

**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 5

Séance tenue le 31 août 2016 à 19 h
Hôtel Bonaventure, Salon Westmount
900, rue de la Gauchetière Ouest
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 31 AOÛT 2016
MOT DU PRÉSIDENT 1

DÉPÔT DE DOCUMENTS 2

PRÉSENTATION DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT)..... 6

PÉRIODE DE QUESTIONS :
QUESTIONS DE LA COMMISSION 7

DISCOURS DE FERMETURE 27

AJOURNEMENT

FIN DE LA PREMIÈRE PARTIE

**SÉANCE DU 31 AOÛT 2016
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT**

5 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette séance de l'audience publique portant sur le *Projet de réseau électrique métropolitain de transport collection* par Caisse et dépôt et placement Infra inc.

10

Bienvenue également aux personnes qui suivent nos travaux de la commission d'enquête en direct sur Internet ou au moyen de la webdiffusion audio et vidéo. Je vous demanderais, s'il vous plait de bien vouloir mettre en mode sourdine vos cellulaires et appareils électroniques, et je vous en remercie.

15

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. Et si vous avez des questions à ce sujet, je vous réfère à notre responsable des communications, monsieur Luc Nolet qui est à l'accueil.

20

Alors, avant d'appeler le premier intervenant, je tiens à vous rappeler les règles de procédure de l'audience.

25

Nous demandons aux participants d'éviter les préambules dans leurs questions. Deux questions par intervention sont permises, et ce, sans sous-questions. Par ailleurs, vous pouvez vous réinscrire au registre pour toute autre question relative 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 vos questions, par souci d'équité pour tous les participants. Donc, respecter ces règles constitue toujours la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

40

Alors, nous avons convenu avec l'AMT d'une présentation, à moins que je fasse un appel de documents? Le promoteur, Monsieur Tall?

M. MACKY TALL :

Oui. Madame Cousineau, s'il vous plaît.

45 **Mme VIRGINIE COUSINEAU :**

Oui, Monsieur le président. Nous avons déposé la présentation sur la démarche de consultation d'information des parties prenantes.

50 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Pour la Ville de Montréal?

M. DAVID THERRIEN :

55

Oui. La commission s'est adressée à la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue pour déposer le plan de conservation du parc de l'Anse-à-l'Orme. La ville de Sainte-Anne-de-Bellevue a, à juste titre, retourné la demande à la Ville de Montréal parce que c'est une compétence de l'agglomération de Montréal, et j'aimerais inviter monsieur Pierre Legendre, biologiste aux grands parcs, à venir juste préciser quelque chose par rapport à la demande qui a été faite pour le document.

60

LE PRÉSIDENT :

65

D'accord. Alors, juste nous rappeler votre nom pour les besoins de la transcription.

M. PIERRE LEGENDRE :

70

Bien sûr. Mon nom c'est Pierre Legendre, je suis conseiller en aménagement au Service des grands parcs de la Ville de Montréal.

75

Donc, effectivement, comme l'explique monsieur Therrien, la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue a répondu à une demande de la commission concernant l'existence d'un plan de conservation du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme. Monsieur Bonhomme, donc, a référé la question à notre attention.

Je voulais donc mentionner que pour répondre à la question en conséquence, le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme n'a pas comme tel un plan de conservation. Il faut comprendre que le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme c'est une bande de terrain qui longe la rivière à l'Orme et qui se

80 rend jusqu'au lac des Deux-Montagnes, qui englobe un bois d'importance, et ce sont des espaces qui ont été acquis dans les années 90 à l'époque de la Communauté urbaine de Montréal.

85 Mais contrairement à d'autres parcs-nature, ce n'est pas un parc qui est ouvert au public, en ce sens qu'il n'y a pas d'aménagement, des sentiers ou un chalet d'accueil qui permettent à des gens d'aller profiter du parc de l'Anse-à-l'Orme en question.

90 Donc, pour répondre à la question précise, il n'y a pas de plan de conservation du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme. En passant, le parc de l'Anse-à-l'Orme, certains le connaissent comme étant l'endroit où on va faire du surf sur la baie du lac des Deux-Montagnes. C'est un endroit qui est reconnu, où on retrouve des tables à pique-nique, une descente de mise à l'eau. Et donc, c'est un équipement pour le caractère nautique des choses. Mais le parc de l'Anse-à-l'Orme, dans sa partie plus au sud qui rentre à l'intérieur des terres, donc je me répète, il n'y a pas de plan de conservation.

95 Par contre, il existe ce qui s'appelle l'écoterritoire de la rivière à l'Orme, qui est un concept différent du parc-nature. Et l'écoterritoire, lui, couvre une superficie beaucoup plus vaste que le seul parc-nature de l'Anse-à-l'Orme. Et là, je vous réfère...

100 **LE PRÉSIDENT :**

Il en est inclus. Il est inclus...

M. PIERRE LEGENDRE :

105 Oui. Le parc de l'Anse-à-l'Orme est inclus dans l'écoterritoire, son vrai nom c'est l'écoterritoire du corridor écoforestier de la rivière à l'Orme. On aime les grands noms. Alors, cet écoterritoire, comme les dix (10) autres écoterritoires qui se retrouvent sur le territoire de l'agglomération de Montréal, c'est un espace assez vaste qui permet de voir à prioriser les efforts de conservation qu'on veut faire.

110 Donc, vous avez des écoterritoires qui ont été décrétés depuis 2004 dans ce qui s'appelle la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville de Montréal*. Et donc, l'écoterritoire de la rivière à l'Orme, c'est un des dix (10) écoterritoires. Et cet écoterritoire couvre une bonne partie des milieux naturels d'intérêt qu'on retrouve dans l'ouest de l'île de Montréal. On parle donc des espaces qui sont sur le territoire de Beaconsfield, Sainte-Anne-de-Bellevue, Kirkland et l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, et on inclut même une petite partie à L'Île-Bizard, du côté de L'Île-Bizard qui est dans l'arrondissement Île-Bizard-Sainte-Geneviève.

120

L'écoterritoire de la rivière à l'Orme, comme d'autres écoterritoires, pourra éventuellement faire l'objet de ce qui s'appelle un Plan concept de mise en valeur de l'écoterritoire. Et le plan concept de cet écoterritoire n'est pas encore fait. Il y a certains écoterritoires, comme l'écoterritoire du ruisseau Bertrand, qui est un autre écoterritoire qui est visé par le projet du REM, lui, a déjà un plan concept qui a été élaboré, qui a été adopté en 2014.

125

Tout ce que je vous dis là c'est des choses qui sont publiques. C'est dans le schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal. Vous retrouverez le pourtour exact de chacun des écoterritoires, dont celui de l'Anse-à-l'Orme, dont celui du ruisseau Bertrand. Et donc, l'écoterritoire de la rivière à l'Orme éventuellement fera l'objet d'un plan concept. On y travaille avec les intervenants concernés.

130

Voilà.

LE PRÉSIDENT :

135

Alors, allez-vous vous permettre de nous répondre par écrit?

M. PIERRE LEGENDRE :

140

Oui. Bien, en fait, ce que j'avais pensé faire, c'est que demain, je pourrais faire suivre à la dame, madame Cloutier, les liens Web qui vous permettraient, à vous et à tous ceux qui voudront en profiter, de pouvoir avoir une bonne idée d'où se trouve et quel est le contour exact de l'écoterritoire de la rivière à l'Orme. Je pourrais aussi mettre les relais qu'on peut retrouver pour s'y référer au niveau du schéma d'aménagement. Et les objectifs de l'écoterritoire sont bien décrits dans le schéma d'aménagement.

