, Monsieur Perron. J'invite maintenant Monsieur Jean Paré. Bonjour, Monsieur Paré.

M. JEAN PARÉ :

1045

Bonjour, Monsieur le président. Ma première question touche le processus d'évaluation et les services de transport collectif en général.

1050

Alors, c'est un projet pour lequel il y a eu un avis de projet en septembre 2014, c'est le seul document public sur le projet jusqu'à ce qu'on dépose le dossier de l'étude d'impact fin juillet qui montrait, par conséquent, qu'il y avait eu un changement en janvier 2016 et que le projet d'origine, qui était la liaison entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal par le pont Champlain devenait un projet avec les antennes qu'on connaît, donc vers l'ouest et récupération de la ligne Deux-Montagnes.

1055

C'est sûr que, eu égard à la construction du pont Champlain, il va de soi qu'il y avait une urgence, une diligence dans la planification du projet. C'est moins manifeste à mon avis quand on regarde les antennes additionnelles et pourtant le projet est présenté comme un seul scénario finalisé, sans alternative; comme par exemple, au lieu d'ouvrir une antenne vers l'ouest et récupérer le train de l'est, au lieu de lui couper l'accès à la Gare Centrale et des alternatives comme ça, il n'y a rien, dans les éléments très récents qui ont été déposés dans le cadre de l'étude d'impact, qui manifeste et qui révélerait l'examen d'alternatives dans une perspective générale de transport collectif pour la région. Pourquoi?

1060

1065

LE PRÉSIDENT :

Alors, bonne question. Peut-être commencer par le ministère des Transports. Je veux dire, en fonction de ce qu'on sait des alternatives ou des projets d'expansion ou de développement que l'AMT avait déjà sur la table, alors comment on en arrive au projet tel qu'il nous est présenté aujourd'hui?

1070

M. DANIEL DONAIS :

En fait, ce qui avait été demandé au promoteur, c'était de développer une solution pour étudier une solution pour la Rive-Sud et une autre pour l'ouest et il est arrivé effectivement avec une solution intégrée qui n'était pas... et donc, il a dû étudier des variantes, là. Ce n'était pas la

1075

demande initiale qui a été comme bonifiée, là. Donc, c'est suite aux études que le promoteur a faites et ses variantes qu'il a étudiées.

1080 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Ghanimé?

1085 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Juste pour continuer sur cette question. Alors, c'est indiqué dans l'étude d'impact que la faisabilité de combiner les deux projets en un seul a été confirmée en avril 2016. Est-ce que vous pourriez nous dire quels ont été les facteurs déterminant cette faisabilité?

1090 **M. MACKY TALL :**

Oui, bien sûr. Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

1095 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

1100 On a regardé les deux projets séparément. La faisabilité, c'était deux éléments : l'accès à la Gare Centrale, premièrement, et puis la concordance en termes de technologie, de fréquence, d'avoir un plan de service qui puisse fonctionner entre les deux projets pour qu'ils ne soient pas déconnectés. Parce que si, dans la présentation, un train qui part de Brossard va jusqu'à Deux-Montagnes et redescend, il faut qu'on ait des besoins en termes d'achalandage avec le même nombre, à peu près, des wagons de taille similaire, des trains de taille similaire et une fréquence qui corresponde bien aux besoins.

1105 **LE PRÉSIDENT :**

Autre question, Madame Ghanimé?

1110 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1115 Non. Oui, peut-être. Alors, si je comprends bien, c'est basé sur l'achalandage? Est-ce que vous pouvez donner un petit peu plus de détails sur ça ou...?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1120 Non, c'était sur un plan de cohérence. C'est basé sur le fait d'unifier un seul projet, entre le projet qu'on avait décidé de faire sur l'ouest et le projet du sud, c'était la capacité à traverser la Gare Centrale, à relier les deux projets. Après, avec l'achalandage, ça permet de faire un service unique qui dessert un plan de service et d'opération qui dessert les trois lignes. Ça, c'est pour le projet unique.

1125 Maintenant, le choix entre les différents projets, c'était, comme il a été dit, c'était de choisir entre un projet ouest, d'examiner c'était quoi la meilleure solution au projet de l'ouest qui avait été fait avant. Donc, on a regardé une solution pour l'ouest, une solution pour le sud et puis après, on a assemblé les deux projets.

1130 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

O.K.. Alors, peut-être d'abord revenir à une question au ministère des Transports parce que dans le plan d'électrification que vous avez déposé, on voit effectivement qu'il y a trois projets prioritaires pour la région de Montréal : l'antenne ouest, aéroport ouest, la connexion sur le pont Champlain et l'expansion du métro.

M. DANIEL DONAIS :

1140 Oui.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1145 Est-ce que vous pouvez nous aider à comprendre quels ont été les facteurs qui ont déterminé ces priorités?

M. DANIEL DONAIS :

1150 En fait, c'est basé sur des études que menaient le gouvernement et l'AMT depuis plusieurs années, c'est des projets dans certains cas qui étaient à l'étude depuis les années 90. Et essentiellement, dans le cas de l'antenne sud, on avait une problématique au niveau de la capacité au centre-ville, on était rendu à pleine capacité, là, je pense que ça a été dit hier, et au niveau de l'ouest, bien, il y avait l'intérêt à avoir le développement, en fait, un accès vers l'aéroport et une amélioration de la desserte en transport collectif dans l'ouest. J'ai dit hier effectivement que les temps de parcours du côté ouest étaient très longs, donc on voulait améliorer ça.

1155

1160 Et pour ce qui est du métro, bien, c'était un complément aussi au développement dans... en fait, le gouvernement avait créé un bureau de projet dans lequel on examinait, dans le fond, trois prolongements de métro et le gros projet devrait établir, dans le fond, les priorités à faire dans ces projets-là. Donc, c'était des projets en développement depuis plusieurs années.

LE PRÉSIDENT :

1165 Bien, dépendamment de la proposition de la Caisse de dépôt, est-ce que ça demeure des priorités?

M. DANIEL DONAIS :

Oui.

1170 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Paré?

M. JEAN PARÉ :

1175 Oui. Bien, juste peut-être savoir si ce dont nous parle le représentant du ministère, c'est documenté et accessible?

LE PRÉSIDENT :

1180 Ministère des Transports.

M. DANIEL DONAIS :

1185 En fait, au niveau de la planification, c'est des projets comme tels qui apparaissent, là, on parle, dans le plan d'électrification, le plan d'action et dans les plans stratégiques, mais aussi dans le Plan québécois des infrastructures où les trois projets sont aussi indiqués. Et on a parlé au niveau des études, dans le fond, qui ont été faites par les bureaux de projet, je pense aussi on en a parlé hier, là, c'est en fait les études qui ont été remises à la Caisse pour qu'elle puisse compléter ses analyses.

LE PRÉSIDENT :

1195 Alors, Monsieur Paré.

M. JEAN PARÉ :

1200 Oui, merci. Je vous laisse juge si la question que je vais poser est un complément ou la deuxième, je prendrai l'une ou l'autre, Monsieur le président. C'est tout simplement qu'on n'a pas parlé du train de l'est. Or, le train de l'est, bien, on sait qu'il y a eu des investissements majeurs. Certains le considèrent comme un canard boiteux. J'ai l'impression qu'on y coupe les deux pattes et les deux ailes en ne lui donnant pas accès à la Gare Centrale. Est-ce qu'on n'aurait pas pu, au contraire, l'intégrer pour lui donner et donner aux gens de l'est les mêmes services?

1205 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, tout d'abord au promoteur, le choix d'imposer un transfert, disons, au train de l'est comparativement au fait qu'il ait accès à la Gare Centrale actuellement, alors pourquoi en arriver à cette solution-là?

1210 **M. MACKY TALL :**

1215 Alors, tout d'abord, préciser que les utilisateurs du train de l'est continuent à avoir accès à la Gare Centrale. Je vais demander à mon collègue, monsieur Andlauer, de commenter dessus. C'est simplement qu'on crée une... ce qu'il appelait un transfert, en fait, à la Gare A-40 et les utilisateurs continuent à le faire et ce transfert a été optimisé.

1220 De plus, on rajoute pour les utilisateurs du train de l'est des options de trajet qu'ils n'avaient pas avant, qui peuvent même contribuer à améliorer l'intérêt des utilisateurs, mais Denis...

M. DENIS ANDLAUER :

1225 Un des enjeux majeurs sur la ligne de l'est, c'est réellement le fait que cette ligne-là pour les voyageurs circule sur une ligne de marchandises. Donc là, on est un petit peu, comme on disait hier, la ligne de Vaudreuil-Hudson qui est le corridor d'exportation vers les États-Unis, on est dans un corridor où on a beaucoup de mal — je dis on, mais en fait il faudrait que je dise l'AMT a beaucoup de mal à obtenir des temps de passage pour ajouter des trains de voyageurs.

1230 Donc, on est là dans une situation qui est un peu une impossibilité technologique et une impossibilité de temps, parce que les trains de marchandises, ça roule en permanence sur ces lignes, et ça se comprend quelque part. Donc, on ne pourrait pas imaginer que le REM vienne enlever la ligne de marchandises au complet jusque dans l'est et jusqu'à Repentigny et jusqu'à Mascouche, parce qu'on viendrait... enfin, on viendrait pousser ou annuler la capacité des marchandises à se déplacer.

1235

1240

Donc, c'est la raison pour laquelle on a décidé, plutôt, de créer une espèce de nouvelle gare intermodale au nord du Mont-Royal, un peu comme on le voit dans plusieurs villes à travers le monde où c'est souvent pas une seule gare centrale qui fait toute la connexion dans toutes les régions. On pourrait prendre plusieurs exemples dans le monde, il y en a à New York, il y en a à Toronto, il y en a à Paris où souvent ce sont des gares un peu délocalisées qui sont des espèces de grands centres de rabattement de leur région et, ensuite, on établit un bon lien vers les centres principaux, vers la Gare Centrale.

1245

Donc, vous avez à l'écran un exemple de la manière dont on traite et, effectivement on est très sensible — d'abord, je voudrais ajouter, c'est important — on est très sensible à cette rupture de charge. Tantôt je parlais, j'appelais ça la rupture de charge, l'obligation que les utilisateurs de la ligne de l'est vont avoir de descendre à cette station qui s'appelle la Station A-40, pour ensuite embarquer dans le REM pour aller au centre-ville, ça crée effectivement un désagrément, parce que ça crée une rupture de charge avec quelques minutes de perte de temps, mais on a essayé de le traiter de la manière la plus simple, facile, conviviale possible. Et ce qu'on a à l'écran c'est une image à quoi ça peut ressembler. Si je peux juste avoir le pointeur? Quand on regarde, ça c'est le train de banlieue de l'AMT qui arrive depuis l'est et donc, ici, à sa station terminale, le matin quand le train arrive, les clients de l'AMT descendent ici, traversent un corridor et arrivent ici sur un quai où un train du REM les attend, vide, prêt à embarquer et à les amener à la Gare Centrale.

1250

1255

1260

Donc, ça, c'est le processus le matin et on a la capacité de garder trois trains, les uns derrière les autres, vides, qui peuvent sortir l'un après l'autre pour embarquer toute la clientèle si jamais un jour, ce train-là est vraiment rempli à pleine capacité. Le train de banlieue, grosso modo, c'est mille huit cents (1 800) personnes, un REM c'est six cents (600). Donc, s'il est vraiment à capacité, ça prendrait trois trains du REM pour prendre toute la clientèle. Alors, on n'est pas tout à fait là, en termes d'achalandage, mais c'est potentiellement ce qui serait fait.

1265

Le soir, c'est encore plus simple le soir quand les gens viennent du centre-ville, de la Gare Centrale, ils prennent le premier REM qui les attend pour aller en direction, ou de l'aéroport ou de Deux-Montagnes ou de Sainte-Anne-de-Bellevue, donc il y a un train à toutes les trois minutes, et ils descendent à la station A-40, ici, ils traversent le quai et ils embarquent dans le train qui les attend, comme aujourd'hui à la Gare Centrale, les trains sont là en attente pendant une vingtaine de minutes avant le départ.

1270

Donc, c'est la manière qu'on a trouvée, qui est à la fois élégante, à la fois simple et rapide, de traiter cette rupture de charge.

1275

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous ambitionnez en quelque sorte de, au moins, maintenir le volume de personnes qui utiliseraient quand même le train de l'est?

1280

M. DENIS ANDLAUER :

En fait, non seulement on ambitionne de le maintenir, mais en plus, on ambitionne de le développer parce qu'on crée avec cette station-là, et je pense que c'est ça toute la beauté d'un réseau intégré, on permet non seulement aux gens de continuer à aller au centre-ville avec la rupture de charge, mais en plus on leur donne un accès direct vers l'aéroport, un accès direct vers Sainte-Anne-de-Bellevue et vers Deux-Montagnes qui, aujourd'hui, est très complexe quand on vient de l'est de la ville.

1285

LE PRÉSIDENT :

Madame Gendron.

1290

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Oui, pour l'AMT, quelle est l'évaluation que l'AMT fait de l'impact du REM sur la fréquentation du train de l'est?

1295

M. LUDWIG DESJARDINS :

Oui. En fait, bien, on a reçu en fait des informations que la Caisse vient de mentionner au niveau de l'optimisation de la correspondance. Il faut dire que la ligne, c'est une ligne qui est relativement nouvelle, qui a été mise en service en décembre 2014, donc qui connaît une croissance d'achalandage comme tout nouveau service sur les premières années. Il y a toujours une certaine croissance, il y a un service qui arrive à maturité, si on veut, et dans le temps, dans les projections, bien, il est prévu qu'avec la croissance démographique, il y ait aussi une croissance naturelle qui se fasse et qui augmente l'achalandage de la ligne.

1300

1305

Ceci dit, la correspondance, l'effet que ça peut avoir sur l'achalandage de la ligne c'est vraiment lié à la performance, en fait, ou l'efficacité de cette correspondance-là. Si on est sur une correspondance qui est très courte et qu'après il y a un temps de parcours qui est réduit, bien, on peut s'attendre à un effet qui se rapproche de... qui va être minime ou assez négligeable. Si la correspondance n'est pas efficace ou demande un temps de déplacement de la clientèle trop long, là, on peut se retrouver avec un impact parce qu'effectivement, les correspondances ce

1310

1315 n'est pas quelque chose qui est populaire au niveau de la clientèle et c'est souvent quelque chose
qui peut être un frein.

1320 Dans les scénarios qui nous ont été déposés, bon, ce que la Caisse nous a assuré c'est
que cette correspondance-là allait être assez efficace et nos scénarios, en fait, on se base sur ces
scénarios-là. Il faut dire aussi qu'on n'a pas évalué l'attrait que peuvent avoir les autres
destinations le long du REM pour la ligne Mascouche avec un transfert à la gare A-40. C'est
aujourd'hui majoritairement une clientèle qui va au centre-ville. Il pourra y avoir aussi une certaine
portion, nouvelle clientèle attirée pour se rendre à différentes gares autres le long du réseau du
REM.

1325

LE PRÉSIDENT :

Puis est-ce que ça sera un titre de transport unique ou un tarif particulier?

1330

M. LUDWIG DESJARDINS :

1335 En fait, bien, ça touche toute la question de l'intégration tarifaire. Actuellement, on est dans
un système avec une intégration tarifaire. Les orientations de CDPQ Infra concernant l'intégration
du REM, je crois qu'il y a une intention de s'arrimer le plus possible au réseau puis c'est aussi
quelque chose qui devra être regardé dans la suite de la gouvernance en transport collectif avec
la nouvelle autorité qui va être créée, qui elle va être en charge d'intégrer les titres.

1340 Donc, il y a un intérêt c'est sûr pour tout le monde. Pour tout service, il y a toujours un
intérêt à davantage intégrer aux autres pour maximiser l'achalandage, mais ça c'est les questions
qui vont être réglées dans les prochains mois/années.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Madame Gendron.

1345

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1350 Oui. Par rapport à l'intérêt que les passagers pourraient avoir de continuer à utiliser le train
de l'est malgré une connexion, est-ce que vous pouvez, par vos études sur la clientèle, vos
études de clientèle, avoir des données sur la modification de comportement? Est-ce que vous
pensez qu'il y a une certaine flexibilité et qu'on pourrait arriver à une connexion qui aurait un effet
zéro sur le fait de continuer à prendre le train de l'est?

1355 **M. LUDWIG DESJARDINS :**

1360 En fait, on n'a pas étudié ce cas précis de correspondance. On a des études clientèles de satisfaction où, un peu où la clientèle peut nous faire état de qu'est-ce qui pourrait être amélioré dans le service. Ce qu'on sait c'est que c'est majoritairement une clientèle qui travaille au centre-ville parce que les départs sont réduits vers le centre-ville le matin et vers la périphérie le soir. Donc, c'est une clientèle actuelle qui majoritairement travaille au centre-ville de 9 h à 5 h, avec un horaire assez typique.

1365 Est-ce qu'il y a d'autres clientèles qui utilisent d'autres services pour se rendre à divers endroits qui ne sont pas desservis par la ligne, qui pourraient être attirés par cette ligne-là parce qu'elle offre une correspondance à un nouveau réseau qui ratisse plus large, en fait, avec des fréquences très élevées? On ne l'a pas étudié spécifiquement pour le REM comme tel, mais on sait que c'est des facteurs habituellement positifs pour stimuler l'achalandage.

1370 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci Monsieur Paré pour vos questions.

1375 **M. JEAN PARÉ :**

Merci, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

1380 Merci beaucoup. Alors, j'inviterais maintenant Monsieur Robert Hajaly, s'il vous plait. Bonjour, Monsieur Hajaly.

M. ROBERT HAJALY :

1385 Hello, Mr. President, I have two questions. I believe the first one would be for the promoter. My question is — first of all, it concerns only the part of your system not going to the South Shore, okay? And the question is what is the value of the property, both in land and buildings, that you will have to buy, to build your system?

Bonjour, Monsieur le président, j'ai deux questions. Je crois que la première concerne le promoteur, c'est une question pour le promoteur. Ma question, bien, premièrement, j'ai une préoccupation si votre système ne va pas vers la Rive-Sud, cela me préoccupe. Ma question c'est: quelle est la valeur de la propriété, de la valeur foncière et des édifices que vous devrez acheter par votre système?

LE PRÉSIDENT :

Là, on parle d'expropriation?

1390

M. ROBERT HAJALY :

Excuse me?

LE PRÉSIDENT :

1395

On parle d'expropriation.

M. ROBERT HAJALY :

No, not necessarily, it may be properties that are willingly sold to them. I just want to know the total value of all the properties, and the land and buildings that you will have to buy to create your system other than the part going to the South Shore.

Non, pas nécessairement. Il y a peut-être des propriétés qui vont vendre de bonne volonté. Mais je me demande quelle sera la valeur totale de toutes ces propriétés, territoires et édifices que vous devrez acheter pour créer votre système, à part de la partie qui va aller vers la Rive-Sud.

1400

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Tall.

M. MACKY TALL :

1405

Monsieur Arbaud, s'il vous plaît.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1410

Je vais donner un ordre de grandeur parce que, à ce stade-là, vous comprenez qu'il y a un certain nombre de processus qui sont en cours, et cetera, de négociations et c'est difficile d'avoir un prix final, mais on regarde entre trois et quatre cents millions (300-400 M\$).

LE PRÉSIDENT :

1415

Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1420 Mais est-ce que parmi ces terrains dont vous avez besoin, il y en a qui appartiennent déjà à la Caisse de dépôt?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1425 La réponse est non.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1430 Est-ce que c'est possible de savoir dans quelle proportion à peu près?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

La réponse est : il n'y en a pas. Excusez-moi.

LE PRÉSIDENT :

1435 Alors, Monsieur Hajaly, deuxième question.

M. ROBERT HAJALY :

1440 So three hundred to four hundred million (\$300-400 M) is what I understood right?

Donc, de trois cents à quatre cents millions (300-400 M\$), c'est ce que j'ai entendu.

Okay, my second question I believe is for the authority that is responsible for the Vaudreuil-Hudson Line, I think it's the AMT right now, my question is whether you have any estimates of the impact of this new system on the number of passengers and the revenues of the Vaudreuil-Hudson Line? Will it diminish, for example, the number of passengers and the revenues of this line? Do you have any specific estimates?

Donc, ma deuxième question, l'autorité qui est responsable de la ligne Hudson, ma question c'est, j'aimerais savoir si vous avez un estimé de l'impact de ce nouveau système sur le nombre de passagers et les revenus de la ligne Vaudreuil-Hudson. Est-ce que l'achalandage va diminuer? Est-ce que le nombre de passagers, est-ce que les revenus pourraient diminuer dans cette ligne? Est-ce que vous avez un estimé?

LE PRÉSIDENT :

1445

Alors, l'AMT?

M. LUDWIG DESJARDINS :

1450

Oui, en fait, je crois qu'on a répondu à la question en fin de soirée hier, mais je peux répéter ce qui a été dit. On sait qu'il peut y avoir un impact parce qu'il y a une portion de la clientèle qui pourrait être attirée vers le REM, notamment dans une certaine portion du tracé de la ligne Vaudreuil. Par contre, pour ce qui est des estimés précis, c'est actuellement quelque chose qu'on est en train de regarder au niveau des estimations préliminaires et on a un comité qui va être mis en place, en fait, qui va poursuivre ses travaux avec l'ensemble des transporteurs, l'AMT et CDPQ Infra, pour évaluer ces questions-là.

1455

Donc, malheureusement on n'a pas de chiffres précis à donner pour l'instant, mais c'est quelque chose qu'on suit de près puis on sait qu'il y aura peut-être une certaine réduction, mais qui demeure à être chiffrée encore.

1460

LE PRÉSIDENT :

Madame Ghanimé.

1465

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Alors, est-ce qu'on comprend bien que dans vos prévisions d'achalandage pour le REM, pour l'antenne ouest, vous n'avez pas comptabilisé des utilisateurs qui viendraient de cette ligne-là?

1470

M. LUDWIG DESJARDINS :

Excusez-moi, on n'a pas fait les prévisions d'achalandage pour le REM fait référence aux prévisions pour la ligne Vaudreuil ou?

1475

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Non, pour... oui, la ligne ouest pour le REM.

1480

M. LUDWIG DESJARDINS :

Oui, mais en fait...

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1485

Mais il y a quand même des prévisions d'achalandage qui ont été faites.

M. LUDWIG DESJARDINS :

1490

Oui, qui ont été faites par CDPQ Infra. Nous, pour ce qui est des prévisions pour la ligne Vaudreuil, on fait des prévisions annuelles. On n'a pas encore chiffré, en fait, à la mise en service du REM, quel pourrait être l'impact sur notre réseau de train de banlieue.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1495

D'accord. Alors, on pourrait demander.

