

**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 4

Séance tenue le 31 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 31 AOÛT 2016

MOT DU PRÉSIDENT 1

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR 2

DÉPÔT DE DOCUMENTS 11

PÉRIODE DE QUESTIONS :

QUESTIONS DE LA COMMISSION 13

M. STÉPHANE VACHON 38

M. FRANÇOIS SÉGUIN..... 42

M. JEAN PARÉ..... 44

SUSPENSION

REPRISE

Mme JULIE ROBERT 53

M. STÉPHANE VACHON 78

M. MICHEL BELHUMEUR..... 80

M. FRANCIS LAPIERRE 86

QUESTIONS DE LA COMMISSION 91

SÉANCE AJOURNÉE AU 31 AOÛT 2016 À 19 H

SÉANCE DU 31 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 CDPQ Infra inc.

10 Bienvenue également aux personnes qui suivent les travaux de la Commission d'enquête en direct sur Internet au moyen de la Webdiffusion audio, ainsi que dans nos salles satellites de Brossard, Deux-Montagnes et Baie-D'Urfé.

15 Je vous demande, s'il vous plaît, de bien vouloir mettre en mode sourdine vos cellulaires et appareils électroniques, et je vous en remercie. Je vous rappelle que la prise de photos et vidéos n'est pas permise au regard du droit au respect de la vie privée des participants. Si vous avez des questions à ce sujet, je vous réfère à notre conseiller en communication qui est à l'accueil, monsieur Luc Nolet.

20 Alors, avant d'appeler les premiers intervenants et à fournir quelques informations pour ce qui de la suite de l'audience, je souhaiterais vous rappeler les règles de procédure qui s'appliquent à l'audience.

25 Donc, nous demandons aux participants d'éviter les préambules à leurs questions; deux questions par intervention sont permises, et ce, sans sous-questions. Par ailleurs, vous pouvez vous réinscrire au registre pour d'autres questions relatives au projet. Toutes les questions et réponses me sont directement adressées.

30 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.

35 Il ne vous est 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, pas d'interversion d'intervenants au registre.

Respecter ces règles constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

40 Alors, avant de continuer, je tiens... On nous a, le cabinet du ministre du Développement
durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques nous a informés qu'il
y avait eu d'autres demandes d'audiences publiques qui avaient été adressées au ministre. Alors,
c'est une information toute récente qui a été communiquée à la commission. Alors, en ce qui nous
45 concerne, dès que nous aurons en mains les requêtes qui ont été adressées au ministre, elles
seront mises en ligne sur le site Web de la commission.

Alors, nous avons convenu également, avec le promoteur, de faire une présentation pour ce
qui est du volet consultation qu'il a réalisé dans le cadre de la planification de son projet. Alors, je
déclare le registre ouvert, et je cède la parole au promoteur pour ce qui est d'une présentation
50 concernant sa démarche de consultation. Monsieur Tall.

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR
Mme VIRGINIE COUSINEAU

55

M. MACKY TALL :

Oui, merci, Monsieur le président, je vais demander à madame Cousineau de faire la
60 présentation, s'il vous plait.

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

Oui, Monsieur le président. Donc, l'approche de consultation et d'information qu'on a mise en
65 place, elle vise vraiment à créer des canaux de communication bidirectionnels avec l'ensemble des
parties prenantes. Je pense que c'est vraiment important de comprendre l'esprit dans lequel on a
souhaité et on souhaite toujours mettre en place ces canaux-là à toutes les étapes du projet, que
ce soit la planification, la construction et l'exploitation. Donc, il y a différents moyens de
communication qu'on a mis en place, qui vont durer, que ce soit au niveau de la phase de
70 construction qu'en phase d'opérations, et on souhaite vraiment s'assurer que l'accessibilité de
CDPQ Infra, des experts, soit vraiment la plus complète possible pour l'ensemble des parties
prenantes, puis ça, je pense que c'est l'élément très important à retenir.

Donc, au niveau des démarches d'information, jusqu'avant le BAPE, en fait, ce qu'on a
75 souhaité mettre en place, c'est une démarche qui vise à répondre aux questions des parties
prenantes en leur fournissant, comme je mentionnais, un accès direct, permettre au groupe aussi
de nous poser des questions, s'informer sur le projet et, évidemment, nous, recueillir leurs
préoccupations, leurs commentaires et leurs suggestions.

80 Depuis le début du projet, depuis l'annonce publique du projet en avril, la première étape
qu'on a faite, en fait, c'est d'envoyer plusieurs courriels à une multitude de parties prenantes – la
liste exacte se retrouve dans l'addenda numéro 3 – pour rejoindre un plus grand nombre de
85 personnes et inviter la population à prendre connaissance de la documentation qui a été rendue
publique en avril 2016, sur le projet. Donc, que ce soit au niveau des stations, du réseau, des
connections.

On a également invité les gens à communiquer avec nous, dans le cadre de cet échange de
courriels là, pour s'assurer qu'ils aient nos coordonnées, qu'ils sachent la personne à qui contacter
à CDPQ Infra pour avoir, dans le fond, des contacts directs.

90 On a également organisé, toujours en mai, juin, une série de rencontres avec des parties
prenantes qu'on a ciblées; on souhaitait maximiser, avant l'été, le nombre de rencontres et le
nombre de parties prenantes qui pouvaient être rejointes par le projet. Donc, évidemment, on a
regroupé les gens, que ce soit les municipalités, donc par antennes, que ce soit des groupes
95 d'intérêt par thématiques, les groupes économiques, les groupes environnementaux, les groupes
municipaux, les groupes en transport au niveau du transport adapté; on a également rencontré
divers universitaires, donc toujours dans des cadres des rencontres thématiques.

100 Le déroulement de ces rencontres-là – comme je mentionnais, il y en a eu à peu près une
vingtaine – c'était d'abord de présenter le projet et ensuite de fournir en fait de l'information ciblée
par rapport aux préoccupations de ces différents groupes là, et de répondre à leurs questions, et
de recevoir évidemment leurs commentaires, les écouter, préoccupations. Tout ça a été recensé,
encore là, ça a été documenté dans l'addenda numéro 3. Cette démarche-là donc qui s'est tenue
105 en mai, juin, nous a permis de rejoindre cent cinquante (150) personnes, de représentants de
différentes organisations. Ça a été des rencontres très positives, beaucoup de place à l'ouverture,
au dialogue, et les gens étaient favorables, en fait; on a eu des bons échos par rapport au projet,
ça a été très bien accueilli.

110 Au niveau de la population, on a tenu, en avril, en mai, pardon, en juin, six portes ouvertes
sur le territoire du REM. L'objectif, évidemment on a rendu public le projet en avril, mais l'objectif,
c'était de s'assurer que la population, elle aussi reçoive l'information directement de notre côté, de
notre part. Alors, ces portes ouvertes là, elles ont eu lieu donc sur six municipalités, arrondissements
différents et elles visaient à informer les gens du projet.

115 On avait plusieurs panneaux, plusieurs membres de l'équipe de CDPQ Infra également
étaient présents pour répondre aux questions : c'était une formule très ouverte; les gens pouvaient
passer plusieurs, plusieurs minutes, il n'y avait pas de limite de temps avec les experts de CDPQ
Infra. Donc, les gens pouvaient poser autant de questions qu'ils souhaitaient et, nous aussi, ça nous

120 a permis de recueillir les commentaires des gens, les préoccupations. Alors, ça a été des belles, des beaux échanges et des belles discussions.

125 Il y a eu plus de mille cinq cents (1 500) personnes en fait qui sont venues nous visiter lors de ces portes ouvertes là. Évidemment, on avait des formulaires de questionnaires de satisfaction. On a eu quand même de nombreuses personnes qui ont complété ce formulaire de satisfaction là. Les gens ont beaucoup apprécié la formule. Un taux de satisfaction de la tenue des portes ouvertes de quatre-vingt-treize pour cent (93 %), et la qualité de l'information qui a été donnée aux gens aussi a été très appréciée, donc un taux de satisfaction, au niveau de la qualité de l'information, de quatre-vingt-sept pour cent (87 %), selon les fiches de sondage remplies.

130 On a également mis en place un sondage en ligne, une plateforme participative que les gens d'ailleurs durant les portes ouvertes ont eu l'occasion de remplir, mais c'est également accessible sur notre site Internet et, évidemment, on s'est assuré que dans les médias sociaux, c'était relayé. L'objectif de ce sondage en ligne là, c'était d'avoir 1) le pouls de la population sur le projet, mais aussi d'avoir leurs préoccupations sur qu'est-ce qui est important dans un projet de transport collectif, c'est quoi qui est important pour eux. Et, bon, en date du 20 juillet, nous avons eu plus de mille (1 000) répondants qui ont complété le sondage.

140 Donc, parmi les faits saillants des résultats, quatre-vingt-huit pour cent (88 %) des gens qui ont complété ce sondage-là se sont montrés très en accord ou en accord avec le projet de transport collectif qu'on proposait, et parmi les éléments qu'on a sondés, comme je le mentionnais, il y avait la question de qu'est-ce qui est important pour une personne quand on met en place un nouveau système de transport collectif, les attributs. On leur demandait de mettre en priorité les attributs. Et l'élément qui est ressorti – bon, je trouve que c'est des éléments importants à souligner – donc, la fréquence : les gens souhaitent des services de transport collectif fréquents sur des longues périodes, donc pas seulement qu'en heures de pointe, mais vraiment à toute heure de la journée; des temps de parcours : les gens sont soucieux du temps qu'ils passent en transit, alors, c'est un élément qui est devenu très important; et la connexion au réseau.

150 Alors, je pense que c'est des éléments qui sont ressortis dans le sondage, puis qui, nous, nous ont beaucoup interpellés, parce que ce sont des éléments, je crois, auxquels le projet, ont croit que le projet répond.

155 Au niveau des outils également que nous avons, nous avons évidemment une adresse courriel dédiée pour recevoir les questions des gens; on a évidemment une ligne téléphonique dédiée. À ce jour, donc on a reçu plus de trois cents (300) courriels de citoyens qui nous posaient des questions; trente (30) appels reçus. Ces courriels-là sont répondus dans un délai maximal d'une semaine, évidemment, selon la complexité des questions qui sont acheminées. Il y a, des fois, il y

160 a des questions plus courtes, des fois des questions plus longues. Au niveau des appels, c'est un retour d'appel dans les vingt-quatre (24) heures.

165 Les éléments qui font l'objet de ces courriels et ces appels-là, bon, évidemment, il y a différents sujets, mais principalement, la connexion réseau, le choix technologique, l'impact, par exemple, du projet éventuellement sur le maintien de la ligne, en fait sur le service de la ligne Deux-Montagnes. Évidemment, la tenue de portes ouvertes, des éléments comme ça, les gens avaient des questions des fois plus pointues. Alors, l'ensemble de ces questions-là a reçu une réponse.

170 Au niveau des autres outils de communication que nous avons en place, on a créé une infolettre, on a plus de mille cinq cents (1 500) abonnés à ce jour qui donc se sont inscrits pour recevoir une infolettre; jusqu'à maintenant, nous en avons publié trois. Donc, c'est de l'information, encore là, qui est transmise aux gens sur diverses thématiques, l'évolution du projet, des dates clés, que ce soit des portes ouvertes, que ce soit des audiences publiques en environnement, et on va continuer à donc rendre accessible, en fait donner de l'information aux gens qui ont manifesté l'intérêt à recevoir de l'information sur le projet. Alors, ça, c'est vraiment un outil qui existe, qui est en continu et qu'on va continuer à utiliser.

175 Au niveau des médias sociaux, on a évidemment un compte Facebook, un compte Twitter, un compte YouTube; ce sont des outils qui sont, encore là, utilisés en continu, qui vont continuer à l'être. On s'en sert pour transmettre diverses informations aux gens qui nous suivent. Donc, tout ce qu'on a comme nouveau matériel visuel, des dates d'information, comme les portes ouvertes. Évidemment, quand on a des éléments nouveaux du projet aussi, on s'assure de les publier via cette plateforme-là, encore là, pour que les gens aient le maximum d'informations sur le projet et son évolution.

185 On a bien entendu un site Internet qui, en continu, est mis à jour, qui va continuer à être mis à jour au fur et à mesure que le projet évolue. L'ensemble de la documentation relative au projet est accessible sur le site Internet. Donc, encore là, c'est une source d'information permanente accessible à tous. Donc, ça, c'est pour les...

190 Pour faire peut-être un gros résumé, là, de ce qui est ressorti par rapport à l'ensemble de ces interfaces-là que nous avons menées depuis le lancement du projet, les préoccupations, les commentaires des gens portent beaucoup, bon, sur l'accès aux stations. On en a entendu parler aussi beaucoup dans l'audience : comment les gens, quel chemin d'accès, comment les gens vont pouvoir accéder aux stations, l'intégration avec les réseaux existants. C'est certain que les gens, il y a certaines personnes qui ont déjà dans leur parcours de déplacement des connexions, ils veulent savoir comment cette connexion-là va se faire, va continuer de se faire; la correspondance au réseau.

200 La démarche d'information et de consultation, les gens veulent savoir : « Si j'ai des questions, à qui je peux parler? » Alors, ça, c'est important aussi, c'est revenu souvent dans les préoccupations : comment les gens peuvent exprimer leur opinion. Alors, ça, on a eu beaucoup de commentaires là-dessus, et c'est pour ça, je crois aussi qu'on a mis en place autant d'outils de communication.

205 Les interfaces du projet avec les autres instances, comment on développe le projet, avec qui on travaille, ça, donc on l'a mentionné à plusieurs reprises ici : on travaille de concert avec les municipalités et les sociétés de transport. C'est un élément qui nous était demandé et que les gens voulaient s'assurer justement que le projet était développé en concertation.

210 Le rôle du projet par rapport aux autres autorités : l'ARTM, comment ça allait fonctionner dans la nouvelle mouture. L'échéancier du projet : quelle date exactement; la mise en service des nouvelles rames; quelle antenne en premier. Donc, c'est des questions qui sont revenues souvent. Comment allait se faire la gestion des travaux, l'information aux citoyens pendant la gestion des travaux. On a eu des questions aussi sur comment, c'est quoi ce nouveau modèle d'affaires là que CDPQ Infra, ça l'a suscité aussi beaucoup de questions.

215 Emplacement des stations; bien entendu, les gens voulaient savoir, surtout pour les nouvelles stations : « Elles seront situées où exactement dans mon quartier? » Donc, ça, on a eu plusieurs questions par rapport à ça, en fournissant évidemment les réponses. Et tout ce qui est la question évidemment du tarif et de l'intégration tarifaire. Donc, c'est des sujets qui ont été discutés.

220 Évidemment, on a pris en compte... Évidemment tous ces commentaires-là ont été consignés, toujours dans l'addenda numéro 3, vous allez retrouver l'ensemble des préoccupations qui ont été recensées avec beaucoup plus de précision. On a vraiment une volonté d'être à l'écoute des préoccupations, de voir ce qui peut être intégré. Donc, on en a parlé déjà plusieurs fois, le projet est en optimisation continue.

230 Alors, et vous avez à l'écran des exemples d'optimisations qui découlent directement de ces échanges-là avec la population et les parties prenantes. Donc, l'emplacement des stations, par exemple, et des rabattements autobus. Un exemple concret, c'est la station du Quartier. Dans le scénario initial, la station était positionnée en amont, en aval de l'échangeur du Quartier que va construire la Ville de Brossard, et on l'a déplacée en amont de l'échangeur pour justement avoir un meilleur arrimage avec le futur TOD.

235 Au niveau du Technoparc, on en a parlé, on a réaligné le profil du tracé pour tenir compte des préoccupations de certains groupes, également de l'arrondissement Saint-Laurent par rapport au parc-nature des Sources. Alors, il y a eu plusieurs rencontres techniques avec ces différentes

parties prenantes là pour bien comprendre les enjeux, comprendre comment le tracé pouvait aussi être réajusté, le profil du tracé, pour répondre à ces préoccupations-là.

240 Au niveau de Sainte-Anne-de-Bellevue, bon, initialement, le projet prévoyait une station terminale d'une certaine ampleur. On a été sensibilisés à l'importance de ce secteur-là et du cadre dans lequel il se trouve. Donc, comme on vous l'a mentionné, on est en train d'évaluer la possibilité de déplacer ailleurs sur l'antenne les équipements qui étaient prévus, pour minimiser et réduire les impacts de manière significative sur la station, puis cet environnement-là.

245 Au niveau du centre-ville, le secteur Griffintown, la solution initiale que nous avons, bon, prévoyait une structure auxiliaire à côté de la structure ferroviaire actuelle du CN. Alors, l'entente que nous avons pu conclure avec le CN nous permet de répondre à ces préoccupations-là, donc d'éviter la fermeture de la rue Dalhousie, notamment Saint-Paul et William, et également d'éviter la démolition de l'édifice Rodier. C'est un point, entre autres, qui a fait l'objet de discussions avec le groupe Héritage Montréal, qui avait une préoccupation – mais pas le seul. Alors, c'est ce genre d'optimisations là, là, qui a été apporté suite à des différentes consultations avec ces parties prenantes là.

255 La consultation n'est pas terminée, loin de là, le projet est en optimisation continue. On l'a mentionné, je crois à plusieurs reprises durant l'audience, on est actuellement dans un travail de concertation avec les municipalités, les sociétés de transport, pour bien définir le concept d'aménagement et d'implantation des stations. Donc, c'est un travail qui se fait cet été, cet automne, et le travail qu'on est en train de faire, on souhaite le partager avec la population, le partager et le présenter à la population, et l'expliquer à la population cet automne. Alors, on va organiser une deuxième série de portes ouvertes, où là, avec nos partenaires que sont les municipalités et les sociétés de transport, on souhaite présenter la solution, le concept qu'on a défini avec les partenaires et, encore là, l'expliquer à la population, répondre à leurs questions, recenser leurs préoccupations.

265 Au niveau de la relation pendant les travaux, donc, ça, on a parlé beaucoup de la relation puis la démarche au niveau de la planification. Durant les travaux, on souhaite maintenir ce dialogue-là bilatéral, les canaux de communication ouverts en continu. Alors, parmi les mesures qu'on souhaite mettre en place – un peu aussi à l'image de l'expérience qui a été tirée du Canada Line – donc, de mettre en place un bureau des relations avec la communauté; avoir un point central où les gens pourront venir s'informer; avoir de l'information en tout temps sur différents aspects de la construction, les mesures de mitigation qui seront mises en place.

275 Évidemment, on souhaite informer de manière très proactive les gens de tous travaux qui auront lieu dans leur secteur, leur expliquer bien également les mesures de mitigation qui seront mises en place, mais c'est important, je pense, d'informer en amont les gens deux, trois semaines,

280 qu'on planifie faire des travaux. La surprise, je pense est l'élément qui est le plus frustrant. On l'a
entendu beaucoup sur certains riverains qui apprennent un peu trop promptement des fois des
impacts, des fermetures de rues. Donc, c'est un élément sur lequel on est très sensibles et donc,
la proactivité des communications, c'est vraiment très important pour nous.

285 Donc, le bureau des relations avec la communauté va vraiment être un point central pour
informer les gens et avoir un contact permanent avec ces personnes-là, et diffuser l'information. Et
on veut aussi s'appuyer sur des canaux de communication existants. Les municipalités ont déjà
des outils de communication, d'interface avec leurs riverains ou leurs résidents, mais on peut aussi
penser à Mobilité Montréal qui est un fabuleux forum aussi de concertation lorsque vient le temps
de parler d'impacts de travaux et de nuisances sur la ville, et comment prévenir et s'assurer que
tout ça se fasse de manière la plus harmonieuse possible.

290 On souhaite également mettre en place des comités de bon voisinage. Ça, c'est évidemment
pour s'assurer de bien être à l'écoute des gens durant les travaux; faciliter des échanges; maintenir
le dialogue; comprendre les préoccupations; aussi, recenser des possibles solutions de leur côté.
C'est fascinant. On pense qu'il y a vraiment aussi un énorme apprentissage à avoir de ces gens-là,
qui ont souvent des solutions très novatrices, car ils connaissent très bien leur quartier et leur
secteur. Et, encore là, donc, toujours créer ces comités-là dans l'objectif d'avoir un dialogue en
continu.

300 Dans certains cas, il y a déjà des comités de bon voisinage qui existent, et on souhaite
capitaliser sur l'existence de ces bons forums-là. J'ai mentionné, je pense, déjà, L'Île-des-Sœurs
qui a un comité de bon voisinage qui a été créé dans le cadre du pont Champlain, qui fonctionne
très bien. Ces gens-là sont venus nous voir à la porte ouverte, à L'Île-des-Sœurs et nous ont dit :
« Écoutez, là, nous, on est prêts à travailler avec vous. » Alors, il y a aussi des éléments, on veut
capitaliser sur les forums déjà en place. Voilà.

305 **M. MACKY TALL :**

Si vous le permettez, Monsieur le président, en ajout, madame Cousineau faisait référence
notamment à quelques exemples de Canada Line, j'aimerais demander à monsieur Arbaud
d'ajouter un commentaire.

310 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plait?

315

M. JEAN-MARC ARBAUD :

320 Je veux juste dire que c'est important, l'expérience réelle; juste insister, de mon expérience
personnelle, ce qui est vraiment important, c'est de notifier en avance. On n'en donne jamais assez,
de l'information au préalable aux gens, dans un environnement autour d'un chantier de construction.
Puis, c'est étonnant comme ça devient un sujet d'intérêt après. Ils veulent, demandent à organiser,
visiter, voir et ramener des commentaires.

325 Je voulais juste préciser sur les niveaux de... clairement, c'est d'informer, mais c'est aussi de
recevoir des commentaires. On a un souci d'optimiser un projet. Donc, les grandes lignes du projet,
il faut que ça se définisse en amont : le dimensionnement, capacité, technologie, et cetera.

330 Quand on parle de l'aménagement des stations, de l'intégration urbaine, pour moi, c'est un
processus qui se raffine, c'est comme un entonnoir jusqu'à quelques mois avant la date de mise en
service. Il y a des points particuliers qui vont continuer à être échangés, dans lesquels on va se
rendre compte qu'il y a des ajustements à faire.

335 On a parlé de vélo hier. Bien, de mon expérience, il se peut qu'il y ait une piste cyclable qui
se crée deux ans, un an avant la date de mise en service et, oui, il faut l'intégrer dans le plan masse,
et procéder à ce genre de modifications à la fin, de la même manière que les processus de
consultation vont pouvoir se faire sur la durée. C'est juste ça que je voulais rajouter.

M. MACKY TALL :

340 Donc, ça conclut, Monsieur le président, notre présentation sur la consultation, avec les
mêmes principes qu'on va souhaiter vraiment maintenir, d'ouverture, de transparence et de
communication à travers la durée du projet.

345 Si vous le permettez, au moment qui vous conviendrait, je voulais apporter un complément
d'information sur une question qui avait été soulevée par madame la commissaire hier, concernant
le REM et l'application en fait de la Loi 76 et de la gouvernance de l'ARTM à la Loi 76, et j'aurais
souhaité, si c'était possible, apporter un commentaire additionnel sur ce point.