145

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plait, ça sera apprécié. Madame Ghanimé?

150

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

Oui, merci. Est-ce que ça serait possible de le faire pour l'ensemble? Parce que vous avez mentionné l'ensemble des terrains qui seraient potentiellement touchés ou qui sont en relation avec le projet REM, parce que, par exemple, le ruisseau Bertrand, c'est bien celui qui est associé à la station Technoparc ou le milieu humide?

155

160 **M. PIERRE LEGENDRE :**

Tout à fait.

165 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Alors, ça permettrait d'avoir une réponse plus complète pour l'ensemble des milieux touchés.

170 **M. PIERRE LEGENDRE :**

175 Ça va me faire plaisir. Donc, effectivement, il y a l'écoterritoire du ruisseau Bertrand qui comprend entre autres le Technoparc Saint-Laurent. On a parlé un peu plus tôt dans l'audience du parc-nature des Sources. Alors, ça, le parc-nature des Sources, le parc-nature du Bois-de-Liesse, le parc-nature du Bois-de-Saraguay, ce sont trois parcs-nature dans l'écoterritoire du ruisseau Bertrand.

180 J'espère que je ne perds pas trop le monde avec mes questions d'écoterritoire et de parc-nature. Et pour compliquer les choses, il y a le parc-nature des Rapides-du-Cheval-Blanc, qui lui n'est pas dans un écoterritoire. En fait, oui, qui est un écoterritoire en soi. Donc, le parc dans ce cas précis, le parc-nature du ruisseau Bertrand est un écoterritoire, mais il n'est pas encore aménagé.

185 Mais par contre, le parcours de nos amis de la Caisse, avec le dédoublement des voies qui va être fait pour l'antenne Deux-Montagnes, vient passer à travers le parc du Cheval-Blanc, parc des Rapides-du-Cheval-Blanc. Voilà.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

190 Alors, merci beaucoup. Bien, en espérant que la réponse écrite soit aussi explicite que celle verbale, mais de toute façon, on pourra se référer éventuellement au verbatim.

M. PIERRE LEGENDRE :

195 Je vais essayer de la faire plus courte un peu.

LE PRÉSIDENT :

200 Merci beaucoup. Alors, avant de céder la parole au représentant de l'AMT, le registre est ouvert. Alors, les gens qui veulent s'inscrire pour poser des questions peuvent s'y inscrire. Alors, à vous.

**PRÉSENTATION DE L'AGENCE
MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT)**

205

M. LUDWIG DESJARDINS :

210 Simplement vous mentionner, on a deux dépôts de documents. Donc, le premier c'est le taux de saturation de la ligne Vaudreuil qui a été demandé hier, et le deuxième c'est un extrait de l'étude des besoins de l'axe A-10, que je peux vous présenter brièvement, juste pour vous montrer qu'est-ce que j'ai extrait de l'étude.

LE PRÉSIDENT :

215

S'il vous plait.

M. LUDWIG DESJARDINS :

220 Alors, le monsieur qui a posé une question tout à l'heure cherchait à comprendre un peu les études qui avaient été faites par le passé dans l'axe, différents axes du REM. J'avais parlé qu'on était responsable à l'époque d'un bureau de projet pour l'implantation d'un SLR dans l'axe de l'Autoroute 10 et du pont Champlain.

225 Il y a une étude qui a été déposée donc sur le site du BAPE, qui est l'étude des besoins de 2015 pour le transport collectif dans l'axe A-10 Montréal. Ça a été fait par l'Agence métropolitaine de transport en collaboration avec le ministère des Transports.

230 Il y a un tableau. Le tableau 5.2, dans cette étude, en fait qui exprime, si on veut, une analyse du besoin, une analyse de la demande potentielle pour un mode de transport collectif dans cet axe-là. Quelques petites nuances. Ça a été fait à partir de l'enquête OD, enquête origine-destination 2008. Et, ensuite, avec des prévisions tendanciennes au niveau des déplacements qui sont fournies par le ministère des Transports. Donc, c'est les données qui ne sont pas nécessairement les plus à jour, mais qui donnent une bonne idée de la demande dans cet axe-là.

235 Donc, je n'ai pas de pointeur malheureusement, mais je ne sais pas si on voit ma souris?
Oui? Donc, la première ligne ici, en fait, ça, c'est la demande anticipée en termes de
déplacements en transport collectif vers Montréal dans cet axe-là. La première ligne ici représente
la demande tendancielle, donc qui est basée effectivement sur les prévisions démographiques et
ensuite de déplacements dans cet axe-là où on atteignait vingt-neuf mille six cents (29 600)
240 déplacements en pointe du matin. Donc, entre six heures (6 h) et neuf heures (9 h) du matin à
l'horizon 2031.

 La deuxième ligne, ce qu'on appelle les bimodaux supplémentaires, c'est les gens qui
prennent leur voiture et le transport collectif, donc qui vont utiliser, par exemple, un stationnement
245 incitatif. Et le transfert modal, des gens qui prenaient leur voiture pour faire tout ce déplacement-
là, mais qui vont le faire en transport collectif à cet horizon-là.

 Donc, on arrive à un total, en 2031, de trente-deux mille deux cent trente (32 230) pour la
demande qui vient de la Rive-Sud vers le centre-ville et à ça, on peut ajouter le secteur de
250 Montréal. Donc, la demande qui vient principalement de L'Île-des-Soeurs vers Montréal, qui était
dans les prévisions tendancielle relativement stables, pour un grand total en direction de
Montréal de trente-quatre mille sept cent trente (34 730).

 Donc, ça donne une idée de ce qui est attendu s'il y avait un mode, en fait, sans problème
255 de capacité, sans limites de capacité sur cet horizon-là.

 Pour vous donner un peu un comparatif avec l'actuel, c'est un tableau que j'ai emprunté au
document de CDPQ Infra, qui était basé sur des données de l'enquête, cette fois-ci de l'enquête
260 2013 et les données que nous leur avons fournies. On est direction Montréal sur un total, donc
l'avant-dernière ligne, si on combine tous les déplacements en transport collectif, à vingt-huit mille
cinq cents (28 500) et, au grand total, si on combine aussi la demande vers la Rive-Sud à trente
mille quatre cents (30 400).

 Donc, c'est pour un peu exprimer l'état actuel. C'est un axe, un des plus importants dans la
265 région en termes d'utilisation. Et on avait aussi une demande qui était en croissance prévue
jusqu'en 2031.

LE PRÉSIDENT :

270 Merci beaucoup.

275

**PÉRIODE DE QUESTIONS
QUESTIONS DE LA COMMISSION**

LE PRÉSIDENT :

280

Question? Ça va aller? Madame Ghanimé, ça va?

M. DANIEL DONAIS :

285

J'aurais peut-être un complément d'information. Au niveau des prévisions de demande, c'est qu'au niveau du pont Champlain, les analyses qu'on fait au niveau de l'automobile, il y a environ vingt mille (20 000) véhicules en pointe du matin, dont cinq mille (5 000), environ le quart, se dirigent vers le centre-ville. Donc, le transfert modal se fait à partir de ces véhicules-là. Et il y en a quinze mille (15 000) qui s'en vont vers le centre de l'île, donc peut-être plus le secteur de Décarie et l'ouest de l'île, principalement.