LE PRÉSIDENT :

1500

Bien, peut-être préciser. C'est quoi le taux de fréquentation actuelle de la ligne en termes de... est-ce que vous êtes à trente pour cent (30 %) de capacité, cinquante pour cent (50 %), cent dix pour cent (110 %) ?

M. LUDWIG DESJARDINS :

1505

En fait, bien, je pourrais vous donner des données plus précises, c'est toujours plusieurs manières de calculer selon les trains dans la journée. Il y a des trains qui sont plus chargés en pointe. Je pourrais déposer peut-être certaines données à ce niveau-là, au niveau de l'utilisation du train et de la saturation des stationnements.

1510

Il y a certains stationnements qui sont à saturation. Ce qu'on avait en 2015 pour cette ligne-là, c'est un achalandage au niveau de passagers-train de trois millions six cent quatre-vingt-neuf mille huit cents (3 689 800) sur un total global pour l'AMT, pour l'ensemble du réseau de trains de banlieue de dix-huit millions huit cent vingt-quatre mille (18 824 000) et qui était légèrement en baisse par rapport à 2014.

1515

Donc, c'est une ligne où il y a eu beaucoup, par le passé, des demandes de hausse de service. Plus problématique, on en a parlé hier, parce qu'on partage avec les trains de marchandises, donc c'est assez problématique d'augmenter de manière importante le service, surtout dans les périodes de pointe. Donc, c'est une ligne qui a connu un achalandage assez, une croissance assez modérée dans les dernières années, une certaine stabilité.

1520

LE PRÉSIDENT :

1525

Donc, pensez-vous qu'éventuellement, en fonction du fait que vous voyez qu'il y a une demande qui est quand même soutenue pour ce qui est de votre train, l'éventuelle infrastructure du REM pourrait éventuellement vous soulager ou complémentaire aux services que vous offrez déjà?

1530

M. LUDWIG DESJARDINS :

1535

Bien, ça peut être complémentaire dans certains tronçons. C'est certain qu'il y a – on n'est pas dans un niveau de saturation comme on a sur la ligne Deux-Montagnes où là, on est vraiment à une très grande saturation, à la fois des stationnements et du service.

1540

Il y a moins de plaintes, si on veut, ou d'insatisfaction de la clientèle liée à la saturation. Les clients demandent davantage de services en termes de fréquence. La question de la saturation est moins problématique, mais là effectivement, s'il y a une baisse de clientèle, il peut avoir une augmentation du confort qui permettrait à certains clients de gagner à ce niveau-là. Mais habituellement, ce qu'on préfère faire, c'est augmenter le service, ça, c'est certain, en tant qu'agence de transport.

LE PRÉSIDENT :

1545

Vous parliez saturation des stationnements, est-ce que vous avez des scénarios éventuels pour combler ce problème-là ou?

M. LUDWIG DESJARDINS :

1550

Pardon, je n'ai pas entendu la...

LE PRÉSIDENT :

1555

Vous parliez de saturation de vos stationnements incitatifs, est-ce que vous avez des scénarios qui... pour essayer de suppléer à ça?

M. LUDWIG DESJARDINS :

1560

On a certains stationnements, bon, c'est des zones quand même assez urbanisées. Stationnements de surface avec pas toujours de possibilité d'agrandissement en surface, si on veut. Plusieurs demandes par le passé ou même récentes de stationnements étagés et autres.

1565 Pour l'instant, comme le projet de CDPQ Infra est déposé et on attend les enlignements, en fait les décisions pour ce projet-là avant de poursuivre quoique ce soit en termes de développement sur la ligne de Vaudreuil en termes d'augmentation de capacité ou autre, mais il y avait différents scénarios effectivement pour des projets d'amélioration de la capacité des stationnements.

1570 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Madame Gendron?

1575 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Oui, j'aimerais revenir en fait sur la question de ma collègue. Vous avez eu accès à l'achalandage de la ligne du REM, aux prévisions d'achalandage?

1580 **M. LUDWIG DESJARDINS :**

1585 En fait, on n'a pas eu accès spécifiquement aux études d'achalandage de CDPQ Infra, on a eu accès à certaines données pour valider le dimensionnement des stations. C'est-à-dire qu'on a travaillé avec eux, à savoir quel type de revêtement il pourrait y avoir aux différentes gares, dimensionnement des stations, le nombre de quais, par exemple pour les rabattements d'autobus. Donc, des travaux qui ont été faits, en fait, pour contribuer un peu à définir leur projet davantage pour les prochaines étapes. On n'a pas eu, si on veut, les données détaillées et avec des études d'un côté de validation pour notre propre réseau.

1590 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Donc, sans ces données-là, c'est difficile pour vous, j'imagine, de prévoir l'impact sur votre propre achalandage, est-ce que c'est ce que je comprends?

1595 **M. LUDWIG DESJARDINS :**

1600 En fait, on peut prévoir, ce qu'on est déjà en train de faire dans les analyses auxquelles je faisais référence, les analyses préliminaires, c'est qu'on peut prévoir, nous, parce qu'on a des environnements, modélisations des réseaux, c'est-à-dire qu'on peut, on a un environnement où on tient compte de l'ensemble du réseau métropolitain puis on peut savoir, si un nouveau réseau est implanté ou si un réseau est amélioré, quel impact ça peut avoir sur les autres. On a une bonne idée globale.

1605 Si on a ces données d'achalandage, ça nous permet en plus de raffiner ces hypothèses-là, mais ça, ça fait partie... on est en lien fréquemment avec, de manière régulière avec CDPQ Infra pour valider ça et, éventuellement, on aura des hypothèses qui seront basées sur des chiffres un peu plus finaux, c'est-à-dire, ou... mais à date, c'était uniquement des hypothèses préliminaires.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1610 Et est-ce que vos analyses sont disponibles pour être consultées?

M. LUDWIG DESJARDINS :

1615 Toujours pas, ça fait référence aux analyses dont je parlais hier. Donc, il y a un comité qui va poursuivre ces travaux puis je parlais de quelques mois, au moins, de validation avec l'ensemble des transporteurs pour valider toutes les hypothèses, intégration de l'ensemble des réseaux puis arriver à un constat qui touche l'ensemble des services dans la région.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1620 Puis hier, vous nous avez dit, vous nous avez assuré que la ligne serait maintenue, mais est-ce que vous travaillez sur une hypothèse où la baisse d'achalandage pourrait être telle que la ligne serait compromise ou si ça ne semble pas du tout possible?

1625 **M. LUDWIG DESJARDINS :**

1630 Selon nos analyses préliminaires, on ne parle pas de scénario catastrophe où il y aurait une grande majorité de la clientèle qui irait vers le nouveau réseau du REM. Donc, c'est pour ça que je mentionnais qu'on n'était pas dans les hypothèses soit de réduction drastique importante du service ou de fermeture de ligne. On n'envisage pas du tout ce type de scénario basé sur les analyses qu'on a pu avoir ou une idée des impacts possibles.

1635 Selon nous, les deux réseaux peuvent agir en complémentarité. Il va y avoir un besoin qui va subsister pour la ligne Vaudreuil.

LE PRÉSIDENT :

1640 Merci beaucoup. Merci pour vos questions Monsieur Hajaly.

M. ROBERT HAJALY :

Sorry. I have to prepare a brief and there are only a few days for it. I'm just wondering if you could just give me a rough estimate, a guess even. Could you give me a guess how the Vaudreuil Line will be affected? I won't hold you to it, it's just a guess, because I'd like to have something.

Je dois préparer un mémoire et il ne reste que quelques jours pour ce mémoire. Je me demande si vous pourriez me donner un estimé, un estimé. Pourriez-vous me donner un estimé, un petit chiffre de comment cette ligne pourrait être affectée? Une idée, c'est juste une idée. J'aimerais avoir quelque chose sous la main.

1645 **LE PRÉSIDENT :**

Écoutez...

M. LUDWIG DESJARDINS :

1650

Malheureusement, je serais très mal à l'aise à vous donner un ordre de grandeur comme ça pour les fins de la commission. Tout ce que je peux vous dire c'est ce que j'ai dit : on sait que les scénarios possibles nous éloignent de l'hypothèse de fermeture de ligne ou de réduction importante du service.

1655

M. ROBERT HAJALY :

Okay.

1660

M. NORMAND LALONDE

LE PRÉSIDENT :

1665

Merci pour vos questions. Alors, j'invite maintenant Monsieur Matthew Chapman s'il vous plait. Monsieur Shaen Johnston. Monsieur Normand Lalonde. Bonjour, Monsieur Lalonde.

M. NORMAND LALONDE :

1670

Bonjour, Monsieur. Bonjour Mesdames. Nous avons constaté hier que le projet de REM peut très difficilement être évalué isolément, tant il est harnaché à l'ensemble des réseaux, autant physiquement qu'avec les tarifs qui seront intégrés. Mais les études de fréquentation sur laquelle

1675 la Caisse fonde son calcul et ses estimations de rendement sont incomplètes et, on l'a vu hier avec la STM, on le voit aujourd'hui avec l'AMT, ne tiennent nullement compte des impacts sur la fréquentation des autres trains, des autobus, du métro et du rabattement. Les autres opérateurs, on l'a vu, n'ont aucune idée, spéculent et n'ont pas eu accès aux documents, aux études. Et les prochaines études qui s'en viennent seront-elles prêtes avant les décisions, avant l'évaluation finale et les décisions?

1680 Ma question : puisque le tarif est non seulement une clé de la fréquentation, surtout intimement nécessaire au rendement du REM, une mauvaise évaluation de la fréquentation de tous les réseaux se ferait-elle au prix de la répartition des coûts à l'ensemble des usagers de tous les réseaux, ceci évidemment pour maintenir le rendement?

1685 **LE PRÉSIDENT :**

Alors Monsieur Tall.

1690 **M. MACKY TALL :**

Sur la question de l'intégration tarifaire, je pense que c'est la question qui est posée, le commentaire avait été fait un peu plus tôt sur le travail qui est fait avec l'Agence, l'ARTM, la nouvelle Agence régionale de transport métropolitain.

1695 Si vous le permettez, Monsieur le président, j'ai une capsule qui peut permettre d'expliquer en fait le mécanisme d'établissement de tarification qui va bien répondre à la question de Monsieur Lalonde.

1700 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plait.

1705 **M. MACKY TALL :**

Alors, à la page 1, dans un premier temps, l'objectif, il faut le rappeler en partant, c'est pour CDPQ Infra de s'intégrer donc à la nouvelle structure tarifaire qui va être développée par la nouvelle Agence de transport métropolitain qui a été créée par le gouvernement, la Loi 76. Nous sommes d'ailleurs heureux de ce développement parce que ça va contribuer à l'objectif de simplifier la tarification pour les utilisateurs.

1710

Je vais y venir un peu plus loin, mais dans la grande région de Montréal aujourd'hui, il y a plus de sept cents (700) tarifs répartis à travers les différentes agences de transport de la région et c'est une barrière pour encourager les utilisateurs à utiliser le transport en commun.

1715

Mon collègue, monsieur Andlauer, l'a mentionné à quelques reprises, nous voulons favoriser l'utilisation de transport en commun ici et cette simplification est bénéfique. Donc, si je reviens à la page précédente, le tarif simple intégré est comparable aux autres réseaux, c'est l'objectif ici, et donc si je continue avec l'objectif d'un seul support pour le titre de transport, ça veut dire que de façon idéale, ce qu'on va vouloir, c'est qu'il y ait un titre qui soit utilisé par l'ensemble des parties.

1720

Sur la question de détermination du tarif par l'ARTM, si je vais à la page 3, vous avez ici un résumé simplifié du fonctionnement en fait donc de la façon dont la tarification va être établie. Vous avez au milieu l'ARTM qui va établir cette grille tarifaire simplifiée et le REM, comme les autres opérateurs, vont donc fournir le service, ils vont fournir un coût d'opération kilomètre/passager et un revenu en fonction de l'achalandage qu'ils vont avoir. Et l'ARTM aura donc la responsabilité de s'assurer d'un partage équitable, qui est la préoccupation que Monsieur soulevait, à travers ce mécanisme-là.

1725

1730

LE PRÉSIDENT :

Donc, est-ce qu'on peut envisager un tarif unique?

1735

M. MACKY TALL :

C'est notre objectif et c'est notre souhait, oui, et c'est ce que nous voulons. Et nous sommes confiants qu'il est possible.

1740

LE PRÉSIDENT :

O.K.. L'éventuel effet pervers qui a été soulevé, c'est est-ce que c'est possible que ça puisse provoquer un interfinancement, en quelque sorte, envers les autres usagers des autres modes de transport?

1745

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud.

1750

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1755 Je voudrais juste ajouter quelque chose. Un tarif unifié versus un tarif unique, on ne peut pas préjuger de quelle va être la politique de tarification de l'ARTM avec laquelle on travaille puis l'AMT et la STM, tous ces gens-là, quelle va être la décision sur la tarification.

1760 Il est évident que si vous parcourez trente kilomètres (30 km) sur un système de transport, quel qu'il soit versus deux kilomètres, il va probablement y avoir une volonté d'avoir une tarification différente? Je ne sais pas en préjuger. Donc, je voulais juste dire, unifier oui, notre projet est conçu pour être intégré à l'intérieur du système, d'où la volonté d'intégration avec les autres réseaux fait du sens dans l'intégration. C'était juste pour préciser. Excusez-moi.

LE PRÉSIDENT :

1765 Donc, on pourrait s'entendre pour un mécanisme unique de perception, mais ça pourrait être un tarif qui est modulé en fonction de l'usage, c'est ce que je comprends de la réponse, là.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1770 C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1775 Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1780 Non, ça va. Ma question c'était dans le même sens. Où voyez-vous, par exemple quand on prend la navette pour l'aéroport, bien, le tarif est beaucoup plus élevé que les autres. Alors, comment vous voyez l'intégration, là? Vous parlez de peut-être utiliser le même titre de transport, mais payer comme, je ne sais pas, trois fois ou... On aimerait juste comprendre un peu mieux, concrètement qu'est-ce que ça veut dire pour les gens qui achètent une carte OPUS quand on aura un nouveau système, là, avec l'intégration, qu'est-ce vous visez sur ça?

M. MACKY TALL :

1785 Monsieur Arbaud.

1790

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1795 Bien, pour nous, c'est que ça soit transparent. Donc, c'est l'ARTM qui s'occupe de l'ensemble du système. Les choses qu'on mentionnait, c'est certaines régions. Comme à Vancouver, par exemple, c'est un tarif avec des zones. Puis c'est un système automatisé sur l'ensemble ou différents systèmes de bus intégrés et vous payez un tarif différent selon la distance que vous parcourez ou vis-à-vis du centre-ville.

1800 Pour ce qui est de l'aéroport, dans pas mal de villes, y compris Vancouver, le système qui a été retenu c'est de dire : le tarif est normal pour y aller. Donc, si vous avez une carte, et cetera, bien, pour le retour, c'est pareil. Par contre, à l'arrivée à l'aéroport, quand vous voulez acheter un billet, donc si vous venez d'un autre pays ou, et cetera, ou une autre région, le tarif est légèrement plus élevé. Donc, c'est un tarif, un coût à l'allée, le coût à l'aéroport est plus élevé. Mais encore
1805 une fois, toute cette intégration tarifaire va se faire dans les prochains mois en parallèle avec la création de l'ARTM.

LE PRÉSIDENT :

1810 Je reviens un peu sur l'idée du, comment dire, de l'interfinancement, en quelque sorte, est-ce qu'on pourrait arriver devant un effet pervers de ce genre-là, c'est-à-dire que si on essaie autant que possible d'homogénéiser ou d'unifier la tarification, il y aura un genre d'interfinancement qui pourrait se faire par d'autres utilisateurs que le REM?

1815 **M. MACKY TALL :**

En principe, le choix technologique que nous avons sélectionné fournit en fait un coût par kilomètre vraiment optimal, efficace et compétitif. Donc, on devrait contribuer favorablement en termes de coût par kilomètre dans le système.

1820

LE PRÉSIDENT :

Alors, peut-être l'AMT? Bon, on sait qu'on est encore, je veux dire, à l'amorce des discussions pour ce qui est de l'éventuelle tarification.

1825

M. LUDWIG DESJARDINS :

En fait, pas vraiment rien à rajouter. L'intégration tarifaire, ça peut se faire de plusieurs manières : tarification zonale à laquelle a fait référence monsieur Arbaud, il peut aussi avoir une tarification spéciale pour une destination comme l'aéroport. Donc, il y a beaucoup de possibilités, il y a beaucoup de possibilités qui vont être sur la table de la future autorité de transport, mais on
1830

ne peut pas présumer de la décision qui va être prise par celle-ci concernant l'intégration tarifaire, en ce moment.

1835 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Alors, votre deuxième question Monsieur Lalonde.

1840 **M. NORMAND LALONDE :**

Bien sûr. Alors, le but de la Caisse c'est de générer des rendements commerciaux stables et conformes aux normes du marché et non supérieurs ou inférieurs au rendement de projets comparables. Soit, c'est ce qu'on nous a dit. Les normes du marché; quel marché, il n'y a pas de compétiteur. Et deuxièmement, quels sont les projets comparables et items comparatifs?

1845 **LE PRÉSIDENT :**

Juste le dernier bout, et?

1850 **M. NORMAND LALONDE :**

Les projets comparables, c'est lesquels, et les items comparatifs. Sur quoi qu'on se base pour comparer?

1855 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, merci. Monsieur Tall.

1860 **M. MACKY TALL :**

Monsieur le président, pour revenir donc sur le commentaire que j'avais fait hier, il y a plusieurs projets de ce type à travers le monde et le processus convenu, c'est la mise en place d'un vérificateur indépendant pour s'assurer justement de ressortir des projets comparables.

1865 Mon collègue, monsieur Arbaud, mentionnait Canada Line, il y a plusieurs autres projets de transport dans lequel la Caisse est un investisseur de transport en commun de type SLR, donc de faire une comparaison en tenant compte des risques qui sont pris pour qu'il soient vraiment très comparables sur les risques assumés par CPDQ Infra, et de s'assurer avec, si vous me permettez l'expression, ce benchmark, donc cet étalonnage de ces autres projets, il y en a plusieurs, 1870 d'établir ce rendement de façon transparente, rendement qui sera rendu public.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci. Merci pour vos questions, Monsieur Lalonde.

1875

M. NORMAND LALONDE :

Je n'ai pas eu de réponse.

1880

LE PRÉSIDENT :

Alors, c'est la réponse que le promoteur nous soumet.

1885

M. NORMAND LALONDE :

Je ne sais pas c'est quoi le projet comparable.

LE PRÉSIDENT :

1890

Monsieur a donné deux, trois exemples. Alors, je vous remercie, Monsieur Lalonde.

M. JOSEPH MATTON

1895

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Joseph Matton à la salle de Brossard. Bonjour, Monsieur Matton.

1900

M. JOSEPH MATTON :

Bonjour, Monsieur Bergeron.

1905

LE PRÉSIDENT :

Peut-être parler un peu plus près du micro pour qu'on puisse vous entendre correctement.

M. JOSEPH MATTON :

1910

O.K.. Est-ce que vous m'entendez bien?

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Nous vous écoutons.

1915

M. JOSEPH MATTON :

O.K. Je demeure sur le Chemin des Prairies à Brossard. Je demeure tout près d'un viaduc qui enjambe l'autoroute 10 qui joint la Montée Gobeil au Chemin des Prairies, et puis sur la fiche technique qui a été fournie à l'entrée, à la mention « Antenne Rive-Sud », le deuxième item fait mention de la construction d'un pont d'étagement routier enjambant l'A-10 au niveau de la Montée Gobeil.

1920

J'aimerais avoir plus de précision sur c'est quoi, ça, est-ce que ça va remplacer le viaduc qui est déjà là? Est-ce que ça va avoir un impact sur la circulation sur le Chemin des Prairies? Est-ce que si ça a un impact majeur, est-ce qu'il y a des prévisions pour améliorer le Chemin des Prairies? Ça fait que ça serait à peu près ça, ma première question.

1925

LE PRÉSIDENT :

Alors, Monsieur Tall.

1930

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

1935

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Nous n'avons aucun impact sur la Montée Gobeil, ce n'est pas des projets qui sont liés au REM.

1940

LE PRÉSIDENT :

Donc, le pont d'étagement, quoi, ça serait de responsabilité du MTQ?

1945

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

Non, en fait peut-être un complément. C'est, le pont d'étagement vise à faire en sorte que les véhicules qui veulent accéder à la station terminale Rive-Sud n'aient justement pas à emprunter Montée Gobeil ou le Chemin des Prairies. Donc, on crée un nouvel accès par-dessus l'autoroute pour éviter de la circulation sur ces chemins locaux.

1950

M. JOSEPH MATTON :

Hum, hum.

1955

LE PRÉSIDENT :

Alors, voilà.

1960

M. JOSEPH MATTON :

Bon, bien, ça répond pas mal à ma question.

LE PRÉSIDENT :

1965

Est-ce que vous avez une autre question, Monsieur Matton?

M. JOSEPH MATTON :

1970

Oui, la deuxième question, ça concerne le terminal qui va être construit à cet endroit-là. Est-ce qu'on peut avoir le plus de précision sur l'endroit exact de ce terminal-là? Je comprends, j'ai bien compris, là, que c'est à peu près trente (30) hectares, une trentaine d'hectares que ça va prendre pour le stationnement et le terminal, est-ce que ça va impliquer des expropriations sur le Chemin des Prairies? Ça fait que ce serait ça, ma question.

1975

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alors, Monsieur Tall.

1980

M. MACKY TALL :

Monsieur Trudel, s'il vous plait.

LE PRÉSIDENT :

1985

Peut-être, pour les besoins de compréhension, Monsieur Matton, simplement nous situer. Là, on parle de trente (30) hectares, tout ça, alors avant d'aborder spécifiquement ou encore... vous allez être à même de pouvoir répondre en termes de localisation puis de...

1990

M. LOUIS TRUDEL :

Je pense que oui, avec l'aide de la carte, peut-être, avec l'aide du tracé.

1995

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Je vous laisse aller.

2000

M. LOUIS TRUDEL :

O.K. Je vais commencer avec la carte générale puis on a aussi une fiche station qui montre le détail, juste pour situer les gens, là, de quoi on parle. Alors, si on peut zoomer sur Chemin des Prairies?

2005

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous voyez la carte, Monsieur Matton?

