

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 26 septembre 2016 à 19 h
Hôtel Hyatt Regency
Salle Ovation
1255, rue Jeanne-Mance
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 26 SEPTEMBRE 2016

MOT DU PRÉSIDENT 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

ASSOCIATION DE CITOYENS DE LAVAL-SUR-LE-LAC (DM15)

M. SERGE LORD et M^e LOUIS MARTIN BEAUMONT 5

UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES (DM61)

MM. MARCEL GROLEAU, CHRISTIAN ST-JACQUES et FRANÇOIS THOMAS 7

M. GAËL HAMÉON 17

FONDATION DAVID SUZUKI (DM53)

M. SYLVAIN PERRON 30

SUSPENSION ET REPRISE

SAUVONS LE PARC (DM7)

M. PATRICK BARNARD 38

PARTI VERT DU QUÉBEC (DM29)

M. ALEX TYRRELL 46

IMAGINE LACHINE-EST (DM19)

M. CHARLES DENOMMÉ 51

ASSOCIATION POUR LE TRANSPORT COLLECTIF DE LA RIVE-SUD (DM63)

MM. JEAN-MICHEL LALIBERTÉ et AXEL FOURNIER 61

SUSPENSION ET REPRISE

M. PIERRE BARRIEAU (verbal) 72

M. NATHAN McDONNELL 80

MOT DE LA FIN 86

SÉANCE AJOURNÉE AU 27 SEPTEMBRE À 13 H.

SÉANCE DU 26 SEPTEMBRE 2016
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, mesdames et messieurs bonsoir et bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le *Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif* par Caisse de dépôt et placement du Québec Infra inc.

10

Bienvenue également aux personnes qui nous suivent en direct sur Internet au moyen de la Webdiffusion audio et vidéo.

15

Mon nom est Denis Bergeron et je préside cette commission d'enquête et d'audience publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Pour m'appuyer dans mon travail, je suis secondé par madame Corinne Gendron et madame Linda Ghanimé, qui sont commissaires, ainsi que par monsieur Yvon Deshaies qui est analyste, madame Caroline Cloutier et Lynda Carrier, nos coordonnatrices qui sont à l'arrière, ainsi que par monsieur Luc Nolet, notre conseiller en communication.

20

J'aimerais vous souligner également que nous sommes assistés d'une équipe technique du Centre de service partagé du Québec, composée de monsieur Richard Grenier, responsable de l'organisation technique et de la logistique, et de monsieur Michel Filteau, responsable de la sonorisation.

25

Nous avons également l'appui technique de monsieur Pierre Dufour du Bureau d'audiences publiques qui, lui, s'assure de la webdiffusion audio et vidéo des séances.

30

Tous les propos de cette deuxième partie d'audience seront enregistrés et retranscrits par madame Yolande Teasdale, qui est une sténographe officielle.

35

Afin de permettre une meilleure compréhension pour tous, un service de traduction simultanée français-anglais est disponible dans la salle pour l'ensemble des séances de la deuxième partie de l'audience. Un casque d'écoute de traduction simultanée vous est remis à l'entrée de la salle en échange d'un dépôt d'une pièce d'identité, pour ceux qui le désirent.

Alors, je vous demanderais également de bien vouloir mettre en mode sourdine vos cellulaires et appareils électroniques, je vous en remercie.

40 La prise de photos et vidéos n'est pas permise au regard du droit au respect de la vie privée
des participants à l'exception des médias. Si vous avez des questions à ce sujet, je vous réfère à
notre conseiller en communication, monsieur Luc Nolet.

45 Les transcriptions intégrales en français et les interventions en anglais seront disponibles
dans environ une semaine dans les centres de documentation et par accès Internet dans les centres
de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle et également sur le site Web du
BAPE.

50 Le contenu de la webdiffusion audio et vidéo des séances publiques sera aussi disponible
dans le site Web du BAPE au lendemain de chacune des séances. Une version en anglais sera
également disponible dans le site Web du BAPE au même moment.

55 Enfin, la webdiffusion audio des séances publiques, autant en anglais qu'en français, sera
disponible dans le site Web du BAPE en différé jusqu'à un mois suivant la publication du rapport.

Alors, pour ceux et celles qui ont participé à nos débats, nous avons tenu les 29, 30 et 31
août dernier la première partie de l'audience qui avait pour objectif d'obtenir l'information nécessaire
à une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions.

60 Nous abordons ce soir la deuxième partie de l'audience publique qui a pour but de permettre
aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le sujet, d'émettre des commentaires, de faire des
suggestions ou de proposer des modifications au projet.

65 Alors, le déroulement de la séance est le suivant : nous demandons aux personnes qui ont
fait connaître, avant le 12 septembre dernier, leur intention de faire une présentation verbale et dont
la présentation est prévue pour ce soir de se présenter au secrétariat à l'arrière de la salle, si ce
n'est déjà fait, pour aviser de leur présence afin que l'on puisse respecter l'ordre d'inscription à
l'horaire. Le temps alloué pour chacune des présentations est de quinze (15) minutes.

70 Au besoin, la commission d'enquête échangera avec les présentateurs des mémoires afin de
préciser, si besoin est, leur point de vue.

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

80 Au cours de cette deuxième partie d'audience, le promoteur du projet et les personnes-ressources n'ont pas de rôle particulier à jouer. Ils sont toutefois invités à assister à la séance publique et à prendre connaissance des points de vue exprimés sur leur projet.

Onze (11) présentations sont prévues à l'horaire de la soirée.

85 Alors, je vous rappelle que le BAPE a élaboré des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles sont disponibles dans le site Web du BAPE et elles sont aussi contenues dans un document disponible à l'accueil.

90 Ces règles de participation portent notamment sur le respect du droit d'auteur et 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. Je me réserve donc le droit d'interrompre une présentation qui ne respecterait pas ces règles.

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

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

105 Pour vous prévaloir de ce droit, nous vous invitons à le faire par écrit à l'adresse de la commission et nous accepterons, pour les prochains jours, les commentaires qui nous seront soumis. Nous analyserons la pertinence de ces rectificatifs et ils seront rendus publics.

110 À la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission poursuivra son enquête. Le cas échéant, les questions supplémentaires de la commission et les réponses obtenues seront également déposées dans les centres de documentation et dans le site Web du BAPE et pourront être consultées gratuitement par Internet dans les centres de consultation régionaux.

115

120 La commission d'enquête rédigera son rapport à l'intention du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Ce rapport fera état de vos préoccupations et de vos opinions ainsi que des constatations et de l'analyse de la commission concernant le projet à l'étude.

Je vous rappelle que le rapport sera remis au ministre au plus tard le 28 décembre prochain. Par la suite, le ministre disposera de soixante (60) jours pour le rendre public.

125 Parallèlement à cette partie publique, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques procède à sa propre analyse environnementale. C'est à la lumière de ces deux rapports que le ministre fera ses recommandations au Conseil des ministres.

130 La décision d'autoriser ou non le projet et selon quelles conditions appartient au Conseil des ministres.

Dans les prochaines semaines, toute nouvelle information obtenue par la commission d'enquête sera rendue publique et accessible à la consultation publique.

135 Nous tenons à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est muni d'une Déclaration de services aux citoyens et que l'organisme met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité des services offerts.

140 Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire disponible à cet effet à l'entrée de la salle et de le remettre au secrétariat avant de nous quitter.

145 Votre opinion à l'égard de nos services est essentielle et je vous remercie à l'avance de prendre le temps nécessaire pour répondre à ce questionnaire.

150

155

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. SERGE LORD, M. LOUIS MARTIN BEAUMONT**

LE PRÉSIDENT :

160

J'invite maintenant notre premier participant, les représentants de l'Association des citoyens de Laval-sur-le-Laval, monsieur Serge Lord et monsieur Louis Martin Beaumont.

Bonsoir, Messieurs.

165

M. SERGE LORD :

Bonsoir, Monsieur le président, bonsoir, Mesdames les commissaires.

170

LE PRÉSIDENT :

Alors, tel que convenu, quinze (15) minutes. Nous vous écoutons, la parole est à vous.

M. SERGE LORD :

175

Alors, d'entrée de jeu, j'aimerais vous souligner que notre président, monsieur Jean-Jacques Beldié, qui a été vingt-deux (22) ans au niveau du transport en commun, qui est le président de l'Association des citoyens de Laval-sur-le-Lac motive son absence, étant retenu pour des raisons personnelles, et il salue la commission.

180

L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE

Début de la phrase à la page 1 : « Le présent mémoire vous est déposé par... »

Fin de la phrase à la page 7 : « ... seront prises en compte et mises en application. »

185

Monsieur le président, Mesdames les commissaires, on vous remercie de nous avoir entendus.

LE PRÉSIDENT :

190

Alors, merci de votre présentation. Alors, peut-être que mes collègues ont des questions. Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

195

Oui. Merci beaucoup. Une seule question, Monsieur : est-ce que vous avez eu des rencontres avec CDPQ Infra et est-ce que vous avez fait part de vos préoccupations et partagé vos suggestions? Et quel a été le résultat de ces échanges?

200

M. SERGE LORD :

Alors, nous avons entamé un bon dialogue avec CDPQ. D'ailleurs, ils seront à une assemblée de citoyens le 4 octobre à l'Église Saint-Jean-Gualbert à Laval-sur-le-Lac. Nous avons, au sein de notre association, une personne qui fait le lien avec eux, maître Guy Gagné, et le dialogue est amorcé.

205

LE PRÉSIDENT :

Madame Gendron?

210

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Oui. Vous nous dites dans votre mémoire que vous estimez que l'achalandage est surévalué. Est-ce que vous vous basez sur des données et jusqu'à quel point est-ce que vous estimez qu'il y a une surévaluation de l'achalandage?

215

M^e LOUIS MARTIN BEAUMONT :

Bonjour. Écoutez, au niveau de...

220

LE PRÉSIDENT :

Juste vous identifier pour les besoins de la transcription.

225

M^e LOUIS MARTIN BEAUMONT :

Oui, pardon. Louis Martin Beaumont, je suis membre du conseil d'administration de l'Association.

230

Écoutez, l'achalandage est déjà assez élevé, si on peut dire, dans le sens où la ligne est déjà très utilisée, si on compare à différentes lignes du système de Montréal ou en fait de banlieue. Et on l'a vu dans les informations de la Ville de Laval, qu'au niveau du bassin qui est desservi, on a

déjà une utilisation assez maximale de ce qui en est. Il y aurait lieu à y avoir des ajustements majeurs au niveau accessibilité, que ce soit par les routes et tout ça.

235

L'ajustement du système de transport municipal va être fait, ça, ça va de soi évidemment. Par contre, la Ville estime que ces ajustements-là ne seraient pas suffisants pour générer le volume additionnel qui a été – je vous référerai au mémoire de la Ville, mais eux établissent que le bassin qui est desservi ne permettrait pas d'aller chercher l'achalandage additionnel qui est envisagé par la CDPQ Infra.

240

Par contre, il y a déjà un usage assez maximal de la situation. Actuellement, les stationnements sont insuffisants. Il y a du stationnement sur des rues qui ne le permettent pas, qui ne sont pas aménagées du tout, qu'il n'y a pas d'accotement et tout ça, donc c'est à garder en compte justement dans ce sens-là.

245

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci pour votre présentation, Messieurs. Merci beaucoup.

250

**MM. MARCEL GROLEAU,
CHRISTIAN ST-JACQUES et FRANÇOIS THOMAS**

255

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais maintenant, monsieur Marcel Groleau, Christian St-Jacques et François Thomas pour l'Union des producteurs agricoles. Bonjour. Il nous manque une chaise...

260

M. MARCEL GROLEAU :

On va trouver une façon de...

265

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, apportez votre fauteuil. Il y en a c'est: « Apportez votre vin », ici on apporte notre fauteuil.

270 Bonjour, Monsieur Groleau, bonjour, Monsieur St-Jacques, Monsieur Thomas. Alors, la parole est à vous, quinze (15) minutes. Je vais essayer d'être rigoureux. On a beaucoup de gens qu'on veut écouter, mais la parole est à vous.

275 **M. MARCEL GROLEAU :**

D'accord. Merci, Monsieur le président, Mesdames les commissaires. Alors, comme vous l'avez mentionné – bon, vous l'avez dit déjà, je ne nommerai pas les gens qui sont avec moi, vous l'avez spécifié.

280 Alors, l'Union des producteurs agricoles remercie le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour cette opportunité de présenter le point de vue des producteurs et productrices agricoles quant au Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif.

285 Nous conviendrons d'emblée que l'amélioration des services de transport en commun dans la région métropolitaine est une absolue nécessité. Le projet proposé par CDPQ Infra présente certainement de grandes qualités et nous laisserons le soin aux experts en ce domaine de juger de ses attributs de nature technique et s'il s'agit, dans les circonstances, du meilleur investissement que l'on puisse faire comme société.

290 Pour notre part, nous nous limiterons à examiner les conséquences de ce projet sur le territoire agricole et à proposer des solutions.

295 Bon. Il existe au Québec un régime de protection du territoire agricole institué par une loi qui a pour objet d'assurer la pérennité sur une base territoriale de la pratique de l'agriculture et de favoriser, dans une perspective de développement durable, la protection et le développement des activités des entreprises agricoles. Cette loi s'applique au gouvernement, à ses ministères et à ses organismes.

300 L'urbanisation des terres agricoles conduit à l'épuisement d'une ressource vitale et non renouvelable et, de ce fait, entraîne une perte environnementale majeure. Dans une perspective de développement durable, les terres agricoles forment un rempart contre l'urbanisation et assurent des fonctions environnementales essentielles en contrant, notamment, les effets des îlots de chaleur et en préservant la biodiversité menacée par une urbanisation excessive.

305 De plus, la vocation nourricière des terres cultivables doit être préservée pour les générations futures. L'accroissement prévisible de la population et des besoins alimentaires au cours des prochaines décennies à l'échelle planétaire doit nous inciter à la plus grande vigilance.

On ne connaît pas actuellement l'impact qu'aura le réchauffement climatique sur la production et la productivité agricoles et la sécurité alimentaire.

310

Or, bien que destiné à desservir la région métropolitaine, le projet aurait, dans sa forme proposée, un impact direct sur le territoire agricole. Nous devons donc tenir compte des conséquences de la présence d'une station terminale en zone agricole sur la Rive-Sud. On prévoit qu'environ une trentaine d'hectares de terres serait requise pour la station et son stationnement de trois mille (3 000) places, ainsi que différents équipements nécessaires. Ce n'est peut-être que le début de l'implantation diffuse de nouveaux usages non agricoles dans la portion sud du quadrant du carrefour des autoroutes 10 et 30.

315

Nous sommes aussi préoccupés par les effets préjudiciables que pourrait avoir la station terminale de Deux-Montagnes qui, bien que située en zone blanche, pourrait aussi affecter le territoire agricole – on y reviendra.

320

Alors, sur la Rive-Sud. À la lecture du rapport présenté par le promoteur relativement au projet de réseau électrique, seuls les quadrants sud du carrefour des autoroutes 10 et 30 semblent avoir été considérés pour y établir la station terminale de la Rive-Sud. Il est vraiment déplorable qu'aucun espace en zone blanche n'ait été privilégié. L'autoroute 30 devait, en principe, servir de barrière physique à l'étalement urbain. Or, seulement dix ans après son parachèvement, voilà qu'on propose de la franchir à cette intersection.

325

CDPQ Infra inc. tente de minimiser l'incidence en alléguant que la terre n'est plus cultivée depuis une dizaine d'années et qu'elle est enclavée par une route, une ligne à haute tension et un poste de transformation d'Hydro-Québec. Bref, cette terre aurait apparemment perdu tout intérêt pour la pratique de l'agriculture.

330

Dans les faits, cette terre agricole possède encore un excellent potentiel de culture. Il est toujours désespérant qu'un stratagème aussi simple puisse fonctionner à tout coup. Un spéculateur acquiert un terrain en zone verte, prend bien soin de le laisser à l'abandon en refusant de le louer ou de le cultiver. Quelques années plus tard, la friche s'y est installée et on prétendra que cette terre ne présente plus d'intérêt pour les agriculteurs et on conclura qu'il n'y a donc pas d'inconvénients à l'affecter à un autre usage.

335

Dans ce cas-ci, ladite terre est classée 2, selon le système de classification de la qualité des sols, et elle offre l'un des meilleurs potentiels que l'on puisse trouver au Québec.

340

Donc, notre demande : Étant donné que la ressource en sol est limitée et non renouvelable et en considérant la nature irréversible d'une artificialisation pour l'aménagement de la gare et du

345

stationnement prévu dans le quadrant sud des autoroutes 10 et 30, le BAPE doit analyser attentivement les enjeux soulevés et les impacts d'une recommandation menant à un changement d'usage de ce territoire.

350

Par ailleurs, au-delà du sacrifice de cette trentaine d'hectares, cette station terminale en zone agricole crée une brèche comportant un risque élevé d'étalement urbain. Il ne faut pas banaliser l'impact irrémédiable du franchissement de l'Autoroute 30. Comment prétendre que l'on parviendra à contenir l'urbanisation une fois que cette trouée aura été faite? Bientôt, de nouveaux services et commerces seront nécessaires pour les usagers du stationnement proposé à l'antenne Rive-Sud. Les terres autour de la station seront acquises par des spéculateurs. Voyant les terrains en friche, on se dira même que la construction d'un complexe immobilier sera peut-être tout à fait indiquée. Bref, du déjà-vu.

355

360

En outre, une station terminale en zone agricole et son stationnement, notamment, pourraient devenir un nouveau point d'appui au développement d'une deuxième couronne d'urbanisation se réalisant au détriment de la ville centre.

365

À l'heure où tout un chacun se préoccupe des changements climatiques, cette station encouragera de nouveaux navetteurs venant des autoroutes 10 et 30. Paradoxalement, il sera plus facile d'accéder au stationnement en provenance de Saint-Jean-sur-Richelieu que de l'agglomération de Longueuil. Cela va à l'encontre d'un modèle de transport collectif qui favorise la cohésion, la consolidation du tissu urbain et le développement d'une mobilité durable.

370

Donc une deuxième demande : Dans une perspective de développement durable et de lutte aux changements climatiques, l'Union demande au BAPE de s'assurer que le projet de CDPQ Infra s'arrimera avec les réseaux de transport en commun existants, qu'il favorisera la densification du territoire et la mobilité durable en zone urbaine plutôt que de s'appuyer sur le développement de grands stationnements.