290

Donc, c'est sûr qu'avec le projet de la Caisse, on va toucher aussi cette clientèle-là, donc il y a une possibilité d'accroître aussi l'achalandage avec ces secteurs-là.

LE PRÉSIDENT :

295

Donc, pas juste les gens qui se déplacent au centre-ville, en quelque sorte.

M. DANIEL DONAIS :

300

C'est ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

305

D'accord. Alors, merci beaucoup. Alors, Madame Gendron.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

310

Alors, dans votre étude d'impact – je m'adresse au promoteur – vous évoquez des retombées économiques. Est-ce que c'est possible d'avoir un petit peu de détail sur ce que vous envisagez comme impacts économiques du projet, non seulement à l'étape de la construction, mais aussi à l'étape de l'exploitation?

315 **M. MACKY TALL :**

Bien sûr. En fait, nous avons une capsule qui peut bien illustrer en fait, cette information. Alors, dans un premier temps, sur la première page, l'analyse, elle utilise le modèle qui est bien connu de l'Institut de la statistique du Québec qui donc permet de mesurer les retombées économiques, autant au niveau des effets directs et indirects causés par le REM.

320 Et sur votre question, donc autant pour les dépenses d'immobilisation pendant la construction que pour les dépenses d'exploitation et de maintenance à plus long terme, donc au niveau de la méthodologie, et les résultats à la page suivante, ce sont des retombées importantes, comme on le mentionnait. Tout d'abord, au niveau de la main-d'oeuvre, pendant la période de construction, sept mille cinq cents (7 500) emplois par an pendant la période de construction d'environ quatre ans. Et pendant la phase d'opération, un peu plus de mille (1 000) emplois par an, donc à long terme.

330 **LE PRÉSIDENT :**

Juste un instant, s'il vous plait. Alors, j'ai demandé qu'on ferme les téléphones, s'il vous plait. C'est justement pour éviter ce genre d'interférence. Alors, s'il vous plait, prenez attention.

335 Je m'excuse de vous avoir interrompu, Monsieur Tall.

M. MACKY TALL :

340 Pas de problème. Un impact également sur le PIB du Québec important, estimé à trois virgule un milliard de dollars (3,1 G\$) pendant la période de construction. Et à cent trois millions (103 M\$) pendant la phase d'opération. Également, des impacts sur les revenus des gouvernements : trois cent quarante millions (340 M\$) en phase de construction, douze virgule trois millions (12,3 M\$) en phase d'opération, et au niveau également fiscal, trois cent soixante et onze millions (371 M\$) en phase de construction, et dix virgule deux millions (10,2 M\$) en phase, à plus long terme, donc d'opération.

345 Il y a également d'autres retombées économiques qui s'y rajoutent. La première c'est évidemment – le représentant du ministère des Transports y faisait référence un peu au niveau de la congestion routière qui est estimée, pour la grande région de Montréal, à un virgule quatre milliard (1,4 G\$) par an, et qui va se retrouver, donc, réduite.

350 Il y a la productivité également des travailleurs en gain d'heures qui seront plus passées au travail qu'en déplacement vers le travail. Et les pôles d'emploi qui vont être desservis, nous avons plusieurs intervenants qui nous ont fait part, par exemple dans l'ouest de l'île, de la difficulté à

355 attirer la main-d'oeuvre à cause des défis de déplacement, donc il y a un impact à ce niveau-là. Il a également été évoqué le potentiel au niveau de l'immobilier. Par exemple, au niveau des TOD qui estimaient générer cinq milliards (5 G\$) d'investissements privés en immobilier le long du tracé.

360 Il y a également une réduction du coût d'utilisation des voitures puisqu'on a anticipé une réduction des kilomètres automobiles utilisés aux bénéfices du transport collectif. Et, non le moindre, également les réductions des émissions polluantes avec le transfert modal vers le transport en commun au niveau, notamment, des gaz à effet de serre.

365 La ventilation, à la page suivante, des différents secteurs qui sont impliqués ou qui sont affectés. Sans surprise, le plus important c'est la construction à cinquante pour cent (50 %) et la fabrication à quinze pour cent (15 %), mais les services également à plus long terme à trente pour cent (30 %). Donc, ce sont les grands secteurs qui vont en bénéficier au niveau économique.

370 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Merci beaucoup. Vous évoquez aussi dans votre étude d'impact qu'il pourrait y avoir, disons une baisse d'emploi liée par exemple à l'industrie du taxi et aux chauffeurs d'autobus. Est-ce que vous avez tenu compte de ces impacts économiques négatifs dans ce cas-ci, liés à la mise en opération de votre système de train léger?

375 **M. MACKY TALL :**

Monsieur Arbaud?

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

Sur les deux points soulevés dans l'étude d'impact. L'exemple 1 dans le modèle, c'est un modèle qui est calibré sur des investissements. Donc, le modèle prend en compte... si le modèle prend en compte l'impact global économique général.

385 Maintenant, pour répondre à la question sur les diminutions des trajets en bus, on a vraiment, j'ai réexpliqué ce matin, c'est le remplacement de circuits d'autobus par des circuits REM, par le circuit REM comme un corridor. Mais ça fait partie de la logique de réintégration du réseau. Ça veut dire, ce qu'on travaille de développement du réseau de transport en commun, ça donne une ressource pour intégrer davantage et avoir une meilleure desserte en transport en commun; c'est des kilomètres/autobus qui sont économisés dans ce sens-là.

395 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

J'ai bien compris cette dimension-là. Simplement, dans votre étude d'impact vous mentionnez qu'il pourrait y avoir des impacts négatifs en termes d'emploi. Et donc, la seule chose que je souhaitais savoir c'est si vous avez tenu compte de ces pertes-là lorsque vous nous présentez les impacts économiques, c'est-à-dire est-ce que ce sont des impacts nets où vous avez déduit le nombre d'emplois qui seraient perdus ou si vous n'avez pas tenu compte des impacts négatifs, vous nous présentez que les impacts positifs, et que pour comprendre l'impact économique net, il faut retrancher éventuellement les emplois qui seraient perdus, que vous-même mentionnez dans votre étude d'impact comme étant des impacts négatifs?

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

On le mentionne comme étant des impacts potentiels, pas perdus – juste pour clarifier –, puis pour vous répondre précisément, il faudrait qu'on voie avec les économistes qu'est-ce qui est calculé exactement dans le modèle. Est-ce que c'est le modèle et la méthode de calcul? C'est la méthode de calcul du gouvernement du Québec puis c'est celle qui est codifiée pour prendre en compte, dans les différents facteurs, les différents impacts.

415 Donc, je ne peux pas... il faut que je demande à avoir une réponse écrite via votre économiste.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

420 Oui, ce serait apprécié, puis peut-être pour donner un exemple très parlant, si on prend la ligne de l'aéroport, il est quand même assez clair qu'il va y avoir une série de chauffeurs de taxi qui ne desserviront plus cette ligne, si votre ligne a du succès. Donc, c'est un impact qui semble évident. Donc, je pense que ça serait apprécié si ça pouvait être évalué de façon plus systématique par votre équipe.

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

O.K.