2010

M. JOSEPH MATTON :

Non. O.K., là, je la vois maintenant.

LE PRÉSIDENT :

2015

D'accord. Alors, on essaie simplement de localiser sur la carte pour qu'on puisse visualiser suite à votre question.

M. LOUIS TRUDEL :

2020

Alors, ici, on a le terrain dont on a parlé, là, qui est le terrain en zone agricole où va se trouver la station terminale et avec les stationnements incitatifs et les accès d'autobus qu'on pourrait montrer sur la fiche station tout à l'heure.

2025

Le viaduc dont on parlait, c'est un viaduc, parce que les automobiles qui vont arriver des Cantons de l'Est ou de Saint-Jean-sur-Richelieu, pour avoir accès, pour éviter qu'ils viennent s'embourber dans le rond-point ici, il va y avoir un accès routier ici qui va passer directement, donc un étagement par-dessus l'Autoroute 10 pour avoir accès à cet endroit.

2030

2035 La question plus spécifique de Monsieur c'est : est-ce qu'il va y avoir des expropriations dans le secteur? Bien, naturellement, le terrain ici lui-même, qui est un terrain zoné agricole, mais qui est... en fait, le propriétaire n'est pas un agriculteur, ce terrain-là n'est pas en activité, bon, lui, fait partie. Il y avait ici une petite maison qui était à cet endroit-là, qui faisait partie dans le projet initial de l'aire d'étude, maintenant, une optimisation a permis d'éviter cette maison-là.

2040 Donc, quand on parle d'expropriation dans ce coin-là, on parle seulement du grand terrain agricole. Il y a un petit coin ici qui appartient à un autre promoteur, qui est l'ancien propriétaire de où il y a le Dix30, comme un résidu de son projet. Et ici, le long de la voie d'accès de la 10, parce qu'il faut faire une voie d'accotement pour pouvoir ensuite passer, il y a quelques propriétés qui vont être impactées ici, mais on parle de lichette de terrain pour pouvoir avoir accès à ce terrain-là.

2045 Maintenant, si je pouvais avoir la fiche Station — à moins que j'aie répondu à la question?

LE PRÉSIDENT :

Non, allez-y, pour une meilleure compréhension possible pour monsieur Matton.

2050 **M. LOUIS TRUDEL :**

2055 Alors ici, on voit la fiche station, on voit la bretelle en question ici qui arrive comme ça. La maison dont je parlais, elle était sur le coin ici, là. Vous voyez? Donc, la forme qu'on a prise ici, un des buts c'était d'éviter cette maison résidentielle située au milieu du terrain agricole. Et, on a l'ensemble des stationnements et des voies d'accès pour les autobus. Donc, ça, c'est en ce moment le design de la station terminale.

LE PRÉSIDENT :

2060 Donc, pas d'expropriation ou d'achat de résidence, c'est strictement en zone agricole.

M. LOUIS TRUDEL :

2065 Autre que ce que j'ai mentionné, c'est-à-dire le grand propriétaire ici plus le petit coin qui est ici, là, qui est un autre résidu de terrain, dans ce coin-là, c'est tout. Sinon, il y a quelques petites lichettes de terrains le long de l'Autoroute 10 pour permettre la construction de la bretelle.

LE PRÉSIDENT :

2070 Merci beaucoup. Alors, merci pour vos questions, Monsieur Matton.

M. JOSEPH MATTON :

Oui, bien, merci beaucoup.

2075 **LE PRÉSIDENT :**

C'est toujours possible pour vous de vous réinscrire. Alors, la commission va faire une courte pause de dix minutes et nous allons reprendre nos travaux. Merci.

2080

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

2085

**REPRISE DE LA SÉANCE
PÉRIODE DE QUESTIONS
M. DANIEL BRETON**

2090 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, je déclare le registre fermé. Alors, j'inviterais maintenant madame Florence Joncas-Adenault, s'il vous plait. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Daniel Breton, s'il vous plait.

2095

Alors, Monsieur Breton, bonjour.

M. DANIEL BRETON :

Bonjour, Monsieur le président. Bonjour Messieurs Dames.

2100

LE PRÉSIDENT :

La parole est à vous.

2105 **M. DANIEL BRETON :**

Au fil des dernières décennies, il y a eu plusieurs projets de transport collectif, de nouvelles infrastructures de route et j'ai assisté à plusieurs BAPE par rapport à ces projets, dont l'autoroute Notre-Dame, le Pont de la 25, le projet Turcot. Et une chose qui me préoccupe, et ça c'est ma première question, c'est que lorsqu'il a été question du projet de l'Autoroute 25, le pont de

2110

l'Autoroute 25, ce qui nous a été présenté était un concept et pas un projet, c'est-à-dire qu'il y avait beaucoup d'inconnus au moment où les commissaires ont dû faire leur rapport.

2115 Ainsi, lorsque le rapport a été écrit, c'était un rapport en fonction d'un concept qui disait qu'il y aurait un train qui irait sur l'île de Laval, qui aurait une voie réservée pour le transport collectif, donc c'était une façon de mitiger, si on veut, l'augmentation ou l'étalement urbain puis les émissions de gaz à effet de serre. Or, maintenant que le projet est construit, qu'on voit les autos sur la route, bien le concept n'est plus le projet. C'est-à-dire qu'il n'y a pas de train de plus qui a été ajouté à Laval et la voie réservée, bien, le transport collectif n'est pas utilisé.

2120 Donc, ma préoccupation est la suivante c'est que : est-ce que, entre le concept qui est présenté aux commissaires au BAPE et le projet final, il ne risque pas d'y avoir une différence telle qu'on risque de se retrouver avec quelque chose qui ne sera pas économiquement ou écologiquement la même chose? Donc, est-ce que les commissaires vont avoir assez de données, est-ce que le public va avoir assez de données pour être capable de juger du projet plutôt que d'un concept qui est pas encore fini? D'après ce que j'entends et le manque de réponse qu'on a, ça me donne ça à penser. C'est ma première question.

LE PRÉSIDENT :

2130 Alors, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL :

2135 Oui. Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2140 Je pense que nous répondons aux questions. On présente un projet de transport en commun qui s'inscrit dans un corridor sur lequel on a identifié les terrains, les propriétés, dans lequel il y a toujours des possibilités d'amélioration et puis il y en aura en continu, mais il n'y a pas de changements fondamentaux qui sont possibles ni de changements majeurs tels que ceux que vous évoquez. Donc, je pense qu'on présente, non pas un concept, on présente un projet, une étude qui est largement documentée quant à tous ses aspects, qu'ils soient techniques, 2145 environnementaux, économiques.

LE PRÉSIDENT :

2150 Alors, Monsieur Breton, deuxième question.

M. DANIEL BRETON :

2155 Deuxième question, c'est par rapport, dans le fond, à la pertinence de ce projet-là. C'est-à-dire que comme vous le savez — évidemment, vous vous doutez bien que je suis tout en faveur de l'électrification des transports et de la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Je me rappelle, lors du BAPE sur le projet Turcot, le promoteur, qui était le ministère des Transports, avait dit de ce projet-là qui était un projet très important, que ce serait un projet, qu'ils disaient, selon eux, qui serait carboneutre, c'est-à-dire qu'il y aurait zéro émission, zéro diminution des émissions de gaz à effet de serre.

2160 Pourtant, on regarde les émissions de gaz à effet de serre au Québec, quarante-trois pour cent (43 %) des émissions de gaz à effet de serre sont dans les transports, la majeure partie de l'argent du fonds vert va au ministère des Transports, donc je considère, et je ne suis pas le seul à dire ça, que la majeure partie du travail doit se faire en matière de transport.

2165 La façon dont j'aimerais que vous me répondiez c'est que — il y a une question de rapport coût/bénéfice au niveau des GES, au niveau de la baisse de congestion. C'est-à-dire que si, par exemple lorsque le projet Turcot avait été présenté lorsque j'étais au gouvernement comme ministre de l'Environnement, le ministre des Transports avait présenté un projet où, aux heures de pointe, on avait une obligation, dans le nouveau projet Turcot, d'avoir deux personnes par voiture de façon pendulaire aux heures de pointe. Ce que ça voulait dire c'est qu'on diminuait de trente à quarante pour cent (30-40 %) les émissions de gaz à effet de serre, les émissions polluantes et la congestion. Ce projet-là est disparu.

2170
2175 Bon. Une fois qu'on a dit ça, est-ce qu'on veut dire que ce projet est le meilleur en termes de rapport coût/bénéfice/GES/congestion ou est-ce que vous avez étudié d'autres types de projets? Par exemple, est-ce que vous avez étudié le covoiturage, l'autopartage, est-ce que vous avez étudié d'autres façons de faire en sorte de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, de diminuer la congestion, les émissions polluantes que d'y aller avec un projet de train?

2180 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Monsieur Tall.

2185 **M. MACKY TALL :**

Oui, Monsieur Arbaud s'il vous plait.

2190

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2195 Évidemment, nous ne sommes pas le ministère du Transport et nous ne sommes pas en charge de la planification de différentes solutions vis-à-vis de la réduction des GES. Nous, nous planifions un projet de transport en commun électrique avec accès universel dont on quantifie le bilan en termes de GES. Le fondamental du projet c'est l'accès, c'est le système de transport en commun, ce n'est pas la réduction, même s'il est important, il est fondamental, c'est une stratégie.

2200 C'est certain qu'il y a certainement des gains importants à faire dans la partie, selon moi dans les parties de covoiturage, ce genre de système là, mais ce n'est pas des comparables vis-à-vis du système de transport en commun.

M. MACKY TALL :

2205 Et j'ajouterais donc que ces différentes idées soulevées peuvent se faire avec le REM en complément.

LE PRÉSIDENT :

2210 Merci. Alors, merci, Monsieur Breton, pour vos questions.

M. DANIEL BRETON :

2215 J'aimerais quand même – est-ce que je dois comprendre qu'il est en train de me dire que dans le fond, il n'a pas intégré la réflexion des GES et des autres aspects qui pourraient faire en sorte de diminuer les émissions de gaz à effet de serre en collaboration avec le ministère des Transports?

LE PRÉSIDENT :

2220 Non. Ce que je comprends de la réponse, c'est que dans le cadre de la réalisation du projet tel que présenté, il n'assume pas la responsabilité de l'ensemble des autres modes de covoiturage qui pourraient éventuellement réduire les gaz à effet de serre. Que le projet tel qu'il est présenté, lui, peut contribuer à le faire, mais que sa responsabilité, lui, elle se limite au projet.

2225 Alors, moi, j'allais me tourner auprès du ministère des Transports qui lui – ou le ministère du Développement durable qui ont quand même à se concilier pour en arriver justement à des objectifs de réduction de gaz à effet de serre, puis dans quelle mesure le projet tel qu'il est présenté contribue à la réduction dans un plan d'ensemble ou un éventuel plan d'ensemble pour la région de Montréal. C'est dans ce contexte-là, moi, que j'orienterais la question.

2230

Alors, ministère du Développement durable, ministère des Transports.

M. HUBERT GAGNÉ :

2235 C'est le ministère de l'Environnement qui va, qui coordonne le plan d'action sur la Lutte contre les changements climatiques. Il y a les deux tiers du budget qui visent le transport durable, mais pour ce qui est de la stratégie sur le transport durable, ça, ça relève vraiment du ministère des Transports.

2240 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.. Ministère des Transports.

M. DANIEL DONAIS :

2245 Oui. De notre côté, disons au niveau du transport, on parlait hier de cent cinquante mille (150 000) véhicules sur les quelques huit millions de déplacements, donc on parle d'un point huit pour cent (1,8 %) des déplacements dans la région métropolitaine, donc on doit effectivement intervenir sur d'autres axes. Donc on parle dans notre Plan d'action en électrification, notamment
2250 au niveau de la conversion des véhicules, véhicules électriques et aussi au niveau du développement des transports, on a l'élément où on parlait de covoiturage, mais le covoiturage, en fait, dans les axes étudiés ou du projet, actuellement, c'est des axes de transport, oui, à l'achalandage très élevé entre des origines et des destinations, donc c'est favorable à du transport collectif, des modes lourds.

2255 Pour ce qui est du covoiturage, ça serait plutôt dans des endroits où on a des origines et des destinations qui sont plus éparpillées et qui sont multiples, donc c'est plus difficile à élaborer des systèmes de transport collectif efficaces et rentables.

2260 Donc, c'est un ensemble de mesures. On a aussi au niveau de l'aménagement du territoire qui amène, dans le fond, une nouvelle forme de développement où est-ce qu'on veut que ça soit plus compact, que les déplacements soient moins grands, qu'on amène une multiplicité d'usages, donc justement pour favoriser moins de déplacements. Donc c'est un ensemble, c'est une vision globale qu'on a au niveau de l'aménagement et des transports.

2265 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci pour vos questions Monsieur Breton. Merci, Monsieur Donais.

2270

M. JÉRÔME VAILLANCOURT

LE PRÉSIDENT :

2275 Alors, j'inviterais maintenant Monsieur Jérôme Vaillancourt s'il vous plait. Bonjour.

M. JÉRÔME VAILLANCOURT :

2280 Bonjour, Monsieur le président, Mesdames les commissaires. Ma question touche plus spécifiquement la notion d'actif parce qu'on est conscient, on le comprend à mesure qu'on voit le projet évoluer, que le projet suit un tracé et que ce vaste projet finalement aurait comme une des conséquences, en tout cas, de rendre certains actifs superflus. Je me demandais justement, est-ce qu'on a une liste des actifs, par exemple il y a peut-être du matériel roulant, des locomotives, peut-être bimodes qui vont se retrouver en actifs superflus, donc des actifs qu'on n'aura plus
2285 nécessairement besoin sur le réseau actuel, ou même le fameux corridor qui avait été dévolu sous l'échangeur Turcot pour éventuellement passer une liaison à cet endroit-là.

2290 Donc, j'aimerais avoir une idée si quelqu'un a listé ces éléments d'actif puis si c'est le cas, ça va se retrouver dans quel livre comptable, où? Qui va prendre à sa charge ces équipements-là ou est-ce qu'on va faire une vente de garage?

LE PRÉSIDENT :

2295 Alors, peut-être adresser la question à l'AMT. On sait qu'il y a un comité de transition qui est actuellement sur pied, qui discute.

M. LUDWIG DESJARDINS :

2300 Oui, en fait, au-delà du comité de transition, ce qu'on sait c'est, bon, si le projet se réalise tel quel, il y a bien sûr la ligne, tout ce qui touche la ligne Deux-Montagnes, tunnel et ligne Deux-Montagnes qui seraient des actifs éventuellement à transférer et le matériel roulant qui — en fait c'est des MR-90, qu'on appelle, c'est des automotrices électriques qui sont sur la ligne Deux-Montagnes — ne pourrait plus être utilisé sur le reste de notre réseau.

2305 Donc, ce matériel roulant a actuellement une vingtaine d'années, une durée de vie d'environ trente (30) ans et donc à terme, si le projet se réalise dans les délais avancés par CPDQ Infra, c'est un matériel roulant qui se rapprocherait de ça, qui se rapprocherait du trente (30) ans, là, entre vingt-cinq (25) et trente (30) ans de durée de vie, donc c'est un actif auquel il resterait quelques années de vie utile, mais tout de même assez âgé.

2310 Nous, au départ, il y a quelques années, et même jusqu'à la venue de ce projet-là, on planifiait rénover en fait ce matériel roulant là. Là, on a révisé en fait ce plan-là dans la perspective du REM et du fait que la ligne Deux-Montagnes serait éventuellement utilisée par le REM pour y aller avec des correctifs mineurs, mais ne pas rénover ce matériel roulant là qui serait par la suite... dont on irait se départir.

2315 Pour ce qui est des locomotives bimodes, elles peuvent être utilisées sur le reste du réseau. On a, en fait, une stratégie au niveau de notre matériel roulant qui n'est pas très affecté à moyen/long terme par le REM, donc ça touche surtout tout ce qui touche la ligne Deux-Montagnes. Il y a des discussions avec CDPQ Infra et également avec nos partenaires gouvernementaux pour tout ce qui est du transfert de ces actifs-là quand ça sera le moment de le faire.

2320

LE PRÉSIDENT :

2325 C'est ce qui se discute dans le comité de transition actuellement.

M. LUDWIG DESJARDINS :

2330 En fait, ce n'est pas le comité de transition, il y a aussi des discussions avec CDPQ Infra et les partenaires du gouvernement sur ces questions-là spécifiques. Il y a un comité qui aborde les différentes questions qui nous touchent, dont celle-là.

LE PRÉSIDENT :

2335 Merci. Pour le ministère des Transports, Monsieur Vaillancourt faisait allusion à l'emprise, dans le cadre de la réfection de Turcot, qu'est-ce qu'il advient de l'emprise?

M. DANIEL DONAIS :

2340 Bien, essentiellement, l'emprise va être conservée, comme on a plusieurs emprises sur notre réseau et qui pourraient être utilisées dans le cadre d'un autre projet. On avait un problème sur la ligne de Vaudreuil-Hudson, on disait que la fréquentation du ferroviaire faisait en sorte qu'on manquait de créneau pour augmenter les fréquences, donc c'est un élément, avec ce corridor-là, qui nous donne une possibilité dans le futur, que ce soit pour du ferroviaire ou un REM

2345 phases 2, 3, là, de pouvoir se prolonger dans ce corridor-là.

LE PRÉSIDENT :

O.K.. C'est une emprise qui sera en propre.

2350 **M. DANIEL DONAIS :**

Oui.

2355 **LE PRÉSIDENT :**

En termes d'infrastructure, qui ne serait pas partagée, là, par...

M. DANIEL DONAIS :

2360 C'est séparé des emprises du CN et du CP.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci. Madame Ghanimé.

2365 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

2370 Oui, juste une précision de la part de la Caisse de dépôt. On comprend dans l'entente que les actifs de la ligne, par exemple Deux-Montagnes, et tout le reste du système deviendraient des actifs de la Caisse. Est-ce que vous pouvez élaborer sur ça? Et il y a des pourcentages, on parle dans l'entente, juste pour qu'on comprenne qu'est-ce qui va se passer au niveau de ces actifs-là.

M. MACKY TALL :

2375 Oui. Donc, vous avez raison, ces actifs reliés à la ligne Deux-Montagnes deviendraient des actifs de CDPQ Infra et l'entente prévoit que ces actifs-là seraient transférés à la juste valeur marchande, donc CDPQ Infra paiera un montant donc qui va pleinement couvrir la juste valeur de ces actifs.

2380 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Deuxième question, Monsieur Vaillancourt.

M. JÉRÔME VAILLANCOURT :

2385 Oui, d'accord. Mon autre question, elle touche justement le projet en tant que tel qui finalement n'est pas comme on a l'habitude, bien pas l'habitude, mais certains projets, on a vu, sont des PPP, des partenariats publics/privés, puis lorsqu'il y a des ententes de ce type-là, quand

2390 c'est un projet de PPP, il y a toujours une clause de rétrocession des actifs ou du projet après un certain nombre d'années.

2395 Dans ce cas-ci, la Caisse propose un projet, un vaste projet fabuleux, mais qu'est-ce qu'il en est par rapport à la propriété des actifs à la fin? Ou est-ce qu'il y a une fin ou est-ce que finalement la Caisse se retrouve à être propriétaire à vie de tout ce réseau-là et peut-être des extensions futures, si extensions futures il y a, et puis, est-ce que ça voudrait dire qu'il n'y a pas de clause, donc que la Caisse pourrait décider de revendre à un joueur, un autre joueur dans le marché plus tard?

2400 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci de votre question. Monsieur Tall?

M. MACKY TALL :

2405 Oui. Alors, la réponse c'est que le... d'abord, un rappel que la Caisse va détenir ces actifs à long terme. La CDPQ Infra va détenir ces actifs à long terme. CDPQ Infra est une filiale à cent pour cent (100 %) de la Caisse, donc ce sont les épargnants québécois indirectement donc qui les détiennent, et un rappel sur un des objectifs importants du modèle de partenariat public/public que nous proposons, c'est de réaliser ce projet important sans impact sur le bilan du gouvernement.

2410 Le gouvernement a des contraintes financières, a beaucoup de projets; on parlait dans une question précédente d'efforts importants à faire sur les GES et d'autres secteurs, un des objectifs importants de ce modèle, c'est pouvoir le réaliser sans impact sur le bilan du Québec, tout en apportant les bénéfices. Pour ce faire, le modèle est différent d'un modèle de PPP qui retourne sur le bilan du gouvernement. Si on mettait une structure similaire, alors les actifs au complet devraient être inscrits sur le bilan du gouvernement et créeraient des défis de ce côté-là.

2420 Dernier point important de réponse, l'entente entre le gouvernement et CDPQ Infra offre au gouvernement du Québec l'option d'acquérir à plus long terme ces installations-là. C'est prévu.

LE PRÉSIDENT :

2425 Il y a peut-être, sur le scénario catastrophe que Monsieur Vaillancourt présente, dire : est-ce que vous pourriez vous retrouver devant une situation dans cinq, dix, quinze ans où une éventuelle cession de l'actif, est-ce que vous avez une entière discrétion ou est-ce que le gouvernement prend une option de premier refus, ou comment ça fonctionne exactement?

M. MACKY TALL :

2430

L'option du gouvernement reste valide en tout temps. Donc, le gouvernement a toujours le contrôle, la possibilité de récupérer ses actifs.

2435

M. SYLVAIN OUELLET

LE PRÉSIDENT :

2440

Merci, Monsieur Vaillancourt pour vos questions. J'inviterais maintenant Monsieur Sylvain Ouellet s'il vous plait. Bonjour Monsieur Ouellet.

M. SYLVAIN OUELLET :

2445

Oui. Alors, première question, d'après tous les experts ferroviaires ou en transport en commun que nous avons consultés au cours des dernières semaines et mois, la technologie ferroviaire retenue par la Caisse, vous l'avez dit vous-même, un métro léger, mais surtout son mode d'exploitation, c'est-à-dire une fréquence très élevée, des quais très courts, qui sont cent pour cent (100 %) automatisés, va exclure à jamais la circulation d'autres modes ferrés, d'autres modes guidés dans ces emprises.

2450

Donc, d'autres modes, on peut parler de tramway, tram-train, train de banlieue et aussi exclurait de façon définitive tous les trains de l'AMT — on l'a vu dans le cas du train de l'est —, mais aussi des trains de VIA Rail, notamment le futur TGF, le futur train à grande fréquence qui est dans les cartons. Est-ce que cette analyse-là faite par des experts, est-ce que vous considérez que c'est juste?

2455

LE PRÉSIDENT :

2460

Monsieur Tall.