375

Il est difficile d'imaginer que le meilleur emplacement pour cette station terminale se trouve en zone verte plutôt qu'en zone blanche en vue d'y intégrer l'aménagement d'un TOD. Alors, c'est un Transit-Oriented Development. Pourquoi l'ancien terrain de golf qui se trouvait dans le quadrant nord de l'échangeur 10-30 n'a pas été réservé pour accueillir cette station terminale? Hasard ou coïncidence, comment se fait-il qu'un nouveau projet immobilier imposant nécessitant un investissement majeur vient d'être annoncé sur le quadrant opposé?

380

Aucune information relative à l'étude d'autres sites dans un rayon de deux à trois kilomètres (2-3 km) n'a été divulguée. Par ailleurs, il n'est pas nécessaire de disposer d'une superficie minimale de trente hectares (30 ha), tel que projeté, pour le projet de station en zone verte. En

385

rationalisant l'espace nécessaire, on pourra augmenter le nombre de sites potentiellement disponibles en zone blanche.

390 De fait, il existe sur le territoire de l'agglomération de Longueuil, des superficies disponibles, notamment en longeant l'Autoroute 30. Il faudrait étudier davantage d'options en zone blanche. Le choix du lieu de la station terminale doit être déterminé en fonction du plus grand intérêt public que cela représente à long terme et non pas sur la rentabilité, rentabilisation du projet à court terme pour l'investisseur.

395 La présence d'une station terminale en zone agricole donnant un accès rapide au centre-ville de Montréal comporte un trop grand risque d'étalement urbain. Ce simple fait justifie de demander au promoteur d'étudier davantage de scénarios pour cette station terminale. L'un des problèmes avec ce projet concerne le fait que son promoteur n'a pas à se préoccuper des considérations relatives à l'aménagement du territoire. Son mandat consiste à construire un réseau pour un train électrique et à le rentabiliser, sans égard à la provenance des éventuels usagers. Or, le choix d'un emplacement des stations aura un fort impact sur l'aménagement futur du territoire et pourra soit
400 contribuer à l'étalement urbain ou, au contraire, à la densification de son périmètre.

405 Donc, une autre demande : Considérant l'ensemble des enjeux liés à l'implantation de la station terminale de l'antenne Rive-Sud en territoire agricole et, notamment, le risque élevé que soit accentué le phénomène de l'étalement urbain, l'UPA demande qu'on procède à une étude rigoureuse de solutions de rechange au nord de l'Autoroute 30 pour la localisation de cette station.

410 En principe, dans toute bonne planification d'aménagement du territoire, lorsqu'une station de transport en commun est conçue, les villes tendent à favoriser l'implantation de TOD à proximité. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement propose ainsi d'orienter au moins quarante pour cent (40 %) des nouveaux ménages d'ici 2031 vers les quartiers de type TOD, localisés aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain, et d'atteindre soixante pour cent (60 %) si l'offre en transport en commun est augmentée. Au total, cent
415 cinquante-cinq (155) aires TOD sont proposées. Sachant cela, cette station terminale devrait plus raisonnablement être établie en zone blanche.

420 Le bon sens voudrait plutôt que l'on prévienne dès maintenant le développement d'une aire TOD en zone blanche autour de la station terminale. Ainsi, on contribuerait à densifier, comme cela est en principe recherché dans le PMAD, et à préserver minimalement la superficie actuelle du territoire agricole de la Communauté métropolitaine de Montréal. La solution la plus économique à court terme pourrait bien s'avérer désastreuse à long terme.

425 Avant de statuer de façon définitive sur l'emplacement de cette station, faisons l'effort de nous
projeter dans vingt (20) ou même cinquante (50) ans et anticipons les avantages et les
inconvenients de chacun de ces sites potentiels. Ce n'est qu'à la lumière de ces renseignements
que nous pourrions espérer prendre la décision la plus judicieuse.

430 Alors, nous demandons que CDPQ Infra s'associe à l'agglomération de Longueuil pour
développer un projet innovateur de son antenne Rive-Sud en zone blanche, en respectant les
objectifs du PMAD et de la CMM, qui soit un modèle d'intégration réussi en matière d'urbanisme et
non seulement de transport collectif.

435 Il semble qu'un décret serait souhaité par CDPQ Infra pour autoriser la mise en place du
REM dans la zone agricole. Il serait déplorable de constater que l'on souhaite retirer les pouvoirs
d'intervention de la Commission de protection du territoire agricole.

440 Alors, on demande que le BAPE, on demande au BAPE de prendre position et d'exiger que
CDPQ Infra dépose une demande d'autorisation pour la mise en place du REM en zone agricole
pour que la CPTAQ puisse l'analyser.

445 Il est tout de même pertinent d'analyser le choix du site du quadrant sud en vertu des critères
de l'article 62 de la *Loi sur la protection du territoire agricole*. Vous trouverez, dans la section 3 de
notre mémoire, les détails de l'analyse que devrait réaliser CPTAQ en fonction des dix critères de
l'article 62.

Notre analyse nous amène à conclure que la CPTAQ, à ce moment-ci, devrait refuser la
demande visant le quadrant sud, compte tenu de l'absence de justifications satisfaisantes.

450 Le site choisi et les terres environnantes présentent de forts potentiels agricoles et le fait que
les propriétaires n'exploitent pas ces terres n'enlève rien à leur potentiel. De plus, le fait de
repousser encore une fois les limites de la zone agricole fragilisera le secteur limitrophe. Le
promoteur a négligé de faire une démonstration solide que le site choisi est celui ayant le moindre
impact pour l'agriculture. D'autres sites mériteraient d'être analysés adéquatement.

455 En ce qui concerne la station terminale Deux-Montagnes, celle-ci se trouve fort heureusement
en zone blanche, au même emplacement que l'actuel train de banlieue Deux-Montagnes. Nos
préoccupations sont, par conséquent, moins grandes de ce côté. Toutefois, nous tenons à souligner
qu'il faudra rester vigilant puisqu'il est plausible que cela viendra accentuer la pression qu'exerce
460 l'urbanisation sur la zone verte à proximité de la nouvelle station.

465 En conclusion, le projet déposé par CDPQ Infra présente certainement de grandes qualités
pour améliorer l'offre de transport collectif dans la région métropolitaine. Toutefois, l'implantation de
la station terminale de la Rive-Sud en zone agricole serait une erreur, selon nous. Outre la trentaine
d'hectares de bonnes terres agricoles qui serait irréversiblement perdue, c'est surtout le
franchissement de la barrière physique de l'Autoroute 30 qui est le plus préoccupant. Celle-ci devait
470 en principe servir à contenir l'urbanisation. Tout porte à croire que cette brèche favorisera
l'étalement urbain au détriment du secteur agricole de la ville de Montréal et de l'agglomération de
Longueuil. Cet étalement urbain favorisé par l'établissement d'une station au sud de l'Autoroute 30
entraînerait des nuisances environnementales majeures que l'on doit chercher à éviter dans la
mesure du possible.

475 Or, des solutions sont envisageables et CDPQ Infra doit conséquemment étudier davantage
d'options permettant l'aménagement de la station terminale au nord de l'Autoroute 30.

480 Enfin, pour ce qui est de Deux-Montagnes – je ne le répèterai pas, nous l'avons dit –, le projet
est en zone blanche, mais il faut quand même être prudents sur les conséquences qu'il pourrait
avoir sur la pression sur les terres agricoles.

Voilà. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

485 Merci, Monsieur Groleau, de votre présentation. Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

490 Merci, Monsieur. J'aurais juste deux petites questions sur votre analyse. La première, vous
indiquez qu'il y aurait possibilité de remettre cette terre en culture. Est-ce que vous pouvez nous
donner des exemples d'activités qui pourraient être pratiquées à cet endroit? Comme vous savez,
c'est un endroit qui est enclavé des lignes Hydro.

M. MARCEL GROLEAU :

495 Oui.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

500 Pouvez-vous nous donner des exemples de ce qui pourrait être fait pour remettre cette terre
en culture?

M. MARCEL GROLEAU :

505 Je suis convaincu que si cette terre était offerte à louer à des producteurs qui font déjà la culture du maïs ou du soya, sur une période de dix (10) ou quinze (15) ans, pas seulement pour un an – il n’y a pas un producteur qui va investir pour un an ou deux ans à remettre cette terre-là en culture, mais sur une période plus longue, il y aurait certainement des producteurs intéressés à la louer.

510 Je ne sais pas si tu connais... Christian est le président de la Fédération régionale, il peut...

M. CHRISTIAN ST-JACQUES :

515 Mon nom est Christian St-Jacques, président de la Fédération régionale. Comme vous le savez, c’est une des meilleures terres où la qualité de sol qu’il y a en Montérégie c’est du classe 2. Sur du classe 2, on peut faire n’importe quelle production maraichère ou grande culture. Soyez assurés que si c’est remis entre les mains de producteurs de la région, ça prend quelques semaines puis cette terre-là est remise en culture puis elle pourrait être cultivée à long terme.

520 C’est comme dans l’ensemble alentour de cette région-là, c’est cultivé comme ça, puis ça pourrait être remis en culture assez rapidement.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

525 Merci. Votre deuxième point. Vous expliquez, bon, vous savez que c’est vraiment à la limite, mais dans votre analyse, vous indiquez que d’enlever le caractère agricole de cette terre-là altérerait l’homogénéité du terrain agricole ou du territoire agricole de ce secteur. Est-ce que vous pouvez élaborer davantage, compte tenu qu’il est vraiment juste à la limite?

530 **M. MARCEL GROLEAU :**

Oui. Je vais demander à notre aménagiste.

M. FRANÇOIS THOMAS :

535 Bonjour. François Thomas, directeur de l’aménagement et du développement régional. En fait, c’est un des critères de la loi, l’homogénéité, comme on l’explique. L’urbanisation est tout le temps à la limite de la zone agricole. Donc, quand on analyse l’homogénéité du territoire, c’est bien évident que la portion urbaine vient altérer l’homogénéité du territoire agricole.

540

Bien, si on se donne cette raison-là pour dire qu'il faut tout le temps avancer en zone agricole, bien là, c'est un peu ridicule.

545 Donc, l'esprit c'est que la limite étant l'Autoroute 30, ça limite le développement des usages urbains dans le milieu agricole, et donc, ça préserve l'homogénéité du territoire qui est typiquement agricole. Ne serait-ce que parce que les terrains ne sont pas exploités, ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'activité agricole possible à très court terme, comme ça a été expliqué.

LE PRÉSIDENT :

550 Je reviendrais peut-être à un des éléments que vous nous avez présentés dans votre mémoire, notamment pour ce qui est de la Commission de protection du territoire agricole.

555 Dans la première partie de l'audience, le promoteur, plus précisément les personnes-ressources du ministère des Transports nous précisait que le gouvernement voulait procéder par décret et qu'il demanderait un avis à la Commission de protection du territoire agricole, puis après, il prendrait la forme d'un décret éventuel de la part du gouvernement. Est-ce que pour vous c'est une procédure qui est usuelle? Est-ce qu'à votre connaissance elle a été employée de façon extraordinaire ou usuelle pour ce qui est d'autoriser certains projets?

560

M. MARCEL GROLEAU :

565 Bien moi, de mon expérience, c'est très rare qu'on procède de cette façon-là, par décret. Je me souviens d'un cas, Rabaska, mais il y avait eu quand même une analyse de la Commission de protection du territoire agricole et par la suite, le gouvernement avait procédé malgré tout par décret.

Je ne sais pas au niveau de votre expérience à vous?

M. CHRISTIAN ST-JACQUES :

570

Peut-être que je rajouterai que c'est prévu dans la loi. Le ministre garde le droit, dans des cas exceptionnels, d'agir pour accélérer le processus ou pour des raisons sociales ou, et cetera.

575 Mais dans le cas présent, le promoteur sait qu'il y a un décret dans sa poche. Donc, je comprends pourquoi l'analyse peut se faire plus rapidement. Quand on fait l'analyse stricte de l'article 62, il y a huit critères qui s'appliquent, on voit tout de suite que la Commission exigerait, à tout le moins, une analyse approfondie, un peu plus de travail par rapport à la justification parce que...

580 On blaguait tantôt, on disait, il y a une expression qui dit : « Quand tu veux tuer ton chien, tu dis qu'il a la rage. » Là, on dirait plutôt que c'est un pitbull, là, mais c'est ça qui arrive dans les faits. C'est que ça prend... pour le territoire agricole, c'est important pour nous donc, puis pour la Commission puis pour la société en générale. Donc, ça prend des raisons suffisantes pour passer à travers le tamis de l'article 62 de la loi.

585

M. MARCEL GROLEAU :

J'ajouterais, par exemple, lorsqu'il y a un pipeline – on parle de pipeline de ce temps-ci, la Commission va avoir à juger : est-ce que même s'il y a un décret pour permettre les expropriations, la Commission va quand même avoir à juger : est-ce que le tracé proposé est celui qui est du moindre impact pour le territoire agricole? Et la Commission pourrait décider qu'il ne passera pas là, mais il va passer là, plutôt. Même si le promoteur détient un décret pour pouvoir exproprier pour l'usage prévu selon le décret qu'il détient.

590

595 Donc, c'est pour ça que de ne pas confier ou de ne pas interpeler la Commission de protection du territoire agricole sur le... bon, est-ce que c'est le site de moindre impact? Bien, ça, c'est un précédent qui est quand même dangereux.

LE PRÉSIDENT :

600

Une autre question. Le promoteur aussi a fait part publiquement des éventuelles compensations ou activités compensatoires qu'il pourrait mettre sur pied pour compenser l'éventuel empiètement en territoire agricole. On parle entre autres de production en serres, on parle de vendre des produits locaux à la station. Est-ce que vous considérez que ce sont des mesures qui seraient acceptables en termes de compensation si le projet venait à voir le jour?

605

M. MARCEL GROLEAU :

610 Nous, les gens de CDPQ Infra sont venus nous rencontrer puis on a eu cette discussion-là avec eux. Puis moi, ma préoccupation première, lorsque j'ai vu le projet, c'est l'étalement urbain.

C'est sûr que d'amener le train et la gare là – puis je leur ai mentionné que c'était ma principale inquiétude –, au-delà du fait qu'il y a le trente hectares (30 ha) en question, c'est évident qu'une fois qu'on va avoir franchi ce périmètre-là, l'intérêt pour les promoteurs de développer en pourtour de cette nouvelle gare-là des services, des habitations – et même l'intérêt pour les villes de le faire, parce que leur seul revenu ou presque c'est les revenus de taxation foncière, alors c'est sûr qu'on va échapper, même si on vend des légumes dans les stations, ça ne compensera pas les

615

620 pertes qu'on va avoir sur les terres agricoles, s'il n'y a pas une limitation très, très nette de l'étalement urbain que ça peut provoquer.

LE PRÉSIDENT :

Merci pour vos réponses. Merci pour votre présentation, Messieurs.

625

M. GAËL HAMÉON

LE PRÉSIDENT :

630

Alors, j'inviterais maintenant, monsieur Gaël Haméon, s'il vous plaît.

Bonsoir. Vous avez une présentation, je crois. Vous avez un support visuel à présenter aussi, également?

635

M. GAËL HAMÉON :

Oui, oui.

640

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors, je rappelle, quinze minutes. La parole est à vous.

M. GAËL HAMÉON :

645

Alors, juste pour préciser mon nom c'est plutôt Gaël Haméon.

LE PRÉSIDENT :

650

Je m'en excuse.

M. GAËL HAMÉON :

655

Pas de problème. Bonsoir, Monsieur le président, bonsoir, Mesdames les commissaires. Alors, voici le plan de ma présentation. En fait, je pensais premièrement vous dire un peu qui je suis, parce qu'en tant que simple citoyen, je crois que je ne suis pas aussi connu que l'UPA.

660 Ensuite, vous allez voir que ma présentation est surtout axée sur un aspect principal qui est le choix technologique. Mais ensuite, si on a le temps, j'aimerais aussi parler de quelques aspects problématiques que j'ai vus au projet.

665 Donc, je commence tout de suite avec la présentation de l'auteur. Donc, je suis titulaire d'un baccalauréat en génie industriel de l'École Polytechnique de Montréal, d'un diplôme d'ingénieur des Ponts et Chaussées de Paris, option transport, d'une maîtrise en transport ferroviaire et urbain de l'École nationale des Ponts et Chaussées toujours. J'ai travaillé trois ans en tant que chargé de projet sur le RER A à Paris pour la SNCF. Donc, le RER A c'est une ligne de trains de banlieue qui transportent plus d'un million de voyageurs par jour. Et depuis que je suis revenu au Québec, je travaille aussi toujours dans le domaine des transports, plutôt côté informatique, un peu moins directement dans la planification et l'exploitation.

670 Mais donc, tout ça pour dire que l'UPA disait tout à l'heure qu'elle espérait que des experts techniques se prononceraient sur les aspects techniques. Sans nécessairement considérer que je suis un expert technique, je dirais que j'ai au moins eu la formation et un peu d'expérience dans le domaine pour apporter un certain éclairage technique au projet.

675 Par ailleurs, je n'ai pas eu énormément de temps pour analyser le projet et tout ça, ni surtout pour faire une présentation. Il y a beaucoup de choses, au-delà de ce que je vais présenter aujourd'hui, avec lesquelles je ne suis pas d'accord. Et je dirais donc tout simplement que je suis tout à fait d'accord avec tout ce que l'UPA vient de dire par rapport à l'étalement urbain, mais je n'y reviens pas sur ma présentation.

680 **LE PRÉSIDENT :**

685 On n'a pas à revenir sur les points de vue qui ont été exprimés précédemment. En fait, c'est plutôt votre point de vue qu'on souhaite entendre. Donc, la parole est à vous.

M. GAËL HAMÉON :

Donc, comme je le disais, l'essentiel de ma présentation va porter sur le choix technologique.

690 En gros, ce que j'ai appris à l'école en France, c'est que quand on veut faire un projet de transport public, globalement, pour ce qui est du choix technologique, on va faire une analyse multicritère des différents modes de transport qui existent et choisir, si on a l'intention de faire un transport public pour l'intérêt général, on va essayer de choisir le mode de transport qui présente le meilleur bilan socioéconomique global.

695

Donc, on va analyser plusieurs critères. Les critères de coût et d'investissement, de coût d'exploitation sont des critères qui sont à prendre en compte évidemment. Mais aussi, on va s'attarder à l'impact environnemental et à l'impact socioéconomique du projet et on pourra citer ainsi plusieurs critères.

700

Moi, la conclusion que je tire en regardant le projet qui nous est présenté par la Caisse aujourd'hui, c'est que la Caisse, si elle a fait une analyse multicritère pour choisir son mode de transport, s'est surtout attardée aux critères économiques.