430 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Merci. Donc, vous mentionnez également dans le PR3.4 à la page 22 que le REM permettrait d'agir comme vecteur pour les investissements privés grâce aux projets de développement immobilier qui pourraient se concrétiser le long du tracé. Donc, est-ce que c'est possible de savoir si la Caisse – je comprends qu'Infra ne sera pas maître d'oeuvre de

435 développement immobilier, je le saisis bien, mais est-ce que c'est possible de saisir comment est-ce que la Caisse sera impliquée dans les éventuels développements immobiliers, si c'est le cas, qui se feraient le long du tracé?

440 **M. MACKY TALL :**

Oui, bien sûr. Les développements immobiliers le long du tracé seront développés par le marché et par les développeurs immobiliers intéressés à faire ces développements. Il y en a qui sont déjà à une étape avancée, notamment sur la Rive-Sud. Et, en fait, donc ça sera au cas par cas, selon les opportunités de développements qui vont se présenter.

445

LE PRÉSIDENT :

Madame Ghanimé?

450

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

Monsieur Tall, dans l'explication du rendement que vous avez présentée, on a dans les revenus, les revenus d'achalandage, les revenus de captation foncière, les autres revenus publicité. Est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu comment ça se passerait au niveau des revenus de captation foncière, puis avoir une idée des proportions que ça représente chacun de ces types de revenus dans votre calcul, le revenu global du projet?

455

460 **M. MACKY TALL :**

Bien sûr. Monsieur Arbaud, s'il vous plait, pour la captation.

460

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Donc, l'idée générale, comme on a pu l'exposer dans le rapport, c'est de dire quand vous créez un projet comme ça avec des axes, ça génère du développement économique autour du projet, qui est réalisé par des développeurs immobiliers. Donc, en fait, ils bénéficient autour des stations d'une plus-value économique.

465

L'objectif, c'est donc de capter une partie de la valeur de ces nouveaux développements immobiliers générés par le REM pour contribuer à son financement et à son développement futur. Parce que s'il y a des développements immobiliers importants qui se passent autour de stations, il y a l'augmentation d'achalandage, il y a des investissements supplémentaires à faire, il y a ce genre de conséquence.

470

475 Si on peut revenir à la page précédente? Le concept, c'est simplement pour les nouveaux
projets et les transformations majeures. Ça, c'est important. Ce n'est pas du tout sur l'existant, sur
ce qui existe ou sur les habitations, les logements, ce qui est existant.

480 Si on passe à la page suivante. Les mécanismes proposés, conformément à ce qui se
passe un peu partout dans le monde, c'est les redevances de développement pour les
promoteurs immobiliers. L'idée étant : vous bénéficiez, vous avez quelque chose de
complémentaire qui donne de la valeur économique supérieure au projet. Il y a un partage et/ou
une redevance pour dire c'est lié à ce développement-là.

485 L'exemple à Vancouver, le projet en 2009, juste avant les Jeux olympiques, aujourd'hui, le
long de la ligne, il y a quatorze (14) nouveaux projets de développement. Il y en a même qui se
construisent au-dessus des stations, un peu partout. Et leur premier critère de commercialisation
c'est le long de la Canada Line, parce que c'est un système automatique puis ça permet d'arriver
très vite au centre-ville.

490 La deuxième chose, c'est le financement par revenus fiscaux anticipés. Ça, c'est un partage
de la taxe sur les plus-values foncières qui sont générées par ces nouveaux projets autour des
stations.

495 Et puis le troisième mécanisme c'est, bien sûr, la valorisation des droits aériens autour des
stations, ce qui se fait dans beaucoup de pays d'Asie, sur lesquels on compte, mais on n'a pas le
même contexte immobilier à Montréal.

500 Tu peux passer à la page suivante, s'il vous plaît. C'est quelques exemples un peu partout,
de ce qui se fait un peu partout dans le monde, l'exemple de projets dont une partie du
développement, une partie du financement se fait avec cet axe-là, par anticipation ou après.

505 Puis si on revient, donc c'est pour illustrer vraiment le périmètre d'application, celui qui est
reconnu. On en parle toujours dans différents circuits, dans différents documents y compris
PMAD, c'est la distance, c'est d'un kilomètre, c'est-à-dire à peu près la distance qui se parcourt en
dix-quinze (10-15) minutes à pied ou c'est un périmètre d'influence. Donc, c'est pour les nouvelles
propriétés, nouveaux projets majeurs ou transformations majeures dans le périmètre autour des
stations.

510 On continue un peu plus loin. Prochaines étapes, juste au niveau conceptuel – on a parlé
de ça, c'est ce qui est envisagé – le gouvernement du Québec devrait proposer des
amendements législatifs pour permettre l'utilisation de ces mécanismes. Donc, sujet à
approbation de l'Assemblée nationale. Et de notre côté, on poursuit les discussions avec les
municipalités pour la mise en place de mécanismes adaptés au contexte global tel qu'on dit.

515 Donc, c'est une discussion qu'on a avec chaque municipalité pour essayer de développer ce
concept-là puis avoir une contribution de l'ordre de cinq à six pour cent (5-6 %) de l'ensemble des
coûts du projet.

LE PRÉSIDENT :

520 Merci. Je m'excuse, avant de continuer sur le sujet, le représentant de la STM avait un
élément d'information complémentaire à nous fournir?

M. MICHEL TREMBLAY :

525 Oui, merci, Monsieur le président. Alors, je voulais simplement faire un peu de pouce sur la
question de madame Gendron en lien avec les possibles diminutions d'emplois par rapport à... je
pense que ce qui a été évoqué c'est au niveau des chauffeurs d'autobus et des chauffeurs de taxi,
si je ne me trompe pas trop.

530 Donc, évidemment, je ne peux pas m'avancer pour les chauffeurs de taxi ni sur ce qui va se
passer pour les autres collègues, en fait les autres réseaux de transport, la STL, la RTL et les CIT,
mais pour la STM, je voulais simplement signifier qu'au moment présent, on n'est pas en mesure
d'avancer quoi que ce soit par rapport à : est-ce qu'on va diminuer notre nombre d'heures de
535 service ou de kilomètres, là, c'est très corrélé. Donc, à savoir est-ce qu'il va y avoir une diminution
de perte d'emploi pour les chauffeurs.

540 En fait, juste peut-être pour préciser un peu, c'est qu'évidemment, nous, on se sert de ce
projet-là. En fait, on le voit comme une opportunité pour améliorer le transport puis se lier à ce
mode-là dans l'ouest de l'île. On ne veut pas le compétitionner, mais bien être en lien avec. Donc,
il y a plusieurs liens est-ouest en bus qu'on va probablement diminuer. Donc, pour ceux qui
connaissent bien le réseau de Montréal, on a plusieurs rabattements d'autobus à la station Côte-
Vertu sur la ligne orange dans l'ouest, à la station du Collège et aussi à la station Lionel-Groulx.
545 Alors, évidemment, on va diminuer notre offre de service, parce qu'on va en profiter pour se
rabattre en amont sur ce réseau-là.

550 Sauf que le travail qu'on est en train de faire et qu'on a soumis à la Caisse pour déterminer
le nombre de bus à chaque station, bien, on en a profité pour bonifier le service justement sur les
axes en rabattement. Ce qui fait en sorte qu'il est possible, je dis bien il est possible, parce que ce
n'est pas encore mesuré, qu'on augmente ou, finalement, qu'au net, ça soit zéro. Il est même
possible qu'il y ait une légère augmentation, d'autant plus que je dois dire qu'on prévoit du
transfert modal probablement, étant donné les grands gains de temps qu'on mesure déjà.