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

2465

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2470

Non, pas en tout point. Vous avez mentionné « tout autre mode » et — excusez-moi, Monsieur le président — ça n'exclut pas l'utilisation tram-train puisqu'un système de SLR et un tram-train, c'est à peu près la même technologie.

2475

Il faut comprendre qu'un système automatisé, il y a des portes palières et ça exclut, pour des raisons techniques et de législation — la législation fédérale des voies ferrées n'autorise pas la circulation des systèmes de trains légers et des systèmes de trains lourds sur les mêmes voies.

2480

Puis ensuite, la deuxième raison, c'est la fréquence et la vitesse; on veut fonctionner à une minute trente, ça, c'est ce qui donne toute la valeur à terme du projet, en termes de fréquence et de distribution, mais ça ne donne pas... ce qui n'est absolument pas ni les mêmes vitesses ni les mêmes fréquences que des systèmes de trains lourds qui sont des trains de banlieue ou des trains du type de ceux de VIA Rail.

2485

LE PRÉSIDENT :

Alors, votre deuxième question s'il vous plait.

M. SYLVAIN OUELLET :

2490

Merci, Monsieur le président. Deuxième question, vous l'avez un peu abordée avec le précédent intervenant. Au niveau de la reprise des actifs, c'est-à-dire que la moitié de votre projet découle du rachat de la ligne de Deux-Montagnes, qui inclut entre autres cinq kilomètres de tunnel en voie double sous le Mont-Royal.

2495

Vous l'avez dit, la loi prévoit que vous allez pouvoir racheter cette emprise publique à sa juste valeur marchande. Par contre, vous l'avez dit dans une autre intervention que vous évaluez l'ensemble des acquisitions immobilières, que ça soit immeubles ou emprises, à seulement trois cents à quatre cents millions (300-400 \$M).

2500

Et là, en fait, ma question c'est justement, vous faites une distinction, vous utilisez « on va racheter à la juste valeur marchande », alors qu'en transport, normalement ce qu'on évalue, ce n'est non pas la juste valeur marchande des actifs, c'est-à-dire par exemple le coût des rails qui restent, et cetera, mais plutôt sa valeur de remplacement. Et si on prend uniquement le tunnel du Mont-Royal, un tunnel ferroviaire double pour cinq kilomètres, on parle facilement d'un milliard si l'opérateur actuel, qui est l'AMT, ou par exemple VIA Rail l'a déjà utilisé dans le passé, s'ils voulaient, eux, l'utiliser, aller dans le même axe, devraient se construire une infrastructure qui serait dans l'ordre du milliard.

2505

2510 Donc, ma question, est-ce que c'est vraiment, la façon dont vous évaluez, c'est la juste valeur marchande, c'est le coût des infrastructures ou c'est sa valeur de remplacement?

LE PRÉSIDENT :

2515 Monsieur Tall?

M. MACKY TALL :

2520 Il s'agit de la juste valeur marchande et qui va être déterminée par un expert indépendant qui va donc faire cette évaluation selon les règles de l'art.

LE PRÉSIDENT :

2525 Alors, merci pour vos questions Monsieur Ouellet. J'inviterais maintenant – Madame Ghanimé, oui?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

2530 Je voudrais peut-être revenir avec un complément à la première question de Monsieur, puis comprendre votre nouvel accès avec l'entente avec le CN. Qu'est-ce que ça représente, en pratique, là? On la voit, la ligne, est-ce que la ligne du REM sera au pied, en parallèle, en dessous, on utilise le même rail? Est-ce que vous pouvez nous expliquer un petit peu comment se fait ce partage?

M. MACKY TALL :

2535 Oui, je vais demander à Monsieur Arbaud de commenter sur ce point. J'aimerais, si vous le permettez, en ajout de la réponse que j'ai mentionnée un peu plus tôt, rappeler quand même qu'avec l'achat de la ligne de Deux-Montagnes que nous faisons à sa juste valeur marchande, que nous nous trouvons en fait à bonifier la fréquence et l'offre de service, notamment pour les utilisateurs de Deux-Montagnes, de façon importante.

2540 Donc, nous améliorons l'utilisation d'une infrastructure. Je pense que le représentant de l'AMT l'a mentionné un peu plus tôt, qui est aujourd'hui à sa capacité, qui est saturée. Donc, il y a une meilleure utilisation.

2545 Je vais maintenant demander à monsieur Arbaud de commenter plus en détail sur cette entente avec le CN, donc qui est importante pour la réalisation du REM.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2550

Je ne sais pas avec l'orientation, mais doit être juste derrière nous, la voie d'accès. À l'origine, ce que nous avons, c'était une proposition de longer la voie de ce côté-là pour rentrer sous les voies, j'en ai oublié les numéros, je pense que c'est 7 et 8, à l'intérieur de la Gare Centrale et de continuer sur le tunnel.

2555

Là, en faisant l'acquisition de cette voie surélevée, nous pouvons entrer, c'est un peu plus tôt, avoir un passage où on monte sur la voie à ce niveau-là pour entrer dans la Gare Centrale. Mais notre projet de REM n'utilise que ces deux voies-là, donc le côté ouest du projet. Ces voies-ci sont utilisées aujourd'hui par VIA Rail et d'autres et l'AMT et ils continueront d'utiliser ces voies pour la liaison notamment avec Québec. Donc, voilà l'impact. L'impact c'est que toute cette partie de réalisation n'existe pas. Est-ce que c'est...

2560

LE PRÉSIDENT :

2565

Donc, vous vous dégagez une emprise sur l'entrée, en quelque sorte.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2570

J'utilise les deux voies de la partie gauche, de la gauche, puis le reste reste dédié au trafic existant.

M. MACKY TALL :

2575

Ce que, si vous le permettez, je pourrais demander à monsieur Arbaud de commenter également, c'est le bénéfice que cette entente, pour répondre à la question de Madame la commissaire. Les bénéfiques, donc il y a ce premier que monsieur Arbaud souligne, il y a également l'accès à la Gare Centrale qui est donc confirmé à long terme et il y a les impacts donc pour pouvoir avoir la Gare Centrale comme point de jonction du réseau, mais aussi c'est-à-dire du REM, mais aussi au niveau des édifices patrimoniaux.

2580

LE PRÉSIDENT :

Je réserve mes commentaires, mais allez-y Monsieur Arbaud.

2585

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Sur les édifices patrimoniaux, l'édifice Rodier qui est quelque part là, et puis l'ensemble des autres projets qui pouvaient être touchés dans les différents alignements. Puis, en fait, il n'y a pas

2590 de, comment je pourrais appeler ça, de surempatement de cette voie surélevée qui rentre dans la Gare Centrale. Pour ces projets, elle n'existe pas.

Je pense que le bénéfice principal c'est une entrée directe dans Montréal par une voie existante puis qui permet la connexion via le tunnel, via le tunnel avec le reste, mais qui a surtout aucun impact sur l'existant.

2595

LE PRÉSIDENT :

2600 Peut-être juste préciser en termes d'aménagement, moi, ce que j'ai compris d'une partie de la réponse hier — on s'était fait poser la question, quelle distance qu'un éventuel utilisateur pourrait avoir jusqu'au métro — je veux dire, j'ai cru comprendre que vous aviez prévu quand même certains aménagements à l'intérieur de la gare. Est-ce que — j'avais compris aussi que c'était un aménagement qui était distinct des installations de la gare actuelle. Est-ce que, question de précision, on pourrait comprendre que si vous utilisez les voies existantes avec un léger réaménagement, donc vous allez avoir accès au quai de la Gare Centrale sans autres aménagements spécifiques pour vos besoins?

2605

Donc, vous allez utiliser la Gare Centrale comme n'importe quel autre train ou vous avez des aménagements spécifiques à faire, là, en fonction de vos besoins.

2610

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud.

2615

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Oui, nous avons des aménagements spécifiques. Si on a des aménagements spécifiques, on ne va pas dans la Salle des pas perdus existante, parce qu'on est sur la partie est, et puis les connexions avec le niveau de métro, mais si vous voulez plus de détails, je pourrais demander à monsieur Ducharme de nous donner plus de détails sur les aménagements à l'intérieur de la station à la Gare Centrale tels qu'ils sont prévus?

2620

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît.

2625

M. CHRISTIAN DUCHARME :

2630

Alors, Monsieur le président, les aménagements dont on parle visent essentiellement... sont assez minimes. On cherche en fait à limiter l'impact de l'aménagement de la station sur la Salle des pas perdus. Alors, tout ce qu'on vient faire, c'est bonifier les accès à des issues existantes et aussi bonifier l'accès de la gare au réseau du métro. Alors, simplement, c'est ce qu'on fait.

2635

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est quand même — je le mets entre guillemets — un aménagement léger?

2640

M. CHRISTIAN DUCHARME :

C'est léger, puisqu'on réutilise en fait les infrastructures en place. On arrive au même niveau de quai qu'actuellement. Donc, les quais vont demeurer intacts. Il y a déjà des issues actuellement vers la Salle des pas perdus. Donc tout ça, c'est maintenu et c'est en discussion aussi, on travaille avec Patrimoine Canada pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'impact sur la Salle des pas perdus, encore une fois.

2645

LE PRÉSIDENT :

2650

Est-ce possible de déposer l'entente CN/Caisse de dépôt s'il vous plait? Madame Ghanimé.

M. MACKY TALL :

Pardon. Oui.

2655

LE PRÉSIDENT :

Merci.

2660

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Est-ce que vous pourriez commenter sur l'implication de ce partage ou de cette entente avec CN sur la possibilité d'expansion d'autres projets? On a mentionné des projets de VIA Rail... parce qu'on comprend que vous prenez une partie de l'emprise, mais c'est une emprise dédiée pour le REM, il restera une autre emprise, pouvez-vous commenter sur les implications de possibilité de projets futurs?

2665

M. MACKY TALL :

2670

Tout à fait. Alors dans le cas de l'entente, pour votre question avec le CN, elle n'a pas d'impact, comme monsieur Arbaud l'a mentionné plus tôt, sur les opérations existantes des autres systèmes de transport, donc des autres sociétés, pardon, que ce soit l'AMT, Amtrak ou VIA Rail, qui maintiennent les mêmes accès, qui maintiennent donc la même capacité de continuer à utiliser et faire croître leurs opérations. Est-ce que ça répond à votre question?

2675

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Peut-être qu'on pourrait demander s'il y des projets en cours qui...

2680

M. MACKY TALL :

Si vous le permettez, juste un complément d'information de monsieur Arbaud.

2685

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Oui. Je vais répondre à l'intégration globale du projet. — Si on pouvait mettre la carte avec les réseaux juste pour aider à se situer? Juste pour, vous avez ici la Gare Centrale dans laquelle il y a des départs, les réseaux de trains de banlieue ou les réseaux de VIA Rail, par exemple, qui empruntent de la même façon le corridor de la 20 pour aller vers Ottawa, se dirigent vers Québec de ce côté-là. Possiblement, il y a d'autres réseaux de trains qui arrivent, y compris le train de l'est et la voie du CP qui va jusqu'à Québec.

2690

L'idée ou une, si vous regardez ces implantations, on voit très bien qu'elle est la connexion, telle qu'elle est prévue sur la Gare 40, ça s'appelle une gare multimodale entre une connexion entre un train lourd, celui du train de l'est et un train léger à haute fréquence, qui permet d'amener une connexion au centre-ville ou n'importe où dans le système en une dizaine de minutes, qui permet aussi de se connecter à l'aéroport, qui permet aussi d'avoir potentiellement une station commune multimodale à l'aéroport dans les jonctions.

2695

2700

Donc, en fait, la problématique en termes de temps, de capacité, de, et cetera, c'est ce qu'on trouve comme type de connexion, comme disait mon collègue Denis un peu plus tôt, dans beaucoup de grandes villes et métropoles où on décide de faire fonctionner les systèmes rapides et légers, centre-ville, et les systèmes lourds plus en périphérie.

2705

LE PRÉSIDENT :

2710

Complémentaire à la question de ma collègue, est-ce que vous avez discuté avec VIA Rail, je sais que les autorités de VIA Rail, eux, avaient certains projets dans leurs cartons, notamment un train à haute fréquence qui desservirait éventuellement la Gare Centrale, donc avec l'acquisition de l'emprise comme telle, est-ce qu'éventuellement ça peut compromettre ou est-ce que ça peut, comment dire, pousser VIA Rail en quelque sorte à modifier son projet?

2715

M. MACKY TALL :

2720

Oui. Monsieur le président, nous avons eu des discussions avec VIA Rail concernant leur projet de TGF et les discussions ont porté notamment sur la possibilité de partager le tunnel du Mont-Royal. Il y a des contraintes qui ne permettent pas ce partage-là. Mon collègue, monsieur Arbaud, en parlait un peu plus tôt, il y a une question de normes en vigueur qui ne permettent pas une telle cohabitation.

2725

Il y a une question de fréquence. On parle ici, pour le service que nous décrivons, de fréquences aux trois minutes qui vont baisser aux quatre-vingt-dix (90) secondes avec la croissance future venant des quatre antennes, et cette fréquence avec des trains à cent kilomètres à l'heure (100 km/h), il n'est donc pas possible d'intégrer à ça un train lourd, donc en plus, en mode manuel.

2730

Il y a des questions de sécurité également. On parle, dans le tunnel également, de partage entre des trains passagers et des trains utilisant combustibles liquides dans son transport et, plus important, notre souhait, CPDQ Infra, c'est d'encourager de façon générale plus de transport en commun et d'intermodalités.

2735

Donc, le projet de VIA Rail, le TGF est un projet intéressant et bénéfique et nous collaborons avec VIA Rail pour justement faciliter la réalisation de ce projet. Par exemple, si le projet de VIA Rail devait venir de Québec en utilisant, par exemple, le tracé du train de l'est, bien, il nous serait possible, à cette même gare intermodale A-40 dont mon collègue Denis a fait référence, de donner la même facilité, les mêmes accès aux voyageurs de VIA Rail sur le reste du réseau, de pouvoir les amener efficacement donc à la Gare Centrale. Et nous avons également offert la possibilité, par exemple, de faire une connexion à l'aéroport, c'est-à-dire d'avoir, au niveau de l'aéroport, une gare intermodale puisque VIA Rail avait exprimé des intérêts.

2740

2745

Donc, l'ouverture est là pour nous, pour faciliter le projet de VIA Rail, notamment à travers le développement conjoint de point d'intermodalité efficace.

LE PRÉSIDENT :

2750

Mais je comprends que la contrainte pour VIA Rail ce n'est pas l'infrastructure dont vous avez faite l'acquisition, c'est plutôt le tunnel du Mont-Royal qui est la majeure contrainte pour ce qui est du projet de VIA Rail. Est-ce que je comprends?

2755

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2760

Bien, ce n'est pas une contrainte, puisque en réalité, ils ont la connexion. La connexion peut se faire à l'A-40.

LE PRÉSIDENT :

2765

Oui, j'ai compris. Ce que je veux dire simplement c'est, je veux dire nous autres, ma question portait plutôt sur : vous avez acquis une infrastructure, on sait que VIA Rail rentre à la Gare Centrale à partir de cette infrastructure-là, donc la question c'était en fonction des projets de VIA Rail, donc le train haute fréquence, est-ce que ça augmente les contraintes pour VIA Rail?

2770

Ce que monsieur Tall nous répond c'est de dire que la contrainte — bien, ce que j'ai compris de la réponse de monsieur Tall, c'est : la contrainte pour VIA Rail pour son éventuel projet, c'est surtout l'accès au tunnel du Mont-Royal, ce n'est pas nécessairement ce que vous avez acquis pour ce qui est de l'entrée de la Gare Centrale. C'est plutôt ça, la réponse. En tout cas, c'est ce que j'ai compris donc...

2775

M. MACKY TALL :

Exact.

2780

LE PRÉSIDENT :

C'est exact?

2785

M. MACKY TALL :

2790

Et un ajout, un complément d'information, Monsieur le président, c'est que, essentiellement, aujourd'hui, il faut rappeler qu'avant ce projet de REM, l'AMT le soulignait, il y a déjà des contraintes de capacité aujourd'hui dans le mode lourd, dans le tunnel.

2795

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci de ces précisions. Madame Ghanimé. Oui, alors peut-être AMT, en fonction de ce qu'on vient de nous fournir comme information, est-ce que ça pose des contraintes pour vous?

2800

M. LUDWIG DESJARDINS :

Bien, je crois que c'est fidèle à notre lecture de la situation. Nous, pour notre part, on n'a pas eu de discussion avec VIA Rail comme telle dans les années récentes sur un éventuel projet combiné.

2805

M. MICHEL MORIN

2810

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci beaucoup. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Michel Morin, s'il vous plait. Bonjour Monsieur Morin.

2815

M. MICHEL MORIN :

Bon après-midi, Monsieur le président. Alors, je me présente ici comme citoyen, comme usager du transport en commun. Hier, j'ai posé la question du rendement, en pourcentage, je n'ai pas eu de réponse. Le rendement de la Caisse de dépôt sur son investissement de trois milliards (3 G\$).

2820

Hier, aussi, la Caisse de dépôt nous a fait part de ses investissements dans plusieurs projets : Heathrow, Gatwick, Keolis, Canada Line, si je me souviens bien, et Eurostar. J'aimerais poser la question suivante : c'est quoi, le rendement de la Caisse de dépôt, ça peut être des fourchettes, mais en tout cas qu'ils nous donnent une idée du rendement de la Caisse de dépôt dans ces projets-là? Parce qu'on le sait, le rendement, ça peut être des centaines de millions de différences pour les usagers du transport en commun. Alors, c'est quoi, le rendement?

2825

2830 Je pose la question globalement. Ça peut être en groupe, mais au moins qu'on nous donne une idée de ce que touche actuellement la Caisse de dépôt dans ces projets-là où elle a investi et, évidemment, il faut tenir en compte que le monde change, les marchés ne sont pas ceux d'il y a deux ou trois ans. Beaucoup d'investisseurs actuellement courent littéralement après ces projets-là pour avoir un rendement. Alors, je pose la question, c'est ma première question.

2835 **LE PRÉSIDENT :**

Alors Monsieur Tall.

2840 **M. MACKY TALL :**

Oui. Monsieur le président, effectivement les rendements évoluent, donc deux commentaires de ma part, deux réponses. La première, je pense qu'il n'est pas nécessaire de réexpliquer la procédure qui va établir le taux de rendement qui est convenu, et j'ai identifié tous les paramètres. Je rappelle également que c'est un auditeur indépendant qui va établir ce niveau de rendement et, oui, il va refléter le fait, comme la question l'exprime, que le monde change, qu'il y a de la compétition, donc le rendement va devoir refléter cela, mon premier élément.

2845 Deuxième élément, quant à la performance et les rendements en investissement en infrastructures de la Caisse, la Caisse investit en infrastructures depuis une quinzaine d'années. Le porte-feuilles aujourd'hui est d'un peu plus de quatorze milliards (14 G\$), les rendements du portefeuille sont publics, ils sont disponibles dans le rapport annuel de la Caisse. Au cours des cinq dernières années, le rendement réalisé était autour de douze pour cent (12 %) pour l'ensemble de nos investissements en infrastructures.

2855 Ce chiffre est pour l'ensemble du porte-feuilles, n'est pas le rendement qu'on va réaliser, qui va être établi, comme je l'ai indiqué à travers le processus, par un vérificateur indépendant.

LE PRÉSIDENT :

2860 O.K. Pour ce qui est du portefeuille, je veux dire ça va au-delà strictement des projets dont vous nous avez donné comme point de comparaison, est-ce que vous pourriez peut-être un peu plus, comment dire, préciser, là? Le porte-feuilles, il contient effectivement des programmes, des projets d'infrastructures à l'exemple du REM, mais qu'est-ce qu'il contient d'autres aussi?

2865 **M. MACKY TALL :**

Oui. Alors, le porte-feuilles infrastructures de la Caisse inclut par exemple différents types d'infrastructures de transport. Il y a, oui, le Canada Line, oui, il y a le Heathrow Express, mais il y

2870 a aussi des aéroports, comme un investissement dans l'aéroport de Budapest, dans l'aéroport de Heathrow. Dans le passé, il y avait d'autres aéroports comme celui de Hambourg ou Düsseldorf en Allemagne, ou celui de Sydney en Australie. D'autres types d'infrastructures de transport dans le secteur portuaire, la Caisse étant un actionnaire important du Port de Brisbane en Australie.

2875 Il y a également des infrastructures énergétiques, donc par exemple un investissement dans Gaz Métro ou dans des infrastructures d'énergie renouvelable. On parlait de GES un peu plus tôt, la Caisse étant un des plus importants investisseurs en énergie éolienne en Amérique du Nord avec des investissements de plus de quatre mille mégawatts (4 000 MW), avec notre partenaire Invenergy. Il y a des investissements par exemple dans les infrastructures d'eau potable, et cetera.

2880 **LE PRÉSIDENT :**

2885 O.K. Bon, encore un autre élément. Bon, on comprend que c'est quand même assez variable, vous avez plusieurs autres projets qui sont dans le porte-feuilles, c'est quoi la part relative d'investissements en matière d'infrastructures comparable au REM? Là, je pense en termes de SLR, les quatre, cinq que vous avez nommés, c'est quoi à peu près la part relative du portefeuille? Est-ce qu'on parle de vingt-cinq pour cent (25 %) qui touchent des projets qui sont comparables en matière de SLR ou avez-vous un pourcentage que vous pouvez nous donner?

2890 **M. MACKY TALL :**

2895 Je pourrais vous revenir avec un pourcentage plus précis, mais en ordre de grandeur je dirais oui, vous n'êtes pas très loin de probablement autour de vingt, vingt-cinq pour cent (20-25 %), je dirais.

LE PRÉSIDENT :

Alors ça serait simplement de confirmer.

2900 **M. MACKY TALL :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2905 Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

2910

Oui. Est-ce que vous pouvez répondre sur le rendement plus spécifique des infrastructures de transport à l'intérieur du porte-feuilles?

M. MACKY TALL :

2915

Il faudrait vérifier parce que dans certains cas, si je prends notre investissement dans l'aéroport Heathrow, il inclut notamment plusieurs aéroports et il inclut également le Heathrow Express qui fait partie de cette infrastructure. Donc, c'est dans un portefeuille d'actifs où il n'y a pas un rendement plus spécifique, mais écoutez, je peux vérifier s'il est possible d'isoler cette donnée-là.

2920

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît. Monsieur Morin?