705

Et donc, je vais vous expliquer un peu pourquoi. En fait, la manière dont j'aborde le sujet, c'est que je regarde le mode qui a été choisi, donc le SLR automatisé. J'en analyse les avantages, les inconvénients et la conclusion que j'en tire, c'est que sur la base de ces avantages et inconvénients, la Caisse n'a retenu que les avantages économiques et ne s'est pas penchée sur les inconvénients socioéconomiques que présente le SLR automatisé.

710

Donc, premièrement... non, voilà. C'est un peu ce que la Caisse nous donne comme conclusion de son choix technologique, ici, cette présentation. En gros, le SLR automatisé c'est un mode qui n'aurait que des avantages, aucun inconvénient et c'est certainement le mode le plus pertinent pour le REM.

715

Ensuite, les avantages qui nous sont cités par la Caisse pour choisir le SRL automatisé, moi, en tout cas, de ceux que j'ai eus dans mes échanges avec la Caisse, c'est que c'est le mode qui permet d'avoir des fréquences élevées en heure creuse et en heure étendue, donc y compris les weekends, que ça serait ce mode qui permet de le faire et que c'est un mode qui nous permettrait d'avoir des fréquences très élevées en pointe, donc d'avoir une capacité, une bonne capacité sur les lignes. Et donc, c'est les avantages que la Caisse en tout cas me présentait dans les échanges que j'ai eus avec elle.

720

Tout ce que j'ai à dire, c'est que ces deux avantages, en fait – oui, je suis d'accord, c'est des avantages réels des SLR automatisés, mais c'est des avantages qui sont plus ou moins inutiles dans le cas du REM et qui, de toute façon, ne sont, en réalité, pas vraiment liés à l'automatisation, mais plutôt à la signalisation.

725

Pour ce qui est des fréquences très élevées en pointe. En fait, c'est un avantage qui ne sera utile que quand le système aura atteint une saturation totale et complète. Et ce que je dis, c'est que pour les capacités dont on a besoin ici, en gardant les véhicules plus capacitaires et des fréquences plus raisonnables, on n'aurait pas du tout besoin de l'automatisation pour atteindre les capacités nécessaires.

730

735 Pour ce qui est d'avoir des fréquences élevées en heure creuse, encore une fois, ce n'est
pas une question de technologie, c'est une question de coût d'exploitation. On voit très bien que le
740 métro de Montréal a des fréquences, si on peut dire, élevées en heure creuse malgré qu'il ne soit
pas entièrement automatisé, c'est simplement que ça coûte plus cher. Donc, si la Caisse dit, quand
la Caisse dit que ça nous prend l'automatisation pour pouvoir offrir des fréquences élevées, en fait,
c'est une question de choix de société.

Effectivement, c'est beaucoup plus facile d'offrir des fréquences élevées en heure creuse si
on a un système entièrement automatisé, mais on peut aussi très bien, si on décide qu'on veut offrir
745 des fréquences élevées en heure creuse, décider de payer le personnel pour offrir des fréquences
en heure creuse. Ça va coûter plus cher en coût d'exploitation, mais ce n'est pas une question de
technologie, c'est une question de choix de société et de comment on décide de financer nos
transports.

En plus, dans le cas précis du REM, je doute fortement que ces fréquences élevées en heure
750 creuse soient nécessaires. Premièrement, on parle de desserte principalement de tissu urbain de
type banlieue, qui ne va pas générer autant de demandes qu'un tissu urbain de type urbain.

Ensuite, le train en tant que tel, même s'il a une fréquence très élevée, si les modes de
rabattement qui permettent de se rendre à la station de train, eux, n'ont pas de fréquence élevée,
755 ça ne sert absolument à rien. Si le REM passe toutes les douze (12) minutes, mais que le bus qui
passe de ma station de REM à mon domicile passe toutes les trente (30) minutes, ça ne va rien
changer à ma vie que le REM passe toutes les douze (12) minutes puisque, de toute façon, moi,
c'est le bus qui passe aux trente (30) minutes qu'il faut que je puisse prendre.

760 Donc, offrir des fréquences élevées sur un train de banlieue sans avoir une zone assez dense
pour offrir aussi des modes de rabattement fréquents, ça ne sert à rien.

Et je pousse un peu plus dans le mémoire même en allant jusqu'à dire que ça pourrait être,
en fait, à terme, nuisible pour l'environnement. On dit que les trains c'est bien, ça pollue moins que
765 les voitures et tout ça. C'est vrai dans le cas où les trains sont pleins. Déplacer un train, oui, ça
consomme en proportion moins d'énergie par passager que déplacer une voiture. Mais si on
déplace un train vide, avoir un train de mille places avec cinq personnes dedans, c'est beaucoup
plus polluant qu'avoir une voiture de cinq places avec cinq personnes dedans.

770 En plus, un train par nature, ça fait des trajets beaucoup moins directs qu'une voiture – je
parle bien sûr entre l'origine et la destination du passager. Donc, un passager qui va prendre sa
voiture pour aller à la gare de train puis prendre le train d'un point A au point B, puis prendre un
autre mode de ce point B à sa destination finale, globalement n'a pas nécessairement un meilleur

775 bilan environnemental qu'un passager qui fait un trajet direct de A à B avec une voiture, surtout si la voiture est électrique.

780 Ensuite, si on se projette un peu dans l'avenir, on commence déjà à voir de plus en plus de progrès dans le domaine des voitures autonomes et des voitures électriques. Donc, on pourrait très bien imaginer que d'ici vingt à trente (20-30) ans, ça soit beaucoup plus économique et économique pour l'environnement, de tout simplement recommander aux gens qui sont en banlieue de s'appeler une voiture autonome pour un trajet hors pointe, qui va venir les chercher, qui va faire un petit détour pour aller chercher un autre passage, leur voisin, quelque chose comme ça, qui va construire un trajet optimisé, pour amener la personne de la banlieue au centre-ville.

785 Effectivement, ça ne sera jamais le cas en heures de pointe, parce que la congestion va toujours exister et va faire en sorte que si tout le monde essaie de se déplacer en voiture, il y aura trop de congestion et ça devient antiproduit. Donc, je suis tout à fait pour qu'on construise des lignes de train de banlieue dans les axes lourds, mais construire des trains de banlieue dans des zones peu denses en banlieue et les faire rouler à toutes les cinq minutes en heure creuse, ce n'est pas nécessairement productif, ce n'est pas nécessairement bon pour l'environnement et ça pourrait très bien être le cas dans vingt-cinq (25) ans, que la meilleure chose à faire pour l'environnement, ce soit de dire de ne pas faire rouler de train en heure creuse dans les zones peu denses, et tout simplement de se reposer sur des nouveaux modes technologiques, des voitures autonomes et de l'autopartage de voitures autonomes.

795 Donc, en réalité, le SLR automatisé, oui, a des avantages. L'avantage principal dans le cas du REM c'est tout simplement qu'il y aura des coûts d'exploitation plus faibles qu'une technologie qui ne serait pas entièrement automatisée. Je ne nie pas du tout que c'est un avantage, c'est un très bel avantage. S'il n'y avait que ça, je serais tout à fait pour qu'on utilise le SLR automatisé. Mais ce qu'on va voir tout de suite après c'est que le SLR automatisé a aussi des inconvénients.

805 Donc, en fait, si on regarde aujourd'hui dans le monde les réseaux entièrement automatisés qui sont en exploitation, il y en a assez peu qui sont entièrement en banlieue. En fait, souvent on a des réseaux entièrement automatisés dans les aéroports. Donc, on peut considérer que les aéroports sont en banlieue et que c'est les réseaux automatisés en banlieue. Mais, en général, c'est soit des réseaux d'aéroports ou des réseaux dans les centres urbains. Comme à Paris, il y a deux lignes entièrement automatisées, à Rennes on a un VAL automatisé, mais c'est assez rare qu'on voie des systèmes automatisés en banlieue, et il y a plusieurs raisons pour ça.

810 Premièrement, les avantages normalement du mode automatisé qui sont la... bien, ce que je viens de dire, en fait, avant, fait que c'est moins attractif d'avoir des systèmes automatisés en banlieue, mais en plus, l'automatisation en banlieue, ça a certains inconvénients.

815 Premièrement, si on veut une automatisation totale sans aucun conducteur, il faut que le réseau soit entièrement étanche, il ne faut pas que des gens puissent se promener sur les rails, parce que puisse qu'il n'y a personne, pas de conducteur pour les détecter, pour freiner, ça va créer inévitablement des accidents.

820 Donc, il faut que les systèmes soient entièrement étanches, donc qu'ils soient clôturés parfaitement et tout ça, ce qui coûte beaucoup plus cher à faire sur un système qui est plus long. Si on a quatre-vingts kilomètres (80 km) de réseau qu'il faut étanchéfier, c'est beaucoup plus cher que si on a une ligne de dix kilomètres (10 km).

825 Ensuite, sur un système entièrement automatisé, dès qu'il y a un problème pour garantir la sécurité du système, le moyen le plus simple de garantir la sécurité, c'est d'arrêter tous les trains là où ils sont et de ne pas redémarrer l'exploitation jusqu'à qu'on ait la garantie que l'exploitation peut être reprise en toute sécurité.

830 Donc, en fait, avec un système entièrement automatisé, s'il y a un problème, on arrête tout. Et, en général, dans les autres réseaux de ce type-là, ce qu'on peut faire si on sait que la panne va être longue, c'est que le personnel des stations, le personnel du centre de contrôle est formé à conduire les trains, donc va se rendre jusqu'au train, puis il y a un petit poste de pilotage souvent qui est caché dans la cabine avant et le personnel des stations peut conduire les trains, les amener jusqu'aux stations suivantes pour permettre aux passagers de sortir.

835 Si vous êtes en banlieue, encore une fois sur un réseau de quatre-vingts kilomètres (80 km) où il y a des distances entre les stations de cinq kilomètres (5 km), le temps que le personnel de la station marche les quatre kilomètres (4 km) jusqu'au train pour ensuite acheminer le train jusqu'à la station suivante, c'est beaucoup plus long que si vous êtes sur un petit réseau d'aéroport ou au coeur de Paris où la distance entre les stations est de cinq cents mètres (500 m).

840 Donc, un autre inconvénient des systèmes automatisés, c'est qu'en mode dégradé, on ne peut les opérer du tout.

845 Ensuite, un peu lié à ça, quand le système ne fonctionne pas – à Paris, si la ligne 1 du métro ne fonctionne pas, il y a à peu près cinq autres lignes de métro avec des transferts qui permettent de faire le même trajet. Donc, les gens, quand ils voient que la ligne ne fonctionne pas, vont tout simplement reporter leur trajet sur un autre mode. Et ça, c'est sans compter tout simplement la marche ou le vélo ou le taxi, et tout ça. Ici, je pense que quand les gens de Deux-Montagnes vont arriver le matin et voir que le système ne fonctionne pas du tout, bien, ils n'auront pas d'autres choix
850 que juste attendre que le système soit réparé.

Donc, encore une fois, quand on fait un mode entièrement automatisé en zone de banlieue, c'est un autre inconvénient qu'on peut avoir.

855 Un peu lié à ça aussi, le fait qu'après l'arrêt total du système, quand le système va se remettre en marche, la reprise du système va être plus lente avec un système entièrement automatisé, surtout si on mise sur une fréquence élevée en conception. Je ne vais pas m'attarder là-dessus, mais j'en parle un peu dans le mémoire.

860 Enfin, un dernier inconvénient, c'est que vu tous les inconvénients qu'on peut avoir si le système a une panne, on évite au maximum d'avoir des pannes. Donc, pour faire ça, on fait de la maintenance préventive, ce qui signifie qu'on remplace des composantes avant qu'il ne tombe en panne, ce qui fait que globalement, le coût de la maintenance d'un système entièrement automatisé va être plus élevé que celui d'un système dans lequel on a toujours un opérateur qui peut reprendre le contrôle en cas de panne du système automatisé.

870 Particulièrement aussi dans le cas d'un système en banlieue, qui va être exposé, qui va être en plein air, particulièrement avec l'hiver québécois, on peut s'attendre à ce que la maintenance de ce système-là soit beaucoup plus coûteuse qui si on avait choisi un mode non entièrement automatisé.

875 Mais tout ça, ça reste quand même des inconvénients relativement mineurs par rapport à l'avantage des coûts d'exploitation très faibles que permet l'automatisation. Donc, si ce n'était que ça, en fait, moi, on est dans une situation où c'est à peu près équivalent et on pourrait – après, ça reste une question de choix de société de dire : est-ce qu'on préfère avoir de l'automatisation malgré cet inconvénient-là ou pas?

880 La grande différence qu'on a ici, dans le cas du REM, c'est qu'en plus de ces inconvénients mineurs là, il y a un inconvénient majeur du SLR automatisé qui est qu'il est incompatible avec le réseau existant. Donc, je ne vais pas m'attarder là-dessus non plus, je pense, à vous le démontrer, je crois que la Caisse l'a dit elle-même, elle va s'approprier le tunnel du mont Royal, elle va s'approprier la ligne de Deux-Montagnes et les lignes, les autres lignes qui utilisent en ce moment ou potentiellement le tunnel du mont Royal ne pourront plus y circuler.

885 Ce que nous répond la Caisse, bien, ce que propose la Caisse en contrepartie de ça, c'est de faire une station de correspondance, donc la station qu'on appelle la station A-40 qui, selon moi, ne fonctionnera tout simplement pas. Ce qui est sûr et certain c'est que dans la version telle qu'elle était proposée par la Caisse au début du projet, il y avait aucune chance que ça fonctionne, tout simplement parce que le train de banlieue, le Train de l'Est arrive à cette station avec deux mille
890 (2 000) personnes dont la destination finale, en très grande majorité, est le centre-ville. Et on

demanderait donc à ces deux mille (2 000) personnes de sortir du train puis de s'entasser dans un train, dans un REM de six cents (600) places qui lui seraient déjà plein de voyageurs en provenance des autres branches du REM.

895 Donc, face aux critiques sur cette station, la Caisse a modifié son plan pour mettre une troisième voie sur laquelle des REM vides attendraient. Il reste que s'il y a deux mille personnes qui sortent d'un train et qui doivent s'entasser dans trois trains vides de six cents (600) places, les gens vont tous se battre pour être dans le premier train, parce que c'est ce premier train qui va partir en premier. Et selon les études d'exploitation qui ont été présentées pour l'instant, on serait en mesure d'injecter ces trains supplémentaires un à toutes les six minutes.

900
905 Donc, déjà on a des gens qui prenaient le Train de l'Est avant et qui arrivaient directement au centre-ville. On leur ajoute une correspondance qui est, disons, de base, leur ajouterait cinq minutes de temps de trajet. Les premiers qui sont chanceux, qui arrivent à être dans les six cents (600) premiers, qui vont entrer dans le train qui attend à la station, eux vont donc avoir ces cinq minutes supplémentaires. Mais pour les autres, soit ils arrivent à s'entasser dans d'autres trains qui vont passer entretemps, qui sont en provenance des autres branches, soit ils doivent attendre que le deuxième train vide qui les attendait parte, qui va arriver six minutes plus tard. Et encore, pour les moins chanceux, il faudra peut-être même attendre le troisième train, donc qui va partir douze (12) minutes plus tard.

910
915 Donc, tout simplement – en fait, ça va fonctionner, c'est-à-dire que les gens vont arrêter de prendre le Train de l'Est, et la Caisse n'aura plus de problème avec ça. Mais globalement ce que ça veut dire, c'est qu'on est en train de tuer le Train de l'Est.

920 Ensuite, en termes de capacité totale, si jamais ça fonctionne, quand on rajoute la station McGill, la station Édouard-Montpetit, globalement on se retrouve avec un mode léger sur lequel on veut reporter une grande partie du trafic de la région. Donc, le trafic en provenance de réseaux lourds comme le Train de l'Est, le trafic potentiel de VIA Rail en provenance de Québec, en fait, c'est tout simplement insensé, c'est-à-dire on va prendre plusieurs modes lourds, on va tous les rendre terminus au milieu de nulle part, à une station A-40, puis on va leur dire : « Tout le monde descend et monte dans le petit train léger qu'on a construit en détruisant un ancien mode lourd qu'on avait déjà. » Et c'est ce que nous propose de faire la Caisse. Donc, moi, je ne comprends même pas comment on peut proposer ça et espérer vraiment que ça fonctionne.

925 Donc, globalement ce que je dis, c'est que la dégradation – en fait, ça pourrait fonctionner comme je le disais, ça peut fonctionner, mais ce qui va arriver c'est que les gens vont arrêter d'utiliser ces autres modes et que le REM va être seul sur le réseau et que la Caisse va avoir atteint son objectif.

930 **LE PRÉSIDENT :**

On arrive au terme de votre présentation, vous pouvez conclure?

935 **M. GAËL HAMÉON :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

940 On est déjà au-delà de quinze (15) minutes.

M. GAËL HAMÉON :

945 Bien, globalement, ce que je dirais c'est que le projet que la Caisse nous propose a beaucoup de sens si l'objectif est uniquement la rentabilité économique. Comme je le disais, si on les laisse aller comme ça, ils vont avoir un réseau qui va être rentable économiquement, mais qui va détruire les autres réseaux existants.

950 Et donc, je pense que dans l'intérêt général, si ce qu'on vise vraiment avec ce projet c'est l'intérêt général, on ne peut pas le garder tel quel. Et donc, j'aurais aimé pouvoir en dire plus sur les autres technologies qui existent et qui auraient permis à la Caisse d'avoir un projet avec les mêmes avantages et moins d'inconvénients, mais malheureusement c'est tout le temps que j'avais.

LE PRÉSIDENT :

955 Merci de votre présentation. Évidemment, la présentation visuelle que vous avez utilisée va être déposée aussi en annexe à votre mémoire.

M. GAËL HAMÉON :

960 Oui.

LE PRÉSIDENT :

965 Alors, il suffira de prendre entente avec notre coordonnatrice pour le faire. Alors, Madame Ghanimé, Madame Gendron? Madame Ghanimé.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

970

Oui. Vous ne vous êtes pas rendu à ce bout dans votre mémoire, mais j'aimerais que vous nous expliquiez en bref cette proposition de mise à niveau, cette idée de mise à niveau que vous avez dans votre mémoire, mise à niveau de la signalisation dans le tunnel Mont-Royal et le standard européen ERMTMS ou ERTMS, et est-ce que vous pouvez nous expliquer comment l'adoption de ce standard ouvrirait des options additionnelles, puis peut-être nous donner des exemples des trains nord-américains qui adoptent ce standard?