555 Il faut savoir que présentement, de l'ouest de l'île vers le centre-ville de Montréal en pointe
du matin, on a une part de marché, disons d'environ soixante-dix pour cent (70 %) peu importe le
secteur d'origine. Sauf que l'opportunité de ce réseau-là pour la STM puis pour Montréal puis
pour, finalement pour tout le monde, c'est qu'on va probablement pouvoir améliorer les conditions
de déplacement vers d'autres pôles, en fait, pour d'autres paires origines-destinations. Par
560 exemple, il y a beaucoup de gens de l'Ouest qui se déplacent dans l'ouest – d'ailleurs, les
déplacements internes sont les plus nombreux – et il y a beaucoup de gens de l'Ouest qui vont
vers le grand pôle de Saint-Laurent, vers le pôle de Dorval.

Et nous, la STM, avec des stations à ces endroits-là, ça nous donne l'opportunité de faire
des rabattements plus forts à ces endroits-là pour améliorer les parts de marché. Parce que vers
565 Saint-Laurent et vers Dorval, les parts de marché sont très loin d'être de soixante-dix pour cent
(70 %), c'est plus de l'ordre de quinze, vingt pour cent (15-20 %).

Donc, je voulais simplement faire le point pour vous dire qu'évidemment, il nous reste
beaucoup de travail, parce qu'il y a beaucoup de simulations à faire pour jouer avec les intervalles
570 de service sur chacune des quelques cinquante (50) lignes qui sont touchées, mais c'est loin
d'être sûr qu'on peut affirmer aujourd'hui, qu'au net il va y avoir des pertes d'emploi pour les
chauffeurs d'autobus avec le projet.

LE PRÉSIDENT :

575 Disons pour faire une réponse courte, on pourrait dire : on ne pense pas à une réduction,
mais plutôt à un redéploiement?

M. MICHEL TREMBLAY :

580 On pense à un redéploiement, puis il y a une vision, il va falloir qu'on regarde avec les
objectifs et aussi avec les argents qui nous seront disponibles, puis il y aura des discussions avec
l'ARTM à terme également, aussi, parce que la gouvernance va changer. Mais il faut aussi voir
avec les besoins ailleurs sur l'île.

585 Donc, il y aura des réflexions à faire sur quels argents on dépense pour améliorer les liens
dans l'Ouest, sans que ça soit trop au détriment du reste de l'île. Mais c'est bien sûr que ce qu'on
va couper comme lien est-ouest, même si on ne les enlèvera pas tous, évidemment, en autobus,
parce qu'il y aura toujours des besoins, mais on va en diminuer de façon probablement assez
590 importante, mais on risque d'améliorer de beaucoup les kilomètres pour se rabattre au système,
pour avoir des bonnes fréquences, ce qui va faire en sorte que les correspondances vont être
intéressantes pour les clients. Si on veut du transfert modal, bien, il faut faire ce genre de chose
là.

595 Puis encore une fois, je ne m'avance pas ici pour le RTL, la STL, les CIT, je ne sais pas la dynamique dans leur secteur, ils en sont où avec ça. Mais je voulais vraiment, je trouvais important de faire le point là-dessus. C'est-à-dire que d'ici les prochains mois, je ne pourrais pas m'avancer, on va avancer dans ça puis on va avoir une meilleure idée des enjeux de coûts d'exploitation pour la STM dans ce projet-là.

600 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup pour cette précision.

605 **M. MICHEL TREMBLAY :**

Ça me fait plaisir.

LE PRÉSIDENT :

610 Puis vous pouvez être assuré que la commission va faire son travail auprès des autres réseaux de transport pour voir, eux, dans quelle mesure ça impacte leur service.

M. MICHEL TREMBLAY :

615 Merci.

LE PRÉSIDENT :

620 J'aimerais maintenant faire un lien avec ce qui a été avancé par le promoteur concernant la captation foncière. On nous signalait qu'on était en discussion avec les villes à ce sujet-là. Ce que je comprends aussi, c'est un concept relativement nouveau qui va avoir besoin d'un cadre législatif.

625 Alors, j'aimerais savoir, de façon préliminaire, là, la réaction des porte-paroles en fonction de la Ville de Montréal, Ville de Longueuil. Où vous en êtes rendus quant à votre réflexion à ce sujet-là?

M. DAVID THERRIEN :

630 Bien, à la Ville de Montréal, la Caisse de dépôt nous a rencontrés pour nous expliquer le principe et leurs objectifs, leurs attentes. On a un comité de travail qui regroupe des gens des Évaluations foncières, Développement économique, le juridique, les Finances, qui travaillent là-dessus, qui ont reçu la demande, puis on analyse de quelle façon ça peut s'appliquer. Mais on a

635 encore du travail à faire, il faut qu'on comprenne aussi comment nous on fonctionne pour les taxes sur l'évaluation et la façon qu'on marche. Mais c'est à l'évaluation en ce moment. Il y a un comité de travail là-dessus et c'est quelque chose de quand même assez récent.

LE PRÉSIDENT :

640 Merci. Pour la Ville de Longueuil?

M. SYLVAIN BOULIANNE :

645 Je dirais la même chose. On est en train d'analyser avec la Ville de Brossard et l'agglomération, les impacts prévisibles dans la mesure où on n'a pas toute l'information sur les montants et sur les mécaniques. Et je vais, si vous me permettez, laisser les politiciens probablement réagir à ce sujet-là dans les prochaines semaines.

LE PRÉSIDENT :

650 D'accord. Peut-être savoir, puis là, je me tourne auprès du ministère des Transports. On peut supposer que l'encadrement législatif éventuel qui serait nécessaire pour mettre en place ce type de mécanisme là relèverait du ministère des Transports ou des Affaires municipales?

655 **M. DANIEL DONAIS :**

C'est les Affaires municipales.

LE PRÉSIDENT :

660 Les Affaires municipales. D'accord. Puis sans dévoiler des secrets, est-ce que vous êtes à même de pouvoir nous dire où sont rendues les Affaires municipales là-dessus ou on va devoir leur poser la question?

665 **M. DANIEL DONAIS :**

Posez-leur la question, ça va être mieux.

LE PRÉSIDENT :

670 Je vous remercie beaucoup. On a parlé de développement immobilier autour de l'infrastructure. Une autre question c'est les externalités du projet, elles ne relèvent pas de votre

responsabilité, mais qui relèvent des municipalités en termes d'aménagement, de connexion de rues, est-ce qu'il y a eu une évaluation qui a été faite?

675

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud?

680

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Les externalités, je pense qu'hier vous avez parlé de tout ce qui est dans le périmètre de la station : accès, entrée, et cetera, nous prenons charge, puis c'est réalisé dans le cadre du projet. Les travaux plus importants qui sont liés aux axes du ministère, ça fait partie de dossiers et de listes qui sont remis par le ministère.

685

Au niveau des municipalités, l'impact de l'externalité, il n'y a pas eu réellement une analyse détaillée point par point de faite. Mais si on regarde sur l'ensemble de la ligne puis on reprend les projets, sur toute la partie Rive-Sud – je veux juste dire une chose qui est claire. On a pris, puis j'ai donné le détail de coûts, toutes les modifications d'utilité, tout ce qui est modification de tuyaux, et cetera, des passages électriques, des réseaux d'eau. Ça, c'est entièrement pris en charge dans le projet et ça a été évalué.