2925

M. MICHEL MORIN :

Alors, je ne suis pas nécessairement chanceux avec mes questions, mais je constate que vous ne l'êtes pas davantage que moi parce qu'on manque de précision. Si je pose ces questions-là, c'est évidemment dans la perspective de l'utilisateur du transport public. Est-ce qu'il va payer cher l'investissement de la Caisse de dépôt? Et dans ce sens-là, j'aimerais poser ma deuxième question.

2930

La Caisse de dépôt pourrait rester le maître d'œuvre, mais est-ce que la Caisse de dépôt, lorsqu'on parle d'arbitre, d'auditeurs indépendants — je ne ferai pas d'autres commentaires là-dessus —, mais j'aimerais, moi, avoir le marché qui décide quelque part. Dans ce sens-là, est-ce que la Caisse de dépôt serait ouverte à ce qu'il y ait une part du financement du projet de trois milliards (3 G\$) qui soit faite par appel d'offres à l'ensemble de la finance internationale dans le contexte actuel? Après tout, la Baie-James a été financée par les Fonds mutuels de Boston. Alors, pourquoi — là, on aurait la juste mesure de ce que le marché peut offrir pour les usagers du transport en commun au meilleur coût.

2935

2940

Alors, dans ce sens-là, la Caisse reste maître d'œuvre, mais concède une partie du financement de trois milliards (3 G\$) par appel d'offres au marché international. Est-ce que la Caisse exclut toute démarche dans ce sens-là?

2945

LE PRÉSIDENT :

2950

Monsieur Tall. Là, on comprend que la proposition de financement que vous faites pour le projet c'est en fonds propres?

M. MACKY TALL :

2955

C'est en fonds propres, mais ça inclura également une composante de financement bancaire ou de financement par dette qui... donc, la réponse à la question c'est oui, elle sera très compétitive et nous travaillerons à minimiser ce coût de financement.

LE PRÉSIDENT :

2960

O.K. Là, vous n'avez pas non plus de pourcentage, je veux dire, sur le trois milliards (3 G\$), bon, vous me dites en fonds propres, mais aussi avec un appel d'offres d'investissement?

M. MACKY TALL :

2965

Oui. L'ordre de grandeur serait pour la portion de financement par dette, entre cinquante et soixante pour cent (50-60 %).

LE PRÉSIDENT :

2970

Merci, Monsieur Tall. Merci, Monsieur Morin pour vos questions.

2975

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE

LE PRÉSIDENT :

2980

Alors, j'invite maintenant Monsieur Ghislain Laframboise, s'il vous plait.

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :

2985

Oui, bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Alors, rebonjour.

M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :

2990

Bonjour. Bon, moi, ma nouvelle question, c'est on sait déjà que le développement durable c'est, d'après le diagramme de Venn, un mélange d'environnement, économie et société. Certains pays comme la France prévoit une quatrième dimension, c'est-à-dire la culture qui se rajoute aux trois premières et en parlant de culture, j'aimerais savoir si le projet global du transport en commun est assujéti aux mêmes règles qu'il y a par exemple eues au Métro de Laval, c'est-à-dire un pour cent (1 %) du budget devrait aller dans l'œuvre d'art.

2995

LE PRÉSIDENT :

3000

Alors, un pour cent (1 %) d'intégration architecturale en termes d'art, est-ce que vous avez cette exigence quant aux infrastructures que vous construiriez?

M. MACKY TALL :

3005

Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3010

La réponse est oui. Nous sommes assujettis, pour la partie des ouvrages publics, c'est-à-dire plus ce qui se passe autour des stations, pas pour la totalité du projet, mais une portion du projet l'est pour le type d'édifices qui sont construits.

LE PRÉSIDENT :

3015

Peut-être simplement en profiter pour élaborer. Bon, on comprend que pour ce qui est des édifices gouvernementaux, on va en appel de propositions, comment procéderiez-vous pour rencontrer cette exigence?

M. MACKY TALL :

3020

Monsieur Arbaud.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3025

Bien, pour rencontrer cette exigence on a — ce qui n'a pas été, qui est en cours de développement — un plan autour de ces notions architecturales, de ces notions artistiques, excusez-moi, d'intégration d'appels d'offres de lancement de projets d'art intégré aux stations.

3030 Toute cette stratégie — essentiellement, on essaie d'intégrer les deux, c'est encore à un état préliminaire, ce que je vais dire, donc l'objectif c'est d'avoir, d'intégrer un projet urbain d'environnement, intégration urbaine et art, et de faire les projets autour de cet axe-là.

3035 Si je rentre un peu plus dans les détails, sans avoir de présentation, puis c'est un peu, on n'a pas mis vraiment public, mais par exemple de regarder dans le même cadre qu'on restitue des milieux humides. L'environnement on en parle beaucoup, il coûte cher, puis on ne le voit pas beaucoup. Donc, c'est de dire, bien, ces milieux humides, on pourrait reconstituer des milieux humides et y intégrer de l'art et le mettre de la même façon, comme un paysage qu'on peut rendre, comme un lieu qu'on peut rendre au public.

3040 Donc, on examine ce genre de développement là. Pour ma part, j'ai déjà développé ça dans des projets, de façon un peu différente. Le projet à Vancouver que j'ai fait, par exemple, n'était pas assujéti au un pour cent (1 %) pour des raisons de loi différente, a quand même mis en place un fonds pour réaliser des projets d'art, en fait, en accord avec la Ville, en réservant deux pour cent (2 %) des ventes des magasins à la création d'un fonds puis après, en finançant des projets d'art qui avaient comme définition importante dans notre cahier des charges, d'être temporaires, changer, pouvoir, parce que c'est ce que demandaient les gens dans les consultations publiques, ils voulaient que ça puisse changer, voir des choses différentes.

3050 Ça a continué à exister. Il s'est réalisé une vingtaine, une trentaine de projets. Certains aussi en partenariat avec des écoles, des universités et je pense qu'ils s'y trouvent tous encore sur Internet.

3055 Donc, voilà un peu sur notre politique et notre approche, essayer de marier les deux. Je sais que c'est un peu ambitieux, mais c'est important, c'est la façon dont on voit le projet.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Merci de votre question, Monsieur Laframboise. Alors, votre autre question?

3060 **M. GHISLAIN LAFRAMBOISE :**

Oui. Est-ce que le promoteur va réutiliser les caténaires déjà en place sur la ligne de Deux-Montagnes et l'étendre sur l'ensemble du réseau, même voltage, même ampérage?

3065 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Tall.

M. MACKY TALL :

3070

Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3075

La réponse c'est oui, on utilise les caténaires en place, mais non, on change le voltage et on change l'ampérage, de fait.

LE PRÉSIDENT :

3080

Peut-être une question accessoire, vous récupérez la ligne Deux-Montagnes, en termes d'emprise, je veux dire, les wagons vont rouler sur les mêmes rails ou vous réaménagez les rails existants?

M. MACKY TALL :

3085

Monsieur Arbaud.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3090

Ça dépend des zones. La plupart, il faut... de toute façon, il y a certaines zones où on réaménage, certaines zones où on double les voies et puis, dans tous les cas, on fonctionne sur des rails soudés et, vous savez, il y a les problèmes de bruit avec les trous dans les rails, là. Donc, il faut modifier les rails.

3095

LE PRÉSIDENT :

O.K..

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3100

Donc, on fait des travaux de réhabilitation sur les rails, si vous voulez.

LE PRÉSIDENT :

3105

Donc, en termes d'empatement, on se retrouve...

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3110

En termes d'empattement, il n'y a aucun élargissement, il y a plutôt même un rétrécissement en termes d'empattement.

LE PRÉSIDENT :

3115

D'accord. Merci beaucoup. Merci pour vos questions, Monsieur Laframboise.

3120

M. FRANÇOIS PÉPIN

LE PRÉSIDENT :

3125

Alors, j'invite maintenant monsieur François Bégin, s'il vous plait. Pépin, excusez-moi. Monsieur François Pépin. Rebonjour, Monsieur Pépin.

M. FRANÇOIS PÉPIN :

3130

Rebonjour, Monsieur le président. La première question c'est, on sait qu'au niveau des revenus additionnels, entre autres c'est la nouvelle clientèle, le nouvel achalandage qui est généré habituellement par les gens qui vont effectuer un transfert modal, donc quitter leur automobile, pour utiliser le nouveau système de transport collectif. Et c'est aussi d'une partie de ces gens-là que viendra la principale source de réduction des gaz à effet de serre.

3135

Alors, j'aimerais savoir si, en termes de transfert modal, s'il a été évalué et s'il a été évalué, combien est-il et comment a-t-il été évalué?

LE PRÉSIDENT :

3140

Alors, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL :

3145

Monsieur Arbaud.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3150

Le transfert modal, je pense que l'ensemble des évaluations de transfert modal, je ne les ai pas entièrement de tête, là, et nous venons de... des résumés des études d'achalandage, je pense, que nous avons mis ou, en tout cas, transmis à la commission, traitent de ces dossiers-là qui plus est, je ne sais plus si on l'a expliqué déjà ou pas, les études d'achalandage font deux

3155

étapes : il y a une étape préliminaire de dimensionnement, regarder l'ensemble pour dimensionner le projet. Il y a des études qu'on qualifie de bancaables, qui sont très détaillées et qui doivent se faire sur le système final qui, elles, ne seront achevées qu'à la fin du mois d'octobre.

3160

LE PRÉSIDENT :

Vous parlez de l'étude synthèse de l'étude d'achalandage.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3165

Oui. Mais ce que je suis certain, si vous voulez, c'est que toutes les informations qui sont demandées là, c'est les informations normales qu'on fournit dans l'étude d'achalandage définitif.

LE PRÉSIDENT :

3170

Est-ce que ça serait possible pour vous de nous faire une présentation sur ce sujet? Présenter la synthèse?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3175

Oui, bien entendu. On a une capsule, si vous voulez. Je peux en parler maintenant ou ultérieurement.

LE PRÉSIDENT :

3180

Bien là, je tends la perche pour savoir si – ou encore, est-ce que vous avez besoin de préparation ce qui fait qu'on pourrait peut-être la prévoir en début de soirée?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3185

Bon, très bien.

LE PRÉSIDENT :

3190

Quelque chose quand même assez détaillé, là, qu'on puisse faire le tour de la question parce qu'on sait que c'est quand même, comment dire, c'est fondamental pour ce qui est de la compréhension du projet.

3195

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Alors, si c'est possible, si vous voulez quelque chose, la capsule est plus pour expliquer les grands principes. Si c'est possible, si on pouvait faire une présentation plus détaillée demain, ça me conviendrait, ça serait plus facile.

3200

LE PRÉSIDENT :

Je vous demanderais de le faire ce soir. Est-ce que c'est possible?

3205

M. JEAN-MARC ARBAUD :

O.K., mais...

LE PRÉSIDENT :

3210

Je le sais que c'est un peu court comme délai, là.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3215

Si c'est plus détaillé, c'est... O.K.

LE PRÉSIDENT :

3220

Bien. Faites au mieux. Puis après ça, vous discuterez avec nos analystes pour voir qu'est-ce qui est possible.

3225

Question aussi de fréquentation, on sait que les gens sont plus disponibles en soirée, ça fait que c'est pour ça que j'essaie de favoriser autant que possible une présentation en soirée. Ce n'est pas de vous coincer, ce n'est pas ça l'objectif, c'est d'essayer de faire sortir l'information de façon à ce qu'il y ait le plus de gens possibles qui puissent y avoir accès. Parce qu'on a déjà des questions là-dessus, nous aussi.

3230 Alors, écoutez, si vous êtes à même de pouvoir vous préparer pour qu'on puisse faire une présentation, que vous puissiez faire une présentation sur le sujet en début de séance ce soir, comme ça, on pourrait éventuellement pouvoir poser nos questions puis mieux comprendre exactement où vous en êtes rendus pour ce qui est de l'étude d'achalandage.

Monsieur Pépin est-ce que vous allez être là ce soir?

3235 **M. FRANÇOIS PÉPIN :**

Oui.

3240 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on a déjà un début d'élément de réponse puis on pourra éventuellement questionner le promoteur à ce sujet-là suite à sa présentation.

Avez-vous une autre question?

3245 **M. FRANÇOIS PÉPIN :**

3250 Oui. La deuxième question, on a vu une diapositive présentée par le promoteur il y a quelques minutes sur les flux financiers en termes des dépenses d'exploitation entre l'ARTM et la Caisse de dépôt. En fait, les revenus tarifaires et le remboursement des coûts d'exploitation. On sait que les revenus tarifaires habituellement ne couvrent pas cent pour cent (100 %) des dépenses d'exploitation, à ce moment-là, l'écart sera-t-il assumé par l'ARTM, ce qui fait qu'indirectement, c'est les contributions municipales qui paieraient les frais d'exploitation du REM?

3255 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Tall.

3260 **M. MACKY TALL :**

3265 Oui, Monsieur le président l'objectif et donc le travail avec l'ARTM va être de s'assurer que, au niveau de la réalisation du REM et de son exploitation, en réponse à la question, de maintenir les niveaux de contribution municipale autant que les tarifs à des niveaux comparables à ceux en vigueur.

LE PRÉSIDENT :

3270 Donc, on parle de, comment dire, d'inquiétude quant à un éventuel interfinancement. C'est un peu ça. Alors, merci Monsieur Tall. Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

3275 Oui, simplement pour revenir sur la présentation, est-ce qu'il sera possible de détailler en lien avec la question de Monsieur, la partie de l'achalandage qui proviendra des automobilistes dans votre présentation de tout à l'heure? Le pourcentage qui viendra de l'achalandage déjà dans le transport collectif par rapport au pourcentage qui viendra des automobilistes donc qui seront de nouveaux usagers?

3280

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci... ou, Monsieur Arbaud?

3285

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Je ne comprends pas pourquoi est-ce que les automobilistes sont de nouveaux usagers.

LE PRÉSIDENT :

3290

C'est que vous anticipez...

LA COMMISSAIRE GENDRON :

3295

Le transfert modal dont monsieur vient de parler.

LE PRÉSIDENT :

3300

C'est ça, exact.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Donc, est-ce qu'il sera possible d'avoir une information précise...

3305

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Ah, O.K. Dans ce sens-là, oui.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

3310 ... sur le transfert modal?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3315 La réponse dans ce sens-là, quelles sont les gens, le pourcentage de gens qui vont abandonner l'automobile pour utiliser le transport en commun et utiliser le REM, c'est ça, la question?

LE PRÉSIDENT :

3320 Exact, ce que vous anticipez, le déplacement...

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3325 Oui, c'est la partie de croissance, oui, O.K.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça?

3330 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3335 Oui? Merci. Alors, merci, Monsieur Pépin pour vos questions. Probablement qu'on va se revoir ce soir, je suppose. Merci.

3340

M. JEAN PARÉ

M. JEAN PARÉ :

3345 Monsieur le président, la région de Montréal est une région qui a fait l'objet d'exercices de planification en matière d'aménagement du territoire au cours des dernières années et c'est une région où il y a plusieurs juridictions qui se chevauchent l'une et l'autre.

3350

Bon, les exercices récents donc de planification s'articulent, grosso modo, autour de trois choses : la complémentarité des plans les uns avec les autres, et ça c'est inhérent à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, si bien qu'il peut y avoir un plan métropolitain à l'échelle de la CMM, des schémas d'agglomération, des schémas de MRC, des plans d'urbanisme, et cetera.

3355

Deuxièmement, une structuration du développement et de l'occupation du territoire et de la densification autour de grands axes de transport, notamment de transport collectif.

Et, troisièmement, une perspective de développement durable.

3360

Ce n'est pas exclusif ou exhaustif, mais enfin, quant à moi, c'est les trois aspects fondamentaux.

3365

Alors, l'arrivée du REM avec des nouvelles antennes qui diffèrent de celles qui sont généralement contenues dans l'ensemble des plans récents dont la région a fait l'objet risque de modifier sensiblement les choix d'affectation du territoire que les organismes municipaux responsables ont faits dans leur propre plan, de réallouer peut-être la répartition de la croissance et, en particulier, de la croissance résidentielle. Alors, j'aimerais entendre justement de ces organismes comment, soit ils vont s'adapter au REM en le tenant pour acquit et inamovible ou en proposant des réaménagements au projet de REM, pour faciliter la convergence et la cohérence de planification.

3370

LE PRÉSIDENT :

3375

Alors, on pourrait peut-être commencer par la CMM puis on fera appel après aux agglomérations de Longueuil et de Montréal, pour voir dans quelle mesure — je prends l'exemple d'hier où on parlait là du dézonage agricole pour le terminal à Brossard, alors on avait abordé succinctement l'éventuel développement immobilier. Alors, on va commencer avec la CMM puis on fera le tour après pour voir de comment vous allez intégrer ce projet-là, puis quelles sont les adaptations nécessaires que vous allez devoir faire dans vos planifications.

3380

Alors, Madame?

3385

Mme SUZY PEATE :

Oui. Bien, en ce moment, la Commission d'aménagement se penche sur cette question-là en ce qui concerne les impacts du REM sur les orientations, objectifs et critères du PMAD. Mais ce que je peux vous dire c'est que le réseau électrique métropolitain s'inscrit, avec certaines orientations, objectifs et critères du PMAD, puisqu'on parlait du SLR dans l'axe de l'Autoroute 10, puis on parlait aussi, comme projet prioritaire, de la desserte de l'aéroport.

3390 Donc, ces éléments-là sont déjà pris en compte et en ce qui concerne l'antenne qui dessert Deux-Montagnes, bien, en fin de compte, c'est un réseau qui est existant, c'est une ligne qui est existante dans le plan métropolitain. Il y aurait des questions de densité qui serait ajustée en fonction d'un nouveau mode, probablement, et il y a l'antenne qui s'ajoute pour desservir l'ouest de l'île, qui est un élément nouveau par rapport au plan métropolitain et qui n'était pas prévu. Donc ça, ça serait un des impacts en ce qui concerne le réseau de transport en commun structurant.

3395 En ce qui concerne l'aménagement, bien en fin de compte, l'idée du PMAD ou l'orientation, l'objectif principal du PMAD c'est de concentrer quarante pour cent (40 %) de la croissance dans les aires TOD aux abords du réseau structurant; ça, ça va de soi que s'il y a des stations qui s'ajoutent, ça devrait être pris en compte dans l'objectif. Puis on avait indiqué que si le réseau se développait, il y avait des... c'était soixante pour cent (60 %) l'objectif qui était visé. Donc, ça s'inscrit en lien avec les orientations, objectifs et critères du PMAD, mais ça nécessite certains ajustements en fonction des éléments qui ne sont pas présents, c'est certain.

3400 En ce qui concerne la gare en zone agricole, ce n'est pas un élément qui est prévu non plus au plan métropolitain, ça revient un peu à la réponse que mon collègue a donnée, de l'agglomération de Longueuil, où est-ce que ça appartient à la CPTAQ, ce volet-là en ce qui concerne les autorisations requises.

3410 **LE PRÉSIDENT :**

Indirectement, je veux dire, ça va avoir aussi des implications en termes de développement immobilier. Donc, c'est considéré aussi dans l'actualisation en quelque sorte des planifications.

3415 **Mme SUZY PEATE :**

Bien, c'est certain que ça va devoir être pris en compte en ce qui concerne la croissance et les capacités d'accueil sur le territoire qui ont été estimées par le passé.

3420 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Ghanimé.

3425 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Est-ce que vous êtes en mesure d'être un petit peu plus précise sur, dans le fond, le niveau d'arrimage entre la localisation des stations et des tracés et les objectifs de densification que vous avez déjà dans votre plan?

Mme SUZY PEATE :

3430 À savoir si les stations sont bien localisées ou sont optimales?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

3435 Oui, en quelque sorte, c'est ça. Dans le fond...

Mme SUZY PEATE :

3440 La plupart du réseau, on retrouve les stations, c'est seulement en ce qui concerne l'antenne ouest qui n'a pas été analysée finement. Il y a peut-être le travail avec les municipalités qui est en train de se faire et qui permet de préciser en ce qui concerne l'optimisation de ces gares-là. C'est certain que ça passe dans des environnements qui sont davantage économiques. Alors, en ce qui concerne la mixité qu'on peut retrouver dans ces secteurs-là, qui est souhaitée dans des aires TOD, on peut se questionner, mais il n'y a pas une analyse fine qui a été faite en ce qui concerne l'optimisation de chacune des stations, de notre côté.

3445

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

3450 Dans le fond la question qu'on se pose plusieurs, ça, c'est : est-ce que l'étalement urbain, est-ce qu'il est contrôlé ou pas contrôlé avec ce plan-là, puis dans quelle mesure on est capable de faire les arrimages nécessaires pour que ça soit, qu'il y ait un bon contrôle puis une bonne planification?

Mme SUZY PEATE :

3455 Il y a un contrôle qui vient de la CMM avec son périmètre métropolitain. C'est certain qu'on a établi les limites en ce qui concerne le développement urbain. Ça doit s'inscrire à l'intérieur du périmètre métropolitain. C'est un périmètre qui est en zone blanche, donc ça n'empiète pas en ce qui concerne le territoire agricole.

3460 Au-delà du territoire métropolitain, en ce qui concerne l'effet saute-mouton où c'est davantage contrôlé par le gouvernement en ce qui concerne le MAMOT avec son orientation 10 qui précise certains, qui cherche à avoir une certaine cohérence avec les règles qui s'appliquent en terrain métropolitain versus les règles qui s'appliqueraient en ce qui concerne dans le territoire de Saint-Jean-sur-Richelieu, Saint-Jérôme ou les territoires limitrophes.

3465

Je ne sais pas si ça répond?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

3470 Oui. En partie, puis ce qu'on comprend aussi c'est que vous êtes en train de raffiner puis effectuer les ajustements, là.

Mme SUZY PEATE :

3475 Oui, comme j'ai indiqué, la commission se penche sur les impacts du REM versus le PMAD.

LE PRÉSIDENT :

Madame Gendron.

3480

LA COMMISSAIRE GENDRON :

3485 Oui, bien, si vous permettez justement sur l'étalement urbain, moi, je n'ai pas bien saisi votre réponse. Est-ce que vous estimez qu'il y a un risque d'étalement urbain avec le REM et, parce que vous nous avez parlé de différentes mesures qui permettent de le contenir, mais est-ce que le REM, selon votre évaluation, comporte un risque d'étalement urbain?

Mme SUZY PEATE :

3490 Bien, je pense que l'accès à un réseau de transport en commun performant peut avoir certains impacts, tout dépendant de la localisation, sur de l'étalement urbain, mais comme j'ai dit, c'est contrôlé présentement avec le périmètre métropolitain. Il n'y a pas de modification apportée au périmètre métropolitain. Le développement qui est prévu actuellement se déroule à l'intérieur de ce territoire-là. Alors, en principe, le maintien du périmètre métropolitain aurait pour effet de limiter l'impact en ce qui concerne l'étalement.