975

M. GAËL HAMÉON :

980

En fait, en ce moment, à ce que je sache, la signalisation sur les lignes de Deux-Montagnes c'est la signalisation latérale classique où ce qu'on fait tout simplement, c'est qu'on découpe la voie en zones d'une certaine longueur et on dit : il y a un seul train qui peut se trouver dans chacune de ces zones à la fois.

985

La longueur de ces zones-là est fixée pour toujours et ne peut pas être adaptée en fonction de la vitesse des trains à un instant donné.

990

Les systèmes les plus modernes, et ce que proposent les SLR automatisés en général, c'est qu'en tout temps, on optimise l'utilisation de la voie, on permet à chaque train d'aller aussi vite que possible et aussi loin que possible en toute sécurité en calculant en temps réel la vitesse et la distance sécuritaire par rapport à la position de tous les autres trains sur le réseau.

995

Donc, c'est quelque chose qui est rendu disponible maintenant avec les technologies de communication qu'on a; chaque train peut communiquer sa position, sa vitesse, ses paramètres de freinage à un système central, et ce système ensuite va répondre à chaque train : voici la distance à laquelle vous pouvez circuler de manière sécuritaire en fonction de tous les autres paramètres sur le réseau.

1000

Le système ERTMS est un système qui permet de faire ça, qui est standard. Donc, il y a plusieurs constructeurs qui le proposent. Donc, quand la Caisse s'inquiète de la compétitivité de son appel d'offres, c'est aussi un autre avantage de l'ERTMS. C'est que tous les constructeurs ferroviaires majeurs peuvent proposer ce système. Et c'est compatible en plus, à terme, avec l'automatisation, parce qu'en fait, on installe tout simplement des équipements électroniques dans le train, qui reçoivent du central la position des autres trains, l'autorisation de vitesse, si on veut et, ensuite, l'automatisation c'est simplement de dire : plutôt que d'afficher cette vitesse au conducteur, on dit tout simplement au train lui-même : bien, roule à cette vitesse jusqu'à tel point.

1005

1010

Donc, à terme, ça peut être automatisé, mais graduellement on pourrait commencer tout simplement par mettre en place le système sur les trains de la ligne Deux-Montagnes, la ligne la plus chargée. Ça n'empêche pas que si on a d'autres trains qui veulent continuer à circuler, on peut préserver la signalisation latérale en même temps. Et donc, comme un train de VIA Rail qui va passer, par exemple, qui ne sera pas équipé, on dit : on désactive le ERTMS pour le passage de ce train-là, on retourne à l'ancienne fréquence. Mais globalement, ça permet graduellement d'augmenter la fréquence sur la ligne au fur et à mesure qu'on équipe de plus en plus chacun des trains qui circulent sur la ligne.

1015

1020

Je n'ai pas nécessairement d'exemples d'utilisation en Amérique du Nord. Je suppose que le système qui a été déployé à Denver récemment doit être un système d'une technologie semblable. Ce n'est peut-être pas le ERTMS en tant que tel, mais je sais que la plupart des nouveaux projets de trains lourds en Afrique, en Asie, en Europe sont équipés du standard ERTMS.

LE PRÉSIDENT :

1025

D'autres questions, Madame?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Non. Je pense que ça va. Merci.

1030

LE PRÉSIDENT :

Madame Gendron?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1035

Alors, j'aurai deux questions. La première, c'est vous nous expliquez dans votre mémoire que le choix technologique qui va être fait par la Caisse compromet d'autres projets, d'autres possibilités pour l'avenir. Est-ce que vous pouvez nous expliquer un petit peu mieux votre point à ce sujet? Puis je reviendrai après pour la deuxième question.

1040

M. GAËL HAMÉON :

1045

Bien, je crois qu'il y a eu plusieurs articles dans les médias, notamment sur le train à grande fréquence de VIA Rail entre Québec et Montréal, donc pour lequel VIA Rail prévoyait, plutôt que de passer par le sud comme actuellement, passer par le tunnel du mont Royal puis rejoindre des lignes qui passent par la Rive-Nord de Montréal, qui sont moins utilisées par les opérateurs de fret en ce

moment, et donc, qui permettrait à VIA Rail d'avoir une meilleure fréquence, une meilleure vitesse et donc d'offrir des trains ou des départs plus fréquents entre Québec et Montréal.

1050 Donc, ça, c'est un projet qui veut emprunter le tunnel du mont Royal et que si la Caisse modifie l'électrification existante qui est compatible pour la rendre compatible uniquement avec le REM, modifie la signalisation pour choisir un système propriétaire non compatible avec les trains lourds, c'est un système qui tombe à l'eau, c'est un projet qui tombe à l'eau.

1055 Ensuite, donc, il y a bien sûr le Train de l'Est qui en ce moment emprunte le tunnel, mais qui ne pourra plus le faire. Et le Train de l'Est en ce moment c'est peu de voyageurs, mais il y aurait beaucoup d'optimisation possible à faire sur ce système pour augmenter la fréquence. Et, ensuite, il y a la ligne actuelle de Saint-Jérôme qui fait un très gros détour pour contourner le mont Royal, pour lequel l'AMT avait des plans de l'envoyer aussi dans le tunnel pour optimiser le temps de trajet pour les usagers de la ligne de Saint-Jérôme.

1060 Et donc, tout ça, c'est incompatible avec le REM à cause de la technologie qui est choisie et surtout parce qu'on mise sur une fréquence élevée des petits véhicules. Donc, il n'y a tout simplement plus la place de mettre plus de train.

1065

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1070 Ma deuxième question fait référence à vos propos sur les véhicules autonomes. Vous l'avez évoqué, mais on aimerait comprendre comment est-ce que ces éventuels développements de véhicules autonomes peuvent avoir une influence sur la configuration d'un système de transport collectif?

M. GAËL HAMÉON :

1075 En fait, moi, ce que je dis là-dessus c'est surtout que l'argument d'offrir une fréquence étendue toute la journée est un argument qui va être rendu caduc à moyen ou long terme. Et ce que je proposerais, plutôt que de miser sur la création de nouvelles infrastructures uniquement pour offrir du transport de voyageurs et surtout des infrastructures légères qui ne pourraient pas être utilisées par des trains de fret est peut-être, en fait va devenir une erreur, ce que je proposerais à la place c'est qu'on utilise au maximum les infrastructures ferroviaires existantes pour les dédier au transport de voyageurs en heures de pointe, là où c'est le plus logique et là où c'est le plus nécessaire, mais qu'en heures creuses, si effectivement c'est plus logique et plus environnemental de déplacer les gens en voitures – en voitures autonomes ou en minibus autonomes ou autre chose –, bien, ce n'est peut-être pas très avisé d'investir cinq milliards de dollars (5 G\$) maintenant

1080

1085 pour créer de nouvelles infrastructures qui, finalement, vont être moins utiles à la population, vont être moins attractives, vont être moins économiques.

1090 Donc, je pense qu'on devrait plutôt se concentrer sur les infrastructures existantes, les utiliser au maximum en heures de pointe quand on a vraiment besoin, à cause de la congestion, de déplacer le plus de monde possible le plus vite possible, et éventuellement dire qu'on va faire des partenariats avec les opérateurs de fret pour leur dire : hors pointe, on vous laisse le champ libre. Nous, on met les gens dans des voitures autonomes. Vous faites ce que vous voulez en heures creuses, puis en heures de pointe, par contre, on utilise l'infrastructure quand les gens veulent se déplacer pour déplacer les gens le plus efficacement possible.

1095

LE PRÉSIDENT :

Madame Ghanimé?

1100

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1105 Oui. Je voudrais juste revenir sur la question sur le standard avec la réponse que vous avez donnée à ma collègue, pour bien comprendre, est-ce que vous êtes en train de suggérer que s'il y avait adoption de ce nouveau standard, ça serait possible d'accommoder à la fois les trains existants, les projets qui viendraient VIA Rail et le SLR du REM proposé par CDPQ Infra? Est-ce que l'adoption de ce standard permettrait d'accueillir différents types de trains, incluant les trains qui sont déjà en fonction dans le réseau montréalais?

1110

M. GAËL HAMÉON :

1115 Alors, pour faire une réponse simple, oui. Il y a un autre exemple qu'on pourrait regarder qui est l'exemple de Crossrail à Londres en ce moment qui, je pense, n'a pas choisi spécifiquement le ERTMS, mais une autre technologie semblable. En général, la famille de ces technologies, on appelle ça le CBTC, le Communication Based Train Control, et c'est ce qui se fait déjà en France – j'en parle un peu dans mon mémoire – les RER c'est des trains lourds.

1120 Même sans parler d'ERTMS, juste en améliorant la signalisation lourde actuelle, on pourrait faire passer plus de trains lourds sur les lignes existantes, et tant qu'on s'entend sur le type de signalisation qu'on veut utiliser pour tous les trains, c'est possible d'équiper tous les véhicules qui veulent passer de ce type de signalisation et donc, d'obtenir un trafic mixte. Après, ça serait une modification. Si le REM tient absolument à avoir des petits véhicules de six cents (600) places de quatre-vingts mètres (80 m) de long qui passent toutes les trois minutes en mode nominal, c'est sûr

1125 que ça ne va pas fonctionner, parce que ça supposerait que ça soit des véhicules plus longs pour répondre à la demande.

1130 Mais je pense que ça serait beaucoup plus logique justement de maximiser la capacité de l'infrastructure de la colonne vertébrale qui est le tunnel du mont Royal en disant : on va envoyer tous les trains, on va faire une très grosse capacité de transport sur cette colonne vertébrale, puis ensuite sur les branches, on a peut-être des fréquences moins élevées, mais en ayant quand même des véhicules de plus haute capacité, des véhicules de mille cinq cents (1 500) places ou deux mille (2 000 places), on peut offrir autant, voire plus de capacité de transport sur les branches et créer une colonne vertébrale dans laquelle on a énormément de capacité et énormément de fréquence, mais globalement une capacité totale beaucoup plus élevée que si on fait juste dédier ce tunnel à un mode léger qui serait le REM.

1135 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup de votre présentation, Monsieur Haméon.

1140 **M. GAËL HAMÉON :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1145 S'il vous plaît, s'il vous plaît, pas de manifestation, d'approbation ou de désapprobation. Je vous remercie.

1150

M. SYLVAIN PERRON

LE PRÉSIDENT :

1155 Alors, j'inviterais maintenant, monsieur Sylvain Perron, s'il vous plaît, pour la fondation David Suzuki. Bonsoir, Monsieur Perron.

M. SYLVAIN PERRON :

1160 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

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

1165

M. SYLVAIN PERRON :

Superbe.

1170

LE PRÉSIDENT :

Avez-vous une présentation visuelle?

M. SYLVAIN PERRON :

1175

Non.

LE PRÉSIDENT :

1180

Alors, nous vous écoutons.

M. SYLVAIN PERRON :

1185

Donc, Sylvain Perron de la Fondation David Suzuki, la Fondation David Suzuki, créée en 1990 par David Suzuki. Donc, à travers la science, la sensibilisation, notre but en fait c'est de mettre en oeuvre des solutions, d'où notre slogan « Les solutions sont dans notre nature. » Nous avons trois cent mille (300 000) sympathisants au Canada, dont soixante-dix mille (70 000) au Québec.

1190

D'ores et déjà, la fondation David Suzuki émet que le projet actuel n'est pas mauvais, est bon, ça reste qu'il est quand même perceptible, mais le cadre dans lequel le REM évolue à l'heure actuelle est également perfectible. Donc, c'est pour cette raison, la présentation que je vais vous faire à l'instant va poser des recommandations aux instances gouvernementales qui entourent le projet, puis au projet par après.

1195

D'abord, que le gouvernement du Québec adopte une politique nationale sur l'aménagement du territoire. Si on regarde à l'heure actuelle, le manque d'une politique claire sur l'aménagement du territoire oblige l'étude cas par cas de différents projets structurants, comme le REM, et rend difficiles l'identification et l'évaluation des besoins des projets porteurs. Donc, on recommande l'adoption d'une politique d'aménagement nationale qui va permettre une meilleure coordination,

1200 une meilleure cohérence des interventions de l'État en matière de planification du territoire québécois.

Une autre recommandation qui est importante pour nous, en fait, c'est que le gouvernement du Québec se dote d'une politique nationale de mobilité durable.

1205 Encore là, c'est important que le REM évolue dans un cadre, et ce cadre-là n'est pas adéquat pour intégrer une structure comme le REM à l'heure actuelle. Un cadre cohérent permettrait d'arrimer les systèmes de transport en commun pour prioriser les investissements et permettre une meilleure planification systématique et une meilleure planification qui est plus rigoureuse pour les services de transport en commun.

1210 Si on regarde à l'heure actuelle, un des éléments c'est que, bon, le gouvernement du Québec à l'heure investit un milliard (1 G\$) dans le projet du REM, et on craint que ce milliard-là ne soit pas porté à d'autres projets. Le REM va insuffler d'autres projets de transport en commun, et nous voulons nous assurer que le gouvernement du Québec se serve de cet élément-là pour investir ailleurs.

1215 Maintenant, si on regarde au niveau de la CMM et des municipalités qui sont en dehors de la CMM, il n'y a aucun – on parlait beaucoup d'étalement urbain avec monsieur Groleau auparavant – il n'y a aucun indicateur clair, en fait, qui nous permet d'évaluer... la CMM n'a pas d'indicateur clair à l'heure actuelle pour mesurer l'étalement urbain. Il en existe. Il y a des chercheurs qui se sont penchés là-dessus à l'Université Concordia et il y a des indicateurs clairs qui existent pour mesurer l'étalement urbain dans une ville.

1225 Donc, il faudrait que le gouvernement du Québec, à travers ses orientations gouvernementales, mais également la communauté métropolitaine de Montréal à travers son prochain PMAD se serve en fait, sente l'urgence d'établir des indicateurs clairs d'étalement urbain pour mesurer l'étalement urbain, mais également pour être en mesure de le réduire.

1230 Si on regarde mon mémoire à la page 5, on regarde clairement qu'à l'heure actuelle l'étalement urbain à Montréal est complètement hors de contrôle. Donc, cette situation-là doit être réglée. Ce n'est pas nécessairement au REM d'agir, mais c'est vraiment aux instances gouvernementales en amont qui doivent agir pour être en mesure de protéger le territoire naturel et les milieux agricoles.

1235 Parce qu'évidemment, le projet, la rentabilité du REM passe également par le développement immobilier et avec les objectifs que la CMM s'est posés : donc, il y a trente pour cent (30 %) de couvert forestier dans le PMAD à l'heure actuelle; dix-sept pour cent (17 %) de protection du

1240 territoire... dix-sept pour cent (17 %) du territoire protégé; et l'agrandissement du territoire agricole de six pour cent (6 %). C'est clair que si on ne se dote pas d'outils qui vont permettre de contrôler la pression du développement immobilier, ça va avoir des grands impacts sur la protection du territoire.

1245 La gestion du territoire est excessivement importante et ça va être au gouvernement et aux instances gouvernementales de se doter d'outils importants pour pouvoir mesurer ça, et surtout les prévenir.

1250 Si on regarde maintenant plus en particulier le projet. Si on regarde le tracé à l'heure actuelle du REM, donc, en effet, il y a quatre-vingts pour cent (80 %) du projet qui sont déjà dans des installations, il y a déjà des stations qui sont faites là-dessus. Mais si on regarde les vingt pour cent (20 %) supplémentaires qui sont surtout composés de la ligne de l'ouest, de Sainte-Anne-de-Bellevue, et les stations sur la Rive-Sud, elles sont autour des axes autoroutiers alors que la littérature prouve que pour qu'un système de transport en commun lourd tel que présenté par le REM, soit mis en place et soit efficace, il faut que ce tracé-là soit dans les zones qui sont déjà densément peuplées.

1255 Donc, si on regarde par exemple le SkyTrain de Vancouver auquel le promoteur a déjà participé, le succès du SkyTrain à Vancouver passe par le fait qu'il passe dans des zones qui sont peuplées. À l'heure actuelle, le vingt pour cent (20 %) qui va s'ajouter au réseau actuel, il n'est pas là du tout, là, il est surtout dans les axes autoroutiers. Donc, c'est ça qu'il va falloir changer.

1260 Si on regarde l'interconnexion avec le système de transport en commun actuel. En phase 1, tel qu'il est indiqué dans l'étude d'impact, il y a une seule station qui va être arrimée au REM, qui est la station Bonaventure. Ce n'est pas suffisant.

1265 Donc, oui, il est prévu McGill; oui, il est prévu Édouard-Montpetit, mais dans une phase ultérieure. Ces stations-là, cette liaison-là doit se faire dès le début pour assurer un meilleur arrimage avec le système de transport en commun actuel.

1270 Et une autre station serait intéressante aussi à la queue de la ligne orange, donc la station Côte-Vertu. On peut voir sur le tracé qu'on peut clairement mettre une station proche de la station Côte-Vertu pour s'assurer qu'il y ait une liaison entre le REM et la station Côte-Vertu à la fin de la ligne orange.

1275 Le système, si on regarde le système de transport en commun avec les autobus locaux et les autobus interurbains, moi, je vois clairement un usager de Saint-Jean-sur-Richelieu qui utilise

la CIT, qui va aller au REM à la station Rive-Sud, et celui-ci va se transporter jusqu'au métro Bonaventure et pour se déplacer ensuite.

1280 Si on regarde ça à l'heure actuelle, cet utilisateur-là devra peut-être utiliser trois types de transport en commun, ce n'est peut-être pas envisageable. Il faut que l'utilisateur, l'usager qui part de Saint-Jean-sur-Richelieu, par exemple, doit payer une seule fois et avoir un seul titre de transport autant à l'aller, autant au retour. Donc, ça va être un élément important pour favoriser l'utilisation du transport en commun autant dans les multiples transports en commun qu'il va devoir utiliser.

1285 Si on continue – vous avez devant vous, en fait, un utilisateur aguerri du transport actif. Ça va être important, et c'est mentionné quelquefois dans l'étude d'impact, mais l'utilisation du vélo en bas de cinq kilomètres (5 km) autour d'une station d'un transport de système lourd comme le REM, c'est vraiment, autour de cinq kilomètres (5 km), le vélo est une des principales sources de transport, il est super efficace comme méthode de transport.