690

C'est les modifications, comme l'évoquait mon collègue Denis, de feu différentes modifications qui pouvaient avoir lieu, de ce type-là, dans les municipalités. Ça, point par point, ça n'a pas été évalué. Mais si vous regardez l'ensemble du projet, du fait qu'on reprend la ligne existante de Deux-Montagnes, on améliore les stations, mais on ne modifie pas l'environnement de ces stations-là énormément.

695

Pour cette partie-là, puis pour la partie Rive-Sud, les stations sont positionnées au milieu de l'axe A-10, sauf sur la partie finale. Et donc, l'impact sur les municipalités n'est pas très important. On n'a pas évalué point par point la taille du projet, c'est quoi l'évaluation exacte détaillée par municipalité.

700

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci. Madame Gendron?

705

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Donc, j'aimerais savoir, suite à la présentation que vous nous avez faite des retombées économiques, si vous avez adopté des mesures de maximisation des retombées?

710

M. MACKY TALL :

715 Monsieur Arbaud, s'il vous plaît.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

720 Est-ce que vous pouvez être plus explicite sur ce que vous entendez par « mesures de maximisation des retombées »?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

725 Alors, dans plusieurs projets d'envergure, on s'assure par, par exemple la mise en place de comités qui vont regarder comment est-ce que... la façon dont les contrats sont gérés, si on prévoit du contenu québécois, par exemple, et d'autres mesures. Donc, je ne peux pas vous lister toutes les mesures parce qu'il peut y en avoir une panoplie.

730 Donc, plusieurs projets prévoient de mettre en place un comité de maximisation des retombées économiques pour s'assurer que lorsqu'on fait des investissements qui peuvent être importants et qui, par exemple dans le cas qui nous occupe, sont extrêmement importants, on s'assure que l'investissement va être très profitable pour la société québécoise.

M. MACKY TALL :

735 Alors, nous pensons que les retombées sont significatives. Il y a évidemment ici un objectif en parallèle d'optimiser le projet d'un point de vue économique. On a discuté de s'assurer de minimiser les coûts d'opération. Il y a un objectif de rendement dont nous avons parlé. Donc, pour ces raisons, en plus de retombées économiques importantes que j'ai décrites un peu plus tôt, il y a également un objectif dans l'exécution de tous les travaux de construction, de maximiser la compétition pour minimiser les coûts de réalisation de ce projet, ce qui nous permettra justement d'atteindre notre objectif d'un coût aux utilisateurs comparable, dont je vous ai parlé, et pour cette raison, nous mettons un processus qui va maximiser la compétition, en fait.

745 Donc, on a décidé de ne pas mettre de critère spécifique étant donné les impacts déjà importants que je vous ai décrits un peu plus tôt.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

750 Donc, si je comprends bien, vous présentez comme un arbitrage l'ouverture à la compétition ou les retombées économiques, par exemple, en termes de contenu québécois, est-ce que c'est ce que je comprends?

M. MACKY TALL :

755 Non, ce n'est pas un arbitrage. La maximisation de la compétition pour réduire les coûts et rentrer à l'intérieur de notre budget est une condition essentielle de succès de ce projet.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

760 D'accord. Mais est-ce que je dois comprendre que cela vous empêche de mettre en place des mesures de maximisation des retombées économiques?

M. MACKY TALL :

765 Bien, dans l'exemple que vous avez mentionné qui serait de mettre des exigences de contenu local, ça aurait un impact sur la compétition.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

770 Donc, il n'est absolument pas prévu d'avoir des exigences de contenu local, mais est-ce qu'il peut y avoir d'autres mesures de maximisation des retombées économiques?

M. MACKY TALL :

775 Il faudrait voir quels exemples précis. S'il y en a qui n'ont pas cet impact sur la compétitivité, on pourrait les considérer certainement.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

780 Mais je comprends que pour le moment cette réflexion-là n'a pas été faite au sein de votre équipe et qu'il n'y a pas de comité qui est prévu pour envisager des mesures de maximisation, c'est ça?

M. MACKY TALL :

785 Non.

LE PRÉSIDENT :

790 L'exemple qui pourrait être donné, à l'exemple de certaines grandes entreprises, c'est entre autres fragmentations des contrats. Donc, vous pourriez éventuellement exiger de votre entrepreneur général, à titre de maître d'oeuvre, dans son cahier de charge de dire : on met des

seuils de contrat de façon à ce que ça soit plus accessible pour les entrepreneurs locaux. Je donne ça comme exemple.

795

M. MACKY TALL :

Alors, mon collègue Jean-Marc pourra mentionner justement que les retombées décrites vont nécessairement impliquer des contrats des échelles locales, mais certainement pour la même raison, Monsieur le président, que vous aviez mentionné hier, un des objectifs dans l'unification du projet, ce sont les économies d'échelle que nous avons besoin d'aller chercher pour aller chercher nos objectifs de coût de réalisation du projet.

800

LE PRÉSIDENT :

805

Oui, Monsieur Donais?

M. DANIEL DONAIS :

Juste un complément. C'est qu'en vertu d'accords récents qu'on a faits notamment avec l'Ontario sur le commerce intérieur, aussi au Canada et avec l'Union européenne, ce qu'on m'a noté c'est qu'on ne peut pas exiger de contenu québécois dans nos contrats. On peut exiger un certain pourcentage de contenu canadien, mais non du contenu québécois.

810

LE PRÉSIDENT :

815

Oui, je me rappelle c'est l'ouverture des contrats publics à concurrence internationale qui fait que ce critère-là peut être employé ici. C'est ce que vous nous répondez?

820

M. DANIEL DONAIS :

C'est ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

825

O.K. Mais écoutez, je vous prends au vol. On parlait justement des externalités, on a dit que le ministère des Transports va avoir quand même certains travaux à faire, est-ce que vous avez évalué le coût pour ce qui est de vos infrastructures à vous de ce que va représenter l'implantation éventuelle du REM?

830

M. DANIEL DONAIS :

835 Non. Pour l'instant, ce qu'on prévoit c'est que les infrastructures qui sont mises en place, notamment du côté de Brossard, c'est inclus dans le projet auquel va participer le gouvernement. Mais sauf celles que construit la Ville de Brossard, qui vont être financées par la Ville de Brossard.

LE PRÉSIDENT :

840 D'accord. Oui, Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

845 Je veux juste revenir sur une précision au niveau captation foncière. Vous avez bien dit : ça touche les nouveaux projets. Alors, par exemple, celui qui est à Brossard, est-ce que c'est un projet existant ou bien ça va être existant au moment où le REM va être là? Pouvez-vous juste être un peu plus précis sur... dans quel cas on commencera à envisager la captation foncière?

850 **M. MACKY TALL :**

Monsieur Arbaud, s'il vous plait.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

855 Difficile de répondre sur ce sujet dans la mesure – précisément – dans la mesure où il y a un projet de loi. Il faudrait voir, puis c'est une définition que le gouvernement doit faire, le moment où ça va s'appliquer, par exemple, la capacité de dire : vous avez pris une décision. Le bon sens veut que ce soit quand un projet est annoncé ou dont on démarre la réalisation, qu'il y ait quelque chose qui soit un point de départ.