3495

LE PRÉSIDENT :

3500 Alors, merci beaucoup. Alors, peut-être passer la parole aux gens de l'agglomération Ville de Montréal? Dans quelle mesure ça a une incidence sur vos planifications territoriales?

M. DAVID THERRIEN :

3505 Certainement. La commission avait soulevé un intérêt à ce que la Ville prépare quelque chose sur le schéma d'aménagement. J'inviterais, je pense que c'est le bon temps de le présenter pour nous aider à répondre à la question.

LE PRÉSIDENT :

Effectivement.

3510

M. DAVID THERRIEN :

J'inviterais monsieur Gilles Galipeau, de la planification urbaine de la Direction de l'urbanisme, s'il pouvait venir faire la présentation sur le Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal, s'il vous plait. Si je ne me trompe pas, je pense qu'on a déjà déposé le fichier de la présentation à la commission, donc ce sera disponible.

3515

LE PRÉSIDENT :

Donc, il suffirait de voir dans quelle mesure, techniquement, les gens ont accès à la copie en question. Là, on parle de quelque chose de Ville – agglomération de Montréal. C'est bien ça? Avez-vous un titre de fichier pour permettre aux gens de s'orienter?

3520

M. DAVID THERRIEN :

Le fichier va être installé sur la...

3525

LE PRÉSIDENT :

O.K.

3530

M. DAVID THERRIEN :

Il est déjà installé, on me dit.

3535

LE PRÉSIDENT :

Alors, la parole est à vous. Juste rappeler votre nom, s'il vous plait, pour les besoins de transcription.

3540

M. GILLES GALIPEAU :

Bon. Alors, je vous remercie. Alors, je me nomme Gilles Galipeau, je travaille comme urbaniste, chargé de projet pour la Direction de l'urbanisme du service de la mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal. Le service exerce aussi les compétences en aménagement et en urbanisme pour le territoire de l'agglomération.

3545

Alors, la présentation qui suit fait en fait un bref survol du Schéma d'aménagement de développement de l'agglomération de Montréal en ciblant les éléments les plus susceptibles de présenter un intérêt en regard du projet qui fait l'objet de la consultation.

3550

Le territoire de l'agglomération, en fait, sur lequel porte le schéma regroupe seize (16) municipalités, dont la Ville de Montréal et ses dix-neuf (19) arrondissements. Il s'agit d'un territoire d'une superficie de plus de cinq cents kilomètres carrés (500 km²), avec une population de près de deux millions d'habitants.

3555

Alors, on mentionnait tantôt les différents instruments de planification dans le domaine de l'aménagement et l'urbanisme. Alors, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* encadre en fait le contenu et la portée du schéma. Le schéma de l'agglomération a donc été élaboré en conformité avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal et le schéma est entré en vigueur en avril 2015, et plusieurs des municipalités et des arrondissements ont, à ce jour, complété la démarche de mise en conformité de leur plan et de leur règlement d'urbanisme.

3560

Alors, le contenu du schéma peut se découper en trois grands blocs : un premier qui comprend les grandes orientations d'aménagement du territoire; un deuxième qui détermine les grandes affectations du territoire et les densités de son occupation; et finalement, un troisième bloc, le document complémentaire qui établit les règles et les critères à être pris en compte par les réglementations locales.

3565

Alors, la carte du concept d'organisation spatiale présente une illustration synthétique des principales propositions du schéma. Elle met en évidence notamment les propositions liées à la densification souhaitée du centre de l'agglomération; la mise en valeur des différentes composantes des milieux naturels aux grands projets en transports collectif et routier.

3570

Et sont aussi illustrés sur la carte, six territoires de planification stratégique, dont celui du Havre-Bonaventure, pont Champlain, le secteur Turcot, Lachine Est, le secteur Anjou, le secteur Assomption, Namur-de la Savane, de même que l'accès à l'aéroport et les abords du chemin Côte-de-Liesse.

3575

Alors, les grandes orientations se déclinent sous différentes thématiques, notamment sous celle de favoriser un cadre de vie de qualité. L'aménagement du cadre de vie se doit, tout en respectant les spécificités des milieux, de favoriser une intensification et une diversification des activités urbaines aux abords des points d'accès du réseau de transport collectif, tout en assurant la complémentarité avec les autres modes de transport. Le schéma encourage la conception de quartier qui incite à un mode de vie physiquement actif.

3580

3585

3590 Le schéma vise à améliorer l'accessibilité des pôles d'activités par un accroissement et une amélioration de l'offre en transport collectif et actif. Alors, un objectif d'atteindre cinquante-cinq pour cent (55 %) des déplacements des résidents de l'agglomération par un mode de transport actif ou collectif pour la période de pointe du matin guide les interventions.

3595 Parmi les grands projets d'infrastructure déterminés par le schéma afin d'améliorer l'accessibilité des différents quartiers, dont l'accessibilité de celle des grands pôles d'activité économique du centre de l'Est et de l'Ouest, mentionnons les projets suivants : d'une part, l'implantation d'un système rapide par bus sur l'axe sur le boulevard Pie IX; le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est et de la ligne orange vers le nord de l'île; l'implantation d'un nouveau système de trains entre le centre-ville et l'Ouest de l'île, incluant la desserte de l'aéroport; et la bonification de l'offre de transport collectif dans le corridor du pont Champlain vers le centre-ville. Alors, on peut remarquer que sur certains aspects, les projets se sont précisés
3600 depuis la période où le schéma d'aménagement a été élaboré et adopté.

3605 Le schéma s'inscrit dans la poursuite des prescriptions du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal. Le PMAD vise à orienter le développement résidentiel et ses éléments en fonction de la desserte en transport en commun et cette approche a été poursuivie à l'intérieur du schéma d'aménagement de l'agglomération.

3610 Ainsi, le schéma établit une modulation de la densité résidentielle sur l'ensemble du territoire de l'île. Se distingue une grande zone centrale en gros délimitée par le boulevard Pie IX, l'autoroute métropolitaine et le boulevard Décarie où on retrouve les densités les plus élevées qui peuvent atteindre jusqu'à cent cinquante (150) logements à l'hectare dans le centre-ville, comme seuil minimal de densification.

3615 Le schéma encourage aussi l'intensification du développement résidentiel pour d'autres secteurs situés hors de la zone centrale en périphérie de stations de métro ou de gares, et mentionnons par exemple le secteur autour du métro Angrignon où encore autour du secteur Anjou dans la partie est de l'agglomération.

3620 Pour les secteurs à densifier ou situés dans le pourtour d'une station de métro ou d'une gare, le schéma précise, en s'inspirant des principes de l'approche des quartiers TOD, les éléments à prendre en compte dans les démarches de planification qui seront menées par la Ville et les arrondissements. Alors, on peut voir à l'écran, là, les différents éléments à prendre en compte dans ces planifications-là, dont notamment : les interfaces des points d'accès au transport en commun; la densité des usages adaptés au milieu; la mixité des fonctions; le soutien d'une mixité sociale; le réseau de rues et l'accessibilité; la gestion de l'offre en stationnement; le design
3625

urbain; la sécurité; la qualité des aménagements et l'identité du lieu; l'implantation d'un bâti et d'une architecture diversifiée; l'aménagement durable et l'environnement.

3630 Le schéma détermine les grandes affectations du territoire qui concrétisent les intentions de l'agglomération en termes d'aménagement et de développement. Les huit grandes affectations sont définies selon l'exclusivité, la prédominance, ou la combinaison des usages qui sont existants dans les territoires ou qui sont prévus. Précisons que les infrastructures publiques de type chemin de fer et gare sont autorisées dans toutes les grandes affectations du territoire.

3635 Le document complémentaire établit des règles et des critères qui constituent des balises minimales que les municipalités et les arrondissements s'approprient dans leur réglementation d'urbanisme en les raffinant. Alors, ce document complémentaire reprend les principaux thèmes abordés dans le schéma, qui justifient un encadrement réglementaire à l'échelle de l'agglomération.

3640 Alors, ces règles et ces critères portent notamment sur le patrimoine. Alors, on retrouve en matière de patrimoine : des sites, des grandes propriétés à caractère institutionnel et des secteurs d'intérêt patrimonial à l'intérieur desquels des mesures sont élaborées par les municipalités et les arrondissements, pour en assurer la protection et l'intégration des constructions et de la modification des constructions existantes.

3645 Le document complémentaire comprend aussi des règles et des critères afin d'assurer la protection et la mise en valeur des différents milieux naturels sur le territoire. Alors, ici, on parle d'écoterritoires, de boisées, de boisées d'intérêt métropolitain, de milieux humides et de mosaïques de milieux naturels.

3650 Finalement, le schéma intervient aussi afin d'assurer une saine cohabitation entre les activités susceptibles de générer des nuisances ou de présenter des risques pour le milieu environnant, notamment en bordure des voies de chemin de fer et des triages, de même que le long des autoroutes et des voies de circulation à débit important où des mesures particulières devront être, ont été et seront élaborées dans les réglementations locales.

Alors, ça fait un bref survol du schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal.

3660 Merci.

3665

LE PRÉSIDENT :

3670 Merci beaucoup pour la présentation. Alors, sur la base de ce qui nous est présenté puis en fonction du projet qui est proposé, est-ce que ça va bouleverser beaucoup, un peu, beaucoup, passionnément votre planification?

M. GILLES GALIPEAU :

3675 Disons qu'en termes de grandes orientations en matière d'aménagement du territoire, le schéma vise à encourager l'utilisation des transports en commun et à favoriser la densification du développement en bordure des infrastructures existantes et à venir. Alors, le développement du transport en commun est vu comme une bonne nouvelle à l'échelle de l'agglomération et s'inscrit tout à fait dans les orientations générales du schéma d'aménagement.

3680 Ensuite, le schéma d'aménagement, on l'a mentionné au début, est élaboré en conformité avec les dispositions du Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Alors, si des changements sont nécessaires et sont apportés à l'intérieur du Plan métropolitain d'aménagement, ça pourrait aussi impliquer des changements à apporter au schéma, notamment sur la localisation précise des nouveaux tracés de dessertes et de l'emplacement des stations en bordure desquelles devraient être prévues des exigences minimales en matière de densification du développement résidentiel.

LE PRÉSIDENT :

3690 Donc, votre dernier commentaire porte plutôt sur l'éventuel développement résidentiel qui pourrait se provoquer autour des stations, est-ce que je comprends?

M. GILLES GALIPEAU :

3695 C'est une composante importante, tant du Plan métropolitain d'aménagement de développement que du schéma de l'agglomération de Montréal, et effectivement ça fait partie des orientations de faire en sorte que les milieux bordant les points d'accès au transport en commun et les corridors de transport collectif fassent l'objectif d'une attention particulière visant notamment à densifier le développement résidentiel.

3700

LE PRÉSIDENT :

À l'exemple de ce qui s'est passé pour ce qui est du développement des trains de banlieue, est-ce que vous anticipez un engouement pour ce qui est des promoteurs qui pourraient

3705 éventuellement se présenter pour faire des développements résidentiels? Si on compare, disons, au développement des trains de banlieue actuels, je veux dire.

M. GILLES GALIPEAU :

3710 Si on regarde la localisation des projets résidentiels qui se sont réalisés dans l'agglomération de Montréal au cours des dernières années, il y a une nette corrélation entre la localisation de ces projets-là et la localisation des principales infrastructures de transport en commun. Alors, forcément, ces infrastructures-là exercent un effet sur le développement immobilier sur le territoire.

3715

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Alors, c'était pour agglomération Ville de Montréal. Est-ce que vous avez autre chose à ajouter?

3720

M. DAVID THERRIEN :

Non, je pense que c'est complet.

3725

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Alors, je vous remercie de votre présentation. Alors, pour agglomération Ville de Longueuil, peut-être nous faire le point en fonction de votre planification?

3730

M. SYLVAIN BOULIANNE :

3735 Oui. Donc, la Ville de Longueuil exerce également les compétences d'agglomération, au même titre que Montréal vient de le mentionner. Juste pour être très clair, le nouveau schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil qui est en cours d'entrer en vigueur actuellement cite abondamment le projet de SLR dans l'axe de l'Autoroute 10 pour rejoindre le centre-ville de Montréal, comme je le mentionnais hier. Donc toutes les stations y sont clairement identifiées L Panama, Quartier et Chevrier. L'urbanisation autour de ces stations-là est extrêmement bien contrôlée en matière de densité, d'infrastructures et de raccordement au transport collectif.

3740

On retrouve le SLR, comme je vous dis, dans le schéma d'aménagement au niveau des objectifs de transport, des objectifs d'urbanisation et les cartographies, autant au niveau du transport que des concepts d'organisation spatiale.

3745 Donc, pour nous, le projet du REM jusqu'à la zone agricole, c'est vraiment, ça rentre
totalement dans la planification, dans la zone déjà urbanisée et on va tout simplement consolider
et densifier. On va même requalifier certains secteurs, je pense au stationnement Chevrier par
exemple de deux mille trois cents (2 300) places, va probablement être urbanisé dans une
perspective à court terme.

3750 Je le disais hier, puis je tiens à insister là-dessus, là où le projet ou le bât blesse, c'est toute
la question de la zone agricole, c'est-à-dire que nous, notre schéma d'aménagement n'autorise
pas cette activité-là en zone agricole, le gouvernement nous a refusé deux fois plutôt qu'une de le
prévoir. Donc, notre schéma ne l'autorise pas. C'est interdit, l'activité n'est pas autorisée, donc là-
dessus, il y a une non-conformité. Il faudra voir comment le gouvernement va traiter cette
question-là, puisque nous, c'est définitivement non-conforme par rapport à cette partie-là.

3755 Il n'y aura pas non plus d'urbanisation dans la zone agricole, l'urbanisation n'est pas
autorisée dans ce secteur-là.

3760 **LE PRÉSIDENT :**

 Mais ce que je comprends c'est que vous l'envisagiez, mais...

3765 **M. SYLVAIN BOULIANNE :**

 Exact.

3770 **LE PRÉSIDENT :**

 Mais le gouvernement ne l'a pas autorisé.

3775 **M. SYLVAIN BOULIANNE :**

 Exact.

3780 **LE PRÉSIDENT :**

 C'est les Affaires municipales dans l'analyse de vos propositions d'aménagement qui...

M. SYLVAIN BOULIANNE :

 À deux reprises, ils nous ont...

3785 **LE PRÉSIDENT :**

... met son véto, là.

3790 **M. SYLVAIN BOULIANNE :**

... ils nous ont demandé de le retirer de la zone agricole en 2014 et en 2016. Même si l'agglomération voulait le mettre dans son schéma d'aménagement, le gouvernement du Québec nous l'a interdit, là.

3795 **LE PRÉSIDENT :**

Peut-être simplement nous déposer les...

3800 **M. SYLVAIN BOULIANNE :**

Les avis gouvernementaux?

LE PRÉSIDENT :

3805 ... les avis gouvernementaux, pour bien comprendre c'est quoi les objections qui ont été soulevées, et on va simplement plus tard, je veux dire, aborder la question justement de la protection du territoire agricole en fonction de la démarche du ministère des Transports. Le temps qu'on prenne connaissance de la demande qui a été placée devant la commission. Alors, avec les deux avis du ministère des Affaires municipales, ça va peut-être nous permettre de mieux
3810 comprendre les objections qui sont soulevées.

M. SYLVAIN BOULIANNE :

3815 Vous me donnez un petit délai parce que celui de 2016 date de quelques jours, donc il faut que je valide avec la Direction générale de l'accès à l'information.

LE PRÉSIDENT :

Sans problème.

3820

M. SYLVAIN BOULIANNE :

O.K..

3825 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

3830 **M. SYLVAIN BOULIANNE :**

3835 Juste, si vous me permettez, je m'excuse, mais juste un petit complément d'information par rapport à la station en zone agricole, je m'excuse, il y a d'autres éléments de non-conformité au schéma d'aménagement. Par exemple, la question des boisés métropolitains qu'on mentionnait hier, nous, la CMM nous oblige à interdire l'abattage d'arbres, par exemple. Donc, je ne peux pas, on ne pourrait pas, nous, l'autoriser l'abattage d'arbres. Il y a question également de déplacement d'un cours d'eau. Encore là, nous, la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables nous interdit de jouer dans les cours d'eau. La question des milieux humides qui relèvent de la compétence du ministère de l'Environnement également.

3840 Donc, il y a des éléments comme ça qui font partie des schémas d'aménagement de probablement tout le Québec en entier, qui sont des contraintes avec lesquelles nous on doit vivre par rapport à la conformité de cette portion du projet.

3845 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Ghanimé.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

3850 Oui. Comme Monsieur le président le disait, on va y revenir quand on va avoir pris connaissance de la demande à la CPTAQ, mais j'aimerais quand même demander au promoteur d'expliquer le choix de quadrant. On a vu dans l'étude que l'emplacement pour la station terminale, vous aviez regardé aussi un quadrant... d'autres possibilités, d'autres options. Alors, pouvez-vous nous expliquer pourquoi on en est venu à conclure sur le choix de station terminale en zone agricole?

M. MACKY TALL :

3860 Madame la commissaire, je vais demander à madame Cousineau de répondre.

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

Oui, Monsieur le président, j'aurais une capsule si c'est possible pour voir le visuel? Donc, l'objectif en fait de la localisation de la station terminale Rive-Sud c'est de bien capter en amont

3865 les usagers qui souhaitent accéder au REM. Donc, en amont de l'échangeur des Autoroutes 10 et
30 qui sont déjà fortement congestionnées. Présentement, une grosse portion des gens qui
accèdent au terminus Chevrier proviennent en fait de l'extérieur du territoire de Brossard. Donc, ils
accèdent aux rues locales et il y a énormément de congestion et c'est des nuisances importantes
pour la communauté de Brossard.

3870
Donc, notre objectif c'était vraiment de sélectionner un site qui était en amont de
l'échangeur pour éviter donc ces nuisances-là sur le territoire de Brossard et également améliorer
la fluidité — comme je le mentionne, l'échangeur est vraiment congestionné — et on souhaite avoir
dans le fond, on cherchait une localisation d'un espace qui permet d'accueillir nos installations. On
3875 parle d'un stationnement incitatif d'environ trois mille (3 000) places, dix-sept (17) quais d'autobus,
et évidemment un site pour le remisage des rames du système la nuit.

Donc, dans le secteur de la Rive-Sud, il y avait quatre quadrants qui ont été analysés. On
voit ici à l'écran, donc vers le nord, on voit c'est l'Autoroute 10, c'est direction Montréal. On voit
3880 l'Autoroute 10 et l'Autoroute 30, en fait, on voit le quadrant et on voit, là où c'est écrit Autoroute
10, c'est direction Montréal. Donc, si on va au niveau du quadrant ouest, ce site-là présentement,
il est occupé par le centre commercial Dix30 qui en occupe en fait la plus grande partie. C'est déjà
bâti, il y a des projets de densification même de ce site-là.

3885 Ce site-là ne correspondait pas à nos critères, il est en aval de l'échangeur 10/30, donc de
l'autre côté. Il est entièrement développé et donc, l'espace n'était pas suffisant pour aménager les
équipements du REM.

L'autre quadrant que nous avons regardé, c'est le quadrant nord, donc toujours situé en
3890 aval de l'échangeur A-10/A-30. Donc, pour accéder à ce site-là, les usagers qui proviennent de la
couronne devraient donc rentrer sur le territoire de Brossard et accéder par les bretelles de
l'autoroute qui sont déjà congestionnées.

3895 Ce site-là est voué présentement à un projet de Transit-Oriented Development. C'est un
projet important de plusieurs milliers d'unités d'habitation. C'est un projet qui est public, il a fait
l'objet d'une entente avec la Ville de Brossard et s'y fait que l'espace qui serait résiduel est
insuffisant pour les besoins du REM, et surtout si tant est qu'il fallait redéplacer d'autres
équipements sur la ligne, il y aurait une cohabitation difficile avec les activités de remisage des
rames du système la nuit parce qu'il y a des résidences à proximité. C'est un TOD, donc il y a
3900 énormément de densification qui est prévue sur ce site-là.

L'autre quadrant, le quadrant S, donc ce quadrant est intéressant puisqu'il est en amont de
l'échangeur des autoroutes 10/30. Toutefois, c'est un site qui est présentement occupé par une
entreprise. C'est l'entreprise de recyclage Matrec. Depuis plusieurs années, en fait, ce site-là est

3905 utilisé pour la récupération de matériaux secs. Toutefois, par le passé, c'est un site qui était un
ancien site d'enfouissement, donc la qualité des sols n'est pas bonne, il n'y a pas une bonne
capacité portante non plus des sols pour accueillir les équipements, ce qui fait que, au niveau des
investissements, ça, ça représente des coûts supplémentaires et il y a une servitude de non-
3910 construction d'Hydro-Québec sur la partie extrémité du site, car il y a des lignes de haute tension.
Donc, ça limite énormément l'emprise qu'on peut prendre, au-delà de la qualité des sols, ça limite
l'emprise qu'on peut prendre sur ce terrain-là.

Enfin, le dernier quadrant que nous avons regardé, c'est le quadrant sud qui est celui qui a
été retenu. C'est un site qui est en amont de l'échangeur A-10/A-30 qui est évidemment un terrain
3915 qui n'est absolument pas occupé, qui n'est pas occupé, qui est en friche, qui offre la superficie
suffisante, qui n'est pas exploitée. C'est un site qui est enclavé présentement par un poste
d'Hydro-Québec, les deux autoroutes, mais nous, en créant, comme on mentionnait tantôt, une
bretelle d'accès pour passer par-dessus l'Autoroute 10, on peut créer un accès direct à ce site-là
et permettre d'installer l'ensemble des équipements qui sont prévus pour le système. Donc, on
3920 parle de trente (30) hectares.

Donc, c'est le site qui a été retenu parce que c'est celui qui présentait le moins de
contraintes, que ce soit au niveau de l'occupation du terroir, de la superficie et des contraintes
physiques et biologiques. Bien enfin, biologiques, non, mais évidemment les contraintes
3925 physiques.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Donc on comprend que le TOD qui est discuté ou qui a fait l'objet de la
3930 présentation, lui, il est déjà planifié pour ce qui est de l'agglomération Longueuil, il est déjà là.