1290 Et Vélo Québec va pouvoir renchérir là-dessus évidemment, mais l'utilisateur qui part, qui prend son vélo pour aller à une station du REM, lui, il doit arriver en sécurité, et on doit s'assurer que l'aménagement autour des stations doit favoriser l'utilisateur du vélo. Il doit être en mesure de laisser d'une manière sécuritaire également son vélo en station. Et s'il le désire, doit également apporter son vélo dans le train, parce qu'on veut, par exemple, que l'utilisateur qui vient de Sainte-Anne-de-Bellevue puisse aller au DIX30 et utiliser son vélo à partir DIX30 pour faire ses emplettes ou peu importe.

1300 Donc, pour nous, c'est un élément qui est très important et l'utilisation de plusieurs transports fait en sorte qu'un projet comme le REM pourrait vraiment être mieux. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

1305 C'est complet?

M. SYLVAIN PERRON :

1310 C'est assez.

LE PRÉSIDENT :

1315 Merci. Je reviendrais peut-être à une de vos recommandations que vous avez proposées, c'est-à-dire que le gouvernement du Québec adopte une politique nationale sur l'aménagement du territoire. Est-ce que vous pourriez un peu mieux développer? Parce qu'il y a quand même

1320 plusieurs, on sait que la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* est en révision auprès du gouvernement du Québec, il y a quand même plusieurs autres lois aussi qui ont été adoptées, la *Loi sur le développement durable*, il y a quand même le PMAD aussi de la Communauté métropolitaine de Montréal qui fait l'objet quand même de consultations, je voudrais vous entendre pour savoir plus précisément, ce serait quoi exactement la plus-value qu'il faudrait apporter à ces mécanismes de planification du territoire?

M. SYLVAIN PERRON :

1325 Si vous permettez, je vais me référer au communiqué de l'Alliance ARIANE, en fait, dont la Fondation David Suzuki est fondateur, est un des cofondateurs. En fait, c'est que, si on regarde le communiqué, le territoire à l'heure actuelle c'est un trésor. Il ne faut pas oublier la gestion du territoire à l'heure actuelle, c'est ce qui est le plus important pour l'instant, mais surtout pour les générations qui s'en viennent.

1330 Donc, si on fait fi, parce qu'au-delà des plans d'urbanisme, au-delà des schémas d'aménagement, au-delà du Plan métropolitain d'aménagement et développement et au-delà des orientations gouvernementales qui vont avoir lieu, il y a une politique nationale qui doit tout intégrer ça en termes de gestion du territoire, en termes de protection des milieux naturels, en termes
1335 d'aménagement du territoire, en termes de protection des milieux agricoles et en termes de développement urbain. Donc, si on arrive à avoir une politique qui est nationale, qui va pouvoir en fait mieux encadrer le projet, un projet tel que le REM, peut-être que ça va pouvoir aider les prochains promoteurs à pouvoir, à avoir d'autres projets, mais mieux encadrés.

1340 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Madame Ghanimé?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1345 Monsieur Perron, moi, j'aimerais revenir sur votre recommandation 3 concernant un indicateur sur l'étalement urbain. Pouvez-vous nous expliquer très brièvement qu'est-ce que ça mesure les indicateurs? On n'arrive pas à voir, même les unités sur le graphique. Mais plus important, comment voyez-vous que cette mesure pourrait aider dans le contrôle de l'étalement
1350 urbain?

1355 **M. SYLVAIN PERRON :**

Si on regarde les indicateurs qui sont proposés par monsieur Jochen Jaeger, en fait qui est professeur à l'Université de Concordia, qui permettent de mesurer l'étalement urbain d'une manière comparative.

1360

Donc, s'il y a trois indicateurs qui sont facilement identifiables, donc la dispersion, l'air utilisé et l'intensité d'utilisation du territoire. Ces indicateurs-là, et je vais vous demander d'aller voir les références, les articles scientifiques qui sont reliés aux indicateurs qui sont là. En ce moment, si on regarde la CMM, si on regarde les villes, si on regarde les schémas d'aménagement, si on regarde les orientations gouvernementales, il n'y a aucun indicateur à l'heure actuelle qui est utilisé par les gouvernements, autant provincial que municipal, qui permet de mesurer l'étalement urbain.

1365

Donc, si on est en mesure de mesurer l'étalement urbain, on va être également en mesure de le réduire. Ça peut faire partie des objectifs qui vont mener à l'adoption du prochain PMAD et aux prochaines orientations gouvernementales du Québec pour la région métropolitaine.

1370

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Merci.

1375

LE PRÉSIDENT :

Madame Gendron?

1380

LA COMMISSAIRE GENDRON :

Oui, peut-être pour continuer sur cette question de l'étalement urbain. À votre avis, comment est-ce que le REM peut être conçu pour contenir, plutôt que par exemple contribuer à l'étalement urbain, quels sont les facteurs dont le REM doit tenir compte pour avoir un impact positif sur cette question-là?

1385

M. SYLVAIN PERRON :

En fait, je vais aussi vous parler des effets négatifs reliés au REM. On parlait par exemple à certains fonctionnaires de la Ville Saint-Jean-sur-Richelieu, eux, ils ont hâte que le REM soit construit et avec raison. Mais s'il y a d'autres projets immobiliers qui, en dehors directement du REM, mais autour du REM, c'est la personne qui va prendre sa voiture, qui va faire vingt (20) minutes ou trente (30) minutes de voiture pour utiliser le REM, cette personne-là, sa nouvelle

1390

1395 maison va être établie à un certain endroit qui est probablement à l'extérieur de la CMM. Donc, le
REM aura donc un impact sur l'étalement urbain.

1400 Maintenant, une des raisons pourquoi il faut le mesurer, c'est que si on est en mesure, comme
je l'ai mentionné auparavant, si on est en mesure de le mesurer, on est en mesure de le réduire
également. Et le REM, il peut utiliser, il a l'intention de développer, faire des développements
immobiliers autour des stations du REM. Donc, il va être essentiel que l'étalement urbain soit
mesuré pour être en mesure de le réduire. Est-ce que ça répond à votre question?

LA COMMISSAIRE GENDRON :

1405 J'aurais aimé savoir en fait – oui, ça répond en partie, mais j'aurais aimé s'il y a des facteurs
que le REM pourrait prendre en considération pour que dans sa façon de concevoir le projet, il
aurait pu ou il pourrait, parce que je comprends que vous, vous estimez qu'il va contribuer à
l'étalement urbain, mais supposons qu'il pourrait, au contraire, contribuer à une densification,
comment est-ce qu'il pourrait en tenir compte?

1410

M. SYLVAIN PERRON :

1415 Par une modification au tracé. Donc, si on regarde, l'UPA l'a mentionné auparavant. En ce
moment, je vous donne un exemple très concret. La station Rive-Sud à l'heure actuelle, dans le
quadrant sud, qui est directement les territoires agricoles, si le REM, si la station terminale Rive-
Sud est ailleurs que dans le quadrant sud – dans le quadrant ouest ou dans le quadrant nord, par
exemple – bien, on va pouvoir diminuer l'étalement urbain, parce que le quadrant ouest, bien, c'est
le DIX30. Il va pouvoir avoir, il va être directement dans la station, directement dans le centre
commercial, tout le développement du DIX30 et, bien, l'étalement urbain dans ce cas-ci sera nul. Il
1420 y a déjà des stationnements incitatifs, il y a déjà plein de stationnements, je veux dire, au DIX30.
Ça serait une des manières possibles que le REM diminue son empreinte sur l'étalement urbain et
ça, en changeant certains endroits des stations.

LE PRÉSIDENT :

1425

Merci pour votre présentation. Alors, la commission va prendre une pause de quinze (15)
minutes puis va revenir avec la prochaine présentation. Alors, je vous remercie.

1430

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. PATRICK BARNARD**

1435

LE PRÉSIDENT :

1440

Alors, s'il y a des gens à l'extérieur qui veulent se joindre à nous. Alors, j'invite maintenant, monsieur Patrick Barnard, s'il vous plaît, pour Sauvons le parc!

M. PATRICK BARNARD :

1445

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, Monsieur Barnard.

1450

M. PATRICK BARNARD :

1455

Ça marche, le micro. Alors, chers membres et commissaires du BAPE, je m'appelle Patrick Barnard, je suis membre du groupe Sauvons le parc! Je suis aussi membre de la National Association for Olmsted Parks à Washington aux États-Unis, et finalement je suis membre du Conseil de la Coalition Verte à Montréal, un groupe de citoyens qui lutte depuis longtemps pour la protection et conservation des espaces naturels à Montréal et au Québec.

1460

Comme vous le savez, le REM a une histoire assez particulière, je vais résumer un peu, si vous me permettez.

1465

Le 22 avril 2016, la Caisse de dépôt et placement du Québec tenait une conférence de presse à Montréal. Le PDG de la Caisse, monsieur Michael Sabia, y annonçait que le fonds de retraite entendait utiliser trois milliards de dollars (3 G\$) du bas de laine québécois pour construire un immense système de train électrique de cinq point cinq milliards de dollars (5,5 G\$) dans la région montréalaise.

1470

Afin de compenser les dépenses en immobilisation, le fonds de retraite compte sur Ottawa et Québec pour verser deux point cinq milliards de dollars (2,5 G\$) de plus provenant des contribuables.

Le projet de système de transport automatisé, baptisé Réseau électrique métropolitain, ressemble au SkyTrain de Vancouver et semble promettre aux citoyens un mégaprojet qu'ils peuvent endosser en toute confiance.

1475 L'annonce d'avril a suscité beaucoup d'enthousiasme, un peu comme le stade olympique il y a quarante (40) ans – je travaillais comme journaliste dans ces années-là. Il n'y a, en fait, qu'un problème, selon les critiques du projet – moi, je suis un de ces gens : « Le train de la Caisse ne convient nullement à Montréal et à sa région. » Et cela est vrai surtout pour l'environnement naturel à Montréal, pour ses espaces naturels qui restent, et qui sont constamment sous pression et en danger.

1480 Le REM et ses contradictions posent encore un danger, même très sérieux, pour nos espaces naturels; pourquoi? Parce que le REM n'est pas le système de transport dont nous avons réellement besoin, mais plutôt un projet qui va encourager l'étalement urbain et la spéculation foncière sur l'île de Montréal.

1485 Le projet de la Caisse est très dispendieux, trois fois plus en fait qu'un réseau bien intégré de tramways ou de transport par réseau ferré léger (LRT), comme on dit en anglais. Les plateformes de béton surélevées du REM seront dix fois plus dispendieuses qu'une station de tramway ou de LRT. Elles seront donc clairsemées, ce qui nécessitera d'immenses terrains de stationnement pour assurer l'accès aux usagers.

1490 De plus, toute la moitié est de l'île de Montréal est injustement négligée. Mieux encore, le REM ne fusionnera pas avec le réseau de transport de Montréal et cannibaliser les services de train existants. Le REM, dans le plan originel – ce n'est pas le cas maintenant –, n'a même pas eu une seule véritable connexion intermodale avec le métro. Oui, il y a des suggestions, des potentiels, mais essentiellement, ce n'est pas un concept intermodal. Et son trajet fera qu'il n'y aura pas de lien très direct à l'aéroport Montréal Trudeau à Dorval.

1495 Depuis son lancement, le train électrique de la Caisse nage dans les contradictions. D'une part, monsieur Sabia maintient que le REM générera des rendements concurrentiels. D'autre part, il est bien connu que les services de chemin de fer pour passagers en Amérique du Nord sont déficitaires et que les projets privés, comme celui du REM, ne parviennent jamais à récupérer ni les dépenses d'immobilisation ni les coûts d'exploitation.

1500 Le circuit projeté traverse la plupart des espaces verts qui restent sur l'île de Montréal. L'urbanisation suivra sans aucun doute le chemin de fer, entraînant une dégradation de l'environnement, et l'on craint fortement que seule une forte spéculation immobilière permette à la Caisse de compenser ses pertes dans le transport des passagers.

1510 Ce n'est pas le directeur général de la Ville de Montréal, monsieur Alain Marcoux, anciennement DG de la ville de Québec, qui a expliqué cette logique. C'était plutôt, moi je pense, un autre ancien DG de la Ville de Québec, monsieur Serge Viau, qui a expliqué la pensée des décideurs quant au REM. Monsieur Viau écrivait dans *Le Devoir* le 29 avril, et je cite – ces mots sont très intéressants. Monsieur Viau disait :

1515 « *On profitera de l'implantation de ce système de transport pour densifier des secteurs urbains sous-développés [...]*

1520 *Ce qui est intéressant dans ce projet, c'est le lien qui est fait, par le système choisi et son tracé, entre desserte quotidienne et impact économique. La Caisse compte sur le potentiel de développement qui se réalisera autour des stations, et même le long du parcours, pour rentabiliser en partie le projet. Il est entendu que des subventions complémentaires importantes venues des deux gouvernements viendront assurer cette rentabilité. »*

1525 D'après moi, il faut faire attention au langage ici, qui, moi je pense, représente la pensée du REM « secteurs urbains sous-développés »; développement autour des stations et même le long du parcours pour rentabiliser en partie le projet et, logiquement, « subventions complémentaires importantes qui viendront assurer cette rentabilité. » Ces subventions n'ont pas une date fixe, parce que ce projet va nécessiter de l'argent supplémentaire jusqu'au jugement dernier, je pense. Peut-être je me suis trompé.

1530 Et ces secteurs sous-développés mentionnés par monsieur Viau sont exactement ces espaces naturels qui restent sur l'île de Montréal. Nous avons approximativement six pour cent (6 %) du territoire conservé maintenant, mais notre objectif dans le PMAD et dans tous les textes de la Ville de Montréal est de dix pour cent (10 %) d'espaces naturels conservés, ce qui veut dire deux milles hectares (2,000 ha) de plus. Pour l'instant, la Ville de Montréal – et ce n'est pas bien connu – la Ville de Montréal est le champion canadien de l'étalement urbain; et c'est le professeur Jochen Jaeger, un expert de l'Université Concordia, qui a dit ça récemment dans un forum, le Forum Nature Montréal en avril.

1540 Le REM va certainement étaler sur nos lieux naturels, et moi je pense, éventuellement les dégrader.

1545 La stimulation de l'économie est à l'ordre du jour, mais il faut avouer que la politique de croissance associée au REM, avec l'étalement urbain inévitable, en est une application mal avisée de la stimulation économique, qui reflète aussi les intérêts spéciaux.

1550

En novembre 2015, la Caisse a acheté trente pour cent (30 %) du secteur ferroviaire de Bombardier. Dans les appels d'offres du REM, la Caisse, je pense, sera donc à la fois client du futur système et propriétaire en partie d'un fournisseur potentiel – ça veut dire Bombardier – et aussi, d'après moi, c'est un conflit d'intérêts évident.

1555

De plus, le système envisagé sera sans doute exclusif – en anglais a Priotory System. Ce qui signifie que lorsqu'une agence de transport achète un tel système d'une entreprise, comme Bombardier, par exemple, ou un autre, l'acheteur doit s'adresser au fabricant d'origine pour tous ses besoins subséquents, peu importe.

1560

On demandera aux contribuables canadiens et québécois de payer pour le REM, mais si le REM est aussi profitable qu'annoncé, pourquoi a-t-il besoin de deux point cinq milliard de dollars (2,5 G\$) tout de suite, d'aide gouvernementale supplémentaire dès le début, en plus des fonds de retraite de la Caisse? Et ces subventions supplémentaires mentionnées par monsieur Viau ne sont que le commencement, d'après moi.

1565

Le REM est un projet mal conçu et excessif. Ni les contribuables québécois ni les contribuables canadiens ne devraient verser de l'argent à cette équipée, parce qu'un tel gaspillage est mauvais pour le Québec et mauvais pour le Canada. Et mauvais surtout pour l'environnement et nos propres objectifs, comme ville et comme citoyens.

Now, I would like to add a few words in English at this time, if you don't mind.

Maintenant, j'aimerais ajouter quelques mots en anglais à ce moment-ci, si vous n'y voyez pas d'inconvénients.

I came here more than forty (40) years ago from New York City, one of my first jobs was to work as a reporter. I am going back to journalism after teaching literature for quite some time, and I actually have observed Quebec over these years; my first job was to do documentaries about the regions of Quebec.

Je viens de New York. Un de mes premiers emplois était de travailler comme reporter – je viens de New York à l'origine – et je suis revenu au journalisme après avoir enseigné la littérature pendant un certain temps. Et j'ai observé le Québec tout au long de ces années. Mon premier emploi était de faire des documentaires sur les régions du Québec.

I genuinely think that the REM will cause great environmental damage to Montreal Island's remaining green spaces in these very

Je pense sincèrement que le REM causera de grands dommages environnementaux aux espaces verts qui demeurent sur l'île de Montréal encore, ces

areas that Mr. Viau has described as "under-developed urban areas."

I am a very good friend of Sylvia Oljemark, I think she is going to present tomorrow night, she is an expert on the history of natural spaces on the island and she is terribly frightened about all the spaces that she has defended over the last thirty (30) years with such passion. I think it is crucial to keep those spaces, those green spaces undeveloped because they are so valuable if we ever want to reach our PMAD goals.

I also worry about what this project means for Quebec, and here I am going to talk a little bit about macroeconomics, I hope you don't mind.

We are living in what Larry Summers, a former Secretary of Treasury in the United States, has called secular stagnation. Michael Wolff from the Financial Times has also written copiously about this. Now, this means we are not going to have great economic growth of the kind that we experienced after World War II for some very considerable time.

It also means that strangely enough, people saved their money, there is a hoarding of cash that is going on, and so there are savings out there. But that does not mean that the Caisse has a licence to over-invest; to put too much money in a no-suited project.

zones mêmes que monsieur Viau a décrites comme des zones sous-développées.

Je suis un grand ami de Sylvia Oljemark, qui va faire une présentation; elle, c'est une experte sur l'histoire des espaces naturels sur l'île. Elle est terriblement effrayée, elle a peur pour tous ces espaces verts qu'elle a défendus avec passion au cours des trente (30) dernières années. Je crois que ces espaces verts, je crois que c'est rusé de les appeler sous-développés, parce qu'ils sont si précieux, si jamais on veut atteindre les buts du plan métropolitain d'aménagement et de développement.

Je m'inquiète aussi de ce que je projet va vouloir dire pour le Québec – je vais parler un petit peu de macroéconomie, si ça ne vous fait rien.

Nous vivons dans ce que Larry Summers, l'ancien secrétaire du Trésor des États-Unis, appelle une nation séculière. Michael Wolff, dans le Financial Times, a aussi parlé copieusement de ces sujets. C'est-à-dire que nous n'aurons pas de grandes croissances économiques du genre que nous avons connues après la Deuxième Guerre mondiale, et ça a pris, ça va durer pendant un temps considérable.