860 Mais je ne peux pas préjuger de ce qui est dans le ministère, du projet de loi et ce que donne le ministère.

865 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:**

870 Alors, pour le moment c'est une réflexion, mais on n'en est pas là. Comme par exemple, celui qu'on disait, le TOD qui va être développé autour de la station Chevrier puis celui qui a pris le quadrant – je ne sais plus si c'est est, nord, alors, il n'y a pas encore quelque de concret pour, en ce qui concerne...

M. JEAN-MARC ARBAUD :

875 Concrètement, on discute sur ces deux projets-là, on discute avec la Ville de Brossard advenant d'une contribution possible dans le cadre de la réalisation de ces deux projets-là.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

880 O.K. Et vous avez mentionné que les revenus de captation foncière dans votre projection, ça représenterait quelque chose comme cinq à six pour cent (5-6 %). Est-ce que vous pouvez nous donner une indication, quel pourcentage vous attendez des revenus d'achalandage et des autres revenus, là, de publicité?

885 **M. MACKY TALL :**

Monsieur Arbaud.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

890 Je n'ai pas parlé de revenus, j'ai parlé de coûts d'investissement pour ces... pas que c'était une contribution aux revenus, ou alors, je me suis mal exprimé, c'est une partie du montant des investissements en termes de, de la façon dont on structure, mais sinon en termes de... si on parle de revenus de ce type-là versus l'achalandage, c'est probablement, c'est de la publicité, 895 c'est en dessous des revenus annexes, ça doit représenter un à deux pour cent (1-2 %) des revenus totaux.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

900 Je veux juste être certaine que je comprends bien. Donc, ça veut dire, les autres revenus c'est en bas d'un pour cent (1 %), c'est ça que vous dites? Parce que moi, je faisais référence au tableau où on a : revenus d'achalandage, revenus de captation foncière et autres revenus. Et j'ai peut-être mal compris...

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

Quel tableau, excusez-moi, c'est moi qui... Oui. Donc, les revenus...

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

910 Et quand vous parliez de revenus de captation foncière, j'ai compris tout à l'heure que c'était cinq à six pour cent (5-6 %).

M. JEAN-MARC ARBAUD :

915 Non. Les cinq à six pour cent (5-6 %) pour moi c'était le montant... O.K. Cinq à six pour cent
(5-6 %) c'est le montant démarrage du projet, contribution à la réalisation du projet à un instant où
on démarre le projet. Après, on espère que ça va se dérouler dans le temps et qu'il va y avoir des
revenus, une contribution dans le temps qui va représenter probablement autour des deux, trois
920 pour cent (2-3 %), c'est ça dans les hypothèses, sur la durée par rapport à l'achalandage. La
publicité dans ce cadre-là représentant, et les autres revenus annexes qui pourraient être générés
par le projet, probablement de l'ordre d'un pour cent, un et demi (1-1,5 %).

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

925 O.K., d'accord. Donc, c'est surtout l'achalandage.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Oui.
930

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ:

Merci.

935 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Donc, pour rester dans ces questions de rentabilité et de structure de coût d'exploitation,
dans un document de l'AMT daté de 2015, on a les indicateurs de performance de différentes
lignes de trains de banlieue et toutes nécessitent un apport financier, comme déficit d'opération,
940 que ce soit la ligne Deux-Montagnes, Vaudreuil-Hudson, et cetera.

Donc, la question qu'on se pose c'est comment est-ce que vous, lorsque vous exploitez ou
pourquoi est-ce que vous, quand vous exploitez une ligne similaire vous serez rentables, alors
que toutes les lignes de trains de banlieue sont déficitaires? Qu'est-ce qui fait, dans votre
945 structure de coût, que la même ligne qui est desservie, bien sûr, par un autre système, sera
rentable, alors qu'actuellement, elle accuse un déficit d'opération ou d'exploitation?

M. MACKY TALL :

950 Un des éléments concerne, monsieur Andlauer y avait fait référence, la technologie utilisée.
Le mode de conduite automatisée qui est un mode dont les coûts d'opération sont plus bas. Et le
deuxième élément, je pense que je vous l'avais mentionné également, c'est que notre objectif va

être en fait de maintenir le niveau de contribution des municipalités à un niveau comparable dans le futur.

955

LA COMMISSAIRE GENDRON :

J'essaie de comprendre. Vous voulez dire que, par exemple pour la ligne Deux-Montagnes, on prévoit que la municipalité continuera à contribuer de l'ordre de dix-sept millions (17 M\$)?

960

M. MACKY TALL :

Monsieur Arbaud, s'il vous plaît.

965

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Reprendre sur l'ensemble c'est de dire, il faut repartir des tarifs. Nous, on n'aura aucun contrat avec la municipalité pour une contribution puisqu'on définit un contrat, on définit un coût, un coût par billet, et on travaille sur les mêmes hypothèses.

970

Grande différence, je pense qu'on peut dire, c'est qu'on ne parle pas de technologies similaires, on ne parle pas de mode d'opération tout à fait similaire, on parle de mode d'opération beaucoup plus efficace, qui demande beaucoup moins de personnel pour l'opération. Donc, qui ont des coûts d'opération et des coûts de transport au kilomètre très bas.

975

Je vous donne un exemple. Vancouver et Canada Line, l'opération, ça fait vingt kilomètres (20 km), quatorze (14) stations. Ça fait un quart, un tiers, un quart du métro de Montréal. Il y a deux cents (200) employés. Ça fonctionne à cent pour cent (100 %) d'availability, de fonctionnement incluant opération, maintenance, service, si ça fonctionne. Donc, les coûts d'opération sont bas. Donc, ce n'est pas vraiment comparable au train de banlieue.

980

Notre point c'est de dire : avec des tarifs similaires de type ce qui est attribué et des coûts de transport de passagers/kilomètre inférieurs, on doit pouvoir fonctionner. Le système fonctionne via un contrat avec l'ARTM. L'exemple c'est... voilà, c'est tout. C'est la réponse.

985

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Dans la note technique que vous avez produite sur la sélection du tracé de l'antenne aéroport, vous nous donnez, disons des grandes catégories d'indicateurs qui vous ont permis de sélectionner l'antenne qui a été retenue. Est-ce que ce serait possible, simplement pour les bénéficiaires des gens – on indique les coûts, l'acceptabilité sociale, la faisabilité technique et, je crois, la viabilité, je crois, environnementale... oui, c'est ça, viabilité environnementale – est-ce que

990

995 ça serait possible d'avoir le détail de la manière dont chacun de ces indicateurs a été évalué? Parce que je présume que c'est – à part le coût peut-être, évidemment –, mais je présume que le reste c'est une agrégation de facteurs, par exemple, l'acceptabilité sociale. Je serais curieuse de savoir comment est-ce que vous l'avez mesurée, la faisabilité technique également, puisqu'elle peut comporter différentes dimensions.

1000 Donc, peut-être que vous pouvez déjà nous donner quelques éléments d'explication, mais sinon est-ce que ça serait possible d'avoir un document plus détaillé sur la manière dont vous avez renseigné ces différents critères pour en arriver au choix, à la sélection de l'antenne que vous avez retenue?

1005 **M. MACKY TALL :**

Monsieur Arbaud, s'il vous plaît.