350 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y, Monsieur Tall.

355

M. MACKY TALL :

360 Alors, le commentaire – et il est en ajout en fait au commentaire qui avait été fait par le
représentant du ministère des Transports, qui était tout à fait exact –, mais en complément, c'était
vraiment de mentionner que le modèle de partenariat public/public proposé c'est, oui, un mode de
financement, mais c'est également un mode de réalisation différent et complémentaire au mode
existant, et l'entente entre le gouvernement du Québec et CDPQ Infra ne délègue pas à CDPQ
365 Infra la responsabilité que le gouvernement a de protection de l'intérêt public, et c'est la raison pour
laquelle l'entente prévoit spécifiquement, à plusieurs étapes, des décisions qui restent dans les
mains du gouvernement, notamment la dernière décision qui est l'autorisation finale du projet,
moment auquel le gouvernement pourra s'assurer, avant cette décision, que le projet est en pleine
cohérence et respect de ses objectifs, de ses priorités, notamment au niveau de la planification
globale des systèmes de transport en commun.

370 Et de notre côté également, je pense qu'on l'a exprimé, nous accueillons vraiment très
favorablement l'arrivée de l'ARTM comme une bonne solution pour permettre justement de faciliter
l'utilisation de transport en commun par les utilisateurs à Montréal. De permettre ce changement,
l'ARTM va permettre d'augmenter la fluidité entre les différents modes de transport, ce qui est, je
375 pense au bénéfice du REM, mais également des autres systèmes. Donc, dans ce sens-là, nous
avons vraiment l'intention de pleinement collaborer avec l'ARTM, puisqu'on veut s'intégrer dans ce
qu'ils vont mettre en place. Donc, nécessairement, on va être en pleine cohérence avec leurs
objectifs et leurs priorités.

380 Monsieur le président, c'était les ajouts que je souhaitais faire.

LE PRÉSIDENT :

385 Alors, merci de ces précisions, Monsieur Tall. Madame Gendron, question complémentaire?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

390 Vous aviez aussi mentionné que vous nous reviendriez peut-être avec le rendement du
portefeuille.

M. MACKY TALL :

395 Oui, tout à fait. En fait, parmi les documents que nous avons promis de déposer, il y a cet
élément-là. Souhaitez-vous que nous fassions la liste des documents peut-être à déposer? Cette
information en fait partie.

LE PRÉSIDENT :

400 S'il vous plaît. On m'a rappelé à l'ordre, j'avais sauté une étape, c'était quelque chose que je
devais demander. Alors, je vous cède la parole pour ce qui est du dépôt de documents, puis je
demanderai aussi aux autres personnes-ressources s'il y a eu des documents qui ont été déposés.

M. MACKY TALL :

405 Madame Cousineau, s'il vous plaît.

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

410 Oui, Monsieur le président. Donc, nous avons déposé le temps de parcours, la capsule sur
le temps de parcours et les fréquences; la capsule sur les milieux humides; la carte présentant les
milieux humides; la vue de la station de correspondance A-40; la capsule sur le tarif; la fiche sur la
station terminale Rive-Sud; la carte présentant le REM et l'intégration avec les réseaux de transport,
métros, trains de banlieue; la capsule sur la localisation de la station terminale Rive-Sud; la capsule
sur le dimensionnement du système et sa capacité horaire; la capsule sur le coût du projet; la
415 simulation visuelle à l'entrée de la Gare Centrale; la capsule sur l'ambiance sonore; la capsule sur
l'achalandage détaillée; la simulation visuelle de la station du Quartier; le pourcentage des projets
ferroviaires dans le portefeuille de CDPQ; le rendement des projets ferroviaires; le coût estimé du
projet ventilé par antenne, et d'ici la fin de la journée, nous déposerons également l'élévation de la
voie ferroviaire sur l'île Bigras; la ventilation pour les antennes ouest, pour les tableaux
420 d'achalandage présentés dans la capsule Achalandage et, enfin, l'entente conclue entre le CN et
CDPQ.

LE PRÉSIDENT :

425 Alors, merci beaucoup. Alors, pour compléter, des documents à déposer? Je sais qu'il y avait
l'AMT qui devait nous revenir pour ce qui est de l'évaluation d'un coût d'une éventuelle infrastructure
supplémentaire dans l'emprise du CN. Alors, AMT?

M. LUDWIG DESJARDINS :

430 Oui. En fait, il va avoir deux documents déposés : celui-là, sur des scénarios passés qu'on a
chiffrés avec des coûts, dans le cadre du plan de mobilité de l'Ouest qui s'est fait il y a quelques
années, c'est en cours de préparation. Donc, je devrais... je vous préviens dès que ça arrive, là,
mais il y a quelqu'un dans mon équipe qui devrait l'envoyer dans les prochaines heures. Et le
435 deuxième document, c'était sur le taux de saturation de la ligne Vaudreuil-Hudson, également on
va le transmettre au courant de l'après-midi.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Alors, je voyais la représentante de la CMM qui s'avavançait.

440

Mme SUZY PLEATE :

Le procès-verbal de la réunion de travail de la Commission de l'aménagement du 7 juillet a été déposé et remis en copie papier. Et en ce qui concerne le compte rendu de la rencontre entre la Commission de l'aménagement, ce n'est pas la CMM, mais c'est bien la Commission de l'aménagement qui a rencontré la CDPQ le 16 août, c'est un procès-verbal qui est produit, qui n'a pas encore été produit, qui sera remis à la Commission de l'aménagement lors de sa prochaine rencontre qui est le 13 octobre. Donc, par la suite, on pourra vous déposer le document. Ça vous convient?

445

450

LE PRÉSIDENT :

Ça fait qu'on comprend qu'il doit être adopté, il doit être adopté d'abord.

455

Mme SUZY PEATE :

Oui, il doit être approuvé par la Commission. Et on a aussi déposé l'évaluation des impacts, avec les nuances qui avaient été apportées, en ce qui concerne que c'est un document de travail.

460

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Pour... Oui?

465

M. MICHEL TREMBLAY :

Bonjour. Donc, on nous avait demandé de remettre des données sur le niveau sonore à l'intérieur des voitures de métro.

470

LE PRÉSIDENT :

Oui.

475

M. MICHEL TREMBLAY :

Oui, pour fins de comparaison. Donc, on a remis un tableau, un petit tableau savant de ça, et puis, j'ai oublié de le faire parvenir en forme électronique; ça sera fait aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alors, je voyais...

480

M. SYLVAIN BOULIANNE :

Oui, alors, comme vous me l'avez demandé hier, j'ai déposé les avis gouvernementaux émis dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement. Donc, celui de novembre 2014. Je vous mentionne que c'est à la page 18, parce que c'est très long, là, où on parle explicitement de la station en zone agricole, et celui du 18 août 2016, où on nous demande encore une fois de ne pas autoriser ces activités-là.

485

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup. D'autres personnes avaient des documents à déposer? Alors, merci beaucoup. Alors, Madame Gendron?

490

495

**PÉRIODE DE QUESTIONS
QUESTIONS DE LA COMMISSION**

LA COMMISSAIRE GENDRON :

500

Donc, peut-être pour revenir en réaction avec le complément d'information, dont je remercie monsieur Tall, je voudrais encore une fois m'adresser au ministère des Transports au sujet de donc le Projet de loi 76, dont on nous a fait état. On posait la question hier, de savoir pourquoi est-ce qu'Infra ne serait pas assujettie? On nous a répondu en fait qu'on ferait appel à la Caisse pour éventuellement financer de nouveaux projets, si le besoin s'en faisait sentir, mais la question que je me posais était plus en regard des pouvoirs de planification et d'organisation des services qui seront offerts par les exploitants. C'est-à-dire que je comprenais que l'ARTM avait un rôle de coordination non seulement en termes de développement de nouveaux projets, mais en termes d'organisation du réseau; et la question que je me posais était de savoir comment est-ce qu'on fait pour planifier un réseau, alors qu'il y a seulement une partie des participations, des participants, pardon, du réseau qui sont autour de la table?

505

510

M. DANIEL DONAIS :

Bien, en fait, c'est ça, la planification. Ce que je voulais dire, c'est que ça se fait par l'ARTM, l'autorité, et c'est lorsque vient le temps, dans le fond, d'inclure ces projets-là dans la planification,

515

le plan de développement, que peut intervenir la CDPQ; la CDPQ ne nous proposera pas des projets de façon indépendante, là.

520 Si je reviens sur le cas actuel, au niveau de l'embranchement sud et ouest, ça faisait plus de quinze (15) ans que, dans le fond, dans les différentes planifications, que ce soit de l'AMT, du gouvernement, de la CMM, des agglomérations, on avait ces projets-là d'un prolongement dans l'axe du pont Champlain, puis un autre vers l'ouest. C'était des projets qui étaient à l'étude, mais qui n'étaient pas finalisés, et c'était dans la planification des autorités, ces projets-là. Sauf pour la
525 réalisation, c'est là qu'on s'est adressé à CDPQ pour avoir une proposition pour le faire, mais CDPQ ne planifie pas le développement du transport comme tel. Il a examiné ces corridors-là, à la demande du gouvernement, et le gouvernement, c'était aussi suite aux planifications exprimées par toutes les autorités de planification dans la région de Montréal. C'était plus dans ce sens-là que j'essayais de répondre hier, disons.

530

LE PRÉSIDENT :

Alors, peut-être simplement revenir sur le sujet, là, de votre planification en termes de relations communautaires? Vous parliez de mettre en place des comités de bon voisinage. Vous
535 avez mis aussi l'accent beaucoup sur l'étape réalisation du projet comme telle, alors, mais pour une durée de vie utile d'à peu près quarante (40) à cinquante (50) ans, et même plus pour ce qui est d'une infrastructure dont vous allez voisiner plusieurs résidents, est-ce que vous pourriez peut-être plus préciser exactement, là, c'est quoi votre stratégie à long terme pour ce qui est du maintien des relations communautaires, là, avec les riverains, là, de la proposition d'ouvrages que vous proposez?
540

Et j'aimerais aussi que vous me parliez de la composition des comités de bon voisinage. Vous faisiez référence qu'il y a des comités existants avec lesquels vous allez devoir, vous souhaitez travailler, notamment, au niveau de la représentativité. Alors, je veux dire, je comprends que, pour
545 essayer de rejoindre, dans une certaine mesure, les citoyens qui vont être riverains du REM, il y a une question aussi de représentativité, là. Alors, je voudrais vous entendre là-dessus, s'il vous plaît.

M. MACKY TALL :

550 Alors, Madame Cousineau, s'il vous plaît?

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

Oui, Monsieur le président. Donc, au niveau de la phase opérations, CDPQ Infra va garder
555 la maîtrise d'œuvre complète de l'interface clientèle. Évidemment, on va mettre en place un service de gestion de la clientèle, avec des lignes téléphoniques, l'ensemble des outils, et plus, là, dans le

fond, qu'on connaît pour s'assurer que l'ensemble des usagers du système ait un accès efficace et rapide, une réponse efficace et rapide à leur question.

560 Évidemment, ça inclura également la gestion des plaintes. C'est un élément important, une
gestion diligente des plaintes qui pourraient être reçues, et c'est ce genre de forum-là qu'on souhaite
mettre en place. Donc, une interface gestion de la clientèle, comme on en connaît aujourd'hui,
comme la Canada Line a mis en place et comme la STM et l'AMT a mis en place. Donc, des
565 services de gestion de la clientèle complets, avec gestion des plaintes intégrée.

Au niveau de la composition des comités de bon voisinage, on souhaite les établir avec... Il
y a beaucoup de municipalités qui nous ont demandé en fait d'être parties prenantes à
l'établissement des comités de bon voisinage, d'abord parce qu'il y a déjà des comités de citoyens
qui sont des fois organisés par secteur de ville.

570 C'est un bon exemple, je pense, hier, on avait des gens de la communauté du Comité citoyen
Laval-Les-Îles qui se sont regroupés et qui ont, dans le fond, une communauté d'intérêt très
spécifique au niveau de la gare Île-Bigras. Donc, c'est certain que dans le secteur, par exemple,
du comité bon voisinage de Laval, ce secteur-là, puisqu'il est directement touché par une station,
575 va probablement être interpellé.

Donc, c'est important que la composition se fasse avec la collaboration des municipalités qui
ont une connaissance très fine des réseaux de citoyens déjà en place. Donc, pour nous, c'est un
peu prématuré directement de dire la proportion exacte, mais c'est clair que c'est quelque chose
580 qui va se faire en collaboration avec les municipalités et également les sociétés de transport. Le
rabattement doit aussi être planifié, est en cours de planification avec les sociétés de transport et
elles ont également une très bonne connaissance, là, des secteurs et des communautés. Alors,
c'est quelque chose qu'on veut faire en concertation avec nos partenaires.

585 **LE PRÉSIDENT :**

En termes de communication, enfin, toujours en relation avec le fonctionnement de ces
comités-là, quels sont les outils que vous souhaitez mettre en place? Vous nous avez parlé de la
relation client, mais au-delà de la relation client, pour ce qui est des riverains comme tels qui ne
590 sont peut-être pas nécessairement des clients comme tels, je veux dire, en lien avec le
fonctionnement des comités de relations communautaires, quels sont les moyens de
communication que vous envisagez d'utiliser?

595

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

600 Ils sont multiples, Monsieur le président. Donc, on peut parler de sites Internet, évidemment, bulletins d'information électroniques, les imprimer également, les distribuer porte à porte, ce sont des moyens qui nous ont été déjà mentionnés par certaines parties prenantes. Évidemment, des pancartes dans les secteurs où il y a des travaux. Évidemment, la communication plus large, les médias, utiliser les encarts publicitaires pour pouvoir annoncer les travaux et également s'assurer que tout le monde soit au fait, là, des entraves lorsqu'il y en aura.

605

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Arbaud, en complément?

610

M. JEAN-MARC ARBAUD :

615 Il y a toujours deux niveaux dans la phase d'opérations, deux choses qui sont fondamentales que Virginie expliquait bien, mais il y a l'opération usagers qui est les informations dont vous avez besoin : il y a un élévateur qui est en panne; à quelle heure arrive le prochain système; toutes ces informations-là qui sont fondamentales, la gestion des plaintes, et cetera. Puis après, il y a l'intégration d'un projet de ce type-là dans la communauté, que ce soit au niveau de l'agglomération, dans l'ensemble de la communauté.

620 Donc, là, il y a d'autres paramètres qui sont importants. On a mentionné les suivis environnementaux, c'est aussi le suivi, pour moi, ça fait partie de l'ensemble de la communication et du suivi. Je parle après, en phase d'opérations, mais les suivis du bruit, les suivis des impacts environnementaux. Vous avez parlé de la lumière, pour reprendre tout ce genre d'impacts là, puis ça, ça se fait via les comités de bon voisinage qui évoluent avec le temps, où les préoccupations de ces comités et les échanges durant la phase de construction sont liés à la construction et durant 625 la phase d'opérations, sont liés à des conséquences d'opérations. Puis après, il y a tout ce qu'on peut faire – et on en a parlé longuement hier – pour faire partie de la communauté, c'est tous les projets d'art, participation citoyenne, l'ensemble du projet.

630 Donc, c'est ces trois composants-là qui sont les piliers de ce qu'on veut développer dans le temps, sachant que c'est normal, ça fait partie de l'évolution d'un projet, et leur intensité change dans le temps et sur la durée, chacun de ces trois piliers-là.

LE PRÉSIDENT :

635

Alors, merci. Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

640 Oui. Vous avez fait part des préoccupations qui avaient été soulevées par les citoyens, par les différents canaux de communication et des réponses que vous y avez apportées, mais y a-t-il des préoccupations qui ont été soulevées auxquelles vous n'avez pas pu apporter de solution?

LE PRÉSIDENT :

645 Monsieur Arbaud, s'il vous plait?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

650 C'est probablement le terme de préoccupations. Ce qu'on cherche, c'est, on est dans un processus d'optimisation. Donc, un groupe de communication regarde, reçoit des commentaires qui ne sont pas en fait réellement des préoccupations, qui sont des commentaires faits par les gens disant : « Comment est-ce que ça va fonctionner », et cetera, qu'on cherche à adresser, à recevoir et à améliorer. En fait, pour moi, c'est plutôt une source d'amélioration.

655 Donc, la réponse, est-ce qu'il y a des préoccupations qu'on n'adresse pas? La réponse, pour moi, c'est non. Il y a peut-être quelques-unes que j'ignore ou qui sont trop difficiles, ponctuelles, qui peuvent, qui font partie de la dimension du projet, mais autrement, non, c'est dans un processus d'amélioration; d'amélioration de la conception du système.

660 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

665 Merci. J'aimerais peut-être me tourner à ce moment-là vers les agglomérations et la communauté métropolitaine de Montréal au sujet des processus de participation que vous avez déjà en place, et à quel point ces processus de participation ont permis de recueillir des préoccupations relatives au projet de REM.

M. SYLVAIN BOULIANNE :

670 Pour l'agglomération de Longueuil, on n'en a pas fait spécifiquement sur ce projet-là, parce qu'il a quand même été dévoilé plus récemment. Il y a eu des consultations publiques en 2014, lorsque l'agglomération a élaboré et adopté un Plan de mobilité de transport. Donc, là, il y a eu des consultations publiques, et dans l'organisation de transport en commun, pour ce volet-là, sur le territoire de l'agglomération, les deux éléments structurant qui sont ressortis et qui font partie des premières priorités, il y a évidemment le SLR dans l'axe de l'Autoroute 10 et le prolongement de la
675 ligne jaune de métro.

Donc, je dirais que c'est dans le cadre de ces consultations publiques là, en 2014, que l'agglomération a consulté sa population en matière de transport.

680 **LE PRÉSIDENT :**

Et avez-vous un, à l'exemple un peu de ce qui nous est présenté par le promoteur, est-ce que vous avez un comité de relations communautaires, un comité de bon voisinage qui agit sur une base permanente, puis avec lequel vous êtes en relations, avec des rencontres régulières, des comptes rendus, de la communication?

685

M. SYLVAIN BOULIANNE :

Pas au niveau des citoyens comme tels. Par contre, on participe aux rencontres avec la Ville de Brossard et les gens de la CDPQ, là, sur le déroulement du déploiement du projet.

690

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Et pour la STM, c'est quoi le type de démarches que vous faites, là, en termes de relations communautaires ou comité d'usagers, qu'est-ce que vous avez déjà en place actuellement, là, pour communiquer en continu, en quelque sorte, là, avec les citoyens?

695

M. MICHEL TREMBLAY :

Bien, c'est des sources multiples de rendez-vous. Évidemment, on a un service, je vais y aller à différents niveaux, là, on a un service de plaintes et commentaires établi depuis plusieurs années, où on est en lien avec notre clientèle sur toutes sortes de sujets qui les interpellent; ça, c'est une facette bien évidemment.

700

Au-delà de ça, on a évidemment notre conseil d'administration, on a des séances auxquelles les citoyens participent et viennent poser, faire part de leurs préoccupations, et on leur fournit une réponse toujours, on fait un suivi sur ce qu'ils demandent.

705

Ensuite de ça, quand on a des projets importants d'infrastructures, postes de ventilation, plein de choses, là, au niveau du métro notamment, alors, on fait souvent des consultations avec le milieu. Donc, c'est le genre de choses qu'on fait.

710

Aussi, pour des projets de développement de réseaux du mode bus, quand on fait une nouvelle ligne importante dans un secteur, on va avoir, dans bien des cas, des consultations avec les arrondissements, mais avec des groupes communautaires, avec des gens du milieu aussi pour qu'ils cheminent avec nous dans les solutions, qu'ils nous fassent part de leurs préoccupations.

715

720 En fait, je pense que le comité de service à la clientèle de notre CA et le conseil
d'administration également, de temps à autre, on se déplace dans les arrondissements pour faire
nos réunions à ces endroits-là et, à ce moment-là, il y a des préoccupations vraiment de ce milieu-
là qui sont abordées.

725 Donc, il y a plusieurs, et j'en passe probablement beaucoup, mais il y a beaucoup de
communications avec le public et, évidemment, comme monsieur Arbaud le soulignait, bien, il y a
souvent des discussions qui vont porter sur notre service, mais également sur l'impact qu'on va
avoir sur le milieu. Donc, des fois, on va avoir des discussions à avoir avec nos clients et, dans
d'autres cas, on va avoir des discussions importantes à avoir avec des non-clients qui, finalement,
bien, dans certains cas, par exemple, pour un centre de transport bus – ce que les gens appellent
un Dépôt bus, en Europe – bien, on va avoir des consultations parce qu'il peut y avoir un certain
niveau de bruit, s'il y a une mixité des usages dans un secteur donné.

730 Donc, je vous dirais que, dans le cadre de nos projets, de certains projets précis, mais dans
le cadre aussi de nos activités courantes, on a des relations avec le milieu, assez fréquentes.

735 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Oui?

M. SYLVAIN BOULIANNE :

740 Juste une précision : je vous ai parlé du Plan de mobilité de transport de l'agglomération tout
à l'heure, j'inviterais peut-être la commission à vérifier avec la Ville de Brossard, puisque je sais
qu'eux ont mis en place une ressource spécifiquement dédiée aux communications, autant avec la
CDPQ qu'avec ses citoyens, étant donné que le projet est spécifiquement sur le territoire de la ville
de Brossard.

745 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, merci de la précision. Peut-être en parler, vu que, semble-t-il que vous êtes déjà
en relations avec la Ville de Brossard, nous donner un peu la dynamique?

750 **Mme VIRGINIE COUSINEAU :**

755 Oui. En fait, avec la Ville de Brossard, nous avons des rencontres statutaires avec l'ensemble
des équipes de communications et de relations citoyennes. Donc, à chaque semaine, il y a une
rencontre d'information, échanges, quels outils pour s'arrimer, en fait, pour arrimer le projet dans
ses différentes composantes, et surtout pour permettre à la Ville de Brossard de bien informer les

citoyens sur l'implication de la Ville et comment le projet évolue. Et il y a une ressource effectivement qui est dédiée à l'intégration tant des services centraux de la ville de Brossard que la relation citoyenne. Donc, c'est une personne avec qui on travaille sur une base hebdomadaire.

760

LE PRÉSIDENT :

Merci. Madame Gendron?

765

LA COMMISSAIRE GENDRON :

En fait, j'aurais aimé entendre les autres intervenants sur la même question. Merci.

770

M. DAVID THERRIEN :

Oui. Ville de Montréal, agglomération de Montréal. La Ville consulte normalement sur ses projets ou ses plans. Donc, les dernières consultations qu'on a faites, c'est naturellement tout ce que j'ai parlé hier sur le plan vélo, l'adoption d'un plan vélo, le schéma d'aménagement, le plan de transport, ce type de programmes là. Dans le cas spécifique du projet du REM, la Ville n'a pas organisé de consultations, on était présent aux portes ouvertes comme observateurs.

775

Il faut comprendre aussi que le promoteur détient l'information, il contrôle l'information et il faut que leurs informations soient rendues publiques pour pouvoir enfin en parler aussi également. Donc, avec les audiences, mettons, on a accès, le public a accès à plus d'information. On a mis en place un comité de communication avec les gens de la Caisse de dépôt, pour coordonner la suite des communications avec le public.