Cela veut dire aussi que, et assez étrangement, les gens épargnent. Il y a beaucoup d'argent qui s'accumule actuellement. Et donc, il y a les épargnes qui existent. Mais ça ne veut pas dire, par contre, que la Caisse a la permission de surinvestir et

A classic example, perhaps an overdramatic one of such over-investment was the Olympic Stadium; I remember this very well because we could have had the best stadium in North America at that time for two hundred million dollars (\$200 M), the stadium was built to be a one-billion-dollar baby, it turned out to be a two-billion-dollar baby, and then we got saddled with the debt of that stadium for two generations.

Another example is the Port Daniel's cement plant. I have good friends in the cement industry that is over capacity already, the two greatest manufactures have suddenly joined together because of conditions in the market, and we are now investing twice as much money as we thought we would in that cement plant.

We need to avoid, in my opinion, over-investment and precisely this economic situation that we are in. And that means we need to have the courage, I believe, to face the fact that the REM project is not a good idea for Montreal Island. This is a very difficult thing to do, reject an idea that is being put forward with a lot of good faith, but I think people need to think about our real need, which is for a truly intermodal and integrated mass-transit solution.

de mettre trop d'argent dans un seul projet comme celui-là.

Un exemple classique un dramatique d'un hyper investissement comme celui-là a été le Stade olympique. Je m'en souviens très bien, parce qu'on aurait pu avoir le meilleur stade en Amérique du Nord à l'époque pour deux cent millions de dollars (200 M\$) seulement. Et puis ce stade était supposé être un milliard (1 G), ça s'est révélé un petit bébé de deux milliards (2 G), puis on a eu à payer pour la dette de ce stade pendant deux générations.

Un autre exemple est l'usine de ciment de Port-Daniel. J'ai de bons amis dans l'industrie du ciment qui est à surcapacité actuellement. Il y a deux grands fabricants qui se sont consolidés à cause d'une congestion dans le marché. Maintenant, on investit deux fois plus d'argent qu'on pensait dans cette usine de ciment.

Il faut éviter, à mon avis, de surinvestir exactement dans la situation économique où nous sommes actuellement. Ça veut dire que nous devons avoir le courage, je crois, de faire face au fait que le projet du REM n'est pas une bonne idée pour Montréal, pour l'île de Montréal. C'est une chose très difficile à faire de rejeter une idée comme celle-là qui a été proposée en toute bonne foi, mais je pense que les gens doivent y réfléchir à deux fois. Nos premiers besoins, ce serait un système de transport commun intégré, véritablement intégré, intermodal.

Such a prise de conscience, I believe as well, must occur now because as we have learned in the past, we have seen this happened over and over again: later reflection really is too late.

Une telle prise de conscience doit se produire maintenant, parce qu'on a vu cela se produire à répétition plus tôt : si on réfléchit après coup, ça sera trop tard.

1570 Est-ce que j'ai une minute encore, Monsieur? Oui, encore une minute. Alors, en français. Ça fait quarante (40) ans que j'observe Québec. Je travaillais comme journaliste, je retourne au journalisme. Alors, j'ai beaucoup de respect pour les gens ici, c'est mon foyer à moi. Et je ne veux pas voir l'histoire se répéter, franchement. C'est quelque chose qu'on a fait plusieurs fois dans le passé. On a l'argent parce qu'il y a une situation très difficile, normalement. Et parce qu'on a cet argent-là, c'est un signe : « Ah, oui, tu as de l'argent. » Il faut procéder avec beaucoup de soin.

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1580 Merci pour votre présentation, Monsieur Barnard. Mes collègues ont-elles des questions? Madame Ghanimé.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

1585 Moi, c'est vraiment juste, peut-être une première, juste petite question de précision. Vous parlez dans votre texte – laissez-moi trouver le passage – que le projet est très dispendieux, trois fois plus qu'un réseau bien intégré de tramway ou de transport par réseau ferré léger (LRT). Donc, peut-être light rail train, est-ce que vous pouvez nous dire sommairement les différences que vous voyez avec le réseau ferré léger et ce qui est proposé comme le REM, le système de SLR?

M. PATRICK BARNARD :

1595 Oui. Alors, cet argument-là c'est tiré des arguments faits publiquement par monsieur Luc Gagnon et aussi plusieurs autres personnes. Il y a aussi une étude que je n'ai pas citée, qui a été faite par les gens à Vancouver, et c'était une étude des coûts comparatifs. Alors, le système est beaucoup moins cher. C'est un système qui existe, par exemple dans plusieurs villes dans l'ouest du Canada. C'est vrai que pose un problème, parce qu'il faut négocier ce qu'on appelle en anglais « the rights of way ». Il y a ces compagnies ferroviaires qui sont très égoïstes, si je peux le dire, il y a toutes sortes de choses qu'on doit faire.

1600

Mais sur le plan technologique de construction, il y a des options beaucoup, beaucoup moins chères. Ça, c'est d'après les experts. Moi, je ne suis pas un expert dans le domaine.

1605 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

C'est bien. Donc, si on comprend bien, vous êtes d'accord que l'offre en transport collectif montréalais doit être augmentée, mais vous privilégiez des solutions moins chères?

1610 **M. PATRICK BARNARD :**

1615 C'est ça, exactement. Je peux expliquer ça un petit peu, très petit peu. J'ai un ami qui s'appelle Avrom Shtern, il va présenter, je pense, le mémoire de la Coalition verte. Il m'a parlé de toutes ces choses techniques et j'ai poussé Avrom, j'ai dit : « Écoute, Avrom, pour avoir une vraie alternative, ça va coûter combien de dollars, finalement, pour toutes sortes d'arrangements ou des alternatives, comme les alternatives mentionnées par monsieur Gagnon? » Et Avrom m'a donné un chiffre entre deux milliards et trois milliards de dollars (2-3 G\$). Ça veut dire, finalement, peut-être la moitié ce que va coûter le REM. « Je pense qu'un autre système intermodal est complètement possible, mais ici, ça pose des problèmes, il dit, évidemment de négociations, et tout ça, là. »

1620 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Merci.

1625 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci de votre présentation.

1630 **M. PATRICK BARNARD :**

O.K. Merci beaucoup et bonne chance.

LE PRÉSIDENT :

1635 Merci.

1640

M. ALEX TYRRELL

LE PRÉSIDENT :

1645 Alors, j'inviterais maintenant monsieur Alex Tyrrell pour le Parti vert du Québec, s'il vous plaît.
Bonsoir, Monsieur Tyrrell.

M. ALEX TYRRELL :

1650 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

1655 Alors, quinze minutes. La parole est à vous.

M. ALEX TYRRELL :

 Merci beaucoup.

1660 **LE PRÉSIDENT :**

 Nous vous écoutons.

M. ALEX TYRRELL :

1665 Mon nom c'est Alex Tyrrell, je suis chef du Parti Vert du Québec et également un étudiant en sciences de l'environnement à l'Université Concordia. Je vais présenter le mémoire de mon parti.

1670 Donc, au Québec, comme dans le reste de l'Amérique du Nord, le transport dans les métropoles est devenu un problème écologique majeur dû à l'étalement urbain.

1675 L'Amérique du Nord a développé des banlieues conçues pour les voitures et, par conséquent, mal desservies par les transports publics. Cependant, on a vu du réchauffement de la planète. Les gouvernements doivent mettre en place des politiques qui permettent la diminution des gaz à effet de serre. Il faut donc que les gouvernements fédéral et provinciaux trouvent des solutions pour réduire l'utilisation de la voiture privée dans les villes et leur périphérie.

1680 Le développement du réseau de transport commun efficace et peu coûteux pour l'utilisateur
1685 permet une diminution de l'utilisation d'autres types de transport plus polluants. Le réseau électrique
métropolitain est un projet de transport en commun qui se décrit comme un mode de transport
efficace, fiable, écologiquement responsable et fait dans l'intérêt public. Cependant, bien
qu'efficace, ce nouveau mode de transport dans la région de Montréal n'est pas écologiquement
viable et n'est pas planifié pour l'intérêt public. Ce projet est en fait mal planifié et les coûts pour les
contribuables sont sous-estimés.

1690 À propos du financement et de la privatisation. Le projet REM proposé par la Caisse de dépôt
et placement du Québec est estimé à cinq point cinq milliard de dollars (5,5 G\$), dont un peu plus
que la moitié des coûts seront pris en charge par la Caisse. Le reste devrait parvenir des
1695 gouvernements provincial et fédéral. Cependant, la Caisse est un organisme qui gère des fonds
provenant de la majorité des régimes de retraite et d'assurance publics et parapublics. De plus,
pour aider le financement du projet, la Caisse demande que les promoteurs immobiliers bénéficient
d'un projet de soutien imposé par les municipalités et qu'une partie des dividendes obtenus lui soit
versée.

1695 En somme, l'argent investi par cette entité est en fait principalement public et donc, ce projet
sera finalement majoritairement financé par les contribuables et non l'inverse, comme le prétend la
Caisse de dépôt.

1700 De ce fait, la Caisse ne financera qu'une partie du projet, mais recevra la majorité des
retombées économiques et contrôlera la gouvernance et la tarification de ce projet. De plus, le projet
1705 vise avant tout la création de profits pour la Caisse de dépôt plutôt que d'offrir un service efficace
qui réduira les émissions à gaz à effet de serre.

1705 Au niveau des tarifs, bien que la Caisse de dépôt reste muette sur les tarifs qui seront imposés
aux usagers, le modèle de gouvernance proposé vise à générer des profits à travers la tarification
en échange de l'investissement de la Caisse dans le projet. Pour nous, cela cause un très grand
1710 problème puisque les tarifs élevés sont reconnus comme une principale raison poussant des milliers
de Montréalais à hésiter, lorsqu'il est question de faire usage des services de transport en commun
existants tels que les trains de banlieue et le réseau de la STM qui, selon nous, sont beaucoup trop
chers en ce moment.

1715 Si l'objectif du projet était réellement d'inciter une réduction de l'utilisation de l'automobile, ce
nouveau train devrait être mieux planifié, financé exclusivement par les fonds publics, et devrait être
offert gratuitement. Malheureusement, la réduction des GES et l'utilisation de l'automobile ne
semblent pas être parmi les principaux objectifs du projet.

1720 À propos de l'achalandage; la Caisse a annoncé qu'elle gardera pour elle les études d'achalandage, les études qui justifient la construction d'un projet tel que le REM après qu'elle ait prôné la transparence dans ce dossier. Nous ne pouvons donc que spéculer quant au niveau d'achalandage du nouveau réseau de transport. Cependant, nous pouvons tout de même faire quelques constatations par rapport à ces données fournies par la Caisse.

1725 D'un côté, la densité de la population autour d'une station permet de s'assurer de la présence d'un achalandage élevé. Mais malgré ça, nous pouvons voir dans le tracé du train, celui-ci passe dans les zones avec une forte densité de population, mais ne s'y arrête pas. Et cela s'ajoute au fait que ce service n'est pas connecté au reste du métro actuel. Et donc, les usagers devront effectuer plus de transferts selon leur destination, ce qui risque de décourager l'utilisation du service.

1730 Mais comme l'a si bien dit Michel Sabia, le président de la Caisse, à un comité de l'Assemblée nationale le 26 avril : « La Caisse n'est pas l'autorité de planification du transport à Montréal. Nous n'avons pas analysé l'ensemble des besoins du système du transport à Montréal, parce que ce n'est pas notre objectif. » Ça, c'est les paroles de monsieur Sabia, président de la Caisse. Nous pouvons donc en déduire que le nouveau réseau sera fait dans une optique de gain financier et non de développement du réseau de transport en commun efficace.

1740 D'un autre côté, le tracé du REM propose une alternative aux quatre trains principalement en fonction. Ces quatre lignes déjà existantes sont surtout en fonction durant les heures de pointe, alors que le REM aurait une fréquence constante au courant de la journée. Des wagons et des stations du REM étant plus petits et moins nombreux, ils seront congestionnés à l'heure de pointe. Pour empêcher une congestion sur son réseau et de ramener l'achalandage à une capacité des trains, la Caisse pourrait augmenter le prix des billets afin de limiter l'utilisation du service, ce qui va carrément à l'encontre de l'objectif de fournir un service de qualité, abordable et efficace dans le but de réduire le recours à l'automobile privée.

1745 Au niveau de l'environnement, les études d'impact démontrent que plusieurs espèces menacées telles que le petit blongios et la couleuvre brune seront perturbées lors de la construction du projet et que le projet détruira des milieux humides déjà rares dans la région de Montréal, notamment dû à la construction du Technoparc Saint-Laurent.

1750 À cela s'ajoute la construction de stationnements autour des nouvelles stations amenant une clientèle devant se déplacer en automobile pour atteindre le réseau, engendrant ainsi l'émission de gaz à effet de serre, une conséquence opposée aux objectifs.

1755 Bien que nous appuyions la construction de stationnements autour des gares, celui-ci devrait se faire sur plusieurs niveaux afin de réduire leur superficie.

1760 À propos du coût réel du projet, le professeur Brandt Feldberg, de l'Université Oxford, a fait une analyse selon laquelle – quand on parle du secteur ferroviaire, les dépassements de coûts sont en moyenne de quarante-cinq pour cent (45 %) de la somme initiale. Si on prend en compte cette étude, le projet de REM devrait donc coûter environ sept point neuf milliard de dollars (7,9 G\$). Et même, le projet Canada Line à Vancouver a coûté vingt-neuf pour cent (29 %) de plus que le budget initial; transposé au projet actuel, cela reviendrait tout de même à un dépassement d'un point six milliards (1,6 G\$).

1765 Ainsi, le budget de départ proposé par la Caisse de dépôt est trop optimiste en vue des projets similaires déjà réalisés. Et si ces dépassements de coût sont faits, qui va payer la balance? Est-ce que ça sera la Caisse de dépôt et placement ou bien les contribuables du Québec qui devront assumer la facture?

1770 On a aussi l'enjeu d'une perte d'investissement du gouvernement qui a déjà été faite. Plusieurs investissements qui ont été effectués par les sociétés de transport du grand Montréal et le gouvernement québécois vont être jetés à la poubelle grâce à l'arrivée du système de transport léger sur rail.

1775 En effet, une entente faite par le ministère des Transports pour l'obtention d'un corridor ferroviaire pour le transport exclusif des passagers, dans le cadre du projet Turcot, mis en place par le CN, sera inutile, parce que les trains de passagers passeront par un autre corridor pour desservir l'aéroport Trudeau et l'ouest de l'île. Le coût de l'entente n'a pas été divulgué. Et ça, c'est vraiment problématique, parce qu'on voit que ce passage-là est déjà en construction dans le projet Turcot et sera finalement inutile. Donc, c'est vraiment une perte d'argent des contribuables à ce niveau-là.

1785 Et à cela s'ajoute le fait que le nouveau centre d'entretien des trains de l'Agence métropolitaine de transport, qui a coûté trois cent vingt millions (320 M\$), ne va pas pouvoir entretenir un quart des trains prévus, car seulement une des quatre lignes de trains prévues pour atteindre ce centre sera disponible dû à la construction du SLR.

1790 L'AMT est aussi en train d'investir quatre-vingts millions (80 M\$) pour l'amélioration des installations dans le tunnel Mont-Royal. Cet investissement profitera donc au REM, car celui-ci sera finalement le seul à pouvoir utiliser le tunnel pour rejoindre le centre-ville. L'AMT a aussi acheté il y a seulement deux ans la ligne électrique de Deux-Montagnes au CN pour quatre-vingt-douze millions (92 M\$), une ligne que l'AMT ne pourra plus utiliser si le REM est construit.

1795 Les trains qui circulent présentement sur cette ligne ne seront plus utiles malgré leur âge plus avancé. Et on peut se demander comment ça se fait que le gouvernement investit tellement d'argent dans le Train de l'Est seulement pour faire en sorte que ça ne pourra plus se rendre au centre-ville,

au métro, à cause de ce nouveau projet. Donc, il y a vraiment un manque de planification à ce niveau-là.

1800 Et on a aussi une grande part d'ingérence partisane du Parti Libéral du Québec, et je l'ai vu moi-même dans plusieurs campagnes électorales. Les candidats du PLQ de l'Ouest de l'île font régulièrement campagne dans de nombreuses élections en faveur du train de l'Ouest qui aurait été présenté comme un projet public, qui utiliserait le tracé actuel du train de banlieue, de la ligne de Vaudreuil-Dorion, et malgré le fait qu'ils ont promis cette ligne de train dans plusieurs des élections et que, dans le fond, elle est déjà en construction avec le projet Turcot, cette promesse-là est
1805 complètement abandonnée en faveur d'un projet privé.

1810 Donc, selon nous, c'est vraiment un grand problème. Et l'annonce spontanée du projet de REM sans planification, financé par le privé est une manoeuvre partisane qui vise à cacher le manque d'action sur le dossier du train de l'Ouest. L'échéancier accéléré de ces audiences et de la consultation publique est également une manoeuvre partisane en vue des élections générales québécoises de 2018. Selon nous, l'ingérence partisane dans un dossier par le PLQ à des fins électoralistes contribuera à l'un des nombreux gaspillages de fonds et livrera un projet qui sera moins bien planifié qu'il pourrait l'être et gaspillera l'argent des contribuables.

1815 Donc, ces questions de vouloir absolument que la construction soit partie avant l'élection de 2018, selon nous ça fait en sorte qu'on n'aura pas le meilleur projet qu'on pourrait avoir dans l'intérêt public.

1820 Il y a aussi l'enjeu de la concurrence du réseau actuel et le fait que le réseau de train de banlieue actuel sera un grand perdant de la construction du REM. Une ligne sera démantelée, une autre perdra l'accès au centre-ville et l'ensemble du réseau perdra une partie de sa clientèle au profit de la Caisse de dépôt.

1825 Donc, en conclusion, le REM n'est pas un projet dont la planification favorise l'utilisation du transport en commun et a un coût qui sera plus important que prévu pour les contribuables, même s'il respecte son budget de départ. La Caisse de dépôt montre également son favoritisme pour un système qui rapporte de l'argent plutôt qu'un système qui permet l'augmentation de l'utilisation du transport en commun et une lutte concrète contre les changements climatiques.

1830 Merci.

1835 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci de votre présentation. Est-ce que mes collègues ont des questions à soumettre? Non? Alors, je vous remercie beaucoup de votre présentation.

1840 **M. ALEX TYRRELL :**

Merci.

1845

M. CHARLES DENOMMÉ

LE PRÉSIDENT :

1850 Alors, j'invite maintenant, monsieur Charles Denommé pour Imagine Lachine-Est. Bonsoir.

M. CHARLES DENOMMÉ :

Bonsoir.