M. JEAN-MARC ARBAUD :

1010 Oui, bien sûr. On peut vous fournir un document plus détaillé. Mais l'essentiel du choix, aussi, qui était prépondérant et aussi vis-à-vis de l'aéroport, c'est les capacités futures et les flexibilités du projet en termes de temps de parcours. Parce que c'est un critère important pour l'aéroport d'avoir le trajet le plus court entre l'aéroport et le centre, puis aussi, les capacités futures pour aller récupérer, s'il était nécessaire de faire, aussi, advenant par exemple une connexion avec des trains lourds proches de la gare, comme ça se fait dans d'autres pays dans le monde.

1015
1020 Donc, ça définit le critère pour le tracé. Et, après, il y avait tous les impacts techniques, et cetera, zones, les volontés. Aussi, un des problèmes importants c'est que le tracé que vous pouvez voir à l'ouest de l'aéroport, il y a des zones d'expansions futures prévues par l'aéroport, il y a des planifications qui sont liées à des futures pistes qui doivent arriver dans vingt (20) ou peut-être vingt (20) ans, 30 (30) ans, peut-être pas, mais qui sont des plans de développement de l'aéroport.

1025 Donc, c'est une réserve sur laquelle, qui est fondamentale pour eux, de dire : aujourd'hui, il peut y avoir certaines choses qui se développent à l'intérieur, parce que dans quelques années, dans vingt (20) ans, ce n'est pas encore l'horizon où on fait notre piste, mais pas un système de liaison directement à l'aéroport.

1030 Donc, il y a des raisons multiples. Mais on peut vous fournir les documents avec les détails.

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1035 Merci.

DISCOURS DE FERMETURE

1040
LE PRÉSIDENT :

1045 Alors, j'aimerais savoir, qu'on me confirme s'il y a eu des gens qui se sont inscrits au registre? Alors, le registre est officiellement fermé et c'est ce qui clôt officiellement la première partie de l'audience publique.

1050 La commission constate que des informations complémentaires sont attendues pour répondre à des questions. La commission compte les recevoir au plus tard dans les prochaines quarante-huit (48) heures. Ces renseignements seront aussitôt rendus publics afin qu'ils soient utiles à la préparation des mémoires et à l'expression des opinions des participants au moment de la deuxième partie de l'audience qui aura lieu à Montréal à compter du 26 septembre prochain, à dix-neuf heures (19 h). Entretemps, la commission poursuit ses travaux.

1055 La commission consent à recevoir, jusqu'au 9 septembre prochain, les questions provenant tant des personnes qui n'ont pu assister aux séances que les participants actuellement présents. Il appartient à la commission d'apprécier l'intérêt qu'elles présentent pour les travaux de la commission et de déterminer si les informations déjà fournies suffisent pour y répondre. De plus, il appartient à chacun qui envoie une question à la commission de s'assurer que l'information n'a pas été traitée depuis le début de la première partie de l'audience.

1060 Il est donc de la responsabilité de tous de vérifier la pertinence de l'information avant de faire parvenir une question à la commission.

1065 La commission se réserve également le droit de disposer des questions en fonction de leur pertinence. Les participants se doivent de faire le suivi nécessaire afin d'identifier les réponses parmi les documents déposés officiellement et rendus publics par la commission.

1070 Ces questions et réponses ainsi que les nouveaux documents obtenus deviendront disponibles au centre de consultation ouvert dans le milieu. De plus, l'ensemble du dossier est aussi disponible dans les centres de documentation dont vous trouverez la liste sur le site Web et ici à l'accueil.

1075 Donc, en deuxième partie de l'audience, la disposition de la salle est bien différente. Seules la table des participants et celle de la commission demeurent en place. Le promoteur et les personnes-ressources qui souhaitent être présents seront les bienvenus. Toutefois, ils ne seront plus appelés à intervenir devant la présente commission.

1080 Cette deuxième partie est exclusivement consacrée à la présentation des opinions des citoyens, des groupes, des municipalités et des organismes municipaux ou paramunicipaux sur le projet et ses répercussions.

1085 Nous accorderons quinze (15) minutes de présentation. Il va de soi que mes collègues et moi-même pourrons échanger avec vous pour préciser, éclaircir certains points de votre opinion.

1090 Les mémoires demeurent confidentiels jusqu'au moment de leur présentation devant la commission.

1095 Les règles de participation. Le BAPE a élaboré des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles portent notamment sur le respect du droit d'auteur, sur le respect de la vie privée des personnes. Certaines règles ont trait aux propos qui ne doivent pas, par exemple, être diffamatoires ou injurieux. Ces règles de participation sont disponibles également sur le site Web et à l'accueil.

1100 Donc, je rappelle comment exprimer votre opinion. Il existe trois façons d'exprimer votre opinion : déposer un mémoire et le présenter en séance publique; déposer un mémoire sans le présenter en séance publique; ou exprimer verbalement votre opinion en séance publique, sans déposer un mémoire.

1105 De façon à ce que la position d'un organisme soit communiquée le plus fidèlement possible à la commission d'enquête, il est recommandé qu'il dépose un mémoire. S'il doit être présenté en séance publique, l'organisme désigne la personne autorisée à le présenter en indiquant sa fonction qu'elle occupe.

1110 Pour vous aider à préparer votre présentation verbale ou votre mémoire, le BAPE met à votre disposition un document décrivant les modalités de participation à l'audience et les modalités plus particulières. Et ce guide est disponible sur le site Web du BAPE ou à l'accueil.

1115 Donc, je vous rappelle qu'il est important de manifester votre intention de déposer et de présenter un mémoire écrit, une opinion verbale et que vous devez transmettre un avis d'intention au moins deux semaines avant le début de la deuxième partie de l'audience, c'est-à-dire au plus tard le 12 septembre prochain à midi.

1115

Le formulaire Avis d'intention en anglais, comme en français, est disponible à l'accueil et dans le site Web du BAPE. L'objectif vise à préparer l'horaire de la deuxième partie de l'audience publique.

1120

Nous prévoyons siéger une semaine à Montréal et éventuellement nous déplacer dans les deux principaux pôles du projet, soit sur la Rive-Sud et dans l'ouest de l'île.

Donc, pour nous permettre de prendre connaissance de votre mémoire et de bien comprendre votre opinion, je souhaite que vous nous transmettiez votre mémoire au secrétariat de la commission d'enquête, au plus tard le 22 septembre prochain à midi.

1125

Pour terminer, je remercie le porte-parole du promoteur, Monsieur Macky Tall et son équipe, de même que les personnes-ressources, pour toute l'information fournie au cours de cette première partie d'audience.

1130

Merci également aux participants d'avoir questionné ce projet, ce qui nous a permis d'approfondir différentes facettes.

1135

Je remercie également l'équipe technique, sous la supervision de monsieur Grenier. Notre sténographe, madame Teasdale, de même que l'équipe de la commission d'enquête, monsieur Bergeron, monsieur Deshaies, madame Plasse, monsieur Nolet, madame Cloutier, madame Carrier, madame Chevalier, ainsi que mes collègues, madame Gendron, madame Ghanimé.

Donc, nous attendons vos avis d'intention et c'est avec plaisir que nous vous reverrons le 26 septembre prochain. Merci beaucoup.

1140

AJOURNEMENT

FIN DE LA PREMIÈRE PARTIE.

1145

1150

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.

1155

ET J'AI SIGNÉ :

1160

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