780

Mais dans le cadre des grands travaux, comme Turcot, comme Champlain, on met en place, avec nos partenaires, les comités de bon voisinage; on est partie prenante aux comités de bon voisinage, on assiste là-dessus, on les organise. On a fait référence à celui de l'Île des Sœurs, il y en a d'autres dans le cadre de Turcot qui sont faits avec le ministère. C'est la forme que prend normalement l'organisation à partir de l'étape des chantiers ou avant les chantiers, puis pour la suite.

785

Également, à part les comités, naturellement, quand ça commence, les travaux et autres, les citoyens utilisent le 3-1-1, la ligne d'accès pour avoir l'information sur les problématiques associées au bruit, à la poussière, à des travaux, ou des choses comme ça. C'est souvent le point d'entrée officiel de la Ville, le 3-1-1, qui est réacheminé après ça aux équipes de travail ou aux groupes de travail dédiés au projet. C'est là où on en est en ce moment.

790

795

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci. La CMM, oui?

800

Mme SUZY PEATE :

Pour la CMM, comme j'ai mentionné hier, la Commission d'aménagement a un mandat d'évaluer les impacts du REM; dans le cadre de son mandat, elle consulte les quatre-vingt-deux (82) municipalités. Donc, présentement, on consulte l'ensemble des municipalités du territoire de la CMM, pour contribuer aux travaux de la Commission.

805

En ce qui concerne la consultation de façon générale, les processus de consultation qu'on a, tout dépendant des dossiers, on fait de la consultation, que ce soit prévu par une loi ou que ce soit de l'initiative des élus de consulter soit les municipalités ou la population, il y a des séances de consultation qui sont tenues selon certains dossiers.

810

Il y a aussi, à chaque deux ans, il y a une agora métropolitaine qui est tenue, qui réunit les élus et la Société civile, pour discuter des grands enjeux d'aménagement et de développement du territoire métropolitain. Donc, on en a tenu une en octobre 2015, récemment : ça réunit à peu près cinq à six cents (500-600) participants qui viennent discuter des principaux enjeux et des orientations d'aménagement.

815

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup. Madame Gendron?

820

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Quelle serait, si on veut, la synthèse ou ce que vous reprenez du processus de consultation que vous avez entamé au sujet du REM plus spécifiquement?

825

Mme SUZY PEATE :

Je ne peux pas me prononcer maintenant, parce qu'on est en processus de consultation. Les municipalités ont jusqu'à la mi-septembre pour nous remettre leurs commentaires et, par la suite, la Commission va travailler en fonction des commentaires remis et formuler son rapport pour l'automne de cette année. Donc, c'est à ce moment-là qu'on pourra faire état des commentaires que nous aurons reçus en ce qui concerne le REM.

830

835

LA COMMISSAIRE GENDRON :

840 Vous aviez adressé une série de questions ou, en tout cas, des suggestions de questions dans votre document « Évaluation des impacts du réseau électrique métropolitain en matière d'aménagement et de développement du territoire du grand Montréal, rencontres CDPQ Infra, suggestions de questions, juillet 2016 », est-ce que vous avez reçu des réponses à l'ensemble de ces questions?

845 **Mme SUZY PEATE :**

850 En fin de compte, c'était une série de questions qui était pour alimenter les élus, les membres de la Commission de l'aménagement, ce n'était qu'un document de travail et qui était destiné aux membres de la Commission. Ce ne sont pas toutes les questions qui ont été posées à la CDPQ, c'était vraiment pour alimenter la réflexion, et certaines questions ont été formulées et la CDPQ a répondu aux questions en fonction des informations dont elle disposait.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

855 Est-ce qu'il y a un document qui relate cette rencontre ou c'est ce dont vous avez parlé tout à l'heure qui viendra plus tard?

Mme SUZY PEATE :

860 Il y aura un procès-verbal, mais ça va faire partie des éléments qui seront contenus au rapport de la Commission de l'aménagement.

LE PRÉSIDENT :

865 Mais vous parliez tout à l'heure d'un document qui ferait la recension des différents commentaires que les municipalités feraient pour l'automne; est-ce que vous avez une date un peu plus précise? Parce que nous, notre calendrier est limité, ça fait que c'est surtout de savoir si on pouvait bénéficier, là, de l'information que vous pourriez...

870 **Mme SUZY PEATE :**

875 On cible le début du mois de novembre, mais on tente de voir de quelle façon qu'on peut s'organiser pour le finaliser le plus rapidement possible, compte tenu des échéanciers de l'ensemble des partenaires, dans le cadre de ce dossier-là.

LE PRÉSIDENT :

880 Alors, écoutez, réalistement, nous, on sera encore en mandat. Alors, écoutez, ce serait peut-être de prendre note qu'on aura un intérêt, nous, à ce que ce rapport-là soit déposé lorsqu'il sera entériné, là, par vos instances.

Mme SUZY PEATE :

885 Parfait. Merci.

LE PRÉSIDENT :

890 S'il vous plait. Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

895 Oui, juste une question peut-être sur un enjeu plus précis, là, des wagons, et ça s'adresse à la STM : avec la venue des nouveaux wagons de métro, vous avez mentionné que vous avez entrepris des consultations sur les usagers, pour raffiner le design; est-ce que vous pouvez nous en dire un petit plus sur ce processus-là?

M. MICHEL TREMBLAY :

900 En fait, je ne pensais pas avoir mentionné ça, mais si vous le dites. C'est clair que je suis au courant que ça a été fait il y a déjà quand même un certain temps, parce que c'est un long processus – je ne m'étendrai pas sur le sujet –, mais tout ça pour dire que je ne suis pas un spécialiste du tout de ça. Ce que je peux vous dire, c'est que je sais que la signature visuelle – je ne sais pas si on peut appeler ça comme ça, là, il y a peut-être des gens de marketing qui pourraient me corriger –,
905 mais, en fait, l'esthétique, les couleurs, et cetera, au niveau des voitures, bien évidemment, on a eu des suggestions faites à l'interne, il y a eu beaucoup de travail, et ensuite, on a consulté le public, pour finalement faire un choix.

910 Mais évidemment, ça ne s'arrête pas là. À ma connaissance, il y a même le nom, il y a eu un concours pour trouver le nom des voitures de métro, les fameuses voitures Azur, mais au-delà de ça, il y a eu des consultations sur tout ce qui au niveau des éléments que j'appellerais de convivialité et tout ce qui est important au niveau de la composition à l'intérieur des voitures de métro. Donc, il y a eu des discussions avec des groupes, comme le RUTA, pour tout ce qui est accessibilité dans les voitures. Il y a eu des discussions évidemment sur les sièges : est-ce que les
915 sièges sont confortables? La disposition des sièges; le nombre de sièges; la hauteur; les barres d'appui dans le métro.

920 Il y a eu des discussions sur un paquet de sujets sur toute la composition du matériel roulant. Donc, c'est quelque chose évidemment qui s'est fait il y a plusieurs, il y a quelques années, avant de définir exactement notre cahier de charges, et donc, c'est ce que j'en sais. Donc, je ne peux pas aller beaucoup plus loin dans cela.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

925 Non, ça va, merci. Je pensais seulement s'il y avait des choses qui ressortaient, pour l'expérience d'usagers, qui pourraient être utiles comme leçons à tirer, là, comme on parle de nouveaux trains.

M. MICHEL TREMBLAY :

930 Oui, il y en a sûrement d'innombrables choses qui sont ressorties de ces consultations-là dont on s'est inspiré, j'en suis convaincu, mais étant donné que je ne suis pas dans le dossier, je ne peux pas vous donner de détails exacts.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

935 Merci.

M. MICHEL TREMBLAY :

940 Ça me fait plaisir.

LE PRÉSIDENT :

945 Je vous remercie beaucoup. Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

950 Oui. Ma question s'adresse au promoteur : vous avez fait état, tout à l'heure, et dans votre étude d'impact, des activités de consultation, mais vous mentionnez clairement que vous ne traitez pas – et vous ne l'avez pas fait non plus ce matin, alors, je veux être sûre de bien reprendre... c'est ça, vous parlez des mécanismes de concertation qui sont de nature opérationnelle, donc dans le PR3.1.2, de la page 3 à la page 10.

955 Alors, vous listez, à ce moment-là, même si vous ne faites pas état de ces travaux-là, vous listez les différentes activités ou, si on préfère, les mécanismes de concertation; il s'agit de groupes ou comités de travail. Donc, vous avez ça, c'est le tableau 3.4, Mécanismes de concertation, et

donc, vous listez différents groupes de travail. Donc, je ne sais pas si on peut peut-être les afficher, simplement pour faciliter la discussion?

960 **LE PRÉSIDENT :**

Je voudrais simplement préciser, le tableau comprend, identifie cinq groupes différents : groupe de travail sur l'intégration des réseaux, antenne Rive-Sud; groupe de travail d'intégration des réseaux, antenne de l'Ouest; groupe de travail sur l'intégration tarifaire; groupe de travail avec Infrastructure Canada; groupe de travail individuel avec les villes et autres partenaires. Alors, simplement nous expliquer.

965

M. MACKY TALL :

970 Est-ce que c'est bien ce qui est à l'écran?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Oui, tout à fait. Ce qu'on aimerait, c'est que vous nous expliquiez comment fonctionnent ces différents comités. En fait, c'est dans le rapport de consultation qu'on vous a demandé, mais si vous pouviez quand même l'expliquer verbalement, donc comment fonctionnent ces différents comités, au-delà de ce qui est indiqué – très succinctement – comme mandat, comment est-ce que vous prenez, vous discutez, et éventuellement aussi le degré décisionnel de chacun de ces comités à l'intérieur de la gouvernance du projet.

975

980

LE PRÉSIDENT :

Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

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

Donc, au début du projet, on a reçu – juste pour remettre le cadre, tel qu'il est dit, c'est les grandes directives de la part du gouvernement. Puis après, l'importance, c'est d'intégrer, de regarder une solution technologique, mais pour ça, il faut prendre en compte de multiples paramètres, et donc, ce qu'on fait, c'est de développer et développer des solutions et être certains qu'ils s'intègrent dans le réseau. En fait, la volonté, j'ai entendu des questions préalablement, c'est-à-dire : « Est-ce qu'on s'intègre dans l'ensemble du réseau de transport en commun? »

990

Donc, il faut avoir des plateformes d'échanges avec l'ensemble des acteurs du réseau de transport en commun, sachant que ce n'est pas – pour que le projet s'intègre au mieux, sachant que nous n'avons pas la responsabilité de la planification de l'ensemble du réseau, ça a été

995

1000 clairement expliqué. Pour vous donner un exemple : hier, j'ai parlé des kilomètres autobus qui étaient supprimés, ou je ne sais plus comment ils sont notés. C'est en fait le calcul du nombre de kilomètres d'autobus qu'on a établi avec les différents CIT de la Rive-Sud que le REM remplace. La relocalisation, dans nos groupes de travail, l'utilisation de ces autobus après le changement, c'est les entreprises de transport qui le font. Donc, ce sont des plateformes pour ajuster, travailler, des plateformes ou des réunions qui permettent d'ajuster et travailler, définir les objectifs, les besoins et l'intégration mieux dans le réseau.

1005 Certains des groupes de travail existent en continu, continu parce qu'il y a des interfaces tous les jours, c'est un support d'interfaces; d'autres, non; d'autres sont regroupés différemment, échanges, mais c'est plus – comment je pourrais appeler ça? En fait, c'est l'ensemble des groupes pour la démarche d'ingénierie. On n'a pas conçu le projet isolément de l'ensemble des paramètres, de l'ensemble des intervenants. On a échangé, présenté des solutions, ajusté, regardé.

1010 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

1015 Donc, je comprends de ce que vous nous expliquez, là, que l'intégration sur les réseaux, donc, le groupe antenne Rive-Sud et l'intégration sur les réseaux antenne de l'Ouest, ça répond à ce que vous venez de décrire. Qu'en est-il du groupe de travail sur l'intégration tarifaire, du groupe de travail avec Infrastructure Canada et des groupes de travail individuel avec les villes et autres partenaires, est-ce que vous pourriez être plus précis sur...

1020 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

Oui. Bien sûr.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1025 Merci.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1030 Oui. Donc, je vais les prendre un par un : sur le groupe de travail sur l'intégration tarifaire, il est mentionné, parce qu'il faut qu'il ait lieu, je pense qu'on en a parlé plusieurs fois, mais celui-ci, il va se mettre en place, maintenant que l'ARTM a été créée, puis les définitions du mandat, et cetera, du mandat de ce groupe de travail là se mettent en place. Pour l'instant, il n'a pas été actif.

1035 Pour ce qui est du groupe de travail avec Infrastructure Canada, vous avez pu voir que, essentiellement, le REM va utiliser le tablier central du pont Champlain. Donc, il y a une interface pour définir les différents paramètres, échéanciers, contraintes que peut avoir Infrastructure Canada

1040 par rapport à leur propre réalisation, afin que le projet puisse se réaliser. Donc, c'est vraiment, le groupe de travail, c'est la définition de l'ensemble des trajets, passages, contraintes techniques. Sans rentrer dans les détails, il y en a quand même sur un tablier : amener l'alimentation électrique, le positionnement de la station Île-des-Sœurs, et cetera, pour le passage, avec Infrastructure Canada.

1045 Et le dernier groupe de travail, c'est individuel avec les villes. On en a beaucoup parlé hier, c'est l'ensemble de ce qu'on résume dans ces groupes de travail là, c'est la présentation dont s'occupe Christian, et sur les passages à niveau où on fait évoluer l'ingénierie, le design, l'ensemble des contraintes, aussi tout ce qui est repérer les utilités enterrées, ce qui va falloir être déplacé en termes d'électricité, gaz, les réseaux des eaux usées, et cetera, autour des stations, puis définir l'interface.

1050 Puis, forcément, il y a des passerelles. Quand on parle d'une définition de station, on a travaillé beaucoup dans l'Ouest ces derniers mois, avec la STM, à définir des réseaux, au préalable, puis ils pourront plus commenter peut-être, mais comment on amène, combien d'autobus, à quelle station, comment ça se répartit, de manière à pouvoir dimensionner le nombre de quais.

1055 De la même façon, on a beaucoup parlé de places incitatives, mais le nombre de quais, ce dont on a parlé hier, les accès piétons, les accès vélos, et cetera. Tout ça se développe dans le cadre de ces groupes de travail là. Mais nous restons responsables de la solution finale. C'est ça qui est donné clairement.

1060 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Ghanimé?

1065 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Oui. Une précision, s'il vous plait, sur la question de tarification : si on regarde l'entente entre le gouvernement et la Caisse, l'entente dit que :

1070 « *L'établissement de la tarification et du mode de collecte des revenus ainsi que leur évolution sont de la responsabilité de la Caisse. Le cadre tarifaire à long terme sera défini par la Caisse au cours de la phase de planification.* »

1075 Pouvez-vous nous aider à comprendre cette responsabilité, comment elle se partage et le lien avec ce groupe, là, l'ARTM, et le groupe sur l'intégration tarifaire?

M. MACKY TALL :

1080 Oui, tout à fait. Alors, l'entente avec le gouvernement établit le principe de la responsabilité pour CDPQ Infra d'établir ce cadre tarifaire qui va d'ailleurs être approuvé par le gouvernement.

1085 Maintenant, ce que nous avons communiqué clairement, avec l'objectif d'augmenter, de faciliter l'utilisation du REM et son intégration avec les autres systèmes, c'est la volonté de s'intégrer pleinement à l'exercice que l'ARTM fait d'un titre unique qui peut passer d'un mode à l'autre. Donc, il y a cohérence entre ces deux objectifs, puisque ce qu'on exprime comme volonté, c'est justement d'avoir pas un titre différent de celui qui serait développé éventuellement par l'ARTM, mais un titre unique.

1090 Donc, l'entente avec le gouvernement, c'était de dire : « Vous avez la responsabilité, CDPQ Infra, de développer un cadre tarifaire que le gouvernement va approuver », et nous, ce que nous disons, c'est : « Nous voulons l'intégrer à celui de l'ARTM, afin de faciliter l'accessibilité et la fluidité des utilisateurs. »

1095 Il faudrait rappeler aussi, et c'est un élément en arrière de votre question, qu'au moment où l'entente est intervenue entre CDPQ Infra et le gouvernement, la Loi 76 n'avait pas encore été adoptée avec le principe de l'ARTM.

Oui, Monsieur Arbaud, en complément, s'il vous plait.

1100 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

1105 En complément de ça, dans ce groupe de travail, il y a aussi l'aspect technologique, c'est-à-dire que, clairement, ce qu'on prévoit, c'est dire : « Toutes les infrastructures, il faut qu'elles soient conçues pour recevoir le mode de billetterie, dossiers, qui sera mis en place, décidé – on ne peut pas en juger aujourd'hui, là, peut-être que ce sera la carte Opus, peut-être que dans quelques années, l'ARTM va vouloir changer de technologie à l'ensemble du réseau.

1110 Donc, nous, ce qu'on doit avoir comme interface qui fonctionne bien, c'est-à-dire qu'il faut que ce soit la même interface pour les usagers. Donc, c'est de prévoir qu'ils puissent installer n'importe quel type d'équipement qu'ils décident d'installer, ou de mettre en œuvre sur le long terme. Donc, il y a une partie à la fois telle que la décrivait Macky, mais il y a aussi une composante technique et de planification future.

1115

LE PRÉSIDENT :

1120 En lien avec la question qui a été posée par madame Ghanimé, pour ce qui est de votre tarif
que vous allez déterminer, puis qui va être entériné par le gouvernement, est-ce que ça va se faire en
même temps ou avant les discussions avec l'ARTM pour ce qui est de l'intégration tarifaire? Vous
allez arriver, vous allez évaluer votre tarif, il va être entériné par le gouvernement, puis après ça vous
1125 allez commencer à discuter avec l'ARTM pour ce qui est de l'intégration tarifaire? Ou vous allez
discuter avec l'ARTM en fonction de l'évaluation que vous allez en faire, puis après ça, vous allez faire
entériner votre tarif par le gouvernement?

M. MACKY TALL :

1130 Ça va être en parallèle donc, clairement, puisque ça va être... le résultat va être établi par nos
discussions avec l'ARTM, et il fera l'objet donc de cette validation et de cette approbation par le
gouvernement, comme c'est prévu dans l'entente.

LE PRÉSIDENT :

1135 Donc, en plus du tarif, il va y avoir un peu, l'intégration va faire partie indirectement de ce que
le gouvernement va endosser, en quelque sorte.

M. MACKY TALL :

1140 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1145 Merci. Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1150 Oui. Quand on parle d'intégration, est-ce qu'on parle aussi éventuellement de la répartition d'un
revenu sur une ligne qui aura été, par exemple, je pense au train de l'Est qui va s'arrêter avant, donc
il y aura une portion par le REM; je pense aussi au rabatement des lignes de la Rive-Sud donc qui
vont devoir emprunter un trajet du REM. Donc, là, on a un revenu qui va être, si on veut, partagé entre
CDPQ Infra et les sociétés de transport.

1155 Donc est-ce que l'intégration, le groupe sur l'intégration tarifaire, ou la question d'intégration
tarifaire porte aussi sur ces répartitions ou ces arbitrages en termes de revenu, compte tenu du fait

que le REM va occuper certaines lignes qui étaient auparavant à la fois desservies, mais aussi rémunérées par les réseaux qui étaient antérieurs?

M. MACKY TALL :

1160

Oui. La réponse est oui. C'est un des rôles importants que l'ARTM va jouer. Dans la capsule que nous avons présentée justement, qui décrivait le tarif, vous vous rappellerez que nous avons fait référence au fait que, dans la grande région de Montréal, aujourd'hui, il y a plus de sept cents (700) tarifs. Alors, ces sept cents (700) tarifs-là complexifient l'utilisation de transport en commun par les usagers, et je pense que, justement, les experts de l'autre côté avaient bien expliqué le fait qu'il y aura une réduction du nombre en fait de zones. Et Jean-Marc a également expliqué hier le principe en fait que la tarification va fonctionner par zone et par distance voyagée, et c'est l'ARTM, justement comme entité unique, qui va avoir cette vision intégrée, et qui va pouvoir tenir compte de ça.

1165

1170

Donc, dans votre exemple, l'utilisateur, par exemple, qui embarque à Mascouche, qui prend le train de l'Est et qui continue jusqu'au centre-ville, bien, l'outil électronique, la carte va être capable de tracer justement le déplacement de cet usager, et s'assurer par la suite de faire les paiements en fonction justement du déplacement de cette personne, selon les principes qui ont été établis.

1175

Donc, c'est cette intégration et cette efficacité qui sont un des rôles et un des bénéfices importants de cette simplification via l'ARTM.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1180

Je comprends que ce sera une décision de l'ARTM, mais ce ne sera pas discuté dans le comité sur l'intégration tarifaire.

M. MACKY TALL :

1185

Oui, ça le sera, discuté, mais ça sera coordonné et supervisé par l'ARTM.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1190

Qu'est-ce que vous dites qui est la décision?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1195

La façon, par exemple, dont seront répartis – ce qu'on vient de nous expliquer, là, c'est une question technique, mais est-ce que la décision est déjà prise et si elle a été prise, bien, elle ne pourra pas avoir été prise par l'ARTM qui n'était pas encore en opération, si je comprends bien?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1200 La décision doit être discutée avec l'ARTM, le mode de répartition, l'impact global du système. Je pense qu'un des objectifs de l'ARTM, ma compréhension, c'est qu'il faut revoir l'ensemble; ils ont un planning pour ça, une organisation de but, de comité de transition, comment se répartit la tarification, les échanges, et cetera, sur l'ensemble de ces sept cent soixante-dix (770) tarifs.

1205 On a eu cette discussion de dire : « On ne sait pas s'ils vont vouloir appliquer un tarif par zone, un tarif différent par région, comment ça fonctionne, un tarif unique? » La Ville de Paris, quand nous, on était plus jeunes, il y avait des zones, on achetait des cartes orange avec des zones différentes, avec des accès. Je pense que récemment, ils ont mis une seule zone, un seul tarif. Je ne sais pas, ce n'est pas notre décision; ça, c'est clair. Nous, la décision, c'est de regarder comment on calcule la tarification, puis quelles sont, nous, nos hypothèses de tarification, selon les différentes sections, pour la partie dont nous gérons.

1210

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1215 Donc, le groupe sur l'intégration tarifaire, est-ce qu'il émet des recommandations ou si, à l'ARTM, qui serait le décideur final ou pas? J'essaie de saisir en fait la structure décisionnelle applicable lorsqu'on va prendre, lorsqu'on va arrêter des décisions, qu'on va faire des arbitrages éventuellement sur les questions de tarif, mais non seulement la tarification, mais la répartition, comme vous le mentionniez.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1220

Bien, la structure décisionnelle, elle est... c'est une négociation contractuelle entre nous et l'ARTM. La décision, c'est l'ARTM, en fait.