Au ministère des Transports, on sait qu'on est déjà dans une situation de congestion à cette
intersection, le fait que le promoteur propose un stationnement incitatif puis une gare dans ce
coin-là, est-ce que ça ne pourrait pas accentuer éventuellement le phénomène?
3935

M. DANIEL DONAIS :

En fait, ça soulage l'échangeur du fait que c'est plus en amont et du côté de l'Autoroute 10,
bien, il y a des projets de voies réservées en développement, notamment une qui est en
3940 construction actuellement, qui s'en va vers Saint-Jean-sur-Richelieu.

3945 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ça permettrait éventuellement de soulager en quelque sorte la pression sur cette intersection?

3950 **M. DANIEL DONAIS :**

Oui, parce qu'il y a comme deux niveaux de congestion qu'on rencontre. Il y en a un à l'arrivée de l'Autoroute 30 pour la circulation qui se dirige sur la Rive-Sud et un autre près du pont Champlain. Donc, on évite une zone de congestion.

3955 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Madame Gendron.

3960 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Est-ce que l'agglomération de Longueuil fait la même évaluation des disponibilités des différents sites et, notamment, de l'incompatibilité entre le développement du TOD ou d'autres secteurs et l'implantation de la gare terminale?

3965 **M. SYLVAIN BOULIANNE :**

3970 Dans son schéma d'aménagement, l'agglomération de Longueuil prône également l'interception des usagers de l'extérieur du territoire avant d'entrer dans le réseau local, c'est-à-dire du côté du réseau routier local.

3975 Donc, on a un peu la même lecture de placer les stationnements incitatifs, si possible, du côté de la zone agricole, préférablement dans un site de moindre impact, mais dans le schéma d'aménagement, ce n'est pas ce qu'on dit puisqu'on ne peut pas l'autoriser. Mais clairement, dans le schéma d'aménagement, on indique qu'il faut préférablement intercepter les clients qui utilisent le transport en commun dans les stationnements incitatifs situés en périphérie du développement et non pas dans le coeur de nos développements urbains.

3980 Pour ce qui est de l'urbanisation, on fait exactement la même lecture, c'est-à-dire que le Quartier Dix30, le TOD de l'autre côté de l'Autoroute 10 qui va être relié par le boulevard du Quartier, font partie de nos planifications de TOD, c'est-à-dire fonctions multiples, résidentielles, commerciales et de travail de bureau.

3985 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Est-ce qu'il y a une autre localisation possible pour cette station terminale qui serait conforme avec votre schéma d'aménagement et avec la protection du territoire agricole?

3990 **M. SYLVAIN BOULIANNE :**

3995 Dans la zone urbaine, ça serait difficile. Par contre, nous, on n'a pas fait une évaluation détaillée des différents sites, mais c'est certain que du côté, disons ouest de l'Autoroute 10, si on calcule que l'Autoroute 10... la 30, pardon, est nord-sud, il y a peu d'espace en zone blanche pour pouvoir le recevoir. Maintenant, on n'a pas fait une analyse fine et détaillée de cette situation-là.

LE PRÉSIDENT :

4000 Alors, merci beaucoup. Monsieur Paré, vous avez droit à une deuxième question.

M. JEAN PARÉ :

4005 Merci, Monsieur le président. Je vais faire peut-être un peu de millage, d'ailleurs, sur un certain nombre des idées qui ont été émises. Ce que je veux dire par là, c'est que la prochaine question que je vais poser va sans doute susciter une réponse du côté du promoteur, mais peut-être, éventuellement, de la Ville de Montréal et de Longueuil.

4010 Alors, je reviens donc au choix de la technologie. Le REM proposé, bien sûr c'est du matériel beaucoup plus léger que des trains de banlieue, mais ce qu'on nous propose essentiellement s'inscrit dans un réseau de trains de banlieue et on a également opté pour une technologie entièrement automatisée, donc sans opérateur, avec par conséquent des obligations très strictes en termes de site propre et de sécurité.

4015 C'est le modèle du SkyTrain de Vancouver dont une des lignes, d'après ce que je comprends, est gérée par la Caisse ou CDPQ Infra ou... en tout cas. Or, il y a d'autres villes, et là-dessus je vais parler uniquement des villes que je connais, comme Calgary, Portland en Oregon ou, s'il le faut, Rabat, la capital du Maroc, où on a davantage le modèle SLR toujours, mais tram-train si on veut l'appeler comme ça, avec un opérateur même s'il est très, très, très largement automatisé ou métro de surface, si on veut, qui permet de sortir du site propre à certains moments en milieu urbain ou en milieu plus dense, et d'adopter à ce moment-là davantage un comportement de véhicule urbain, et c'est quelque chose finalement qu'on a considéré, d'après
4020 ce que je comprends, tant et aussi longtemps qu'on ne parlait que du lien entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal; et avec la venue du REM, on a privilégié une autre formule.

4025 En ayant à l'esprit les deux concepts, d'une part, d'interception des usagers qui sont en
amont de la région, mais aussi le pouvoir de captation et de redistribution d'un mode de transport
qui peut circuler jusqu'à un certain point en milieu urbain, par exemple qui aurait circuler sur le
4030 boulevard Taschereau, sur une certaine distance du côté de Longueuil ou encore sur la voie
Robert-Bourassa, le boulevard Robert-Bourassa à Montréal, ou ailleurs pour une certaine partie
du centre-ville, je demanderais au promoteur, dans un premier temps, en quoi le REM tel que
proposé est-il plus avantageux pour les usagers du transport en commun?

LE PRÉSIDENT :

4035 Alors, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL :

4040 Monsieur Arbaud, s'il vous plaît.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

4045 Les systèmes de tram-train non opérés en mode automatique ne peuvent pas descendre à
des fréquences très basses. Donc, vous n'êtes pas capables de prendre l'achalandage, que ce
soit pour l'Ouest, la ligne de Deux-Montagnes, liaison à l'aéroport ou la Rive-Sud, de l'heure de
pointe du matin et de l'heure de pointe du soir. Donc, c'est certain que ce sont des systèmes
flexibles qui sont très bien adaptés à Calgary, par exemple, avec chauffeur, mais elles ne
répondent absolument pas aux besoins, au profil de la population et à la problématique pour ce
qui est de notre projet.

4050 **M. JEAN PARÉ :**

C'est très général, comme réponse.

4055 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

Je peux un peu la détailler, si vous le souhaitez, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

4060 Allez-y.

4065 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

Précisément, là. — Denis, peut-être tu peux passer sur le dimensionnement des véhicules, des trains et, et cetera?

4070 **M. DENIS ANDLAUER :**

4075 Oui, Monsieur le président. Alors, toute la question au départ, c'est évidemment une question de, j'allais dire de diamètre de tuyau pour faire passer la capacité qu'on a besoin de faire passer. Alors, je le dis avec des mots simples, mais dans le fond ce n'est rien d'autre qu'un nombre de personnes par train multiplié par la fréquence des trains à chaque heure qui donne une variable qui s'appelle le pphpd, le nombre de passagers par heure par direction. C'est l'indicateur qui nous permet de dimensionner la taille du système dans un tronç qui est généralement celui qu'on choisit, qui est le tronçon où on a le plus de monde qui passe dedans.

4080 Donc, c'est un peu le chiffre, c'est un peu l'indicateur de départ qui permet de savoir c'est quoi qu'on va pouvoir utiliser; est-ce que c'est des autobus? Est-ce que c'est des tramways? Est-ce que c'est des trams-trains? Est-ce que c'est d'autres systèmes ou est-ce que c'est des métros lourds?

4085 Dans l'ensemble des études qu'on a faites, nos évaluations préliminaires nous montrent que dès l'ouverture du système à l'heure de pointe, on a besoin, dans le tronç commun, de faire passer douze mille (12 000) passagers par heure, par direction.

4090 Donc, ça c'est un chiffre, après il y a évidemment des variations, dépendamment des différentes branches entre Deux-Montagnes où on est à trois mille (3 000), Sainte-Anne-de-Bellevue à trois mille (3 000) également, l'aéroport, c'est aussi trois mille (3 000), mais sous le tronç commun, entre Bois-Franc et Brossard, on est entre neuf et douze mille (9 000-12 000) passagers par heure par direction.

4095 Ça, ça nécessite des systèmes qui sont capables d'absorber cette charge. Et dans ces systèmes-là, les trams-trains sont au maximum de leur capacité dès le premier jour; pour des raisons simples, c'est qu'à un moment donné, le tram-train, il rentre dans une voirie urbaine où il se retrouve avec le trafic des voitures. Donc, on a, à un moment donné, une perte de la maîtrise de la régularité de la ligne. Donc, on est très vite condamné à devoir aller sur un système qui est en site propre où il n'y a pas d'autres perturbateurs que le système lui-même, pour faire une fréquence régulière, et là, en l'occurrence, il y a un système avec une fréquence aux trois minutes.

4100

4105 Donc, si on imaginait le même système dans les rues ouvertes au public, ouvertes aux voitures, aux piétons, aux cyclistes, vous auriez, toutes les trois minutes dans chaque direction, ça veut dire à une intersection, trois minutes dans un sens, trois minutes dans l'autre sens, vous auriez aux une minute et demie, une interférence avec les lumières pour les circulations d'automobiles ou de piétons. C'est pour ça que très vite dans ce type de système, on arrive à un moment donné à dire : bien là, il va falloir qu'on soit en site propre, intégral et se séparer du reste.

4110 Après, la question de la technologie, automatique ou manuelle, à travers l'ensemble des projets qui se font à travers le monde, de plus en plus, on va vers des systèmes qui cherchent la meilleure fiabilité et la meilleure sécurité possible. Dans tous les systèmes ferroviaires, l'élément le moins fiable c'est le facteur humain. Et on a été capable depuis une trentaine d'années de l'évacuer avec les systèmes automatiques, un petit peu comme un ascenseur, si vous voulez. L'ascenseur, il n'y a plus personne qui commande ça, là, ça fonctionne tout seul. Là, on est comme dans un ascenseur horizontal, c'est totalement automatisé, supervisé par un poste de commandement centralisé. Toute la question de la sécurité a été concentrée sur les technologies.

4120 Donc, c'est un petit peu ça qui nous a conduits à faire le choix d'un métro léger. On aurait pu prendre le choix d'un métro lourd, mais là, on rentre dans des capacités qui sont plutôt de trente (30 000), quarante (40 000), cinquante (50 000), soixante mille (60 000) pphpd, ce que fait le métro de Montréal à bien des endroits. Là, on serait clairement en train de construire un éléphant blanc surdimensionné pour les vingt (20), trente (30) ou quarante (40) premières années. Alors que là, on est dans un système, on ouvre à douze mille (12 000), on est capables de plus que le doubler, donc c'est vingt-quatre mille (24 000) et plus, sans toucher l'infrastructure, sans toucher la construction et on n'a pas d'horizon aujourd'hui dans les perspectives d'évolution d'achalandage qui nous amène à 24 000 pphpd pendant l'heure de pointe.

4130 Donc, ça nous semble être le système le plus adapté, à la fois du point de vue de l'investissement, mais aussi du coût d'opération et je faisais le – je n'ai pas fait le détail sur les coûts d'opération, mais clairement un système automatique, on sauve une grande partie de la main-d'œuvre de conduite. On ne sauve pas toute la main-d'œuvre parce qu'il y a bien entendu des gens sur les quais puis présents dans les trains, capables de faire l'accueil et la supervision, 4135 mais on sauve la masse salariale, donc en termes de coût d'opération, c'est le système qui offre la meilleure alternative.

LE PRÉSIDENT :

4140 Alors, merci. Merci, Monsieur Paré pour vos questions.

M. JEAN PARÉ :

4145

Merci Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

4150

Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

4155

Est-ce qu'on peut réafficher le – je veux juste être sûre d'avoir bien compris. À partir de combien de pphpd vous avez dit que ça devient nécessaire d'avoir ce système automatisé, c'est à partir du neuf mille (9 000) ou du douze mille (12 000)?

M. DENIS ANDLAUER :

4160

En réalité, c'est une question de perspective. On pourrait le commencer à trois mille (3 000), quand on sait qu'on doit se rendre à quinze mille (15 000). En l'occurrence, on sait que sur le tronc commun, on commence déjà à douze mille (12 000). Donc, je vous dirais, dans les endroits où on sait qu'on resterait pour les vingt prochaines années à – je vais vous donner un chiffre, mettons six mille (6 000) – si on savait qu'on reste à six mille (6 000) pour le reste de la vie du système, probablement que le système automatique serait certainement surdimensionné.

4165

Mais au-dessus de huit, neuf mille (8-9 000), et quand on sait la perspective derrière de croissance d'achalandage qu'on recherche, ça serait, de mon point de vue, une erreur fondamentale de ne pas l'automatiser parce qu'on va se retrouver très vite coincés en termes de capacité.

4170

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Donc, quel est le chiffre à partir duquel vous jugez que, sans parler de la perspective, là, mais vous avez un chiffre, j'imagine, à partir duquel ou qui est apte, parce que vous nous avez parlé de croisement aux une minute et demie, et cetera, donc votre chiffre de... excusez-moi, là, je ne suis pas familière pphpd, voilà, votre chiffre magique ça serait quoi?

4175

M. DENIS ANDLAUER :

4180

Ah!

LA COMMISSAIRE GENDRON :

4185

Si on était constant, vous diriez : à partir de ce chiffre-là, ça vaut la peine d'être en système automatisé.

M. DENIS ANDLAUER :

4190

La réponse est difficile à donner parce qu'on peut, les systèmes de type SRB, système rapide par bus ou ce qu'on appelle en anglais les BRT, les voies réservées comme on imagine sur Pie-IX, par exemple, sont capables d'aller assez loin, sont capables d'aller à huit, neuf, même dix mille (10 000) pphpd, mais ils n'offrent pas de perspective à vingt mille (20 000), par exemple. Donc, vous dire aujourd'hui que neuf mille (9 000), ce serait le chiffre magique, ce serait une erreur parce qu'on sait le faire autrement.

4195

Donc, si on était sûr de ne jamais dépasser neuf mille (9 000) et si on n'avait jamais dépassé neuf mille (9 000) sur le pont Champlain pour toute la desserte de la Rive-Sud, probablement que l'offre en transport par autobus serait probablement encore possible. Le problème c'est que ça a augmenté, ça a augmenté, ça a augmenté. Aujourd'hui, on est déjà à douze mille (12 000). Aujourd'hui, on le fait, le chiffre aujourd'hui c'est autour de onze mille huit cents (11 800), je pense, à l'heure de pointe, ça se transforme en cent cinquante (150) autobus par heure qui rentrent au centre-ville.

4200

4205

Donc, il a beau ne pas être en site propre, les autobus ont beau circuler sur des voies réservées et dans les rues, ça fait en sorte qu'il y a des autobus partout, dans toutes les intersections, et on se retrouve avec des trains d'autobus les uns derrière les autres. Alors, ça ne veut pas dire que ça ne marche pas, ça vient juste créer énormément de congestion et ça vient bloquer toutes les voies. Mais je vous dirais, s'il faut donner un chiffre, moi, au-dessus de neuf mille (9 000), il faut idéalement être en site propre intégral, neuf mille, dix mille (9 000-10 000).

4210

LE PRÉSIDENT :

4215

Alors, merci pour vos questions, Monsieur Paré.

4220

M. ROBERT HAJALY

4225

LE PRÉSIDENT :

J'inviterais maintenant Monsieur Robert Hajaly s'il vous plait. Alors bonjour Monsieur Hajaly.

4230

M. ROBERT HAJALY :

Hello again. I have two questions and I think they are both related to the promoter.

Bonjour à nouveau. J'ai deux questions et je pense que les deux sont reliées, deux questions pour le promoteur.

The first question concerns the part of the system that goes to the airport and my question is: if you build the stops at McGill and University of Montreal, which I think is desirable at some point, how long will it take to go from Central Station to the airport or from the airport to Central Station? And just as a subsidiary point, is there any transfer involved and how frequent will people arrive at either of these points? But my main concern is how long it takes, once again, if you do have additional stops at McGill and University of Montreal?

La première question concerne la partie du système qui va vers l'aéroport et ma question c'est que si vous construisez un arrêt à McGill et à l'Université de Montréal — ça pourrait être désirable d'avoir des arrêts — combien de temps ça prendrait pour passer de la station centrale, Gare Centrale jusqu'à l'aéroport ou de l'aéroport jusqu'à la Gare Centrale, combien de temps? Et une question, une sous-question : est-ce qu'il va falloir transférer et quelle sera la fréquence pour que les gens puissent arriver à ce point? Mais ma principale préoccupation, c'est le temps requis, encore une fois, si vous avez des arrêts supplémentaires à l'Université McGill et à l'Université de Montréal?

LE PRÉSIDENT :

4235

Alors, merci. Monsieur Tall.

M. MACKY TALL :

4240

Monsieur Andlauer, s'il vous plait.

M. DENIS ANDLAUER :

4245

Monsieur le président la liaison Gare Centrale vers l'aéroport, à l'ouverture, ce qui est prévu, c'est qu'on soit en mesure de le faire aux alentours de vingt-trois (23) minutes, comme on l'a vu sur les temps de parcours, avec une possibilité, aux heures creuses, de faire des lignes expresses, c'est-à-dire sans arrêt intermédiaire entre la Gare Centrale ou, en tout cas, avec des arrêts très limités entre la Gare Centrale et l'aéroport pour descendre aux environs de dix-huit (18) à dix-neuf (19) minutes ou vingt (20) minutes. On est encore en train de raffiner les temps, mais grosso modo, c'est un temps de parcours express en vingt (20) minutes et un temps normal pendant les heures de pointe de vingt-trois (23) minutes. Ça, c'est au démarrage.

4250

4255

Je vous dirais, quand on rajoute une station, le temps d'attente moyen dans une station d'importance comme le serait Édouard-Montpetit ou McGill, c'est des temps d'attente d'environ quarante (40) secondes à la station. C'est ça, les temps moyens. C'est les temps qu'on imagine aussi à la Gare Centrale, mais plus l'accélération et la décélération, grosso modo, on perd environ une minute à une minute dix par station qu'on rajoute.

4260

Donc, si on ajoute les deux stations et qu'on fait des arrêts aux deux stations, ce qui sera le cas pendant les heures de pointe, on peut imaginer un temps de parcours d'environ vingt-cinq (25) minutes.

4265

M. MACKY TALL :

Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

4270

Oui, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL :

4275

Vous me permettez un complément d'information? Monsieur Andlauer mentionnait en heures creuses qu'on peut offrir le service express. Il se trouve que ces heures creuses en termes d'heures de pointe du matin et de l'après-midi, les heures creuses de l'après-midi sont celles où l'aéroport est le plus achalandé, et c'est à ce moment, grâce à ces heures creuses, qu'on peut offrir un temps de trajet encore plus court avec le service express.

4280

LE PRÉSIDENT :

4285

Alors, merci de ces précisions. Alors, Monsieur Hajaly, votre deuxième question s'il vous plaît.

M. ROBERT HAJALY :

4290

Did I understand twenty minutes? Sorry, that was a long answer. Please, just give me a figure.

Si j'ai bien compris, vingt (20) minutes? Vingt (20) minutes, c'était une longue réponse pour dire vingt (20) minutes. Mais donnez-moi simplement un chiffre.

M. DENIS ANDLAUER:

Yes, twenty-five (25) minutes.

Oui, c'est ça, vingt-cinq (25) minutes.

M. ROBERT HAJALY:

Twenty-five (25) minutes.

Vingt-cinq (25) minutes.

M. DENIS ANDLAUER :

When you add McGill and Édouard-Montpetit.

Quand vous ajoutez McGill et Edouard-Montpetit.

M. ROBERT HAJALY :

Twenty-five (25) including McGill and...

Vingt-cinq minutes, incluant McGill et...

M. DENIS ANDLAUER :

Absolutely.

Oui, absolument.

M. ROBERT HAJALY:

Including, okay. Thank you very much. My second question is this: why did you refuse the alternative of running a parallel rail line to the existing, either the CN line or the CP line to

En incluant ces deux arrêts. Merci beaucoup. Ma deuxième question est la suivante : pourquoi est-ce que vous avez refusé l'alternative d'avoir un chemin de fer

the West Island, and more particularly the CN line which I think goes to Central Station?

parallèle, parallèle à celui qui existe au CN ou au CP vers le West Island et, en particulier, le rail du CN, la Station centrale?

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Tall.

4295

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

4300

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Nous n'avons pas, nous avons exposé un peu au préalable, c'est effectivement un corridor, c'est un corridor qui est très achalandé, qui est très difficile d'accès sur cette partie-là parce que ce corridor d'accès dans Montréal prend les lignes du CN et de CP et qui sont les principales lignes d'exportation vers les États-Unis et offrent peu de place et de facilités pour implémenter le système. Donc, ça, c'est une des raisons.

4305

La deuxième raison c'est que c'est l'achalandage, la partie de répartition. Il existe déjà un système de transport en commun pour cette partie-là, tandis que dans l'autre système qu'on propose, on répond à un problème de ligne qui est saturée et dans laquelle il y a des capacités de développement qui sont vraiment difficiles, un lien avec l'aéroport et, qui plus est, de desservir toute la population et les bassins de travail au nord de l'A-40.

4310

M. ROBERT HAJALY :

I didn't say to use the CN-CP lines; I said why didn't you add your own line parallel to them? That's different.

Vous avez parlé des lignes CN-CP. J'ai demandé pourquoi est-ce que vous n'avez pas ajouté votre propre ligne parallèle à côté?

M. JEAN-MARC ARBAUD:

Sorry, but I just answered to the question.

Désolé, je viens de répondre.

4315

LE PRÉSIDENT :

Écoutez, s'il vous plait, en français.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

4320 Excusez-moi, j'ai répondu à la question en disant il y a les... sur deux choses différentes. Mon deuxième argument était lié à l'achalandage, capacité et desserte. Il existe aujourd'hui un système de desserte de transport en commun qui utilise les lignes du CN et du CP. Pourquoi rajouter une deuxième ligne alors que ce système a déjà encore de la capacité?

4325 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, je poserais une partie de la question peut-être à l'AMT, vous nous parliez justement de la contrainte que vous avez à utiliser ces lignes-là CN-CP, donc vous c'est une contrainte, pourriez-vous simplement nous rappeler qu'est-ce que ça représente comme contrainte en termes de desserte, là? Vous l'aviez déjà signalé, d'ailleurs.

4330

M. LUDWIG DESJARDINS :

4335 Oui, bien enfin, c'est sûr qu'on est limité au niveau des départs. Si on l'a déjà fait, quand on a fait des études par le passé de desserte de l'ouest et de l'aéroport, si on allait sur des scénarios de mode plus performant ou d'amélioration significative de la desserte, on devait aller sur des scénarios de doublement, triplement de voies, donc de créer nos propres voies dédiées dans ce corridor-là pour s'affranchir, si on veut, des compagnies ferroviaires qui l'utilisent. Donc, des coûts importants, c'est certain, des infrastructures à mettre en place, mais c'est un scénario qui a été envisagé, qui était faisable, mais qui entraînait certains coûts importants.