1855

LE PRÉSIDENT :

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

1860 **M. CHARLES DENOMMÉ :**

Merci. Alors, mon nom est Charles Denommé, je suis représentant de l'organisme Imagine Lachine-Est. L'Organisme Imagine Lachine-Est est un organisme à but non lucratif qui regroupe plusieurs citoyens de Lachine, des bénévoles, des professeurs et des étudiants ainsi que quelques experts en développement durable, en aménagement durable et en transport durable.

1865

On a une mission généralement de vulgarisation, d'idéation, de promotion et de réflexion sur ces enjeux dans le cadre de Lachine-Est, un quartier dont le futur nous importe beaucoup.

1870

On croit que des idées novatrices comme celles des écoquartiers et de la carboneutralité vont de pair avec la notion de transport durable, bref de transport en commun structurant électrifié.

1875

En bref, Lachine c'est quarante et un mille (41 000) de population située à moins de sept kilomètres (7 km) à vol d'oiseau du centre-ville, mais dont la desserte en transport en commun est à toutes fins pratiques inexistante. Entre nous et le centre-ville, on retrouve d'ailleurs près de cinq cents hectares (500 ha) de terrain développable identifié par la CMM, dont une grande partie est censée accueillir douze mille (12 000) nouveaux résidants à Lachine, dans le secteur Lachine-Est.

1880

On accueille évidemment cette nouvelle population d'un bon oeil, mais il est clair que pour nous, ça ne doit pas vouloir dire plus d'automobile et de trafic.

1885

En termes de transport en commun inexistant, eh bien c'est peu dire. L'autobus est considéré, comme plusieurs experts locaux, comme surutilisé et insuffisant. Le train, quant au train eh bien on parle de, par exemple, du train de Vaudreuil-Hudson avec douze (12) départs en semaine, et on a également une nouvelle station qui s'en vient pour la ligne Candiac, qui va se nommer la station du canal, mais qui, seulement avec cinq départs, ne changera pas vraiment la donne.

1890

Monsieur et Mesdames les commissaires, on est présents ici au BAPE, à un BAPE sur le REM, car voyez-vous, depuis plus de six ans, Lachine est toujours incluse dans les plans de desserte et dans les divers projets et dans la planification du transport en commun. Par exemple, en 2007, Pabeco soumettait une étude qui démontrait que le tramway était un mode de transport efficace pour Lachine. Également, en 2008, le Plan de transport de Montréal indique clairement que le tramway est l'avenir du transport à Montréal.

1895

En 2010, on change de mode, mais dans le cadre du Train de l'Ouest de l'AMT, Lachine est également encore incluse dans la desserte du projet. Également, après ça, avec l'ADM et l'aérotrain en 2010, Lachine n'a pas de station, mais le tracé passe quand même par l'arrondissement et précisément en 2014, l'ADM récidive avec son SLRO qui offre alors une desserte qu'on pourrait considérer comme efficace pour l'arrondissement de Lachine.

1900

Vous comprendrez donc notre surprise assez importante d'apprendre en avril 2016 que le REM n'inclut aucune station à Lachine, ni même un tracé à Lachine et qu'il n'y a aucune station qui est à distance efficace de l'arrondissement pour offrir un certain rabattement. Monsieur et Mesdames les commissaires, le premier des péchés capitaux du REM, selon nous, c'est un non-respect total de la planification de transport qui était en ce moment à l'oeuvre à Montréal depuis belle lurette.

1905

Avant d'aller plus loin dans la critique du projet, il est important selon nous de rappeler les éléments qui composent l'ADN du projet.

1910

1915

Je sais que ça a été mentionné à plusieurs reprises ce soir, mais peut-être rappeler la technologie et le mode choisis. De toutes les options qui existent à Montréal, on a choisi le REM, le métro automatisé léger, aussi connu sous le nom du SkyTrain, par exemple à Vancouver, qui est un système à cent dix millions (110 M\$) du kilomètre dans sa forme la plus connue. Le système est peut-être plus économique qu'un métro à deux cent cinquante millions (250 M\$) du kilomètre, mais le REM reste quand soixante-dix millions (70 M\$) plus cher que les prochaines meilleures alternatives. Le Sky Train est peut-être léger, mais les coûts qui y sont associés en font réellement un système qu'on peut considérer comme lourd, financièrement parlant.

1920

Également, mis à part le fait que chaque dollar investi dans le transport en commun doit générer le maximum de nouveaux usagers, un des éléments les plus questionnables du mode choisi est certainement l'automatisation. Pourquoi est-ce que l'on opte pour une technologie qui, même indépendamment du parcours choisi, cannibalise des actifs présents et futurs de transport en commun.

1925

Ici, je parle évidemment du tunnel Mont-Royal qui a été abordé plusieurs fois ce soir, dont l'utilisation exclusive par le REM condamne une quantité incroyable de projets actuels et futurs. Des projets dont l'apport en chiffres d'utilisation du transport en commun à Montréal est sûrement aussi grand sinon plus que ce que le REM... que les prétentions du REM.

1930

Le tunnel Mont-Royal est une infrastructure névralgique dans la desserte durable de toutes les populations de l'Ouest, de l'Est, de Laval et de la Rive-Nord à moyen et à long terme. Et le REM est le seul projet parmi tous ceux qui ont été mentionnés à plusieurs reprises qui exige un monopole sur cet équipement public. Le REM bloque donc l'expansion d'autres modes de transport collectif vers des populations qui en ont besoin.

1935

La technologie choisie est également très chère et on ne peut questionner l'arrivée d'une sérieuse hausse des tarifs à Montréal. En plus d'être déjà entassés dans des autobus, les habitants de Montréal qui vivent dans des quartiers non desservis par un véritable système de transport en commun structurant devront maintenant payer plus cher.

1940

Également, Monsieur le commissaire et Mesdames les commissaires, après analyse des achalandages préliminaires pour les quatre branches du REM, on doit conclure que le projet n'est même pas un vrai projet de Sky Train. Comment peut-on implanter un mode si lourd et coûteux et obtenir de si faibles achalandages?

1945

Ici, il faut comprendre que tout est une question d'insertion. Par exemple, pour la branche de Brossard, il coûtera un point neuf milliard de dollars (1,9 G\$) pour soixante-quinze mille déplacements par jour. Simplement la comparaison de ces deux chiffres avec d'autres projets

1950 canadiens nous indique que cette branche du REM ne se classe définitivement pas parmi les meilleurs projets canadiens.

1955 Le coût est ici gonflé par l'entrée en tunnel à Montréal, alors que des opportunités pour une entrée à niveau existent pourtant. Ensuite, le nouveau pont Champlain utilisé presque exclusivement, et bien évidemment, le coût réel de l'emprise de transport en commun sur ce nouveau pont n'est pas inclus dans les calculs. Le terminus de cette ligne est au DIX30, un des pires exemples d'étalement urbain sanctionné au Québec, alors que bien d'autres secteurs de la Rive-Sud auraient besoin d'un tel lien vers Montréal.

1960 Il y a même un reportage à Radio-Canada qui remettait en doute l'amélioration des temps de transport pour tous les usagers qui arrivent en autobus de plus loin dans la Rive-Sud. On aura donc deux autres erreurs du REM ici : le REM manque d'interconnexion avec le système actuel de transport en commun, et le REM engendra une augmentation de l'étalement urbain.

1965 Ensuite, pour la ligne de Deux-Montagnes qui est en fait une optimisation de luxe à un point deux milliards de dollars (1,2 G\$) pour environ vingt mille (20 000) déplacements supplémentaires par jour, le plus surprenant c'est que des options à cent millions de dollars (100 M\$) et à quatre cents millions de dollars (400 M\$) existent pourtant. Encore une fois, on a de la misère avec l'utilisation exclusive du tunnel, ici. VIA Rail et son projet de train de Montréal-Québec qui, mentionnons-le, promettait des temps de trajet de deux heures dix (2 h 10) entre Montréal et Québec, est rendu caduc à cause de l'utilisation du tunnel de Montréal. Même chose pour des optimisations sur les lignes de Mascouche et de Saint-Jérôme, qui ont d'ailleurs été mentionnées ce soir.

1975 Bref, une erreur de plus. Le REM acquiert presque gratuitement les infrastructures qui auraient pu être utilisées à bien meilleur escient.

1980 Parlant d'option pour le train de Deux-Montagnes, justement, le coût d'un point deux milliards (1,2 G\$) ici est complètement ridicule. On ne remet pas en cause le fait qu'il y a des problèmes de train bondé sur cette ligne, mais concrètement on aurait pu régler ce problème avec des solutions bien moins onéreuses. Qui dit moins coûteuses dit aussi une tarification moins chère pour les gens du bassin Pierrefonds-Roxboro - Dollard-des-Ormeaux et aussi dit plus d'argent en final pour améliorer le rabattement de ce train précisément dans ce bassin-là.

1985 Si on avait une optimisation moins chère ici – enfin, parlant d'optimisation moins chère, il faut aussi mentionner que construire des stations coûteuses et complexes comme celle d'Édouard-Montpetit serait probablement beaucoup plus envisageable financièrement si l'optimisation en général était moins coûteuse.

1990 Donc, rapidement, option 1 : on pourrait acheter des trains deux étages et on double tout simplement la capacité de chaque train de Deux-Montagnes. Et ça, d'ailleurs, ça avait été évalué par l'AMT elle-même à cent millions de dollars (100 M\$).

1995 Ensuite, pour quatre cents millions de dollars (400 M\$) – c'est des chiffres préliminaires évidemment – on peut aussi faire ce que le REM propose, soit de doubler les rails là où elles sont simples et donc causent des limitations dans les fréquences. On pourrait envisager pour ce coût de graduellement amener les trains à passer aux quinze (15) minutes et toute la journée. Ça, d'ailleurs, ça a été mentionné ce soir à plusieurs reprises.

2000 Finalement, option numéro 3 : si on regarde la problématique de train bondé, on se rend compte qu'elle survient surtout à l'est de la station Bois-Franc. En somme, prolonger la ligne orange de Côte Vertu jusqu'à Bois-Franc, qui d'ailleurs est étudié depuis longtemps par plusieurs autorités, et bien, ça permettrait de libérer les trains et d'offrir aux gens de l'Ouest une connexion de plus au métro.

2005 Ensuite, pour ce qui est de la branche de Sainte-Anne-de-Bellevue, là, au niveau des chiffres, ça devient complètement ridicule. On va investir un point cinq milliard de dollars (1,5 G\$) pour onze mille (11 000) déplacements par jour, ce qui revient à dire : cinq mille cinq cents (5 500) heureux élus.

2010 Maintenant, ce n'est pas la prétention de vouloir desservir l'ouest de l'île avec un seul système structurant ici qui est remise en cause. C'est majoritairement une question d'insertion ici. On est au beau milieu de la 40, il n'y a aucun bassin de population à proximité. On va combler ce déficit de l'abattement actif par d'immenses stationnements incitatifs. Ça, c'est du parking right, c'est une philosophie qui est très répandue en Amérique du Nord d'ailleurs, et ça coûte cher. Mais ce n'est en aucun cas un exemple de transport durable et d'aménagement durable.

2020 On a un aussi un impact avoué sur le train de Vaudreuil-Hudson qui, encore une fois, constitue une des rares dessertes pourtant insuffisantes de l'arrondissement de Lachine. Juste pour donner une idée, une telle branche à un point cinq milliard (1,5 G\$), ça équivaut à deux lignes de tramway entières dans l'est de l'île, soit soixante-cinq mille (65 000) usagers par jour.

2025 Finalement, il faut se rendre compte d'une chose; cette branche n'est pas la meilleure option pour l'ouest de l'île. On aurait pu desservir bien plus d'habitants avec un tel budget.

 Par exemple, si on regarde l'insertion du REM sur la 40, on se rend compte qu'en raison du contexte autoroutier et de la faible quantité de stations ainsi que l'absence de quartier résidentiel à

2030

proximité, le REM affiche d'une part des potentiels de développement assez maigres – on parle d'environ cent hectares (100 ha) autour des stations – et ensuite des chiffres de population à distance de marche quasi inexistantes.

2035

Oui, bien sûr, on peut toujours essayer de combler avec du rabattement qui coûte d'ailleurs un certain prix, mais si on compare cette branche sur la 40 avec un autre axe équivalent, soit celui de la 20, de l'Autoroute 20, on se rend compte que c'est lui qui aurait dû être choisi bien avant celui de la 40.

2040

Si on prend le train de Vaudreuil-Hudson comme système de référence ou peut-être le Train de l'Ouest, comme système d'optimisation de référence, on peut voir qu'il y a déjà ici plus de treize mille (13 000) personnes qui habitent à distance de marche des stations, et ça, seulement à l'ouest de Dorval. Donc, on ne parle pas encore de Lachine et de l'Est.

2045

Pour ce qui est de l'Est, cependant, on a encore ici nos cinq cents hectares (500 ha) de terrain développable qui attendent. Il y a donc une assez bonne raison pour laquelle l'axe de la 20 figurait tout le temps dans la planification jusqu'à ce que le REM arrive.

2050

Si vous me permettez l'expression « le deal breaker » ici, c'est évidemment le milieu d'insertion qui a été choisi par le REM qui explique de si faibles chiffres. Sur la 40, on parle de secteurs industriel et commercial, des environnements très peu marchables qui s'étalent sur un bon demi-kilomètre de part et d'autre de l'autoroute.

2055

La branche de Sainte-Anne-de-Bellevue, c'est un peu comme un service que tout le monde attendait depuis très longtemps dans l'Ouest, avec raison, mais qui finalement ne les desservira pas vraiment.

2060

Une autre erreur du REM c'est donc de desservir presque exclusivement des quartiers et des milieux urbains avec ou presque pas de densité.

Maintenant, pour la branche de l'aéroport, les chiffres ne sont pas plus radieux. On parle de dix mille (10 000) déplacements par jour pour plus d'un milliard de dollars (1 G\$). Il faut comprendre une chose : un lien aéroportuaire c'est une très bonne idée, mais il faut s'assurer que ça soit avant tout un très bon projet de transport en commun.

2065

Et, bien honnêtement, ce qui fait généralement toute la différence c'est quand le projet en question dessert aussi des bassins de population sur son chemin vers l'aéroport. Et ça, cet élément-là, eh bien, il est rendu impossible si on passe par le nord. Concrètement, passer par le nord en tunnel en dessous des pistes en aérien jusqu'au train de Deux-Montagnes, ça équivaut à un point

trois milliards de dollars (1,3 G\$); faire la même connexion par le sud, vers un axe de transport en commun « optimisable », comme par exemple celui de la 20 et du train de Vaudreuil-Hudson, ça coûterait moins de trois cents millions de dollars (300 M\$).

2070

Donc, le bilan qu'on doit maintenant dresser pour le REM sur le plan de l'implantation et des chiffres, c'est que c'est un composé de quatre projets différents qui ne sont pas des très bons projets. Si on compare par exemple avec le SRB sur Pie-IX qui évidemment présente son lot de ratés et d'enjeux, mais néanmoins c'est un projet qui va coûter entre trois cents et cinq cents millions de dollars (300-500 M\$) pour soixante-dix mille (70 000) déplacements par jour.

2075

Le REM globalement génère seulement deux fois l'achalandage de ce projet-là pour douze à quinze fois son prix. La priorité n'a donc clairement pas été mise sur la création du maximum de nouveaux usagers du transport en commun, et donc, la réduction du nombre de déplacements automobiles à Montréal.

2080

Le REM est donc à bien des égards un coup d'épée dans l'eau en ce qui a trait aux objectifs de réduction des GES.

2085

Monsieur le commissaire et Mesdames les commissaires, le plus fascinant dans tout ça c'est que des alternatives, il en existe. Par exemple, dans le cas de l'ouest de Montréal où le projet entend mobiliser environ trois point sept milliard de dollars (3,7 G\$), il y a plusieurs alternatives de transport en commun structurant qui auraient été bien plus efficaces et coûteraient en général un milliard (1 G\$) de moins. Ou encore, on parle par exemple justement du train de l'Ouest ou encore d'une véritable optimisation sur la ligne de train de Deux-Montagnes.

2090

Plus globalement, on a des alternatives comme celle du potentiel ferroviaire de Montréal, un peu comme ce que la Ville de Denver a fait d'ailleurs récemment. On parle ici de cinq de nos six lignes de train de banlieue qui présentent des potentiels d'optimisation assez importants, pour très probablement moins que ce que coûtera le REM. On parle de cent soixante-dix kilomètres (170 km) d'emprise ferroviaire et de rails qui pourraient être achetés et optimisés et desservir bien plus de gens que le REM.

2095

Plus concrètement, sur la scène montréalaise, il y a aussi le grand virage d'Option Transport Durable – c'est d'ailleurs monsieur Luc Gagnon qui était cité tantôt – qui, pour des budgets équivalents à ceux présentement en jeu, propose de revenir aux objectifs de la planification avec sept nouvelles lignes de tramway dans la région métropolitaine.

2100

Option Transport Durable a d'ailleurs fait ses devoirs et, contrairement au projet du REM, n'a pas de misère avec le fait que l'avenir du transport en commun à Montréal ne passe pas seulement

2105

par une seule et unique technologie. Pour les grands virages, il y a toujours un bon mode au bon endroit.

2110 Sachant que le REM n'est pas la meilleure solution ni pour l'Ouest ni pour l'île de Montréal, sachant qu'il existe plusieurs alternatives bien plus efficaces, sachant que chaque dollar investi doit générer le maximum de nouveaux utilisateurs du transport en commun, selon nous, l'étude d'impact est tout simplement irrecevable, car elle omet complètement de comparer le REM et de l'affirmer face à d'autres options étudiées. Et pourtant, sachant que le REM est une évolution conséquente du SLRO de 2014, de l'ADM, on est en droit, particulièrement à Lachine, de savoir pourquoi le projet
2115 a été modifié ainsi, soit avec un passage par la 40 et le nord de l'aéroport.

En tant qu'organisme, on ne peut qu'espérer que le projet soit revu et modifié de fond en comble, notamment sur le plan des achalandages produits et de la technologie choisie.

2120 En somme, on n'est pas opposés à un investissement de cinq point cinq milliard de dollars (5,5 G\$) à Montréal en transport en commun. Mais justement, il faut que ça soit du transport en commun et pas seulement un genre de train de banlieue de luxe qui va régler une partie infime des enjeux de transport en commun à Montréal.