LE PRÉSIDENT :

1225

Oui, mais comme on en parlait tout à l'heure, il y a quand même un endossement du gouvernement aussi.

M. MACKY TALL :

1230

Également.

1235

LE PRÉSIDENT :

1240 Alors, peut-être du côté du ministère des Transports, c'est peut-être un peu prématuré, sachant
que le projet de loi n'est même pas encore adopté, qu'il est encore en discussion à l'assemblée
nationale, mais c'est quoi la vision un peu, là? Là, je pense qu'on comprend que, jusqu'à maintenant,
eux vont déterminer un certain tarif, ils vont en discuter à l'ARTM, je pense que ça va se décider de
façon consensuelle, là, pour essayer de faire une proposition; est-ce que l'ARTM va être en mesure
de décider ou elle va devoir – comment dire? – se référer au gouvernement pour ce qui est de
confirmer, là, sa proposition de tarif?

1245

M. DANIEL DONAIS :

1250 La tarification va être établie par l'ARTM, et c'est sûr qu'actuellement, là, le projet qui est en
développement, est en planification, va être présenté au gouvernement, et une fois approuvé, il va
faire l'objet d'une entente spécifique sur le projet de REM. Donc, c'est entente-là est à venir, va quand
même préciser différentes choses, et on sait que l'autorité et le comité de transition est en place, ça
s'en vient; les deux se font en parallèle. Exactement comment ça va se faire? C'est deux nouvelles
lois qui nous arrivent, la Loi 38 et la Loi 76, qu'on est en train de mettre en place. Je ne peux pas vous
dire aujourd'hui exactement, là, répondre à votre question, je n'ai pas la réponse.

1255

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Donais. Madame Gendron?

1260

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1265 Peut-être pour poursuivre sur les mécanismes de concertation, je pense qu'il y a plusieurs des
personnes-ressources qui sont avec nous, ici, qui ont participé à certains des mécanismes de
concertation dont la Caisse nous a parlé; est-ce que c'est possible de vous entendre sur votre
expérience de participation à ces comités? Merci.

1270

M. MICHEL TREMBLAY :

Pour le comité d'arrimage des réseaux, si j'ai bien compris votre question?

1275

LE PRÉSIDENT :

Exact.

1275

M. MICHEL TREMBLAY :

1280 Alors, on a eu de multiples rencontres, je dirais, si je fais un peu la chronologie. Donc, si je ne m'abuse, c'est le 22 avril qu'on a appris ça un peu... ce beau projet. Évidemment, pour ce qui est de la partie de la Rive-Sud, c'est un projet un peu différent, mais quand même, il y avait un SLR depuis, dans les airs depuis – dans les airs, c'est bien dit – depuis bon nombre d'années.

1285 Pour ce qui est de toute la partie de l'Ouest, bien, ça a été quand même quelque chose de surprenant, parce que, bon, ce n'était pas tout à fait ça, mais on a eu quelques deux mois ou trois mois où on a eu beaucoup de rencontres. En fait, on s'est rencontré de façon hebdomadaire avec – nous, la STM, évidemment étions partie prenante, il y avait l'Agence métropolitaine, et pour le comité de l'Ouest, notamment, il y avait également les CIT, la Société de transport de Laval, et je qualifierais les discussions de très, très bonnes. Je qualifierais également, si je peux me permettre, la collaboration, qui a été excellente, de tout le monde.

1290 Et comment en fait ça s'est passé? C'est que nous, on a eu un travail, en quelques semaines, de revoir, de repenser au réseau, parce que ce qui nous avait été demandé, c'est d'aider à définir nos besoins en termes de nombre de quais d'autobus à chacune des stations.

1295 Vous comprendrez qu'on a deux cent vingt et une (221) lignes d'autobus, je vous dirais à vue d'œil qu'on a cinquante (50) à soixante (60) de nos lignes d'autobus qui vont avoir été touchées par le projet. Donc, en quelques semaines, ça a été un travail colossal qui a été fait. Donc, ce qui était très intéressant aussi dans l'approche, c'est qu'on nous a exprimé, et on nous l'a démontré par la suite, et l'avenir nous le dira, mais j'ai trouvé qu'il y avait une grande importance accordée à l'arrimage entre les autobus et le mode du métro léger.

1300 Donc, on nous a dit à plusieurs reprises, et je pense que comment ça s'est passé, ça a démontré que leur discours, il était conséquent. C'est qu'ils nous ont dit que les transports actifs et collectifs étaient vraiment importants pour alimenter le mode et y attacher une grande importance. Et donc, nous, de notre côté, bien, on a travaillé fort pour définir des besoins, et on a eu plusieurs discussions, on a eu à remettre des tableaux, et ça ne s'arrêtait pas au niveau des quais, il y avait évidemment un paquet de besoins opérationnels pour les chauffeurs, des places de stationnement pour des employés, et cetera.

1310 Donc, je ne sais pas si je réponds à votre question, mais donc, ça a été trois mois, je dirais entre, disons le mois de mai et le mois de juillet, juste avant les vacances, où on a eu cette première phase de collaboration assez intense pour définir ensemble, finalement, un réseau maillé. Et bien sûr, je pense qu'il reste encore beaucoup de travail sur la planche, parce que, bon, il y a d'autres hypothèses, possibilités de raccordement à des stations de métro, à McGill, notamment; il y aura d'autres scénarios à faire; il y aura à peaufiner les scénarios. Donc, on aura du travail, je pense en

1315

continu dans les prochaines années. Et s'il y a du phasage, évidemment, il faudra revoir des choses aussi, parce que si les choses se font de façon phasique, peut-être que nos rabattements d'autobus devront être un peu modifiés également, peut-être même plus qu'un peu.

1320 Alors donc, beaucoup de travail qu'on a eu à faire avec eux, et puis il en reste encore beaucoup. Ça fait le tour de ce que je voulais vous dire là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

1325 Alors, écoutez, j'avoue que je n'ai pas la liste exacte, là, on l'a affichée toute à l'heure, là, mais est-ce qu'il y a d'autres interlocuteurs à titre de personnes-ressources? Ville de Montréal, l'AMT, effectivement, excusez-moi. Alors, peut-être nous rendre compte des discussions?

M. LUDWIG DESJARDINS :

1330 Oui, en fait, nous, bien, c'est assez similaire à la STM pour ce qui est des derniers mois, mais nous, ça fait depuis 2015 donc qu'on a été appelé à collaborer avec CDPQ Infra, c'est-à-dire qu'on était responsable de deux projets avant 2015 : le Plan mobilité de l'Ouest et le SLR dans l'axe du pont Champlain. C'est des projets qui ont bien sûr été transférés au niveau des études vu qu'elles avaient été réalisées à la Caisse. Donc, dès le transfert de ces études-là, bien, on a eu à avoir des échanges pour s'arrimer au niveau technique avec les équipes de la Caisse, donc la collaboration a débuté là.

1340 Ensuite, quand le projet a avancé un peu plus, bon, divers sujets : on a parlé d'intégration des réseaux, bien sûr sur le comité auquel siègent la STM, le ministère des Transports, STL, le RTL et aussi les réseaux d'autobus en périphérie touchés par le projet; on a travaillé sur les infrastructures d'accueil requises, qui est l'autobus, le rabattement d'autobus. La Caisse nous a confié un peu, si on veut, une mission d'intégration métropolitaine du réseau au niveau du dimensionnement des requis en termes de quais, de capacité d'autobus, de par notre rôle métropolitain.

1345 Les mesures transitoires, ça, c'est pendant la construction éventuelle des tronçons, là, à Deux-Montagnes et tronçon sud; on est impliqué dans des comités où on discute, si on veut, des mesures transitoires en matière de transport collectif à mettre en place pendant la construction.

1350 Également, plusieurs comités spécifiques pour l'arrimage, tout ce qui est trains de banlieue, par exemple, toutes les questions d'électrification de notre réseau actuel versus le futur REM, et il y a aussi eu des échanges fréquents entre les gens de notre direction, c'est-à-dire haute direction et la direction de CDPQ Infra, pour, si on veut, coordonner cet arrimage-là.

1355 Donc, en résumé, c'est à peu près ça.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup. Ville de Montréal?

1360 **M. DAVID THERRIEN :**

1365 La Ville de Montréal participait déjà aux travaux avec l'AMT sur le PMO et le SLR A-10 de la Rive-Sud avant que le projet soit transféré à la Caisse de dépôt. Depuis l'hiver dernier, on a déjà, on travaille en collaboration avec la Caisse de dépôt, on se rencontre sur une base hebdomadaire; on a beaucoup de groupes de travail qui traitent de l'aménagement, qui traitent des infrastructures souterraines. Il y a beaucoup de travaux à voir qui vont avoir des impacts sur nos réseaux.

1370 Les groupes de travail impliquent beaucoup de services de la Ville à différents niveaux. Les agglomérations qui doivent... pas les agglomérations, mais les arrondissements de l'agglomération de la Ville de Montréal qui doivent être aussi impliqués à bien des niveaux. On a des équipes sur les transports actifs pour tout ce qui est arrimage avec le plan vélos, avec les réseaux cyclables. On a des comités de travail qui touchent les ententes qu'on doit avoir avec la Caisse de dépôt; il va avoir beaucoup de travail à faire sur la planification et les autorisations pour les travaux.

1375 On a beaucoup de travail qui est fait aussi sur tous les documents qui sont déposés par la Caisse de dépôt sur les stations, sur les ouvrages d'art à construire. Donc, dans chacune des disciplines, on analyse les travaux qui sont faits, tant des bâtiments, des accès, des stationnements, des impacts environnementaux; on travaille aussi sur la localisation d'ouvrages d'art, la sécurité aux abords des stations ou l'accès aux stations. Tous ces volets-là sont travaillés au sein d'équipes de travail, là, qui sont... On a des professionnels qui représentent plusieurs disciplines, et ça se fait sur 1380 une base régulière. Donc, c'est à toutes les semaines, on est là-dessus. Ça résume un peu le niveau de travail en ce moment qu'on fait avec la Caisse de dépôt.

LE PRÉSIDENT :

1385 Alors, merci. Avant de passer à Longueuil, STM?

M. MICHEL TREMBLAY :

1390 Oui, simplement, Monsieur le président, rajouter que, sans connaître tous les autres échanges d'information, au-delà des réseaux en tant que tels, je sais qu'il y a eu d'autres échanges avec la STM, notamment, évidemment, dans l'hypothèse où le système actuel de vente et perception était celui qui était, qui serait en vigueur en 2020, 2021, évidemment, la STM collabore pour fournir des informations à la Caisse de dépôt. Donc, on a différents échanges.

1395

1400 Aussi, je soulignerais que, bien qu'on ait dit, il y a deux jours, je crois, que, pour l'instant, on n'a pas encore exactement quantifié tous les impacts dans le métro, au niveau des transferts de clientèles, c'est quelque chose sur lequel on travaille avec l'Agence métropolitaine et la Caisse. Bien, il y aura des discussions importantes à avoir à ce niveau-là. Parlons notamment de, par exemple, est-ce qu'il y a un impact à la station Bonaventure? Parce qu'il y aura beaucoup plus de gens qui vont aller sur les quais, dans les corridors, au niveau de la sécurité à différents niveaux; est-ce qu'il y aura des choses à faire à ce niveau-là? Je sais que dans l'ancien projet du SLR, il y avait des aménagements qui devaient être faits. Donc, tout ça devra être regardé dans le futur aussi.

1405 Et puis, je dirais même que je vais aller un peu plus loin : si l'hypothèse du raccordement à McGill est retenue dans le projet, bien, bien sûr que les transferts à McGill devraient être assez importants. Je pense surtout à la pointe de l'après-midi, mais aussi à la pointe du matin. Donc, là aussi, il y aura sûrement plein de choses à regarder entre nos organismes, pour nous assurer qu'il y a une faisabilité, au niveau du partage des coûts, et cetera, et cetera.

1410 Donc, les collaborations ne s'arrêtent pas aujourd'hui, bien sûr, il reste plein de choses à regarder.

LE PRÉSIDENT :

1415 Alors, merci des précisions. Pour Longueuil?

M. SYLVAIN BOULIANNE :

1420 Très rapidement. Pour la Rive-Sud, les canaux principaux avec la CDPQ, c'est via la RTL pour l'intégration versus les réseaux de transport, et via la Ville de Brossard pour l'insertion sur le territoire.

1425 L'agglomération est présente à certaines de ces rencontres-là, moi, j'y ai assisté, puis on a vu quand même une excellente collaboration. Parallèlement à ça, à l'interne, donc l'agglomération, la Ville et le RTL, on a des discussions sur différents sujets, notamment la question des infrastructures, les infrastructures routières, les réseaux d'aqueduc, d'égouts, l'impact durant les travaux, tout ce qui touche la sécurité civile également autour de ce nouvel équipement-là sur notre territoire.

1430 Donc, l'aspect financier également. On parlait hier de captation de la plus value foncière. Donc, il y a différents pas comités, mais différents travaux qui regroupent les différentes Directions concernées des instances sur ces sujets-là.

1435

LE PRÉSIDENT :

1440 Puis on comprend que l'ensemble des sujets que vous nous avez livrés, je veux dire, se rencontrent en quelque sorte dans les différents groupes, là, d'intégration, là, dont on discutait tout à l'heure. C'est bien ça?

M. SYLVAIN BOULIANNE :

1445 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup. Oui, Monsieur Donais, pour le ministère des Transports?

1450 **M. DANIEL DONAIS :**

1455 Juste pour ajouter, au niveau du ministère des Transports, c'est sûr qu'on participe aussi à certains de ces comités-là, notamment, de notre côté, c'est notre service de la modélisation; le Ministère dispose d'un modèle de déplacement dans la région métropolitaine, notamment qui est développé à partir des enquêtes OD et des comptages que le Ministère fait. Donc, pour évaluer des achalandages, je sais que nos gens en modélisation ont participé à différents comités et fournissent les banques de données du Ministère pour aider la Caisse, dans le fond, à développer ses modèles.

LE PRÉSIDENT :

1460 Merci. Est-ce que la CMM est partie prenante aussi aux discussions?

Mme SUZY PEATE :

1465 À ma connaissance, on pourra me corriger si je me trompe, mais la CMM ne fait pas partie des comités qui ont été mis en place.

LE PRÉSIDENT :

1470 Alors, merci beaucoup. Alors, on comprend que la commission a pris un temps d'antenne quand même important, là, mais c'est des sujets qu'on devait quand même aborder, de façon à bien comprendre, là, le travail qui se fait en termes d'intégration, là, des différents réseaux.

1475 Alors, maintenant, on va passer la parole aux citoyens. Alors, j'inviterais maintenant madame Julie Robert, à Brossard, s'il vous plait, à venir nous soumettre ses questions. Alors, est-ce que madame Robert est parmi nous?

1480

M. STÉPHANE VACHON

Mme DIANE PAQUIN :

1485 Elle a dû s'absenter quelques minutes, elle sera de retour immédiatement ensuite pour être disponible pour poser sa question. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1490 Merci, Madame Paquin. Alors, pour ceux et celles, c'est madame Diane Paquin, qui est responsable des communications et de la salle de Brossard. Alors, on va simplement garder le nom de madame Robert qu'on va interpeller plus tard.

1495 Pour la salle de Deux-Montagnes, monsieur Stéphane Vachon. Alors, bonjour, Monsieur Vachon.

M. STÉPHANE VACHON :

Oui, bonjour.

1500

LE PRÉSIDENT :

Peut-être vous rapprocher un peu du micro qu'on vous entende bien, s'il vous plait.

M. STÉPHANE VACHON :

1505

Oui, est-ce que vous m'entendez bien?

LE PRÉSIDENT :

1510

Oui, très bien. Alors, nous vous écoutons.

M. STÉPHANE VACHON :

1515

Oui, bonjour. J'ai deux questions : la première, c'est de confirmer que j'ai bien compris que sur le réseau de Deux-Montagnes, il va avoir le dédoublement de la ligne ferroviaire tout au long de la ligne, de la station Deux-Montagnes jusqu'à Roxboro; est-ce que c'est bien ce que j'ai compris?

1520

LE PRÉSIDENT :

Alors, Monsieur Tall, pour ce qui est du doublement de la voie?

M. MACKY TALL :

1525

Oui, Monsieur Arbaud, s'il vous plait?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1530

La réponse est oui.

LE PRÉSIDENT :

Donc, plus précisément de Roxboro à?

1535

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Deux-Montagnes.

1540

LE PRÉSIDENT :

De Roxboro à Deux-Montagnes, on double.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1545

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1550

Alors, voilà. Votre deuxième question?

M. STÉPHANE VACHON :

1555

La deuxième question c'est : durant les travaux hors du trafic normal, bon, le matin puis le soir, des heures de pointe, on peut s'attendre donc, il va avoir des autobus, d'après ce que j'ai compris, genre la fin de semaine puis de ce moment-là, on peut s'attendre à combien de temps de travaux? Il faut tu s'attendre pendant un an? Je sais que le projet dure trois ans, selon ce qui est prévu, mais est-ce que pendant trois ans de temps, il faut prévoir des autobus, puis que le train ne fonctionnera pas durant les heures, hors les heures de pointe pour ces tronçons-là?

1560

LE PRÉSIDENT :

1565

Alors, peut-être expliquer en partie le calendrier puis l'échéancier? Vous aviez dit d'abord que vous ne réalisez pas l'ensemble de l'ouvrage d'un coup. Ça fait que donc, il y a une question de calendrier puis d'échéancier là-dedans? Puis vous aviez déjà abordé, je pense les mesures de mitigation lors des travaux de construction. Alors, si c'est possible pour vous de préciser ces éléments-là, s'il vous plait?

1570

M. MARCKY TALL :

Oui, Monsieur Arbaud?

1575

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Donc, juste pour dire, le principe, c'est vraiment de dire les trains, le matin, vont, à l'heure de pointe fonctionnent de Deux-Montagnes jusqu'à la Gare Centrale, puis les trains, l'heure de pointe le soir, est d'avoir, hors heure de pointe et pendant les périodes où il n'est pas possible de faire circuler les trains, d'avoir un service de bus qui fonctionne. J'allais dire aussi que, une fois que les premiers véhicules sont livrés, en mode électrique et testés sur une voie, ils vont remplacer les trains progressivement, puis pour aller de plus en plus vers un système automatisé, d'abord en mode manuel.

1580

1585

Pour répondre à la question de monsieur, l'impact, il ne va pas être continu, c'est-à-dire peut-être pas chaque jour, peut-être pas chaque semaine. C'est très difficile de l'évaluer précisément aujourd'hui, compte tenu du fait que 1) il y a des notions d'organisation de construction, de choix de méthode de construction, et cetera, mais ça sera entre un et deux ans, la période pendant laquelle il va y avoir une perturbation sur le système de trains.

1590

M. MACKY TALL :

1595

J'aimerais ajouter, Monsieur le président, rappeler en fait ce que madame Cousineau avait mentionné un peu plus tôt. Je ne sais pas si monsieur Vachon avait entendu les commentaires importants sur nos objectifs de communication avec donc les citoyens sur ce type d'information, en avance, lorsqu'il y aura des travaux au niveau d'impacts sur notamment le service.

1600

LE PRÉSIDENT :

1605

Mais pour répondre à la question de monsieur Vachon, je crois que ce serait intéressant de rappeler les mesures qui vont être mises en place pour informer les citoyens dans le cadre des travaux.

Mme VIRGINIE COUSINEAU :

1610

Oui. Alors, on souhaite mettre en place un bureau de relations avec la communauté : c'est un bureau qui va permettre à l'ensemble des citoyens d'avoir un accès en tout temps à l'ensemble d'information lié aux travaux, aux nuisances, s'il y a des interruptions de service planifiées, notamment sur la ligne Deux-Montagnes, ce bureau de relations avec la communauté sera là pour répondre à toutes ces questions.

1615

On souhaite aussi faire beaucoup, beaucoup, beaucoup de communications proactives avant toute interruption planifiée de service sur la ligne Deux-Montagnes, pour les périodes où ce sera requis, pour s'assurer que ça ne prenne personne par surprise. Et on souhaite mettre en place également des comités de bon voisinage où, assurément, on a beaucoup parlé de l'importance que les riverains qui auraient à subir des impacts des travaux soient représentés, mais assurément les clients, notamment de la ligne Deux-Montagnes, pourront être partie prenante de ce comité de bon voisinage là, pour comprendre également les travaux à venir, notamment sur la ligne Deux-Montagnes.

1620

1625

Donc, c'est l'ensemble des principales mesures, et découle de ça une panoplie d'outils de communication : sites Internet, médias sociaux, pancartes physiques dans les rues, dépliants porte à porte. Alors, c'est ce genre d'outils de communication qui seront mis en place pour s'assurer que tout le monde ait l'information de manière proactive.

LE PRÉSIDENT :

1630

Alors, merci beaucoup pour vos questions, Monsieur Vachon.

1635 **M. STÉPHANE VACHON :**

Je vous remercie beaucoup.

1640

M. FRANÇOIS SÉGUIN

LE PRÉSIDENT :

1645 Alors, j'inviterais maintenant monsieur François Séguin à venir nous soumettre ses questions.

M. FRANÇOIS SÉGUIN :

Bonjour.

1650

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, Monsieur Séguin.

1655 **M. FRANÇOIS SÉGUIN :**

Mes questions concernent l'accessibilité de la gare de Pointe-Claire et s'adressent principalement au ministère des Transports. D'ici à la mise en service de la station Pointe-Claire – donc, j'insiste sur l'aspect temporel de la question – est-ce que le Ministère prévoit prendre des mesures pour faciliter les déplacements actifs au-dessus de l'Autoroute 40, soit en revoyant l'aménagement des traverses actuelles ou en prévoyant de nouvelles telles que dans l'axe du boulevard Jacques-Bizard?

1660

LE PRÉSIDENT :

1665

Je pense que la question sera peut-être plus pertinente à soumettre au promoteur, en fonction de l'aménagement qu'il souhaite faire à la station de Pointe-Claire, c'est bien ce que je comprends? Non, c'est le ministère des Transports?

1670 **M. DANIEL DONAIS :**

Bien, je peux parler, parce qu'on a des discussions justement avec la Ville, on doit justement les rencontrer, là, au début septembre; ils nous ont demandé de collaborer avec eux.

1675 Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que le Ministère a la gestion de l'Autoroute 40; les voies de service et les routes qui passent au-dessus de l'autoroute, c'est des routes qui sont de gestion municipale. Donc, c'est la municipalité qui a la gestion de ces éléments-là.

1680 Donc, nous, ce qu'on va faire là-dedans, c'est justement, on veut collaborer avec la Ville pour aider à avoir des solutions. On nous a parlé notamment d'échangeurs actuellement au niveau St-Jean. On sait que la forme des routes actuellement, c'est avec des bretelles, donc c'est difficile pour les piétons. Donc, ce n'est pas juste une problématique qui est liée au REM, là, c'est une problématique qu'ils ont également actuellement, et comme le Ministère, dans le fond, a quand même sur son réseau aussi des éléments comme ça, on nous a demandé de former un comité de travail
1685 pour regarder ça, puis on va collaborer avec la Ville, justement, pour essayer de voir des solutions qui seraient possibles.