4340

LE PRÉSIDENT :

O.K. L'espace est disponible, mais c'est une question de coûts.

4345

M. LUDWIG DESJARDINS :

Exactement.

4350 **LE PRÉSIDENT :**

Et de rentabilité pour ce qui est d'éventuellement...

4355 **M. LUDWIG DESJARDINS :**

Oui, il y avait différents scénarios qui avaient un niveau de faisabilité intéressant, oui.

LE PRÉSIDENT :

4360 Alors, merci pour vos questions, Monsieur Hajaly.

M. ROBERT HAJALY :

4365 Thank you.

M. CHRISTIAN SAVARD

4370 **LE PRÉSIDENT :**

 Alors j'inviterais maintenant Monsieur Christian Savard s'il vous plait. Alors, bonjour Monsieur Savard.

4375 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

 Bonjour. Inquiétez-vous pas, je ne crois pas que mes questions vont pouvoir être très longues à répondre puisque vous êtes en fin de session de l'après-midi, donc... Félicitations d'ailleurs au travail de tout le monde, je trouve que le BAPE est toujours un exercice très civilisé et démocratique.

4380 Ma première question est relativement simple. On sait que le projet coûte cinq point cinq milliards (5,5 G\$), donc trois milliards (3 G\$), la Caisse de dépôt, deux point cinq milliards (2,5 G\$) de fonds publics venant du fédéral et du provincial, ma question est sur, il doit y avoir un certain nombre d'équipements communs, mais quel est les coûts des différentes antennes, si on les prend séparément, si on avait à les faire séparément? Donc, il y a l'antenne Brossard, il y a l'antenne Deux-Montagnes, il y a l'antenne aéroport, l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, si on les ventile, quels sont les coûts des différentes antennes?

4390 **LE PRÉSIDENT :**

 Monsieur Tall.

4395 **M. MACKY TALL :**

 Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

4400 Je pense qu'on a une capsule, si vous pouvez mettre une capsule avec présentation sur les
différents coûts? Juste pour répondre à la question, les coûts sont toujours différents si on fait les
choses séparément. Notre estimation est pour un projet d'ensemble, ce n'est pas pour une
estimation de quatre projets distincts qui pourraient se faire à n'importe quel moment dans le
4405 temps, ça conduirait à des coûts très différents. Parce que les frais généraux, les installations,
l'organisation de chantier seraient totalement différents.

LE PRÉSIDENT :

4410 On parle d'économie d'échelle, là.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

4415 Oui. Sachant que je n'ai pas mis les coûts dans nos estimés de coûts, là. Bien, vous donner
des coûts de construction estimés globaux, le détail, mais la répartition en fait est pas par
branche. Donc, on va répondre partiellement à la question puis on vous redonnera les coûts
totaux ultérieurement, là. Donc, les coûts de construction estimés, ils sont répartis entre
l'acquisition du corridor, le déplacement des utilités et le traitement des sols.

4420 Tout ce qui est lié aux stationnements incitatifs qu'on a pu décrire sur les différentes lignes,
amélioration du réseau local, le matériel roulant et les systèmes, ça, c'est ce qu'on a décrit
comme étant une des parties qu'on aura sur l'appel d'offres, donc c'est l'ensemble des
équipements et des systèmes d'automatisation et de fonctionnement, et puis tout ce qui est
l'infrastructure et les équipements de la ligne.

4425 Maintenant, nous n'avons pas une répartition prête avec l'ensemble des coûts par les
différentes branches.

LE PRÉSIDENT :

4430 Est-ce que ça serait possible pour vous de le faire?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

4435 Oui, bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

4440 Avec toutes les pondérations puis...

M. JEAN-MARC ARBAUD :

4445 Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

4450 On comprend qu'il y a une économie d'échelle à réaliser l'ensemble du projet dans... alors, écoutez, la question en délibéré, les gens vont sortir un chiffre, ils vont nous déposer la documentation qui sera accessible le plus rapidement possible. Votre deuxième question Monsieur Savard?

M. CHRISTIAN SAVARD :

4455 Je pense qu'on a eu une partie de la réponse tantôt lorsqu'il y a eu les différentes présentations sur l'aménagement du territoire. On sait que lorsqu'on arrive avec une nouvelle infrastructure de transport, que ça soit du routier ou du transport collectif, ça induit toujours un effet sur les — j'ai le mot pattern de développement — sur les vecteurs de développement. Donc, à ce jour, il n'existe pas de plan de mitigation de l'étalement urbain qui pourrait être induit par le...
4460 est-ce qu'il existe en fait? Mais j'ai eu un peu la réponse, on se base sur la... il n'y a pas de plan de mitigation de l'étalement urbain qui pourrait être induit par le projet pour l'instant, si je comprends bien.

LE PRÉSIDENT :

4465 Exact. Mais en partie, je pense que les gens qu'on a interpellés tout à l'heure pour ce qui est des différentes agglomérations ont quand même précisé les contraintes en matière d'aménagement du territoire qui fait que... je prends entre autres l'exemple de Longueuil. Alors, on voit qu'il y a quand même un encadrement qui fait qu'on ne peut pas faire n'importe quoi non plus sur le territoire.
4470

M. CHRISTIAN SAVARD :

4475 Je veux juste donner un exemple : quand on a prolongé le train vers Saint-Jérôme, il s'est mis à avoir de la pression pour une gare à Mirabel en terre agricole, je veux juste donner cet exemple-là, mais j'ai ma réponse, donc on ne la demande pas.

LE PRÉSIDENT :

4480 Merci, Monsieur Savard.

M. CHRISTIAN SAVARD :

4485 Merci.

M. BERNARD GIRARD

4490 **LE PRÉSIDENT :**

 Alors, j'inviterais maintenant Monsieur Bernard Girard s'il vous plait. Alors, bonsoir Monsieur Girard.

4495 **M. BERNARD GIRARD :**

 Bonsoir, Monsieur le président. Mes questions vont porter sur l'environnement sonore et l'environnement visuel.

4500 Donc, première question concernant l'environnement sonore, ma question s'adresse probablement au promoteur : quel genre d'expérience sonore est-ce que ça, ça génère, à la fois pour l'usager à l'intérieur des wagons, à l'intérieur des trains, et puis pour les gens qui sont voisins en périphérie, est-ce qu'on a des données sur ces dimensions?

4505 **LE PRÉSIDENT :**

 Alors, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL :

4510 Oui. Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

4515 Avant de passer la parole à ma collègue Marie-Christine pour présenter globalement le bruit autour des stations, l'expérience sonore dans un système automatisé, les niveaux sonores du système lorsqu'il bouge sont plus bas. Ça, c'est pour commencer, on verra la technique. Il y a

4520 tous les bruits périphériques autour d'un train lourd qui ne sont pas là, comme le passage sur les rails qui ne sont pas soudés entre les deux, les klaxons qui ne sont pas là, toute cette périphérie de bruit disparaît.

Maintenant, si vous le souhaitez, on peut vous faire une présentation plus détaillée de l'impact général sonore autour de la ligne et les examens autour de la ligne.

4525 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Peut-être plus précisément, Monsieur se demandait, pour l'usager, lui, je veux dire au niveau sonore?

4530 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

Pour l'usager, le niveau sonore intérieur est, de la même façon, bien inférieur au niveau sonore extérieur, de ce que vous avez dans un train de banlieue.

4535 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'on a un chiffre? Cinquante (50) décibels, soixante (60) décibels?

4540 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

Bien, c'est trente, quarante pour cent (30-40 %) de moins.

M. BERNARD GIRARD :

4545 Si on compare avec le métro de Montréal, par exemple, est-ce que...

LE PRÉSIDENT :

Le point de comparaison. Peut-être pour les gens de la STM?

4550

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Vingt pour cent (20 %) plus bas.

4555 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez un chiffre pour ce qui est de....

M. MICHEL TREMBLAY :

4560 Pour le métro, vous parlez?

M. BERNARD GIRARD :

4565 Oui.

M. MICHEL TREMBLAY :

4570 Non, je n'ai pas de chiffre, je ne suis pas un expert dans ça, mais si vous le souhaitez, je peux...

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît, juste question de...

4575 **M. MICHEL TREMBLAY :**

... consulter les gens.

LE PRÉSIDENT :

4580 Juste question de compréhension, puis de comparaison, peut-être dire c'est quoi le niveau sonore moyen d'un usager dans une rame de métro.

M. MICHEL TREMBLAY :

4585 Moyen.

LE PRÉSIDENT :

4590 C'est ça.

M. MICHEL TREMBLAY :

4595 On verra, peut-être que les spécialistes vont nous dire que ça dépend du type de matériel en fonction de notre nouveau train, les MR-63, les MR-73, je vous reviendrai avec des réponses.

LE PRÉSIDENT :

4600 S'il vous plaît. Merci, puis ça va nous donner un point de comparaison. Alors...

M. JEAN-MARC ARBAUD :

4605 La réponse est incomplète.

LE PRÉSIDENT :

Bien, c'est parce que vous...

4610 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

4615 C'est la même chose que sur le... on pense que raisonnablement on doit être avec un niveau de bruit inférieur d'à peu près vingt pour cent (20 %). L'ordre de grandeur c'est généralement ça. Le bruit de référence, on ne l'a pas sur... un bruit externe oui, on a des tableaux avec des comparaisons.

LE PRÉSIDENT :

4620 Le bruit ambiant pour l'utilisateur.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Mais le bruit ambiant intérieur, non, pas de tête, mais on peut le fournir de la même façon.

4625 **LE PRÉSIDENT :**

Une petite recherche, s'il vous plaît. Puis bon, pour le bruit extérieur, la réponse... Il est cinq heures moins cinq, la réponse courte?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

4630 Marie-Christine.

Mme MARIE-CHRISTINE PATOINE :

4635 Bien, je pense que réponse courte, monsieur Arbaud a déjà précisé, mais c'est très semblable au bruit du train de Deux-Montagnes actuel, si on compare l'ambiance sonore générale quand on modélise.

LE PRÉSIDENT :

4640 O.K..

Mme MARIE-CHRISTINE PATOINE :

4645 Il faut juste se rappeler que l'ambiance sonore est qualifiée sur une moyenne de perturbation ou de bruit sur une longue période, alors là on a un train qui est beaucoup plus léger donc produit moins de bruit. On a des rails qui sont plus stables, plus fixes. On élimine une source de bruit. On n'a plus d'alarme de passage à niveau, on élimine une source de bruit, puis on n'a plus de sifflet d'entrée en gare lorsque les trains arrivent, parce qu'on est en zone propre.

4650 Donc, il y a plusieurs sources de bruit ambiant qui sont éliminées, par contre le train est plus fréquent, passe moins longtemps. Alors, globalement, ça donne des résultats très similaires à ce que le train de Deux-Montagnes peut produire.

LE PRÉSIDENT :

4655 Mais êtes-vous à même de pouvoir nous donner une fourchette de bruits? Je veux dire, dans le sens, là...

Mme MARIE-CHRISTINE PATOINE :

4660 Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

4665 ... parce qu'on sait que vous allez côtoyer quand même certains quartiers résidentiels, je veux dire, il va y avoir quand même des habitations, là.

Mme MARIE-CHRISTINE PATOINE :

4670 Absolument.

LE PRÉSIDENT :

4675 ... dans d'éventuels développements immobiliers qu'il pourrait y avoir autour des stations.

Mme MARIE-CHRISTINE PATOINE :

4680 On a modélisé le réseau au complet et il y a seulement quelques portions du rail, entre
autres lorsqu'on est en aérien sur la ligne Deux-Montagnes, où le bruit va être légèrement plus
élevé que ce que les gens expérimentent actuellement, où on dépasse une augmentation de trois
décibels. Alors, dans ces secteurs-là, on est après regarder des mesures de mitigation, comme
des murs antibruit, pour rabattre le bruit et éviter l'augmentation.

4685

LE PRÉSIDENT :

Et vous mentionnez une augmentation de trois décibels sur un chiffre de combien de
décibels?

4690

Mme MARIE-CHRISTINE PATOINE :

4695 Bien, c'est difficile de le qualifier de même parce que c'est en fonction de la distance, la
localisation des récepteurs. Donc, une résidence à vingt-cinq mètres (25 m), tu n'entendras pas le
même niveau de bruit que la résidence qui est collée. Le bruit à la source à sept mètres (7 m), si
je me rappelle bien, est à quatre-vingts (80) décibels.

LE PRÉSIDENT :

4700

D'accord. Est-ce que, pour ce qui est du ministère Développement durable, est-ce que la
directive en termes de bruit est applicable pour ce qui est de cette infrastructure?

M. HUBERT GAGNÉ :

4705

En fait, nous, on a parlé avec notre expert et de plus en plus leur équipe, pour les projets
qui sont dans des milieux très urbanisés, on demande qu'il n'y ait pas d'augmentation de l'impact
sonore. Donc, l'équivalent au mieux si c'est possible, là. Donc, je ne peux pas présumer de l'avis
de notre expert, parce qu'on n'est pas encore dans l'analyse environnementale du projet, mais on
semble se diriger vers cette exigence.

4710

LE PRÉSIDENT :

Et donc, ce serait, je veux dire, en fonction d'une prise, une prise d'échantillon du bruit
ambiant actuel, l'objectif ce serait de ne pas provoquer d'augmentation de bruit, en quelque sorte.

4715

M. HUBERT GAGNÉ :

4720 Exactement ça.

LE PRÉSIDENT :

4725 O.K..

M. HUBERT GAGNÉ :

Je pense qu'on se dirige vers ça.

4730 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.. Puis éventuellement, dans le processus d'autorisation, ça va être des conditions de réalisation qui pourraient être éventuellement déterminées dans le cadre des certificats d'autorisation des décrets?

4735 **M. HUBERT GAGNÉ :**

4740 Oui, ou des demandes d'engagement, et évidemment un suivi avec ça, là, pour être sûr que les mesures d'atténuation fonctionnent bien. Puis si les suivis démontrent que les mesures ne sont pas suffisantes, ça pourrait être d'avoir d'autres mesures pour être sûrs de respecter nos exigences.

LE PRÉSIDENT :

4745 Donc, sans avoir de chiffres exacts de la part du promoteur, il y a quand même la balise du fait que le promoteur aurait l'exigence de respecter, de ne pas aller plus haut que le bruit ambiant dans le milieu.

M. BERNARD GIRARD :

4750 Monsieur le président, simplement un commentaire. Je pense, c'est bon comme réponse, mais en même temps, ce n'est pas très convaincant, et simplement si on se place du point de vue du client, du consommateur qui prend le REM tous les jours, est-ce que son expérience sonore, comme client, est-ce que ça va être agréable, est-ce que ça va être...

4755

LE PRÉSIDENT :

4760 Agressif?

M. BERNARD GIRARD :

4765 ... agressif, calmant? Vous savez, toutes ses composantes qui font que ça va être une expérience client positive ou un peu plus négative. Est-ce qu'il y a des tests qui vont être faits préalables pour, disons, soit qu'on ait une expérience sonore en fait qui soit la plus agréable possible.

LE PRÉSIDENT :

4770 D'accord. Alors, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL :

4775 Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

4780 En ce qui concerne les expériences sonores, on a un point, mais c'est un peu légèrement différent, mais qu'on regarde comme activité annexe. Il y a énormément de compagnies qui développent aujourd'hui des expériences sonores en termes de tracé.

4785 Il y a des compagnies à Montréal avec qui on a commencé à regarder pour donner une notion d'expérience usager, parce qu'on travaille sur l'expérience globale usager. L'exemple c'est, dans le développement de ce genre de bruit, c'est pour les voitures électriques, par exemple. Pour avoir un meilleur contrôle du véhicule, on simule des bruits de manière à ce que les gens se rendent compte quand ils accélèrent et décèlent.

4790 Donc, il y a énormément de travail qui est fait ces dernières années sur l'ambiance sonore puis on a regardé un peu si on peut amener une forme de signature au travers d'une ambiance sonore pour les usagers. Donc, ça c'est pour l'expérience intérieure.

4795 L'expérience, elle est un peu similaire, si je peux parler en termes de – pour répondre à la question de Monsieur, entre une voiture électrique et une voiture au fuel, autrement en termes de comparaison, parce que vous êtes dans un système léger avec le type de roue, et l'interface entre les rails et les roues devient plus légère, moins de bruit, pas d'interface. Donc, c'est un type d'expérience calme versus un train normal.

4800 Impact sur l'extérieur, on a un peu plus de fréquences, donc le niveau moyen, le niveau tel qu'il est défini par le ministère ne bouge pas dans la journée. Par contre, le peak est plus bas. Donc, il y a tout un corridor de gens, toute une bande le long de Deux-Montagnes qui n'entendront plus rien. Et le bruit externe, bien, c'est un peu la même comparaison, c'est-à-dire que ça va être un système du type une voiture électrique versus voiture ou camion, dans certains cas.

4805 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, voilà pour les éléments de réponse qui sont fournis. Est-ce que vous avez une autre question?

4810 **M. BERNARD GIRARD :**

4815 Oui, la deuxième porte cette fois sur l'expérience plus visuelle. Donc, ici, j'invite Monsieur le président peut-être à rêver un peu, disons s'éloigner un peu des données techniques et des données financières, pour voir l'expérience visuelle encore du client. Par exemple, une station, il y aura vingt-quatre (24) stations, je crois, vingt-quatre (24) stations, est-ce qu'on parle de vingt-quatre (24) stations uniformes? Est-ce qu'on parle, quand on va entrer dans cette station-là, est-ce que si on est dans un milieu agricole, est-ce que ça va avoir un look ou, si vous voulez, une signature qui va être différente du milieu urbain ou d'un milieu forestier?

4820 Alors, je cherche à voir si on a pensé à — peut-être qu'il est tôt, évidemment il est tôt dans le processus pour mettre à contribution les architectes et les designers québécois, mais enfin, je n'ai pas trop compris si on s'en va vers l'uniformité genre Tim Hortons ou si on s'en va vers une pluralité, disons une variabilité dans l'expérience client. Encore une fois, quand on entre dans la gare, eh bien, on entre peut-être un peu comme l'expérience du métro de Montréal où chaque station est différente.

4830 Alors, ça, c'est pour le point de vue visuel des stations. Mais encore une fois, les stations en plus, l'expérience visuelle de l'utilisateur, il voit quoi? Qu'est-ce qu'il va voir? Est-ce qu'on pense à l'utilisateur qui est dans le wagon, qui fait ça soir et matin, lui, il va voir quoi à l'extérieur? Est-ce qu'on se préoccupe aussi de cet aspect visuel?

LE PRÉSIDENT :

4835 Il y a un élément de réponse qui a ressorti cet après-midi, on parlait d'un pour cent pour ce qui est de l'intégration architecturale et culturelle.

M. BERNARD GIRARD :

4840 Oui.

LE PRÉSIDENT :

4845 Et, effectivement, je veux dire l'exemple de la planification du réseau de métro de Montréal fait que chaque station est différente avec une intégration en termes de sculpture ou de... alors, comment vous abordez les stations comme telles en termes visuels?

M. MACKY TALL :

4850 Pas en Tim Hortons, mais Monsieur Arbaud s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

4855 Je vais juste, il y a un point dans les systèmes de transport en commun, c'est important la notion de sécurité, achalandage qui est de la sécurité, on offre des longues heures de service, donc la notion de transparence est importante. Toutes les règles le montrent, il ne faut pas d'angle mort, des stations les plus transparentes possible et c'est, oui, fondamentalement, c'est ça qui est un des points.

4860 Ensuite, c'est évident qu'on attache beaucoup d'importance tant au niveau des consultations qu'au niveau de, oui, des consultations avec les municipalités, avec les gens et puis avec les différentes parties prenantes au niveau de l'intégration architecturale, l'intégration. Moi, j'appellerais ça l'intégration urbaine, comment la station s'intègre à l'intérieur d'un milieu urbain.

4865 Bien, il y a deux façons de le traiter : il y a une façon d'essayer d'avoir une uniformité avec une signature et il y a une façon aussi d'intégrer et d'avoir une partie plus importante de la communauté urbaine qui participe. On a mentionné un peu plus tôt dans l'après-midi avoir des initiatives en termes d'environnement, il y a d'autres initiatives dont on a parlé, qu'on regarde, et pas forcément dans toutes les stations, à créer des serres sur les toits des stations. Il y a
4870 énormément d'initiatives multiples auxquelles on pense puis qu'on essaie de conduire.

Maintenant, entre aujourd'hui et la réalisation de ces choses-là, il y a encore quelques années. On ne peut pas fixer ça aujourd'hui. Il y a encore beaucoup de contraintes, il y a beaucoup d'optimisation, de choses à améliorer, mais voilà. C'est notre réponse.

4875

M. MACKY TALL :

4880 Monsieur le président, j'aimerais rajouter. La question soulevée est importante, cette question d'expérience des utilisateurs. Nous souhaitons que l'utilisation du REM soit agréable, invitante pour les utilisateurs, pour justement encourager le transport en commun.

4885 Alors, oui, il y aura donc le fait, je ne veux pas répéter ce que mon collègue a mentionné, mais c'est la raison pour laquelle notamment les stations, incluant celles qui existent déjà le long de Deux-Montagnes, on a l'intention de les fermer, de les tempérer, donc chauffer ou climatiser l'hiver. C'est la raison pour laquelle, par exemple, les services Wi-Fi qui sont aujourd'hui utilisés partout vont être disponibles dans l'ensemble de notre réseau.

4890 Mon collègue, monsieur Andlauer, a parlé de l'importance de, par exemple, assurer une facilité d'accès, l'accessibilité universelle. Ce sont vraiment des éléments importants pour nous et qui sont au cœur de notre vision du REM.

LE PRÉSIDENT :

4895 Alors, merci beaucoup pour vos questions, Monsieur Girard.

M. BERNARD GIRARD :

4900 Parfait, merci.

LE PRÉSIDENT :

4905 Alors, deux autres personnes sont encore inscrites au registre. Nous allons garder les noms en réserve. Nous allons suspendre nos travaux pour l'heure du souper et nous allons reprendre nos travaux à 19 h ce soir.

4910 Donc, je vous remercie de votre participation. Alors, à 19 h pour la reprise des séances. Merci.

SÉANCE AJOURNÉE AU 30 AOÛT 2016 À 19 H

4915

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.

4920

ET J'AI SIGNÉ :

4925

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