LE PRÉSIDENT :

1690 Alors, merci. Alors, votre deuxième question, monsieur Séguin?

M. FRANÇOIS SÉGUIN :

1695 Ma deuxième question concernait justement le pont d'étagement du boulevard St-Jean et de son échangeur. Alors, c'est la même question, c'est : est-ce que, dans le cadre des travaux de réparation du pont d'étagement du boulevard St-Jean, un réaménagement est prévu maintenant qu'une station du REM sera à proximité?

LE PRÉSIDENT :

1700 Alors, Monsieur Donais?

M. DANIEL DONAIS :

1705 Les travaux qu'on prévoit faire à court terme, c'est des réparations mineures, là, qui visent uniquement le tablier du pont; on ne fait pas de reconstruction du pont ou quoi que ce soit, là. Mais il y a peut-être d'autres solutions qui pourraient être envisagées pour améliorer l'accès.

LE PRÉSIDENT :

1710 Merci beaucoup. Merci pour vos questions, Monsieur Séguin. Alors, j'invite maintenant monsieur Jean Paré, s'il vous plait?

1715

M. JEAN PARÉ

M. JEAN PARÉ :

1720

Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

1725

Bonjour, Monsieur Paré.

M. JEAN PARÉ :

1730

Bonjour. Je me réjouis que vous ayez annoncé que les requêtes vont être affichées, parce que je suis un des requérants, puis jusqu'à ce matin, le site du BAPE suggérait qu'il y avait eu une seule requête pour cette audience.

LE PRÉSIDENT :

1735

Je tiens à souligner que nous, on a été avisés ce matin qu'il y avait six requêtes.

M. JEAN PARÉ :

C'est ce que j'ai compris.

1740

LE PRÉSIDENT :

Alors, vous comprendrez que ça ne relève pas de la responsabilité de la commission, mais on va faire diligence pour les rendre publiques.

1745

M. JEAN PARÉ :

Merci. Je voulais également vous demander si je peux partager de l'information concernant les consultations publiques du côté de la ville de Montréal.

1750

LE PRÉSIDENT :

Oui. Écoutez, il n'y a pas foule, je pense qu'on peut prendre un peu de temps, là, pour pouvoir en discuter.

1755

M. JEAN PARÉ :

Juste pour dire...

1760

LE PRÉSIDENT :

De façon très succincte quand même, là.

1765

M. JEAN PARÉ :

Très, très court.

LE PRÉSIDENT :

1770

S'il vous plaît.

M. JEAN PARÉ :

1775

Pour dire donc que la Ville de Montréal est dotée de ce qu'on appelle l'Office de consultation publique de Montréal prévu dans la Charte, qui est un organisme qui a beaucoup de similitudes avec le BAPE.

1780

En 2014, au moment où le projet était essentiellement un SLR Rive-Sud-centre-ville, il y avait un avis préliminaire de mandat de consultation publique qui avait été donné à l'Office concernant surtout évidemment les enjeux d'insertion urbaine de l'arrivée d'un éventuel SLR au centre-ville de Montréal. Alors, en 2015, ce mandat-là a été retiré. C'est ce que je voulais vous dire.

LE PRÉSIDENT :

1785

O.K. Ce que je comprends, mais le mandat a été exécuté, dans le sens...

M. JEAN PARÉ :

Non, non, non, il n'a jamais été fait.

1790

LE PRÉSIDENT :

Le mandat a été émis, mais le Bureau de consultation n'a pas procédé.

1795

M. JEAN PARÉ :

Un avis préliminaire de mandat – c'est reflété sans doute dans une décision ou un procès-verbal soit du Comité exécutif ou du Conseil de la Ville – a été émis, mais après ça, l'Office a été avisé qu'il n'aurait pas à procéder avec cette consultation publique.

1800

LE PRÉSIDENT :

On pourra peut-être demander à la Ville de Montréal de préciser un peu qu'est-ce qui est arrivé?

1805

M. DAVID THERRIEN :

Oui, certainement. Ça a été un mandat qui a été confié à l'OCPM par le CA de la Ville. À l'époque, c'était le Bureau de projets de l'AMT qui était promoteur du dossier de la ligne du SLR du pont Champlain, mais considérant l'évolution du dossier et l'arrêt des travaux de l'AMT sur le projet du SLR, la commission n'a pas eu à faire sa consultation, n'a pas pu faire la consultation, il n'y avait pas de promoteur pour ce projet-là à ce moment-là. Et depuis, bien, le projet est très différent, puis c'est un autre promoteur qui est à la barre de ça. S'il y avait un mandat, ce ne serait pas le même non plus. Donc, l'autre a été arrêté.

1810

1815

LE PRÉSIDENT :

Mais est-ce que ça a été discuté au niveau des instances de la Ville de Montréal de relancer un nouveau mandat en fonction du nouveau projet?

1820

M. DAVID THERRIEN :

En date d'aujourd'hui, non, il n'y a pas ça qui a été fait.

1825

LE PRÉSIDENT :

Merci.

M. JEAN PARÉ :

1830

D'où l'importance de l'audience du BAPE.

LE PRÉSIDENT :

1835 Alors, votre question, Monsieur Paré.

M. JEAN PARÉ :

1840 Oui. Celle que j'avais préparée a été abordée abondamment par madame Gendron, alors, ça m'amène... et ça concernait la question donc des relations entre CDPQ Infra et la nouvelle autorité. Par conséquent, ce que je me demandais, puisque CDPQ Infra exploite une des lignes du SkyTrain de Vancouver, quelle est sa relation avec TransLink, qui est l'autorité, je pense, de gestion des transports collectifs à Vancouver, et éventuellement est-ce qu'il y a d'autres endroits où la relation entre l'exploitant et l'autorité serait sur le même modèle que celle qu'on nous annonce ici?

1845 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Monsieur Tall?

M. MACKY TALL :

1850 Le modèle de partenariat public/public est innovant; il est, comme je l'avais expliqué avant-hier en fait, un partenariat entre une entité, entre le gouvernement et une entité publique, qui est la Caisse de dépôt. Donc, au niveau de la question, est-ce qu'il y a des modèles similaires? Non, mais je vais demander à monsieur Arbaud de commenter sur les relations entre Canada Line et TransLink, qui est un modèle différent.

1855

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1860 Oui, effectivement, c'est un modèle différent, mais avec beaucoup de points similaires, au sens où les relations avec l'autorité, qui correspond en fait à l'ARTM, plus ou moins, TransLink, parce qu'elle s'occupe de la planification, la réalisation, l'opération des réseaux d'autobus et des autres réseaux. C'est une relation contractuelle où l'ensemble de la tarification, vente des billets, et cetera, est fait par TransLink, et les responsabilités de Canada Line, c'est de construire, opérer, toutes les responsabilités de sécurité, et cetera, liées au projet.

1865

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Arbaud. Monsieur Paré?

1870 **M. JEAN PARÉ :**

Oui, ma deuxième question, Monsieur le président : j'ai noté qu'il y a des documents très importants qui avaient été déposés hier, dans la liste donc de documentation, le DA18 qui est

1875 « l'Évaluation des retombées d'un éventuel développement urbain », donc, ça, c'est fait par transport collectif Axe A-10 et Agence métropolitaine, par les mêmes entités, le DA50 « Étude des besoins, de mai 2015 » et le DB7 du ministère des Transports du Québec, « Examen par des experts indépendants des prévisions d'achalandage pour le corridor de l'Autoroute 10 ».

1880 Ces trois documents-là, à première vue, couvrent essentiellement l'axe Rive-Sud-centre-ville; est-ce qu'il y a des documents équivalents pour les autres antennes du projet REM? J'ai entendu mentionner tout à l'heure par le porte-parole, je pense du MTQ le plan de mobilité de l'Ouest, sauf erreur, il n'est pas encore déposé ou alors, je ne l'ai pas vu, mais vous comprenez ma question.

1885 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, pour le ministère des Transports, c'est de la responsabilité du ministère des Transports?

M. JEAN PARÉ :

1890 Je pense que oui.

LE PRÉSIDENT :

Oui? Alors, plan de mobilité de l'Ouest.

1895 **M. JEAN PARÉ :**

1900 Et plus généralement, est-ce qu'il y a des documents du même type, par exemple sur l'achalandage, la fréquentation ou autre, qui ont déjà été déposés, comparables à ceux qui ont déjà été déposés pour l'axe centre-ville-Rive-Sud, est-ce qu'il y en a pour l'Ouest de l'île, autrement dit?

LE PRÉSIDENT :

1905 D'accord. Alors, ministère des Transports?

M. DANIEL DONAIS :

En fait, peut-être que l'AMT serait mieux placée, qui a travaillé sur ces études-là.

1910 **LE PRÉSIDENT :**

Il se présentait d'ailleurs présent lorsque vous preniez la parole. Alors, pour l'AMT?

1915

M. LUDWIG DESJARDINS :

1920

Alors, effectivement, ce qui a été fait, est-ce qu'il y a exactement quelque chose de comparable, exactement? Non. Pourquoi? Nous, ce sur quoi on travaillait à l'époque, c'était d'une part le SLR dans l'axe A-10, donc du centre-ville jusqu'à l'Autoroute 30, donc un réseau distinct des autres, donc qui n'était pas intégré au sens large, comme le réseau du REM, et on travaillait également sur ce qu'on appelait le Plan mobilité de l'Ouest, qui était pour améliorer la desserte de l'Ouest de l'île et l'aéroport.

1925

Donc, il y a différents scénarios qui ont été déposés pour la desserte de l'Ouest. D'ailleurs, les coûts que je voulais déposer pour l'implantation d'un SLR, un type de SLR dans l'axe de la ligne Vaudreuil, faisait partie de cet exercice-là. Donc, il y a un document que je vais déposer, qui expliquait ces scénarios-là, ainsi que les coûts qui étaient envisagés.

1930

Et pour ce qui est du SLR, bien, là, on avait fait une étude aussi de besoins en termes d'achalandage, donc l'achalandage actuel dans cet axe-là, l'achalandage qui est attendu à l'échéance 2031, dans cet axe-là. Donc, nous, on a travaillé sur un mode système léger sur rail, qui est une technologie qui est assez similaire, mais qui allait du centre-ville jusqu'à l'Autoroute 30, et on a chiffré un peu l'achalandage attendu dans cet axe-là. Donc, ça fait référence à l'étude des besoins dont monsieur parlait. Je peux donner plus de détails sur ce qui était anticipé en termes d'achalandage, mais je ne l'ai pas avec moi, là, mais il n'y a aucun problème à aborder cette question-là.

1935

LE PRÉSIDENT :

1940

D'accord, mais on comprend que vous avez l'intention de les déposer à la commission?

M. LUDWIG DESJARDINS :

1945

En fait, c'est déjà, les informations sont déjà, se trouvent déjà dans des études qui sont rendues publiques ou vont l'être, au niveau de l'étude des besoins. Donc, si monsieur est intéressé par l'achalandage dans l'axe du SLR qui était prévu à l'époque, c'est déjà disponible.

LE PRÉSIDENT :

1950

C'est déjà disponible.

M. LUDWIG DESJARDINS :

Je peux pointer cette information-là ou en faire un extrait, si la commission le souhaite, là.

1955

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plait. D'accord. C'est un document, en quelque sorte, que vous allez résumer et que vous allez déposer.

1960

M. LUDWIG DESJARDINS :

Exactement.

1965

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Alors, Monsieur Paré?

1970

M. JEAN PARÉ :

Ça va, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

1975

Merci beaucoup. Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1980

Oui, c'est simplement en lien avec la première question de monsieur, comme précision sur le lien entre CDPQ Infra, dans le projet de Vancouver, et l'autorité, la nature du lien, est-ce que c'est contractuel comme ici, ou c'est d'une autre nature?

M. MACKY TALL :

1985

Monsieur Arbaud?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1990

C'est un lien contractuel, c'est une concession. Donc, on peut dire qu'une concession, c'est un lien contractuel.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1995

Donc, dans cet aspect-là, c'est similaire à ce qui est proposé ici comme gouvernance avec l'autorité qui est responsable de la coordination du transport collectif.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Sous cet aspect-là, oui.

2000

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Donc, il n'y a pas d'assujettissement juridictionnel non plus. Par exemple, l'autorité qui correspondrait à l'ARTM, le train léger de Vancouver n'est pas assujetti à la coordination de cette entité-là; ce n'est qu'un lien contractuel qui est prévu. Est-ce que c'est ce qu'on doit comprendre?

2005

M. JEAN-MARC ARBAUD :

C'est la fourniture – je m'excuse, je ne suis pas sûr de comprendre totalement votre question, mais parce que l'assujettissement contractuel, la réponse, par exemple, Vancouver, il n'y a pas de... la décision tarifaire appartient entièrement à l'autorité. S'ils décident d'augmenter ou pas les tarifs, et cetera, ça appartient à l'autorité. Mais la décision contractuelle est un peu plus forte, comme par exemple, la volonté d'augmenter le service, ça appartient à l'autorité. S'ils demandaient d'augmenter le service, en disant : « Rajoutez vingt (20) trains », c'est eux qui prendraient la décision. La différence dans le modèle qu'on propose, ce serait notre décision, notre volonté.

2010

2015

LE PRÉSIDENT :

Madame Ghanimé?

2020

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Merci. J'aimerais revenir sur une question qu'on a déjà posée, là, soit hier ou avant-hier, mais pour avoir un peu plus de précisions, et c'est sur la faisabilité de combiner les deux projets, c'est-à-dire l'antenne du pont et l'antenne de l'ouest. Alors, et si j'ai bien compris, vous aviez dit : « Bon bien, on a déterminé la faisabilité parce qu'on a vu que c'était possible d'avoir un raccord. » J'imagine qu'il y a des questions d'achalandage, de revenus potentiels qui sont intervenues, de besoins; est-ce que vous pouvez élaborer davantage, qu'on comprenne comment on est passé d'un projet pour traverser le pont à un projet plus large pour inclure l'antenne ouest?

2025

2030

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Arbaud, s'il vous plait?

2035

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2040

On est passé, juste pour redonner – hier, en présentant dans l'achalandage, j'ai bien dit que nous avons fait des études sur la Rive-Sud, puis des études sur l'axe ouest, puis regardé différentes variantes en axe ouest, ramené le projet donc avec un projet de desserte, de réhabilitation de Deux-Montagnes, de l'ensemble, un projet pour l'Ouest, puis un projet pour le Sud. Puis après, simplement, comme les plans de service et le dimensionnement, en fonction des études d'achalandage, correspondaient à la même dimension de train et de fréquence, et le bénéfice d'avoir une ligne plus longue, donc, ça, c'est la raison qui fait qu'on peut les marier en un seul projet. Ça veut dire qu'il n'y a pas de...

2045

Vous comprenez? Si d'un côté, il y avait un besoin de trains d'un wagon toutes les six minutes, puis que de l'autre côté, on utilisait des trains de huit wagons toutes les trois minutes, puis de faire un système qui va jusqu'au bout, ça fait énormément de trains qui fonctionnent à vide, donc des taux d'usure et de maintenance sur le long terme qui ne sont pas, qui ne font pas vraiment de sens économiquement.

2050

Je trouve que les heures de pointe et les études, pas tout à fait avec la même fréquence, donnent un dimensionnement de quatre trains par véhicule. Donc, ça, ça permet d'arrimer les plans de service. Puis après, c'est juste le bénéfice d'avoir un unique projet qui permet de couvrir un réseau plus important, d'augmenter la mobilité.

2055

En fait, nous, on le voit comme une colonne vertébrale, puis je pense que le travail qu'on a fait, vraiment, avec les différentes autorités de transport, c'est une colonne vertébrale à haute fréquence qui permet de transporter des gens dans des corridors où il y avait un besoin : un besoin défini, analysé, puis le gouvernement, les premières études datent de trente (30) ans sur certains des réseaux.

2060

Puis c'était d'amener une solution qui est aussi plus économique, parce qu'il y a des économies d'échelle. Si vous arrivez à combiner les trains qui fonctionnent d'un seul côté, c'est un seul centre de commande, c'est différentes choses comme ça qui permettent d'avoir des économies d'échelle de coûts tant d'investissement que de coûts d'opérations.

2065

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

2070

Bon, ça clarifie. Merci.

2075

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci encore, Monsieur Paré. Alors, la commission va prendre une pause de quinze (15) minutes, et nous allons revenir avec le questionnement.

2080

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

2085

REPRISE DE LA SÉANCE
Mme JULIE ROBERT

2090

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons reprendre nos travaux. Alors, j'invite à nouveau madame Julie Robert, dans notre salle à Brossard, s'il vous plait? Alors, bonjour, Madame Brossard.

2095

Mme JULIE ROBERT :

Madame Robert.

2100

LE PRÉSIDENT :

Madame Robert!

Mme JULIE ROBERT :

2105

Madame Robert à Brossard! Ça va.

LE PRÉSIDENT :

Je m'excuse, Madame. Un lapsus.

2110

Mme JULIE ROBERT :

2115 C'est correct. J'ai deux questions, peut-être qu'elles ont déjà été abordées, parce que, malheureusement, j'ai pu participer seulement lundi soir, et celle d'hier, là, j'étais absente. Alors, les deux questions, elles vont porter sur le choix retenu pour l'antenne Rive-Sud et le quadrant ciblé entre l'Autoroute 30 et l'Autoroute 10, bien sûr, en zone agricole.

2120 Je suis Julie Robert, je travaille à l'Union des producteurs agricoles en Montérégie, alors c'est notre préoccupation de ce qui se passe dans la zone verte.

2125 Alors, la première question, c'est : quels ont été les sites alternatifs qui ont été étudiés pour ne retenir que le site proposé? Je n'ai pas trouvé de rapport qui nous présente les caractéristiques des sites de moindre impact qui auraient pu faire l'objet d'une évaluation, vraiment en fonction de la zone agricole et les caractéristiques, les divers potentiels.

LE PRÉSIDENT :

2130 Alors, merci de votre question, Madame, et encore avec mes excuses. Et effectivement, c'est un sujet qu'on souhaitait aborder avec le promoteur. Pour ce qui est du choix comme tel de la localisation de la station, le promoteur avait déjà fait une présentation qui expliquait en quelque sorte son choix de localiser sa station terminale là, mais j'aimerais que ce soit repris. De toute façon, nous, après ça, compte tenu, là, des enjeux pour ce qui est du territoire agricole, on a certaines questions qu'on souhaiterait aborder avec vous. Alors, on pense réitérer, là, l'explication que vous nous avez présentée hier, qui serait peut-être l'amorce justement, là, des échanges qu'on va avoir à ce sujet-là.

2135 **M. MACKY TALL :**

Oui, Madame Cousineau, s'il vous plait?

2140 **Mme VIRGINIE COUSINEAU :**

2145 Oui. Alors, Monsieur le président, l'objectif pour l'aménagement de la station terminale Rive-Sud, il y avait des objectifs qui sont perçus, qui étaient poursuivis, qui sont poursuivis pour localiser l'endroit.

D'abord, ce qu'on souhaite, c'est de positionner la station terminale en amont des échangeurs des autoroutes 10 et 30, puisqu'en aval de cet échangeur-là – puis quand je parle d'aval, donc je veux dire l'autre côté, vers direction Montréal – c'est lourdement congestionné.

2150 Donc, l'objectif, c'est d'éviter que les voitures de la couronne sud accèdent au territoire de la ville de Brossard, puisque, dans le fond, présentement, beaucoup de voitures accèdent au stationnement Chevrier qui est situé sur le territoire de la ville de Brossard, et donc circulent dans les rues locales de

2155 Brossard, ce qui cause énormément de nuisances autant pour les quartiers riverains que pour le développement de la ville. Alors, l'objectif numéro 1, c'est vraiment d'essayer de capter en amont de cet échangeur-là le trafic lié à une desserte de transport collectif.

2160 Maintenant, l'autre élément qui est très important : on a besoin de sélectionner un site qui nous permette d'accueillir, d'avoir la superficie nécessaire pour accueillir l'ensemble des équipements qui sont requis. On parle d'une grandeur de trente (30) hectares pour accueillir un stationnement incitatif d'une grandeur de trois mille (3 000) places, un quai d'autobus pour le rabattement des autobus de la couronne sud d'environ dix-sept (17) quais, et un atelier de remisage. Puisque c'est une station de bout de ligne, les rames du système, du REM, donc lorsque l'opération se termine à une heure du matin (1 h), doivent rester sur place durant la nuit, pour pouvoir être disponibles pour le départ de cinq heures du matin (5 h). Donc, on a besoin d'un centre de remisage de rames. Donc, ça, c'est les grandes composantes techniques qu'il nous faut localiser à la station terminale Rive-Sud.

2165 Alors, il y a quatre quadrants qui ont été analysés dans le secteur donc de l'échangeur 10/30 : on a le quadrant ouest, le quadrant nord, le quadrant est et le quadrant sud – est-ce que vous voyez à l'écran, Madame Robert?

2170 **Mme JULIE ROBERT :**

Oui.

2175 **Mme VIRGINIE COUSINEAU :**

Oui? O.K. Donc, pour situer le – pardon, je parle à monsieur le Président – donc, on voit que l'Autoroute 10 se situe dans la direction de Montréal et l'autre côté, c'est la direction Sherbrooke.

2180 Donc, le premier quadrant qui a été analysé, c'est le quadrant ouest. Ce site-là, donc dans les critères qu'on souhaitait répondre, bon, il ne permet pas de capter les voitures en amont de l'échangeur 10/30 puisqu'il est situé de l'autre côté. Alors, ça, ce que ça veut dire, c'est que les usagers de cette station terminale là devraient rentrer sur le territoire de Brossard pour pouvoir accéder à la station terminale. Donc, ça ne répondait pas au premier critère. C'est un site qui est entièrement développé; il est occupé par le centre commercial Dix30, qui a d'ailleurs plusieurs projets de densification. Donc, l'espace pour implanter la station terminale était insuffisant, quasi inexistant.

2185 Le deuxième quadrant qui a été évalué, c'est le quadrant nord, donc toujours au coin des autoroutes 10 et 30. Le premier critère : donc, ce site-là est situé de l'autre côté de l'autoroute, donc en aval, ne permet pas de capter les voitures avant qu'elles ne rentrent sur le territoire urbanisé de Brossard. C'est un site aussi qui est déjà voué à un développement TOD, donc il y a plusieurs centaines d'habitations et il y a un centre commercial et une intégration multifonctionnelle qui est

2195 prévue. Donc, c'est un site qui est déjà en voie de développement. Ce développement-là fait qu'il n'y a pas l'espace suffisant pour installer les équipements dont je parlais tantôt, au niveau de la station terminale, et évidemment, ça crée une cohabitation très difficile du site de remisage des rames avec d'éventuelles habitations à proximité.

2200 Le quadrant est, lui, donc, c'est un autre site qui a été évalué. Ce site-là est en amont de l'échangeur des autoroutes 10/30, donc il répondait à notre premier critère. Maintenant, c'est un site qui est présentement occupé par une entreprise de recyclage, qui est l'entreprise Matrec. Donc, c'est un site qui n'est pas libre présentement, là, en tout cas, l'ensemble du terrain est déjà utilisé.

2205 Ce site-là a déjà fait l'objet, en fait, a déjà été utilisé pour un site d'enfouissement, ce qui fait que la qualité des sols n'est pas bonne : c'est un site qui est contaminé et la capacité portante des sols, en fait, nécessiterait des investissements très importants pour installer les équipements qu'on souhaite mettre. Et il y a également une contrainte physique à l'extrémité est du site, il y a la présence de lignes électriques à haute tension d'Hydro-Québec, et il y a une servitude de non-construction donc sous ces lignes-là, ce qui fait qu'on est vraiment limité dans l'implantation au sol.

2210 Le dernier quadrant que nous avons regardé, c'est le quadrant sud. Alors, ce quadrant-là répond à notre objectif de capter la circulation avant qu'elle ne rentre sur le territoire urbanisé de Brossard puisqu'il est en amont des échangeurs. C'est un site qui est actuellement non exploité; il n'y a aucune contrainte physique, dans ce sens où il est bien encadré par l'autoroute 10/30. Il y a un poste de transformation d'Hydro-Québec, mais outre ça, il n'y a aucune contrainte physique et il offre la superficie nécessaire dont on a besoin pour installer les équipements. Donc, c'est le site qui présentait, en fait, qui répondait à l'ensemble des critères et des objectifs recherchés.

LE PRÉSIDENT :

2220 Alors, voilà pour la présentation de la justification du promoteur pour ce qui est du choix qui a été fait. Une autre question, Madame?

Mme JULIE ROBERT :

2225 Mais je peux tu avoir une sous-question, si vous me permettez? Parce que, là, on a répondu en fonction du quadrant de l'autoroute 10/30, moi, j'élargissais la question davantage sur le corridor de la 30 est-ouest, s'il y avait d'autres sites alternatifs. Parce que là, on s'est limité à l'arrivée, à l'antenne Rive-Sud, sans élargir la vision ou le déplacement que le train aurait pu prendre.

LE PRÉSIDENT :

Alors, Monsieur Tall?

M. MACKY TALL :

2235

Monsieur Arbaud, s'il vous plait?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2240

Non. En termes de site, là, le long, avant le carrefour de la 10/30, il n'y en a pas d'autre. Après, on a défini une station terminale où elle a été définie, là, dans le quadrant sud. Dans le futur, c'est possible de concevoir des extensions et des prolongements, mais à l'heure actuelle, c'est la fin du projet, c'est la station terminale.

2245

LE PRÉSIDENT :

Vous nous parliez – je pense que j'essaie un peu, là, de recouper la question de madame Robert. Est-ce que vous avez effectivement élargi la recherche de sites ou vous avez simplement arrêté en disant : « Bien, c'est la ligne terminale, c'est là, et pas ailleurs. »

2250

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Non, on a élargi la recherche de sites, mais si vous regardez, on passe au milieu de la 10 jusqu'à un carrefour au coin de la 10 et de la 30. Après, une recherche de sites ailleurs voudrait dire un prolongement du projet.

2255

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est ce qui motive le choix que vous avez fait.

2260

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Oui.

2265

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Une question accessoire : vous avez déplacé l'essentiel du service, pour ce qui est de l'entretien des voitures, à Pointe-Saint-Charles, mais juste nous préciser le genre d'activité qui va se faire; je sais que vous mettez des... je pense qu'il va y avoir un entretien léger qui va se faire sur place. Peut-être nous préciser aussi combien, à moins que vous l'ayez dit dans la présentation, là, mais que je ne l'ai pas entendu, il y a combien de rames qui vont être sur place?

2270

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2275

Donc, oui, la maintenance des trains lourds, des trains, de la maintenance lourde – pardon – se fait à Pointe-Saint-Charles. Là, c'est la maintenance légère, quotidienne. Une partie des rames, puis pour des raisons de besoins de service, il y a environ, de mémoire, vingt (20) rames, mais laissez-moi vérifier sur le... j'ai bon? O.K. De mémoire, vingt (20) rames qui sont stockées pour la mise en place du plan de service le matin. Il faut qu'ils soient là parce que c'est le point de départ, donc sinon, vous faites parcourir vingt (20) ou trente (30) kilomètres à des rames à vide pour qu'il y ait suffisamment de rames disponibles pour les gens de Brossard, le matin, à la première heure, puisque c'est l'heure de pointe la plus importante, dans ce sens-là, sur le projet.

2280

LE PRÉSIDENT :

2285

Merci. Alors, Madame Robert, une autre question?

Mme JULIE ROBERT :

2290

Oui. Ma deuxième question, c'est : quelles sont les études ou évaluations qui montrent les projections dans le temps de l'utilisation du REM et des impacts sur la possibilité d'un étalement urbain, donc agrandissement du site de stationnement à trois mille (3 000) places, qui est déjà saturé? Parce que lundi soir, on disait qu'il va avoir un déplacement des aires de stationnement de Panama et Chevrier, si j'ai bien compris, qui vont être amenées dans le quadrant sud, si c'est maintenu à cet endroit. Alors, on sait déjà que c'est presque comblé, alors, il n'y en aura pas plus de projetés. Alors, dans le temps, il y a sûrement de la projection pour permettre le développement du REM. Alors, qu'est-ce qui est envisagé au niveau de l'accroissement, sachant qu'on est en zone agricole?

2295

LE PRÉSIDENT :

2300

Alors, Monsieur Tall?

M. MACKY TALL :

2305

Monsieur Arbaud, s'il vous plait?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2310

Donc, on a eu beaucoup de points relatifs à cette question qu'on a évoqués dans les différents jours. Premièrement, la volonté, pour nous, ce qui est vraiment important, c'est l'intégration réseau, réseau de transport en commun; deuxièmement, dans cette zone-là, la requalification de cette terre

2315 qui n'a pas été cultivée depuis une dizaine d'années, mais la requalification, c'est uniquement pour les fins de transport, d'intégration transport collectif.

2320 Puis, le point que je pourrais ajouter, en tant que promoteur, ça a été mentionné hier par la CMM ou la Ville de Longueuil, c'est la façon, dans les plans d'urbanisme et des différents plans de la communauté, c'est qu'il n'y a pas, aujourd'hui, de possibilité, vu ces plans directeurs, d'avoir du développement autour de la station terminale.

LE PRÉSIDENT :

2325 Alors, merci pour la réponse. Peut-être aborder la demande, parce qu'évidemment vous avez, le ministère des Transports a déposé la demande à la Commission de protection de territoire agricole, juste de préciser la nuance, vous faites une demande d'avis à la Commission de protection de territoire agricole, communément, c'est une demande de dézonage, je pense qu'on l'interprète comme ça ou c'est juste un avis?

M. DANIEL DONAIS :

2330 En fait, c'est une demande d'avis pour une utilisation autre qu'agricole, de permettre aussi un lotissement et l'aliénation de la partie requise, là, contrairement aux demandes qui sont faites relatives, normalement, à l'article 58. C'est une procédure qu'on prend parfois dans les plus grands projets, lorsqu'il y a aussi audiences où, finalement, on demande avis à la Commission et le gouvernement, 2335 avec l'avis de la Commission, par la suite, va produire un décret.

LE PRÉSIDENT :

2340 Donc, il n'y a pas une décision formelle, c'est un avis de la CPTAQ.

M. DANIEL DONAIS :

Non, c'est juste un avis, oui

LE PRÉSIDENT :

2345 Et sur la base de cet avis, le gouvernement va prendre un décret.

M. DANIEL DONAIS :

2350 C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2355 Qui lui va être en fonction du besoin.

M. DANIEL DONAIS :

2360 C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2365 D'accord. Dans votre demande, on remarque que, entre autres, à la page, au quatrième point, on n'identifie pas le nombre d'hectares.

M. DANIEL DONAIS :

2370 Oui, j'ai vu. C'est une erreur, c'est qu'il faut se référer aux plans; il y a des plans de joints à cette demande-là.

LE PRÉSIDENT :

Exact.

2375 **M. DANIEL DONAIS :**

2380 Ces grands plans-là – malheureusement, ils sont petits ici, là – et il y a un tableau des superficies requises et on voit les noms des propriétaires, les parcelles, les lots, avec une identification des superficies requises. Lorsqu'on fait le total, on arrive à une superficie de trente-six (36) hectares, c'est ce qu'on avait dit, c'est la superficie des terrains visés par la réserve foncière. Toutefois, lorsqu'on regarde dans le rapport qu'on a remis, on voit que la superficie effective, dans le fond, c'est les tableaux qui ont été présentés par la Caisse hier, que le terrain est un peu plus petit, on parle plutôt de trente (30) hectares.

2385 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, le chiffre officiel, ce serait trente (30) hectares.

M. DANIEL DONAIS :

2390 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2395 D'accord. Troisième élément pour ce qui est de la demande, vous faites mention, dans votre lettre de transmission :

« *Étant donné les délais restreints associés à la réalisation du REM, nous souhaiterions une réponse de la Commission d'ici le 31 août.* »

2400

Croyez-vous que la CPTAQ va rencontrer cet échéance?

M. DANIEL DONAIS :

2405

J'ai eu des discussions avec la CPTAQ, on s'est entendu pour le 30 septembre.

LE PRÉSIDENT :

2410 30 septembre. D'accord. Est-ce que c'est usuel comme démarche qu'on demande un avis qui, ensuite, va être relayé, là, au conseil des ministres pour un décret?

M. DANIEL DONAIS :

2415

C'est comme je vous dis, on l'avait fait, nous, dans le cadre du projet de l'Autoroute 35. Ce n'est pas une démarche qui est courante, mais qui est utilisée occasionnellement.

LE PRÉSIDENT :

2420

D'accord.

M. DANIEL DONAIS :

On me dit l'Autoroute 30 aussi.

2425

LE PRÉSIDENT :

Alors, évidemment, il y a eu aussi un aspect, là, qui a été abordé par madame Robert, c'est-à-dire l'éventuel développement qui pourrait avoir lieu autour. Tout en comprenant que, dans votre demande, le promoteur, lui, s'est engagé – puis je le cite :

2430

« *Conscient de la pression qu'il peut exercer sur le milieu agricole en périphérie du secteur de la gare terminale, CDPQ Infra adopte une position ferme à l'effet qu'aucune autre autorisation n'est*

prévue ni souhaitée en zone agricole, quoi qu'il en soit du potentiel de développement TOD ou autre, du secteur de la station terminale Rive-Sud. »

2435

Alors, on comprend que c'est un engagement de la part du promoteur. Mais qu'en est-il des municipalités environnantes?

2440

Alors, je vais interpeller les gens de l'agglomération de la Ville de Longueuil. Vous nous parliez tout à l'heure, ou vous nous parliez hier que vous aviez déjà fait des demandes de modifications, à ma connaissance, de ce que j'ai compris, là, qui avaient été soumises aux Affaires municipales, puis qui avaient été écartées. Mais de façon plus concrète, je veux dire, je comprends que ça a quand même un pouvoir d'attraction assez important, le type d'infrastructures qui va être installé, comment l'agglomération de la Ville de Longueuil, là, je veux dire, voit le potentiel de développement, là, puis de quelle façon ils pensent le planifier?

2445

M. SYLVAIN BOULIANNE :

2450

Donc, clairement, le schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil n'autorise pas le développement en zone agricole. Donc, il n'y a aucune possibilité de développement immobilier en zone agricole – ailleurs au Québec aussi, là, mais sur ce site-là. Aucunement la Ville de Brossard pourrait, par exemple, autoriser un promoteur ou un développement immobilier ou un prolongement de réseau.

2455

Ce que je comprends des informations qu'on obtient par rapport à la demande à la CPTAQ, c'est que le choix a été fait d'obtenir une autorisation pour un usage spécifique, un usage spécifique, c'est-à-dire la gare, le stationnement, puis le garage. Donc, l'autorisation ou le décret, là – je répète ce que je viens d'entendre – va porter uniquement là-dessus. Le décret n'autorisera absolument rien d'autre, et je vous confirme que le schéma d'aménagement de la MRC – pardon – de l'agglomération de Longueuil ne permet aucun développement immobilier; ne permet pas non plus la gare, et cetera, mais ça, j'imagine qu'ils vont également le gérer autrement que par nos outils traditionnels, là, mais c'est sûr, sûr, sûr que l'autorisation ponctuelle qui pourrait être donnée par décret, par exemple, pour la gare, n'ouvre aucunement la possibilité à un développement immobilier en zone agricole.

2460

2465

LE PRÉSIDENT :

Quelque promoteur immobilier que ce soit ne pourrait pas préalablement faire une demande à la CPTAQ sans que les outils de planification le permettent.

2470

M. SYLVAIN BOULIANNE :

2475 Une autorisation, traditionnellement, une autorisation pour un usage spécifique en zone agricole exige que la municipalité indique que le projet est conforme à sa réglementation. Déjà, là, le projet, un projet immobilier ne dépasserait même pas cette étape-là. Vous comprenez ce que je veux dire? La CPTAQ, avant de se prononcer sur un usage autre qu'agricole, en zone agricole, demande : est-ce que c'est autorisé par la réglementation municipale? Si oui, je l'analyse, sinon, je ne l'analyse pas. De 2480 toute façon, même si je disais oui, tu n'auras pas le permis de la municipalité.

2485 Donc, c'est pour ça que je dis que le processus d'autorisation en zone agricole, pour un usage spécifique, est extrêmement encadré; les règlements municipaux qui doivent obligatoirement respecter les orientations gouvernementales en matière de protection du territoire agricole nous empêcheraient, même si on voulait le faire.

2490 Je vous donnais hier l'exemple des avis gouvernementaux qui nous ont dit clairement, le gouvernement : « Vous n'autorisez pas ces activités-là en zone agricole. » Donc, c'est pour ça que je vous dis, les orientations gouvernementales, le schéma d'aménagement, honnêtement, là, je ne vois pas du tout comment un promoteur immobilier, en zone agricole, ceci dit, pas juste à cette intersection-là, partout en zone agricole, pourrait espérer développer des infrastructures ou un projet immobilier quelconque. Tu sais, c'est très, très bien cadenassé, là.

LE PRÉSIDENT :

2495 Puis est-ce que l'agglomération a l'intention de réitérer ses demandes pour ce qui d'un éventuel développement, comme vous l'avez fait?

M. SYLVAIN BOULIANNE :

2500 En fait, ce que l'agglomération a demandé, ce n'est pas pour du développement, je veux juste qu'on se comprenne bien, l'agglomération a toujours prévu que la zone agricole ne servait qu'à la zone agricole. L'agglomération, en 2014, dans la première version de son schéma d'aménagement, a fait figurer un petit point avec une note en bas de page qui disait qu'il y aurait possiblement une 2505 station terminale de SLR.

2510 Le gouvernement nous a demandé de retirer cette petite note-là en 2014, et en 2016, il a réitéré en disant : « Non seulement vous la retirez, mais en plus, je ne veux pas de prolongement de l'aqueduc, d'égouts, de réseaux ferroviaires, de voies routières en zone agricole. »

Donc, l'agglomération ne pense même pas à faire ce genre de choses là, n'aurait pas l'opportunité de le faire. Le jour où on va modifier le schéma pour peut-être faire ça, le gouvernement va nous dire : « Non, ça ne passe pas. »

2515 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, on comprend que la mesure qui est employée actuellement pour ce qui est de permettre l'implantation du terminal, c'est une procédure exceptionnelle qui doit être entérinée par l'exécutif du gouvernement?

2520

M. SYLVAIN BOULIANNE :

Tout à fait, parce que ça ne pourrait pas l'être par nous, ça, c'est sûr.

2525 **LE PRÉSIDENT :**

Et que les outils de planification tels qu'ils sont conçus, en matière d'autorisation, ne le permettraient pas.

2530 **M. SYLVAIN BOULIANNE :**

Exact.

LE PRÉSIDENT :

2535

Alors, voilà pour les éléments de réponse qu'on peut vous fournir. Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

2540 Oui. Juste pour bien comprendre, cette procédure d'avis va mener automatiquement à la permission qu'il y ait une station terminale en zone agricole; est-ce que j'ai bien compris?

M. DANIEL DONAIS :

2545 En fait, le gouvernement prend avis et, sur la base de cet avis-là, va faire un décret. En fait, il faut qu'il accepte aussi le projet, là, mais si le projet est acceptable, il va faire un décret, effectivement, pour permettre l'autorisation d'utiliser le terrain.

2550

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Donc, plus précisément, en quoi est-ce que la démarche diffère et pourquoi est-ce que vous avez choisi cette procédure-là plutôt que la procédure traditionnelle?

2555

M. DANIEL DONAIS :

Essentiellement, c'est compte tenu du fait qu'il y avait déjà, le projet était déjà présenté au BAPE, puis il y avait des questions d'échéancier, pour le gouvernement, pour la réalisation du projet.

2560

LE PRÉSIDENT :

Alors, évidemment, dans le projet, le promoteur dit : « Moi, je ne m'occupe pas de développement immobilier. » On comprend que là, on vient de faire le tour pour ce qui est de la tête du réseau Rive-Sud, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas possibilité de développement dans le périmètre immédiat de la station terminale. Hier, vous aviez mentionné que, éventuellement, avec la relocalisation du stationnement incitatif Chevrier, vous envisagiez un développement au stationnement actuel, est-ce que c'est bien ce qu'on a compris hier?

2565

M. SYLVAIN BOULIANNE :

En fait, au stationnement Chevrier, là, où il y a deux mille trois cents (2 300) cases de stationnement, comme ce stationnement-là va être retiré, évidemment, dans nos plans d'urbanisme, dans notre planification, c'est prévu qu'il y ait du développement urbain à cet endroit-là.

2575

LE PRÉSIDENT :

D'accord. On comprend, d'autre part, là, qu'il y a quand même une concentration de gens qui viennent de la Rive-Sud, qui vont travailler sur... donc, il y a une demande. Je veux dire, est-ce que vous considérez qu'éventuellement vous auriez besoin d'un autre stationnement incitatif ou un agrandissement qui nécessiterait éventuellement un empiètement sur la zone agricole, ou vous limitez strictement vos besoins en fonction de l'infrastructure que vous avez actuellement?

2580

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud, s'il vous plait?

2585

2590

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2595 Je pense qu'on a beaucoup commenté sur le... le principe, c'est de dire : on veut faire de l'intégration de réseaux, mon collègue Denis l'a beaucoup mentionné. Donc, non, on ne considère pas qu'on a besoin d'une surface supérieure ni à long terme pour installer des parkings. Donc, on ne contemple aucun empiètement supplémentaire sur la zone agricole. De toute façon, le terrain est enclavé. Je rappelle qu'il y a les terrains d'Hydro-Québec et deux autoroutes. Donc, il n'y a pas d'étalement.

2600 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci. Alors, voilà, Madame Robert, les éléments qu'on peut vous apporter. Nous, on a peut-être d'autres questions aussi pour ce qui est de la protection de territoire agricole puis du développement immobilier. Alors, quelque chose à ajouter? Non, ça va? Madame Ghanimé?

2605 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

2610 Est-ce qu'on pourrait parler un peu plus des mesures compensatoires qui sont envisagées ou prévues pour compenser cette perte, là, de trente (30)... là, on est trente (30)? Trente-six (36)? Trente (30). Trente (30) hectares.

LE PRÉSIDENT :

2615 On a confirmé trente (30) hectares.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

2620 O.K. Est-ce qu'on pourrait parler davantage des mesures compensatoires qui sont envisagées pour compenser ces pertes?

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud, s'il vous plait?

2625 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

2630 Donc, la première mesure habituelle, puis celle pour laquelle nous n'avons pas d'autorité, ça, c'est un peu une décision du Ministère, c'est le remplacement de terre agricole, de terre blanche rezonée en terre verte, mais notre contribution active, différemment, c'est de dire : bien, la terre agricole, c'est de construire, de faire des discussions en cours pour réaliser au-dessus des centres de

2635 maintenance, utiliser la surface de toit maximum sur l'ensemble du projet, pour faire des serres de production agricole. En quelque sorte, c'est de dire : la terre agricole, on la remet sur les toits, là. On n'arrive pas nécessairement à des surfaces équivalentes, mais on a quand même des surfaces de l'ordre de, si on regarde l'ensemble des surfaces, de l'ordre d'au moins dix (10), quinze (15) hectares, en totalité. Pas sûr qu'on pourra utiliser la totalité en serres agricoles, mais c'est une volonté.

2640 Deuxièmement, on a discuté avec l'UPA, l'Union des producteurs agricoles nationale, en fait, dans la réunion pour dire : « Il y a les parkings incitatifs sont peu utilisés pendant les fins de semaine. » Donc, on s'est porté volontaires pour dire, pour organiser, laisser l'espace libre pour que puissent être organisés des marchés pour la vente de produits agricoles du Québec, initiative qui a été fort bien reçue de leur part, parce qu'il semble que ce ne soit pas si facile de trouver ce genre d'emplacement là, et de volonté de développer. Puis si on regarde aussi une façon d'avoir de la distribution, de faciliter la distribution de certains produits, au travers de magasins installés dans les stations.

2645 Donc, ça, c'est les trois composantes qui viennent de propositions que nous, nous avons faites, dans un souci d'essayer de... comme mesures de compensations.

LE PRÉSIDENT :

2650 Vous dites que vous avez discuté avec l'Union des producteurs agricoles? Leur réaction à votre proposition?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2655 Fort bien reçue. Excusez-moi, fort bien reçue. C'était vraiment... c'est une idée importante, pour eux, c'est un point important. On ne veut pas être juge, mais ce n'est pas une... c'est de la très bonne terre agricole, si vous voulez, qui est là, son positionnement n'est juste pas idéal, en termes de culture, et elle n'est pas cultivée depuis dix (10) ans. En fait, elle n'est pas détenue par des agriculteurs, elle est détenue d'une façon spéculative.

2660 Donc, la perception était vraiment importante de dire : ça permet de développer l'image, les produits agricoles. Puis pour nous, moi, je pense que c'est aussi une bonne chose. On a parlé, j'ai pu parler un peu hier de ce qui était la même chose pour les milieux humides, puis ça fait un peu partie de notre vision que nous implémentons petit à petit, mais qu'on veut implémenter pour la mise en service vraiment environnementale liée au projet.

LE PRÉSIDENT :

2670 Avez-vous eu des réactions du ministère de l'Agriculture quant à votre proposition de compensation?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2675 On ne l'a pas vraiment présenté dans le cadre, pas la façon détaillée dont je le présente, on dit que c'est plus... On ne l'a pas regardé comme une initiative d'approbation, au sens, donc on a peu échangé avec le ministère de l'Agriculture sur ce sujet-là. C'est plutôt notre propre initiative de développement au sens où nous développons ces points plus de notre propre initiative.

LE PRÉSIDENT :

2680 Merci. Oui, le ministère du Développement durable?

M. HUBERT GAGNÉ :

2685 Une chose dans les nombreux documents questions/commentaires qu'on a faits, on est revenu plusieurs fois en demandant qu'il y ait des projets de compensation pour les pertes agricoles, et j'ai ma collègue Valérie Saint-Amant qui aimerait rajouter quelque chose.

LE PRÉSIDENT :

2690 Madame Saint-Amant?

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

2695 En fait, je voulais simplement signifier à madame Robert, pour le bénéfice de madame Robert, que pour pouvoir préparer son mémoire, elle pouvait consulter les questions qui ont été posées à la Caisse, et qui provenaient du MAPAQ, il y en a de nombreuses qui ont été posées, et sous plusieurs angles. Donc, je pense que madame Robert pourra y trouver certainement matière pour produire son mémoire.

2700 **M. HUBERT GAGNÉ :**

2705 Parce que, en fait, il y avait des questions sur les quadrants, mais il y avait des questions aussi sur mettre des infrastructures sur les terrains aussi qui étaient donc à l'extérieur des quadrants, là. Donc, il y a eu des éléments d'information qui ont été fournis par l'initiateur, suite aux questions du MAPAQ, dans nos documents de questions/commentaires.

LE PRÉSIDENT :

2710 Peut-être préciser, là, pour le bénéfice de madame Robert, là. Madame Saint-Amant fait référence à des documents, des échanges quant à la recevabilité de l'étude d'impact, puis des

2715 questions qui ont été posées par les différents ministères. Alors, avec une recherche puis, au besoin, vous contacterez la commission, là, qui vous aiguillera pour identifier les documents pertinents, mais on a l'ensemble des échanges qui ont eu lieu entre le promoteur et les différents ministères quant à la recevabilité de l'étude d'impact, et dont un volet touche le volet de protection de territoire agricole, en fonction du terminal.

M. HUBERT GAGNÉ :

2720 On a reçu plusieurs avis, effectivement, du MAPAQ, puis je ne veux pas prendre position pour eux, mais j'ai fait une fiche avec les points qui revenaient le plus souvent dans les avis du MAPAQ. Donc, eux, ils ont demandé, je dirais entre dix (10) et douze (12) questions pour mieux justifier que la gare ne peut pas être située en dehors de la zone agricole protégée. Puis ils ont aussi demandé qu'il y ait une minimisation des superficies affectées, et qu'il y ait des mesures de compensation, et dans le quatrième document de réponses, l'initiateur allait dans ce sens. Donc, ça semblait plutôt positif. Et
2725 aussi, pour le MAPAQ, il était clair que le projet mettrait une forte pression sur le milieu agricole qui environne la gare terminale.

LE PRÉSIDENT :

2730 Seriez-vous disposé à déposer votre note?

M. HUBERT GAGNÉ :

2735 Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

C'est un résumé, en quelque sorte, là, des échanges qui ont eu lieu?

2740 **M. HUBERT GAGNÉ :**

2745 En fait, c'est un résumé des avis du MAPAQ, et les trois avis qu'on a reçus jusqu'à maintenant, et aussi des discussions qu'on a eues avec eux. Oui, ces diapositives-là, je peux les déposer, aucun problème.

LE PRÉSIDENT :

2750 S'il vous plait. Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Est-ce que le MAPAQ, a précisé quelle était la politique puis les règles en matière de mesures compensatoires de pertes agricoles?

2755

M. HUBERT GAGNÉ :

Je crois qu'on n'en est pas là.

2760

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Ils ne sont pas rendus là.

2765

M. HUBERT GAGNÉ :

On n'en était pas encore là, comme on n'est pas encore dans l'étape de l'analyse environnementale. On sentait quand même certaines lignes, comme, entre autres, une des mesures de l'initiateur était de s'engager à trouver des mesures et, eux, ils revenaient souvent en disant : « Nous, on aimerait plus, on aimerait vraiment des mesures concrètes de compensation. » Et je crois qu'une des réponses du quatrième document de réponses allait vraiment dans cette direction-là. Quand le promoteur s'engage à trouver des terres et à les remettre en fonction agricole, selon moi, ça, ça semblait vraiment aller plus vers la demande du MAPAQ, mais je ne peux pas répondre pour eux, là, on pourrait peut-être leur poser la question. Mais c'est sûr que nous, quand nous serons en analyse environnementale du projet, on va leur demander leur avis sur le projet, et c'est à ce moment-là qu'on va avoir ce genre de réponse.

2770

2775

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

O.K. D'accord. J'avais compris tout à l'heure, par exemple, que cette mesure-là de prendre la terre, la remettre ailleurs, c'était venu, résultat des discussions, mais est-ce que ça fait partie de vos propositions? Non? C'est ça. Alors, d'où... aidez-nous à mieux comprendre, là, qui décide de la teneur de ces mesures, surtout dans le contexte maintenant où on va avoir un avis qui va être suivi d'une décision, un décret sur l'utilisation, comment ça va se passer, là, la décision sur les mesures compensatoires, puis qui va assurer la mise en œuvre de ces conditions-là?

2780

2785

M. HUBERT GAGNÉ :

J'aimerais juste préciser que, dans le quatrième document de réponses, la mesure de prendre la terre et de la déplacer ailleurs est citée dans les exemples que le promoteur pourrait faire, comme

2790 mesures compensatoires. Ils ne se sont pas engagés à le faire, mais c'était des exemples de trucs qu'eux pourraient faire pour venir compenser.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2795 Dans le document numéro 4, on suivait...

LE PRÉSIDENT :

Oui, Monsieur Arbaud?

2800

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Ah, excusez.

2805

LE PRÉSIDENT :

Alors, Monsieur Tall, Monsieur Arbaud?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

2810

Dans le document numéro 4, nous suggérons, mais nous n'en avons pas le pouvoir – il me semble que c'est ce que j'ai dit – en termes de mesures compensatoires vis-à-vis de ça.

LE PRÉSIDENT :

2815

Mais la question de ma collègue est pertinente, là, dans le contexte où on va prendre une procédure spéciale, en quelque sorte, pour autoriser les travaux, est-ce que, éventuellement, la décision du gouvernement, suite à l'avis de la CPTAQ, va prendre en considération, ou encore si la CPTAQ elle-même propose des mesures de compensation, dans quelle mesure ça va être considéré dans l'éventuelle décision gouvernementale?

2820

M. HUBERT GAGNÉ :

Ce ne sera pas un ajout.

2825

LE PRÉSIDENT :

Je comprends qu'on n'est pas dans un processus d'analyse environnementale, là, où on va décanter l'ensemble des mesures de compensation pour l'ensemble du projet, là, on parle

2830 spécifiquement d'une décision gouvernementale qui est discrétionnaire à l'exécutif, qui va décider que ces territoires-là agricoles vont être utilisés à d'autres fins; est-ce qu'il va y avoir des conditions qui vont être rattachées à ça? Est-ce que ça va prendre en considération ce qui éventuellement va ressortir de l'avis de la CPTAQ, si la CPTAQ y met, là, des conditions?

2835 **M. HUBERT GAGNÉ :**

2840 Donc, juste avant de passer, donc je vais passer la parole à ma collègue, Valérie Saint-Amant, mais juste avant, juste pour dire les prochaines étapes. Donc, nous, on va commencer notre analyse environnementale, on reconsulte tous les ministères, dont le MAPAQ, on va prendre en compte leur avis, et il est possible que, eux, ils demandent des formes de compensation. Donc, ça, on va analyser ça quand nous serons rendus à cette étape. Et maintenant, je pense que ma collègue aimerait rajouter quelque chose.

2845 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

2850 Oui. Peut-être que monsieur Donais pourra confirmer ce que je vais vous indiquer, mais pour avoir également travaillé sur le dossier de l'Autoroute 35, où il y a eu une procédure similaire qui a été mise en œuvre, l'avis de la CPTAQ produisait, effectivement, certaines recommandations, et ces recommandations-là ont été prises en charge en totalité par le promoteur et il s'est engagé à les mettre en œuvre. Et tout ça, évidemment, se fait en parallèle de la procédure d'évaluation environnementale.

2855 Le décret du gouvernement, en vertu de l'article 31.5, là, qui est le décret dit environnemental, doit inclure également le décret dit agricole, là, dans ce contexte-là où il y a un avis qui est pris auprès de la CPTAQ. S'il n'y a pas un décret comme ça, il doit absolument y avoir la décision, l'autorisation, la décision de la CPTAQ pour permettre le dézonage, l'aliénation des terres agricoles et, par conséquent, ces deux décrets-là vont... bien, le décret agricole va être cité dans le décret environnemental, et les mesures qui seront suggérées par la CPTAQ, bien, elles pourront avoir été... il pourra y avoir un engagement de la part du promoteur à les assumer, à les mettre en œuvre, et dans le décret environnemental, il pourra également y avoir une condition de mettre en œuvre ces mesures-là.

2865 Donc, ces mesures-là, elles vont être – ces mesures-là, on ne sait pas encore lesquelles elles seront, là, la CPTA peut faire des recommandations, le MAPAQ, de son côté, également. On s'entend, ce sont deux organisations distinctes qui, oui, travaillent en collaboration, mais pour ce qui est des avis de la Commission de la protection du territoire agricole, c'est vraiment une décision distincte, là, qu'ils travaillent...

2870 **LE PRÉSIDENT :**

Là, on ne parle pas d'une décision, on parle d'un avis.

2875 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

Oui. Bon, un avis, là.

LE PRÉSIDENT :

2880 Déjà, il y a une nuance.

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

L'analyse, on va parler de l'analyse alors.

2885 **LE PRÉSIDENT :**

Exact.

2890 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

Donc, ça se fait de façon distincte, mais on s'entend, les préoccupations sont généralement les mêmes, donc il est fort possible que les deux soient complémentaires, voire fortement similaires.

2895 **LE PRÉSIDENT :**

2900 Oui. C'est peut-être un peu pointu, là, ce que j'avance, mais c'est simplement de savoir d'où va venir, qui va conditionner les mesures de mitigation, là? Je veux dire, est-ce que le décret gouvernemental, pour ce qui est de l'implantation en zone agricole, va strictement s'en tenir à circonscrire en quelque sorte le territoire convenu et ça va être l'analyse environnementale qui, elle, va conditionner les mesures de mitigation éventuelles? Ou ça va être la décision gouvernementale qui va circonscrire, puis qui va imposer les conditions, puis que l'analyse environnementale, elle, n'aura pas nécessairement de rôle à jouer pour ce qui est de conditionner les mesures de mitigation, là. Vous comprenez un peu, là, où on tire la ligne pour savoir qui va déterminer quoi en mesures de mitigation éventuelle?

2905

2910 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

2915 Une chose est sûre : le ministère de l'Environnement, en tant que gestionnaire de la procédure d'évaluations environnementales, en collaboration avec le MAPAQ, va certainement avoir des demandes d'engagement auprès du promoteur, va certainement transmettre des demandes d'engagement auprès du promoteur, puis ça, c'est de façon complètement indépendante de la recommandation de la CPTAQ. Cette recommandation-là, si j'ai bien compris, devrait arriver relativement bientôt, là, soit en septembre, à la fin du mois de septembre. Par conséquent, ça va faire partie de l'ensemble de l'analyse du projet, et les conditions d'application, elles vont aussi transparaître dans le décret gouvernemental.

2920 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Bon.

2925 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

Je ne peux pas m'avancer sur ce que ce sera pour l'instant.

2930 **LE PRÉSIDENT :**

Je comprends. Non, je comprends.

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

2935 Mais comme c'est un enjeu non négligeable du projet, je serais très surprise qu'il n'y ait rien qui soit, qui apparaisse concernant les enjeux agricoles.

LE PRÉSIDENT :

2940 Non, non, non. Non, non, mais on en revient dans une question de comment, je veux dire, et qui, c'est simplement ça, là, de dire : est-ce que c'est plus l'analyse environnementale qui va conditionner les éventuelles mesures de mitigation ou c'est le décret gouvernemental? C'était simplement ça, là.

2945 Mais je comprends qu'aussi le Ministère a l'obligation de proposer un décret, puis qu'éventuellement, on pourrait y retrouver une analyse, puis des propositions ou des conditions de réalisation qui seraient afférentes aux mesures de mitigation qui seraient proposées pour ce qui est de l'occupation du territoire.

2950 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

Exactement.

2955 **LE PRÉSIDENT :**

L'autre partie de ma question, c'est : dans quelle mesure le décret gouvernemental, lui, pour ce qui est du territoire, de lever l'obligation, pour lever, pour déterminer, circonscrire le projet en quelque sorte, va, lui, déterminer certaines conditions de compensation.

2960 Monsieur Donais, vous n'êtes pas à même de pouvoir préciser à ce moment-ci?

M. DANIEL DONAIS :

2965 Pas vraiment, non. Simplement, c'est que normalement le décret, en matière d'agriculture, c'est une décision qui va plutôt identifier les terrains, les lots visés avec l'autorisation qui est donnée, tout simplement. Et les autres éléments vont plus être dans le décret environnemental, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

2970 Et si on arrive en quelque sorte à ce que l'avis de la CPTAQ propose certaines mesures de compensation ou en conditionne certains, bien, éventuellement, ce serait par l'intermédiaire du décret, de l'analyse environnementale que ces conditions-là pourraient être exercées; est-ce que c'est ce que je comprends?

2975 **M. DANIEL DONAIS :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2980 Parce que je ne pense pas que, dans l'avis de la CPTAQ, celle-ci va se priver de dire si oui ou non, il pourrait y avoir des mesures de compensation, puis quelles seraient éventuellement ces mesures-là.

2985 **M. DANIEL DONAIS :**

Non.

2990 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Bien alors, la question reste ouverte. Je signale simplement que le registre est fermé. Quelque chose à ajouter, Madame Saint-Amant?

2995 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

3000 J'allais juste vous dire que, dans le fond, vous pouvez facilement retrouver les décrets de l'Autoroute 35, ça pourra vous donner une bonne idée de la manière dont peuvent être pris les décrets conjoints, tant agricoles qu'environnementaux lorsqu'il est question d'une demande d'avis plutôt qu'une demande de décision. Je pourrai vous transmettre, dans le fond, les liens pour ces deux décrets-là, comme ça, vous pourrez voir, dans le fond, l'adéquation entre les deux types de décrets qui sont pris tant agricoles qu'environnementaux.

3005 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît, ça nous aiderait sûrement à comprendre. Merci beaucoup. Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

3010 Oui. Là, on commence à comprendre peut-être un peu mieux la question d'autorisation, mais ma question, c'était plus de savoir concrètement le genre de mesures qui est habituel, dictées dans les règles, puis considérées adéquates pour compenser pour une perte de terre, est-ce que ça, c'est consigné dans une politique ou une série de règles quelconques, ou c'est le résultat de propositions, négociations, discussions avec le promoteur et le Ministère?

3015 **M. HUBERT GAGNÉ :**

À ce moment-là, je crois qu'il faudrait transmettre la question au MAPAQ, là, ça pourrait être eux qui pourraient mieux répondre.

3020 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Très bien, O.K. Merci.

3025 **LE PRÉSIDENT :**

C'est sûrement ce qu'on va faire. Madame Gendron.

3030 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Oui. Est-ce que l'agglomération de Longueuil pourrait nous parler de l'évolution de ses terres agricoles au cours des vingt (20) dernières années pour qu'on comprenne dans quel contexte est-ce qu'on émet, on va peut-être émettre un avis ou comment est-ce qu'on perçoit l'évolution des terres agricoles sur votre territoire?

3035

M. SYLVAIN BOULIANNE :

Bon. Le territoire agricole de l'agglomération de Longueuil a une superficie d'environ quatre-vingt-douze kilomètres carrés (92 km²); c'est composé principalement de bonnes terres agricoles de classe 2 pour la plupart. Le secteur dont on parle fait partie évidemment de ce pattern agricole là. Ce qu'on observe par contre, ce sont des terres qui ne sont pas cultivées depuis environ une dizaine d'années. C'est ce qu'on appelle une friche herbacée, c'est-à-dire que le terrain est entretenu, mais il n'y a pas de traces, selon les photos aériennes, de pratique agricole, de culture, par exemple, ou d'activité purement agricole. Néanmoins, ça fait quand même partie de la zone agricole permanente, là, avec des sols de qualité comme on retrouve, là, dans la Montérégie en général.

3040

3045

Donc, on connaît les types de propriétés, l'activité qui en est faite, ce qui n'est pas agricole actuellement, et ce sont des terres qui font partie, là, de la zone agricole comme telle. Ce n'est pas isolé ou ce n'est pas un petit terrain, c'est vraiment parmi les terres agricoles, sauf que c'est en périphérie de la trame urbaine. Donc, ce qu'on observe souvent sur ces terres-là, bien, il y a eu soit des activités ou soit des abandons de terres qui ont été faits au fil des années, comme le site de Matrec, par exemple, qu'on parlait tout à l'heure.

3050

3055 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Puis est-ce que, historiquement, vous avez perdu des terres agricoles, vous avez maintenu vos terres agricoles, si on prend un horizon, par exemple, de vingt (20) à trente (30) ans?

3060

M. SYLVAIN BOULIANNE :

Depuis une quinzaine d'années, il n'y a eu à peu près aucune exclusion de la zone agricole sur le territoire de l'agglomération. On s'entend, là, une autorisation à des fins autres qu'agricoles, le territoire agricole demeure en zone agricole alors qu'une exclusion de la zone agricole, c'est qu'on change la limite de la zone agricole et on devient en zone blanche. Donc, il n'y a pas eu d'exclusion de la zone agricole ou très, très peu, là, depuis une quinzaine d'années. Donc, l'intégrité de la zone agricole a été maintenue.

3065

3070 Ça ne veut pas dire, par ailleurs, qu'il n'y a pas eu en zone agricole des autorisations autres qui ont été autorisées sur des bases très ponctuelles, mais la limite de la zone agricole comme telle n'a pas beaucoup bougé depuis une quinzaine d'années, puis selon les politiques gouvernementales, selon le plan métropolitain de la CMM, théoriquement, elle ne peut pratiquement plus changer, la limite de la zone agricole.

3075 On ne peut pas convertir des zones agricoles aujourd'hui... bien, on ne peut pas. Je veux dire, on ne peut pratiquement pas convertir des zones agricoles aujourd'hui, puis les rentrer en zones blanches. Ça, ma collègue de la CMM pourra le confirmer. Il y a un moratoire, ça prend des justifications impossibles à faire, puis de toute façon, l'agglomération ne veut pas agrandir son périmètre urbain à même la zone agricole.

3080 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

3085 Mais j'avais compris, peut-être que je me trompe, qu'il y avait une volonté d'agrandir les zones agricoles?

M. SYLVAIN BOULIANNE :

D'agrandir les zones agricoles? Non.

3090 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Non? O.K.

M. SYLVAIN BOULIANNE :

3095 Non, non. Non. La répartition du territoire, je dirais qu'on est environ un tiers en zone agricole, deux tiers en zone blanche. Honnêtement, nos planifications, c'est : on ne touche pas à la zone agricole, mais on ne touche pas non plus à la zone blanche, là.

3100 _____
M. STÉPHANE VACHON

LE PRÉSIDENT :

3105 Alors, merci beaucoup. Alors, je vais maintenant demander à monsieur Stéphane Vachon, à Deux-Montagnes, de venir nous soumettre ses questions.

M. STÉPHANE VACHON :

3110

Rebonjour, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

3115

Rebonjour, Monsieur Vachon.

M. STÉPHANE VACHON :

3120

Ma question porte sur la rue Henri-Dunant et la possibilité d'enlever le passage à niveau qui est présent présentement. Donc, je voulais savoir pourquoi qu'on voudrait enlever le passage à niveau, et pourquoi qu'on voudrait le déplacer sur la rue Guy et faire un changement sur la rue Guy, qui est proposé pour l'instant, ou c'est une idée qui est envisagée, donc pourquoi le déplacer, pourquoi détruire des aménagements pour le déplacer un peu plus loin? C'est quoi l'objectif et les avantages, les inconvénients de faire ça?

3125

LE PRÉSIDENT :

Alors, Monsieur Tall?

3130

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud, s'il vous plaît?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3135

Monsieur le président, si ça ne vous dérange pas, on a déjà expliqué une partie, mais on va recommencer, on va vous donner, on va donner l'explication. La raison pour laquelle il faut supprimer le passage à niveau, c'est que c'est un système automatisé, sans conducteur, donc qui doit circuler en site propre, afin de pouvoir avoir une fréquence et pouvoir utiliser un système léger, et donner de la capacité au système de transport. Maintenant donc, la conséquence, c'est qu'il faut supprimer des passages à niveau.

3140

Pour ce qui est de l'explication pour la rue Henri-Dunant, si je peux demander à mon collègue, Christian Ducharme, de venir parler un petit peu sur ce sujet-là?

3145

M. CHRISTIAIN DUCHARME :

3150

Monsieur le président, bonjour. En ce qui concerne la rue Henri-Dunant, tout à fait, effectivement, l'hypothèse de base actuellement serait de remplacer le passage Henri-Dunant par un autre passage, et ça, ça a été en fait discuté avec les gens de la municipalité, c'est à leur suggestion qu'on regarde cette avenue-là. La décision finale n'est pas prise. Donc, on va effectivement regarder les avantages et inconvénients de chacune des solutions. L'idée, c'est de maintenir un accès le plus fluide possible entre les deux secteurs, et on va prendre la décision dans ce sens-là quand on aura regardé les deux possibilités.

3155

LE PRÉSIDENT :

3160

Alors, voilà pour votre question. Une autre question, Monsieur Vachon?

M. STÉPHANE VACHON :

3165

Non. Donc, c'est bon, c'était ma seule question. Je vous remercie beaucoup.

M. MICHEL BELHUMEUR

3170

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Vachon. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Michel Belhumeur.

3175

M. MICHEL BELHUMEUR :

Bonjour, Monsieur.

LE PRÉSIDENT :

3180

Bonjour, Monsieur Belhumeur.

M. MICHEL BELHUMEUR :

3185

Moi, ce serait une question plutôt technique. Lors de la réfection de la ligne Deux-Montagnes, il y a une vingtaine d'années, on a installé tout le long de la ligne des longs rails soudés, sauf pour les ponts, et aux abords des ponts. Il s'agit des ponts de l'Île Bigras et du pont qu'il y a entre Laval puis Deux-Montagnes.

3190 C'est une pratique ferroviaire courante de ne pas installer de rails soudés sur des vieux ponts ferroviaires, à cause du stress que ces rails-là peuvent imposer aux vieux ponts existants. Donc, on a installé des rails à joints; les joints sont situés à tous les soixante-dix-huit pieds (78 pi). Donc, il y a deux rails, ça fait des joints alternatifs à tous les trente-neuf pieds (39 pi).

3195 Ce qui se passe, c'est que, à chaque fois qu'un train passe, là, il y a un impact qui se produit au niveau du joint, et ces impacts-là sont transmis à la structure, laquelle agit comme caisse de résonance, surtout dans le type de ponts qui nous concerne. Alors, dans certains cas, il y a jusqu'à six cents (600) impacts au passage d'un train, ce qui provoque comme un bruit de tambour, là, de tonnerre.

3200 Moi, je demanderais au promoteur : qu'est-ce qu'il entend faire pour mitiger l'impact sonore, s'il veut garder ces vieux ponts-là, là, qu'est-ce qu'il entend faire pour mitiger l'impact sonore au passage des trains?

3205 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, un sujet qu'on a partiellement abordé hier. On a compris que la technologie que vous souhaitez employer, c'est des rails soudés. Il y a une problématique particulière qui est soulevée par monsieur Belhumeur, c'est-à-dire pour les ponts; est-ce que vous gardez la même infrastructure ou vous allez modifier la structure? Alors, Monsieur Tall.

3210 **M. MACKY TALL :**

Monsieur Arbaud, s'il vous plaît?

3215 **M. JEAN-MARC ARBAUD :**

3220 L'intention générale, l'idée, c'est, on m'a dit que c'est la même technologie, c'est-à-dire qu'on utilise des rails soudés. La grande différence, c'est qu'on va utiliser des systèmes de train léger versus des systèmes de train lourd, pour ce qui est des problèmes de résonance et de calcul à l'intérieur des ponts. Donc, ça, c'est la réponse que je peux donner.

LE PRÉSIDENT :

3225 Mais monsieur Belhumeur semblait faire une nuance quant à la structure du pont comme telle.

M. MICHEL BELHUMEUR :

3230

Ce que je dis, c'est une pratique courante dans le domaine ferroviaire, en Amérique du Nord, de ne pas poser de rails soudés sur des ponts qui n'ont pas été prévus pour accueillir des rails soudés.

LE PRÉSIDENT :

3235

Ça fait que cette contrainte-là au plan technique, pour vous?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3240

Mais parce que le poids des systèmes de train léger, c'est à peu près un dixième du poids d'un système de train lourd. Donc, on ne parle pas des mêmes... Je comprends très bien ce que dit monsieur.

LE PRÉSIDENT :

3245

La question.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3250

La question. On pourra remettre une note, si vous voulez, technique. Je peux valider auprès de nos experts en structure, là, de structure de pont – malheureusement, il n'y en a pas qui soit présent dans la salle – pour valider ce point-là, mais pour nous, c'est l'utilisation de rails soudés sur la totalité du parcours.

LE PRÉSIDENT :

3255

O.k. L'explication du promoteur, c'est de dire : mon train est moins lourd qu'un train conventionnel, donc la contrainte sur le pont ne se pose pas.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3260

Ou même si elle se posait, le train étant beaucoup moins lourd qu'un train conventionnel, l'aspect bruit, tel qu'il est donné, ferait que le niveau de bruit et le niveau des impacts seraient beaucoup moins, beaucoup plus inférieurs à celui qui est donné à un train lourd tel qu'il passe aujourd'hui, en termes de bruit, comme l'a bien expliqué monsieur.

3265

LE PRÉSIDENT :

3270

Alors, une petite note technique, là, pour préciser la réponse?

M. MICHEL BELHUMEUR :

3275

Moi, la réponse ne me satisfait pas, là. Moi, je considère que ce n'est pas... le problème, ce n'est pas les trains lourds, là, ce n'est pas la lourdeur des trains, mais c'est la dilatation puis la contraction des rails, là, des longs rails soudés, c'est l'effet que ça peut avoir sur un pont qui n'a pas été prévu pour accueillir des rails soudés. Ça, je suis parfaitement au courant de ce problème-là, là, écoute, ça n'a rien à voir avec la lourdeur des trains, là, c'est...

3280

LE PRÉSIDENT :

Alors, quelque chose à ajouter, Monsieur Tall?

3285

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud?

M. JEAN-MARC ARBAUD :

3290

Oui. Je comprends très bien le problème de dilatation, et que la question, la liaison avec la dilatation et le poids des trains : le poids des trains, ça va avec le bruit, la notion de problèmes de... parce qu'il y avait deux questions, le bruit : qu'est-ce que ça donne comme impact de bruit? Et comment on enlève le bruit?

3295

Après, il y a toujours, sur les ouvrages d'art, des problèmes de dilatation versus d'énergie et de structure des ouvrages d'art. Puis dans n'importe quel ouvrage, il y a toujours un joint de dilatation quelque part, pour les changements de température – monsieur a parfaitement raison.

3300

Donc, c'est pour ça, je ne suis pas un expert dans les structures, je n'en ai pas un qui puisse répondre, en termes de dimensionnement des joints de dilatation sur les ponts existants, et où ils doivent se positionner. C'est pour ça que je dis : « On remettra une note technique. » Je suis désolé de ne pas être capable de répondre instantanément à la question ni d'avoir d'expert qui soit capable de répondre instantanément à la question, mais on mettra une note technique prochainement sur le site. On vous remettra une note technique prochainement à ce sujet.

3305

LE PRÉSIDENT :

3310

Alors, le promoteur s'engage à nous déposer une note technique qui va être disponible dans la documentation de la commission.

M. MICHEL BELHUMEUR :

3315

Ça m'intéresse d'avoir la réponse.

LE PRÉSIDENT :

3320

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

M. MICHEL BELHUMEUR :

3325

Oui, j'aurais une autre question : pour l'accès à la gare de Deux-Montagnes, c'est particulièrement difficile pour les gens qui viennent de Mirabel ou de Saint-Eustache. La Ville de Saint-Eustache envisageait, ou envisage encore, d'accueillir une gare au nord de l'Autoroute 640; est-ce que le promoteur, soit prévoit de construire, à court ou à long terme, une gare au nord de la 640 ou est-ce qu'il prévoit construire des meilleures voies d'accès vers la gare de Deux-Montagnes pour les gens qui viennent de Mirabel et de Saint-Eustache?

3330

LE PRÉSIDENT :

3335

D'accord. On parlait d'un projet qui devait être dans les cartons de l'AMT, c'est bien ça, pour ce qui est d'une gare plus haute? On parlait d'une gare à Saint-Eustache, c'est bien ce que vous me dites?

M. LUDWIG DESJARDINS :

3340

Oui, en fait, il y a toujours eu une gare, bien, il y a déjà eu une planification d'une gare à Saint-Eustache qui était sous étude par le passé, elle ne l'est pas depuis quelques années, mais ce projet-là a déjà été envisagé, oui.

LE PRÉSIDENT :

3345

Mais est-ce que ça change vos plans de développement éventuels avec l'infrastructure qui est proposée?

M. LUDWIG DESJARDINS :

3350

Bien, en fait, avec la ligne Deux-Montagnes qui va être utilisée par le REM, nous, on n'est plus dans cet axe-là, on n'opère plus le train de banlieue, donc, effectivement...

LE PRÉSIDENT :

3355

Donc, l'accès, pour ce qui est... ça ne relève pas directement du promoteur comme tel, je veux dire, c'est plutôt de la responsabilité du ministère des Transports. Alors, peut-être avec l'AMT puis le ministère des Transports, là, sur la base de la proposition que vous aviez faite, est-ce qu'on avait discuté de la possibilité aussi de faciliter l'accès à la gare de Deux-Montagnes aux gens qui sont plus loin? Alors, Monsieur Donais, pour le ministère des Transports?

3360

M. DANIEL DONAIS :

Pour le ministère, c'est sûr, il y a un échangeur – j'essaie de voir la carte –, c'est ça, il y a un échangeur à Deux-Montagnes, mais c'est parce que la gare est située un peu plus loin sur le réseau routier municipal : c'est sûrement le tracé pour se rendre là qui est plus compliqué. Je ne me souviens pas de discussions à ce sujet-là, moi.

3365

LE PRÉSIDENT :

Alors, apparemment, il n'y aurait pas de plan comme tel, là, pour ce qui est de permettre un meilleur accès à la station de Deux-Montagnes, puis on comprend que le promoteur, lui, je veux dire, s'arrête à Deux-Montagnes, puis il va exploiter la station telle qu'elle est actuellement.

3370

M. MICHEL BELHUMEUR :

Bien, il y a des embouteillages tous les matins, là, dans l'échangeur même.

3375

LE PRÉSIDENT :

Donc, il y a un problème de congestion pour vous.

3380

M. MICHEL BELHUMEUR :

Énorme.

3385

LE PRÉSIDENT :

3390

Alors, je vous remercie pour vos questions, Monsieur Belhumeur.

M. MICHEL BELHUMEUR :

3395

Merci.

M. FRANCIS LAPIERRE

3400

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Alors, j'invite maintenant monsieur Francis Lapierre, s'il vous plaît.

3405

M. FRANCIS LAPIERRE :

Bonjour tout le monde.

LE PRÉSIDENT :

3410

Bonjour, Monsieur Lapierre.

M. FRANCIS LAPIERRE :

3415

Voilà. Je ne suis pas certain qu'on ait bien compris le sens de ma question de lundi soir ni qu'on y ait bien répondu, en particulier dans l'aspect financier, on ne m'a pas répondu du tout là-dessus.

3420

Je voulais savoir, bon, ma question implique – je vais essayer d'expliquer un peu plus le contexte, ça va peut-être aider. C'est un changement de vision ou de philosophie. C'est comme la différence entre le PIB et le BIB, le produit intérieur brut et le bonheur intérieur brut. C'est-à-dire que la Caisse de dépôt cherche le rendement maximal pour ses investisseurs, mais moi, on peut prendre une autre philosophie : on accepte qu'il y ait un peu moins de rendement à l'actionnaire, mais par contre, qu'il y ait davantage de rendement au niveau social et environnemental.

3425

Puis ça, ça fait un changement au niveau, ça implique un changement probable – pas certain, mais probable – au niveau de la technologie. Comme il y a plusieurs technologies qui sont possibles, il y a le SLR de type métro automatisé que la Caisse a pris, puis il y en a d'autres, comme le tramway moderne, SLR tramway moderne, qui sont différents, puis qui impliquent un rendement au niveau

3430 social, c'est-à-dire qu'on engage des gens pour conduire les trains. Puis aussi, au niveau
environnemental, ça permet sans doute d'avoir des gares plus rapprochées, d'en avoir plus, donc un
meilleur transfert modal.

3435 Donc, moi, ma question, c'est de savoir : est-ce que ça a été sérieusement envisagé, est-ce
qu'il y a eu des études qui ont été faites là-dessus pour voir les différentes choses ou si on a seulement
considéré le rendement à l'actionnaire, et qu'on a laissé tomber complètement de regarder une autre
sorte de philosophie pour le choix des technologies?

LE PRÉSIDENT :

3440 Alors, Monsieur Tall?

M. MACKY TALL :

3445 Oui, Monsieur le président, le rendement n'a pas été le critère pour le choix technologique, le
dimensionnement. Si vous le permettez, j'aimerais apporter la précision que la Caisse ne cherche pas
le rendement maximum, mais la Caisse cherche un rendement raisonnable. Je vais présenter une
capsule à cet effet, qui va être établie par un expert indépendant, et ce rendement va servir en fait à
rémunérer, à payer les pensions de nombreux Québécois.

3450 Sur la question du choix technologique, mon collègue, monsieur Andlauer, a expliqué que le
processus qui a mené au choix du SLR en mode automatique, qui était relié au départ sur les critères
de dimensionnement et les limites, donc étant donné l'achalandage, c'est-à-dire le dimensionnement
déjà prévu et le besoin d'accommoder la croissance, les paramètres qui ont mené à ce choix.

3455 Donc, c'est vraiment la réponse, c'est que oui, les autres modes ont été regardés, et c'est les
critères de dimensionnement, de capacité, notamment, qui ont mené à ce choix, qui nous paraît
optimal.

LE PRÉSIDENT :

3460 Alors?

M. FRANCIS LAPIERRE :

3465 C'est beau.

LE PRÉSIDENT :

3470

Alors, Monsieur Lapierre, une autre question?

M. FRANCIS LAPIERRE :

3475

Oui. Donc, le dimensionnement, ce que je dois comprendre, c'est les capacités, qu'il y ait beaucoup de personnes qui puissent être transportées, c'est ça que je dois comprendre?

LE PRÉSIDENT :

3480

Monsieur Tall?

M. MACKY TALL :

3485

Pas beaucoup de personnes, mais les besoins identifiés, c'est-à-dire c'est le dimensionnement. Il y a une page spécifique à cet effet qu'on pourrait remettre, mais qui confirme en fait ces paramètres-là.

LE PRÉSIDENT :

3490

S'il vous plaît.

M. DENIS ANDLAUER :

3495

Alors, Monsieur le président, c'est le graphique qui représente effectivement le volume anticipé pour les heures de pointe à l'horizon de l'ouverture de notre réseau REM. On voit qu'entre la ligne, sur l'antenne sud, on est à douze mille (12 000) passagers par heure par direction. Donc, c'est ça le besoin à l'ouverture. Et sur les autres lignes, donc dans chacune des antennes, l'antenne de Deux-Montagnes, on parle de trois mille (3 000), celle de Sainte-Anne-de-Bellevue, de trois mille (3 000) également, et de l'aéroport, de trois mille (3 000), ce qui se concentre sur l'antenne commune donc entre Bois-Franc et la Gare Centrale. Donc, pour le petit bout nord, avant que les trois antennes se divisent à neuf mille (9 000) personnes par heure par direction.

3500

3505

Donc, c'est un des éléments de réponse. L'autre élément de réponse, si j'ai bien compris la question de monsieur Lapierre, ça concerne le choix social; est-ce qu'il faut faire conduire des gens ou est-ce qu'il faut des systèmes automatiques? Je pense qu'un des éléments de réponse, c'est pour répondre à cette capacité de déplacement, il faut des hautes fréquences; et à un moment donné, dans les intervalles, donc là, on parle de trois minutes, un train toutes les trois minutes, on peut encore

imaginer, à trois minutes, que ce soit des conducteurs, mais on commence à être à la limite, mais on peut le faire.

3510

La STM opère un métro avec une conduite semi-manuelle, semi-automatique, mais il y a un conducteur à bord, puis on est capable de le faire en trois minutes. Quand on descend en dessous, ça devient de plus en plus difficile, puis en dessous de deux minutes, on n'est plus dans une logique où c'est l'humain qui intervient, il faut que ce soit le système qui prenne la relève.

3515

Donc, ce n'est pas une décision sociale – oui, elle a un impact, parce qu'elle réduit le coût d'opération, et ça vient rejoindre nos objectifs d'offrir un système le moins cher possible, pour le meilleur résultat.

3520

L'autre élément, si vous me permettez, c'est la question du tramway, ce qu'on appelle aujourd'hui le tramway moderne. Le tramway moderne a un inconvénient majeur : quand on est sur ces axes-là – on nous a demandé de regarder – c'est qu'on vient s'insérer dans la circulation urbaine, et donc, on vient de réduire de manière drastique la vitesse de déplacement.

3525

Avec le REM, on est sur une emprise propre, on roule à cent kilomètres/heure (100 km/h) sur de longues portions. Ça fait des temps de déplacement moyens. Vu du client, on se déplace environ entre soixante (60) et soixante-cinq kilomètres/heure (65 km/h), en moyenne, quand on fait le calcul entre le moment où on part et le moment où on arrive. En tramway, les vitesses commerciales tournent autour de dix-neuf, vingt kilomètres/heure (19-20 km/h), donc c'est beaucoup plus proche de ce que fait un autobus aujourd'hui.

3530

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci. Avez-vous une autre question, Monsieur Lapierre?

3535

M. FRANCIS LAPIERRE :

Oui, j'avais une dernière sous-question : l'aspect financier, parce que, là, les gaz à effet de serre, on a parlé de seize mille huit cents tonnes (16 800 t) par année, là.

3540

LE PRÉSIDENT :

On est plus dans la troisième question que dans la sous-question, là, quand on aborde...

3545

M. FRANCIS LAPIERRE :

Oui, mais je n'ai toujours pas eu de réponse à ma première question de lundi soir, là.

LE PRÉSIDENT :

3550 Alors, écoutez, on vous donne l'occasion de la faire, allez-y.

M. FRANCIS LAPIERRE :

3555 C'est que, à ce niveau-là, au niveau financier, vous utilisez les fonds, il y a des fonds qui viennent du fédéral, je ne sais pas si vous prenez les fonds sur les infrastructures ou sur le fonds vert; si vous prenez sur le fonds vert, à ce moment-là, il va falloir justifier les réductions de gaz à effet de serre que vous faites. Donc, comment vous allez justifier, si vous avez seulement seize mille (16 000)? C'est ça que je me pose comme question, là.

3560 **LE PRÉSIDENT :**

3565 Alors, pour la deuxième question et demie de monsieur Lapierre, pour ce qui est de l'aspect financier, vous avez une participation fédérale, alors simplement peut-être de préciser d'où vous anticipez, là, et éventuellement les conditions qui pourraient être attachées à l'éventuelle contribution fédérale.

M. MACKY TALL :

3570 Alors, les participations que nous avons demandées, autant de la part du gouvernement fédéral que provincial, ne viennent pas du fonds vert, et d'ailleurs sont structurées plus comme un investissement des deux gouvernements, puisque l'instrument proposé leur permettrait de participer également au rendement qui va être généré par le projet.

M. FRANCIS LAPIERRE :

3575 D'accord.

LE PRÉSIDENT :

3580 Alors, merci, Monsieur Lapierre, pour vos questions.

M. FRANCIS LAPIERRE :

3585 Merci beaucoup.

QUESTION DE LA COMMISSION

3590 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Madame Gendron?

3595 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Oui, c'est simplement pour revenir sur la première question de monsieur Lapierre, puisque vous nous mentionniez que vous vous attendiez à un rendement raisonnable et non maximal. Vous nous aviez dit aussi, plus tôt dans les audiences, que ce rendement serait un rendement équivalent à des investissements de même nature, et vous nous avez produit, donc en réponse à une question que nous vous avons posée, donc un document qui précise que le rendement des projets en infrastructures de transport collectif urbain sur les cinq dernières années se situe entre dix (10) et onze pour cent (11 %); est-ce qu'on peut, dans ce cas, juger que c'est le rendement auquel vous vous attendez, à peu près, puisque vous nous aviez dit que vous aviez recherché un rendement comparable à ce que vous aviez déjà?

3605 **M. MACKY TALL :**

Ce rendement est indicatif des rendements qu'on a réalisés dans le passé. Comme je l'avais indiqué, le rendement attendu, il va être établi en toute transparence par le processus avec un auditeur indépendant, de concert avec le gouvernement, et rendu public.

3615 Donc, est-ce qu'il va être similaire? Comme je l'avais mentionné sur la capsule présentée, ça dépendra en fait de l'évaluation finale des risques de projet et ça sera simplement une rémunération. L'objectif pour CDPQ Infra, et comme pour la Caisse, c'est d'aller chercher des rendements raisonnables en rapport avec le risque assumé, d'où le commentaire que j'ai mentionné un peu plus tôt, que ça n'est pas l'objectif de maximiser le rendement, mais simplement un rendement raisonnable en rapport avec le risque du projet.

3620 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Mais comme vous nous aviez mentionné que vous souhaitiez un rendement équivalent à ce que vous avez dans un portefeuille similaire, est-ce qu'on peut considérer que ce dix-onze pour cent (10-11 %) est quand même un horizon de référence pour vous, lorsque vous allez discuter avec le gouvernement, et que vous allez, disons que ça servirait éventuellement de barème pour votre expert indépendant?

M. MACKY TALL :

3630 Ça sera un des barèmes, mais il pourrait se rajouter d'autres projets dans le monde, notamment,
pour refléter le risque de construction, d'achalandage dans le dix (10) à onze pour cent (11 %) que
nous vous avons présenté. Il y a, par exemple, dans nos investissements, des réseaux urbains comme
celui de Canada Line, mais il y a aussi des réseaux interurbains sur plus longue distance, comme
3635 l'Eurostar qui relie Londres et Paris. Donc, il y a des nuances en fait à apporter, qui vont être apportées
dans le cadre de la détermination du chiffre définitif.

LE PRÉSIDENT :

Madame Ghanimé?

3640

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

3645 Oui. Monsieur Tall, dans l'entente entre le gouvernement et CPDQ, on parle d'un seuil de
rendement préétabli. Alors, c'est générique, là, j'imagine que c'est pour l'ensemble des projets qui
pourraient être mis de l'avant avec la Caisse, mais pouvez-vous nous aider à comprendre, quand on
parle du seuil de rendement préétabli, puis les rendements qu'on parle, est-ce qu'on parle de la même
chose, là, ou est-ce que ce rendement-là a déjà été établi, il va être établi?

M. MACKY TALL :

3650

Il n'a pas encore été établi. On parle du même rendement, le seuil de rendement préétabli, c'est
celui qui va être fixé et rendu public, avec le gouvernement et avec l'expert indépendant. Donc, il sera
établi avant le début du projet. On parle du même.

3655

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

O.K. Alors donc, on va parler, ça va être comme votre objectif de rendement et le reste va
découler, le partage des revenus va découler, ensuite de ça, de l'établissement de ce rendement-là.

3660

M. MACKY TALL :

3665 Exact. Le principe, c'est que dans le modèle de partenariat public/public, CDPQ Infra assume
les risques reliés au projet – on en a parlé hier – notamment le risque de construction, d'exploitation à
long terme, et en rémunération de ce risque, l'expert indépendant établit ce seuil de rendement dont
on discutait.

3670 Alors, il faut une bonne opération, il faut une bonne exécution de la part de CDPQ Infra, de ce projet, pour réaliser ces rendements. C'est son risque commercial, et ce dont nous avons convenu comme principe, pour l'investissement éventuel à finaliser d'ici la fin de l'année, avec les deux gouvernements, c'est que si on atteint ce seuil de rendement au-delà, si le projet est un bon succès et qu'il y a des rendements additionnels qui sont réalisés, ils vont retourner sous forme de dividendes générés, en proportion des contributions des investissements qui auront été réalisés par les gouvernements.

3675 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup. J'inviterais... Oui, madame Ghanimé, excusez-moi.

3680 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

On y reviendra, mais je veux juste être certaine d'avoir bien compris : ça veut dire que c'est uniquement les rendements supérieurs à ce seuil qui seraient retournés au gouvernement ou au fonds de la Caisse.

3685 **M. MACKY TALL :**

3690 Alors, il y aura un seuil établi comme seuil raisonnable pour les risques assumés par CDPQ Infra, au-delà de ce seuil, chaque dollar de distribution additionnel sera réparti et distribué entre CDPQ Infra et les gouvernements, en fonction des contributions de chacun au projet.

LE PRÉSIDENT :

Alors, Madame Gendron?

3695 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Oui. Donc, est-ce que le rendement est établi d'abord, et ensuite on va discuter de tarification ou les deux vont se faire en même temps?

3700 **M. MACKY TALL :**

Les deux vont se faire en même temps.

3705

LE PRÉSIDENT :

3710 Alors, j'inviterais maintenant monsieur Jean Paré, s'il vous plaît. Alors, monsieur Jean Paré se désiste.

Alors, nous avons épuisé la liste des gens qui sont inscrits au registre. Alors, nous allons suspendre nos travaux, et nous allons reprendre la séance à dix-neuf heures (19 h), ce soir.

3715 Alors, merci de votre participation. Donc, retour dix-neuf heures (19 h), ce soir. Merci beaucoup.

SÉANCE AJOURNÉE AU 31 AOÛT 2016 À 19 H

3720

3725 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.

ET J'AI SIGNÉ :

3730

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