2125 Monsieur et Mesdames les commissaires, merci de m'avoir accordé cette audience.

LE PRÉSIDENT :

2130 Merci de votre présentation. Alors questions? Madame Ghanimé.

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

2135 Monsieur Denommé, j'aimerais vous demander d'élaborer un petit peu sur votre solution pour l'aéroport et votre idée que la solution passe par Lachine. Est-ce que vous pouvez nous expliquer davantage comment vous voyez cette antenne-là dans un contexte où le voyageur typique cherche le lien le plus rapide possible pour se rendre au centre-ville?

M. CHARLES DENOMMÉ :

2140 Absolument. Le lien le plus rapide possible, il était présent dans tous les documents de planification et dans les projets, jusqu'à l'arrivée du REM, et c'était un lien par le sud, soit dans l'axe de la 20, de l'Autoroute 20. Puis ce qu'on mentionnait tantôt sur l'échangeur Turcot, la réfection de l'échangeur Turcot et l'arrivée d'une emprise réservée pour un passage ferroviaire à desserte aéroportuaire, c'était dans le cadre de ça.

2145 Il faut comprendre que faire un détour par le nord, c'est un détour, ce n'est pas un lien direct et rapide. À l'étape où est-ce qu'on est, je ne peux pas vous révéler de chiffres et de détails sur une antenne possible, mais dites-vous seulement que l'aérotrain passait par le sud, par l'axe de la 20, le SLRO 2014 passait par l'axe de la 20, par le sud. Et le train de l'Ouest le faisait également.

2150 Le train de l'Ouest ne rentrait pas directement dans l'aéroport, si je me souviens bien, mais offrait quand même une desserte du secteur. Et la connexion entre l'axe de la 20, qui a toujours été présentée soit dans l'aérotrain ou dans le SLRO, entre l'axe de la 20 et l'aéroport elle-même, était évaluée à peu près à deux cents millions de dollars (200 M\$) pour une infrastructure typique de SkyTrain ou d'expresse ferroviaire.

2155 J'espère que ça répond à la question?

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

2160 Une autre question pour suivre ça. Vous avez expliqué qu'il y avait au moins trois projets de desserte de l'aéroport. Selon vous, pourquoi est-ce que ça ne s'est pas encore réalisé? Pourquoi aujourd'hui on n'a pas de lien rapide entre l'aéroport puis le centre-ville?

M. CHARLES DENOMMÉ :

2165 Comme je l'ai expliqué dans l'analyse de la branche aéroportuaire, puis je ne suis pas le seul d'ailleurs qui explique ce constat, les liens aéroportuaires sont généralement des projets, surtout au Canada puis en Amérique du Nord, qui marchent très peu en termes d'achalandage par jour. C'est des projets de prestige, c'est des projets qui sont faits pour mettre la ville sur la mappe, et c'est pour ça qu'il y a beaucoup de... on a beaucoup de misère à s'engager dans ce genre de projet là.

2170 Comme je l'ai expliqué, cependant, la solution c'est vraiment de faire passer le projet par des bassins de population existants. Et dans le cas de pourquoi est-ce qu'en six ans on n'en est pas arrivé là, je vais vous avouer que je n'ai aucune réponse à cette question-là. Je ne comprends pas pourquoi l'AMT, d'une part, n'a pas saisi l'occasion avec le train de l'Ouest de compétitionner les projets de l'ADM et pourquoi l'ADM n'a pas poussé plus son SLRO 2014 qui n'était pas le meilleur des projets, mais qui n'était pas si pire que ça, qui n'était pas un si mauvais projet que ça.

2180 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Gendron.

2185 **LA COMMISSAIRE GENDRON :**

Oui. Est-ce que vous avez eu l'occasion de faire part de vos préoccupations au promoteur justement sur le fait qu'il n'y avait rien qui était prévu dans la région pour desservir Lachine?

2190 **M. CHARLES DENOMMÉ :**

2195 Pour ma part, personnellement, je me suis présenté, dans le cadre de mon mandat, je me suis présenté une fois à une des séances d'information que la CDPQ Infra tenait, et c'était celle dans l'ouest de Montréal, dans le nord-ouest de Montréal, et je pense qu'à l'époque on avait parlé justement du cas de Lachine. On avait parlé justement du cas que des systèmes de tramway seraient probablement bien moins coûteux et desserviraient plus de monde.

2200 On n'avait pas eu des réponses très claires à ce niveau-là, mais je n'ai pas bonne mémoire de ce qui s'est dit à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT :

2205 Dans votre mémoire, vous faites référence à une procédure d'autorisation puis de consultation sous l'égide de l'ARTM. J'aimerais que vous nous développiez un peu votre idée là-dessus.

M. CHARLES DENOMMÉ :

2210 Oui. Bien, en fait, c'est sûr qu'à ce moment-ci, on n'a pas beaucoup d'information sur l'ARTM, puis on ne peut que se fier à ce qui est dit officiellement. Mais en somme, ce qui est important de comprendre c'est que d'une part l'ARTM c'est un bon choix, c'est une bonne décision qui est faite de la part de l'AMT et du gouvernement Libéral, du gouvernement provincial, excusez-moi. En fait, les villes modernes sont gouvernées par des autorités qui ont, disons, le genre de pouvoir que l'ARTM va avoir sur le développement urbain et le transport en commun.

2215 Ce qu'on peut seulement espérer c'est que dans le cadre de ce genre de densité là qui est créée un peu partout sur la planète, c'est qu'il y ait une capacité pour comparer des projets et peut-être pour avoir un processus démocratique de sélection des projets plus rigoureux que ce qu'on a en ce moment.

2220 Je pense que si on pouvait avoir la chance à Montréal d'attendre que l'ARTM arrive, on aurait sûrement plus une meilleure capacité à déterminer quel est le meilleur projet pour le transport en

commun à Montréal, basé sur justement des interventions d'experts et des interventions d'élus. Donc, sensiblement un caractère plus démocratique.

2225

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup.

2230

M. CHARLES DENOMMÉ :

Merci de votre temps.

LE PRÉSIDENT :

2235

Merci de votre présentation. Bien entendu, la présentation PowerPoint va être déposée aussi? Merci.

2240

M. JEAN-MICHEL LALIBERTÉ et M. AXEL FOURNIER

LE PRÉSIDENT :

2245

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Jean-Michel Laliberté et monsieur Axel Fournir, s'il vous plaît, pour l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud. Alors, bonsoir, Messieurs. Vous avez aussi une présentation?

M. AXEL FOURNIER :

2250

Oui, en fait on a seulement une image qu'on va présenter à un moment donné, mais pour l'instant on va s'en tenir à l'audio.

LE PRÉSIDENT :

2255

À la présentation. Et vous êtes bien monsieur Laliberté?

M. AXEL FOURNIER :

2260

Moi, je suis monsieur Fournier et monsieur Laliberté est à ma gauche.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

2265

M. AXEL FOURNIER :

Donc, nous représentations l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud, donc qui est une association d'usagers du transport collectif en Montérégie. Et, bon, nous, on tient à le préciser d'emblée, on est très favorable au Projet de réseau électrique métropolitain, ça vient répondre à un besoin sur la Rive-Sud.

2270

Parce que vous savez, il y a un patrimoine bâti qui existe, qu'on soit à Brossard, à Chambly, à Sainte-Julie, il existe des maisons en banlieue. Ces maisons-là vont exister pour les cinquante (50) prochaines années, qu'on le veuille ou non, et il faut trouver le moyen de les desservir avec un système de transport collectif efficace, écologique, rapide. Le REM, nous croyons, répond à ces préoccupations-là.

2275

Et on a aussi un temps qui est assez limité pour le faire, parce qu'on sait que le pont Champlain est actuellement en construction et il faut que le projet s'arrime avec la construction du pont Champlain si on veut que ça se fasse de la façon la moins coûteuse possible, donc il y a une urgence d'agir.

2280

Alors, notre présentation se fera en deux points. D'abord, dans un premier temps, nous présenterons les effets du réseau électrique métropolitain sur la Rive-Sud. C'est Jean-Michel qui les présentera. Et par la suite, je parlerai un peu de l'intégration qu'il doit y avoir avec les différents réseaux de transport collectif, mais aussi actif.

2285

Donc, je cède la parole à Jean-Michel.

2290

M. JEAN-MICHEL LALIBERTÉ :

Bonsoir. En fait, pour le point qui est le point de la desserte que ça offrirait sur la Rive-Sud, ce qu'il faut comprendre c'est que la situation actuelle en ce moment est, à toutes fins pratiques, intenable, dans la mesure où le Terminus centre-ville est complètement surchargé. Il y a un autobus à chaque trente (30) secondes sur le pont Champlain, il n'y a pas vraiment beaucoup de capacité d'ajout de service avec un mode standard en autobus.

2295

2300

Ce qu'il faut comprendre aussi c'est que la desserte en pointe est fort limitée dû aux coûts d'exploitation qui sont relativement élevés pour un mode autobus, puis cette problématique-là d'une faible offre de transport en commun hors pointe et d'une offre de transport en commun qui est très optimisée vers le centre-ville a amené le développement en fait, le développement d'une ville sur une perspective davantage polycentrique.

2305

Donc, récemment, on voit de plus en plus des pôles secondaires s'établir à certains endroits. On songe notamment au DIX30, on peut songer au nouveau parc à Varennes, donc on peut songer à plusieurs pôles économiques qui se développent directement sur la Rive-Sud et qui sont optimisés en fonction de l'automobile, évidemment, qui sont très mal desservis en transport en commun, puis la saturation de nos services de transport en commun en ce moment encourage ce phénomène-là qui est un phénomène qui malheureusement stimule l'étalement urbain. Puis c'est évidemment un phénomène qu'il faut à tout prix tenter de contenir.

2310

2315

Donc, dans cette perspective-là, nous, on appuie le Projet de réseau électrique métropolitain puisque, d'une part, le projet répond à la surcharge qu'on retrouve sur l'axe du pont Champlain. Il répond aussi à un besoin de desserte vers d'autres parcs. On a le Technoparc qui en fait est à Ville Saint-Laurent, qui en ce moment est absolument inaccessible en transport en commun à partir de la Rive-Sud. Quand on dit absolument inaccessible, on dépasse le une heure trente (1 h 30) pour une desserte vers le Technoparc. Donc c'est, à toutes fins pratiques, impossible. Alors que maintenant, on parlerait d'une desserte qui serait beaucoup plus facile, trente à quarante (30-40) minutes à partir du terminus Panama.

2320

2325

Donc, à ce niveau-là, vraiment, les nouveaux pôles économiques, ça répond à certains des enjeux qui sont posés au niveau des nouveaux pôles économiques.

2330

Il y a aussi évidemment l'avantage des autobus qui seraient réaffectés. Donc, en ce moment les autobus qui sont dans l'axe du pont Champlain sont quand même exploités d'une manière déficitaire, mais ils sont existants, ils sont déjà achetés. Dans certains cas, c'est des contrats avec des transporteurs privés, donc il y a une obligation de maintenir le service avec les transporteurs privés. Ça fait en sorte que ces autobus-là, d'une manière ou d'une autre, si on les enlève de la voie réservée du pont Champlain, on est obligé de les utiliser ailleurs pour une desserte intramunicipale.

2335

Donc, évidemment, l'effet en fait d'un SLR sur le pont Champlain c'est de favoriser le développement des réseaux de transport en commun en banlieue, surtout hors pointe et même la fin de semaine. On songe notamment à certaines villes qui n'ont toujours pas de transport en commun la fin de semaine – je songe notamment à Sainte-Julie qui n'a pas de transport en commun le dimanche, ville de trente mille (30 000) habitants. Ils ont une ligne qui s'en va au centre-

2340 ville, la ligne 600. Donc, on pourrait croire que la Ville de Sainte-Julie pourrait réutiliser ces autobus-
là qui en ce moment utilisent l'axe de la voie réservée, pourrait utiliser ces heures-là dans le but
d'offrir du service le dimanche, par exemple.

2345 Évidemment, au niveau des GES, il y a aussi un gain notable au niveau des émissions de
gaz à effet de serre, dans la mesure où les autobus fonctionnent en ce moment à vide dans une
direction et plein dans une autre direction sur les heures de pointe. Donc, en les utilisant pour des
trajets intramunicipaux, on serait en mesure de les utiliser davantage. Donc, le bilan des émissions
de gaz à effet de serre par passager pourrait s'améliorer. Il y avait déjà une évaluation qui a été
faite par CDPQ. Donc, on parlait de quatre mille cent vingt-cinq tonnes (4 125 t) de moins de gaz à
effet de serre par année.

2350 Il y a aussi, évidemment, majoritairement l'effet de l'automobile. Donc, le fait d'offrir des
nouvelles dessertes, donc une desserte notamment vers le Technoparc, ça va inviter des usagers
à migrer vers le service de transport en commun, ce qui, évidemment, est un gain dans la mesure
où c'est des automobiles de moins sur les routes. Puis pour nous, c'est vraiment quelque chose de
positif dans une perspective environnementale.

2360 En fait, on a abordé la question des stationnements, stationnements incitatifs. Donc, il y a la
question des stationnements incitatifs, notamment le Terminus Rive-Sud, et on prévoit environ trois
mille (3 000) places de stationnements. Nous, en fait, nous, notre perspective à ce sujet-là, on
préferait autant que possible que ces stationnements-là soient tarifés, la raison étant que nous,
en tant qu'association d'usagers, on préfère que les gens évidemment migrent vers l'autobus plutôt
que vers le stationnement et par la suite utiliser l'axe directement. La raison étant qu'il y a
2365 premièrement des raisons écologiques évidentes, il y a des raisons économiques évidentes, donc
soutenir un réseau de transport commun. Donc, pour nous, il y a aussi des questions d'étalement
urbain, évidemment. Donc, on ne veut pas avoir un parking géant puis avoir, disons, une question
d'îlot de chaleur, question d'étalement urbain.

2370 Donc, on préfère que les gens migrent autant que possible vers le transport en commun.
Donc, pour éviter qu'il y ait une trop forte pression à augmenter l'offre de stationnement par la suite,
on préférerait que le stationnement Rive-Sud soit tarifé.

M. AXEL FOURNIER :

2375 Puis pour rester dans la même veine d'intégration des réseaux, un point qui est très important,
c'est l'intégration tarifaire. Là, je sais que la Caisse de dépôt a l'intention de négocier une intégration
tarifaire avec la future Autorité régionale de transport métropolitain, mais bon, l'Autorité n'existant
pas encore, on s'entend pour dire que ce n'est pas fait.

2380

Donc, pour nous, c'est vraiment un aspect primordial du projet, cette intégration tarifaire, pour éviter une chose : c'est que si c'est nettement moins cher, par exemple, d'utiliser le réseau de la Caisse, mais sans passer par les autobus, bien les gens vont être tentés d'utiliser leur voiture pour se rabattre sur le réseau, et ça, c'est quelque chose qu'on veut éviter.

2385

Par ailleurs, on veut aussi, dans le cas de Saint-Jean-sur-Richelieu, ville qui ne fait pas partie du territoire de l'ARTM, eh bien qu'il y ait aussi une intégration tarifaire, parce que si les usagers de Saint-Jean-sur-Richelieu, au lieu d'utiliser l'autobus de leur ville pour se rabattre sur le réseau s'en vont à la station Rive-Sud, bien on n'a pas nécessairement fait de gain environnemental. Donc, c'est très important d'avoir une tarification intégrée.

2390

Par ailleurs, un autre point important, c'est celui des voies réservées qui doivent être construites notamment sur l'Autoroute 30 et aussi sur l'Autoroute 10, mais aussi de mesures préférentielles pour bus à l'approche de la station Rive-Sud, parce que c'est une zone actuellement, à l'heure de pointe, qui est congestionnée, mais qui est aussi congestionnée parfois hors pointe, avec tous les gens qui vont au DIX30. Et si jamais une telle voie réservée devait se faire, notre recommandation, ça serait d'éviter que ça soit une voie qui est uniquement en service à l'heure de pointe et que lorsqu'on est hors pointe, ça tombe une troisième voie sur l'Autoroute 30. Parce que si jamais ça devait être le cas, bien, ça va quand même augmenter l'étalement urbain parce que les gens vont se servir de cette troisième voie-là pour utiliser leur auto en dehors des heures de pointe, ce qu'on ne souhaite pas non plus. Donc, ça serait préférable, probablement des mesures en accotement réservées en cas de vraiment de congestion, mais pas, s'il n'y a pas de congestion.

2395

2400

L'autre point qui est important c'est l'intégration avec le transport actif. Puis là-dessus, je vais tourner votre attention vers la station du Quartier, je ne sais pas si c'est possible de nous mettre l'image.

2405

M. JEAN-MICHEL LALIBERTÉ :

C'est le document numéro DA78 qui a été déposé.

2410

M. AXEL FOURNIER :

2415

Donc, quand on regarde en fait, l'image de la station du Quartier, on se rend compte qu'il y a une belle passerelle qui relie la station au futur TOD qui est prévu, mais quand on regarde de l'autre côté, du côté du centre commercial, on se rend compte que ce n'est vraiment pas fait pour que les gens se déplacent à pied ou même en vélo. Et ça, c'est quelque chose qui nous pose problème, parce qu'en fait, on croit que la plupart des gens en fait qui vont utiliser cette station-là, ça ne sera pas nécessairement les habitants du TOD, mais ça va peut-être être des gens qui travaillent au

DIX30 ou même qui veulent profiter des différents commerces qui sont là, et que ces gens-là vont vouloir se déplacer en transport en commun et vont débarquer à la station du Quartier puis marcher jusqu'au DIX30.

2420

Donc, ce qui serait vraiment préférable, et comme le viaduc n'est pas fait, je ne pense pas que ça soit plus cher de l'inclure dans la conception, ça serait peut-être d'isoler les cyclistes et les piétons de la voie par ne serait-ce qu'un espace bétonné, pour au moins que les gens, s'il y a de la neige ou de la pluie, ne reçoivent pas des flaques d'eau qui proviennent des voitures puis que les cyclistes qui veulent passer sur ce viaduc-là rejoindre le TOD ou le DIX30 ne soient pas pris avec des automobilistes qui leur passent à moins d'un point cinq mètres (1,5 m) du corps parce qu'ils ne respectent pas nécessairement le code de la sécurité routière.

2425

Donc, ça serait vraiment important de prévoir une intégration pour le transport actif des deux côtés de l'autoroute et non pas simplement du côté du TOD, parce que sinon ça fait un peu... un TOD d'un côté, mais de l'autre côté on continue de privilégier l'automobile, puis ça serait un peu une contradiction.

2430

L'autre point très important pour nous, c'est l'intégration du réseau électrique métropolitain avec le métro. On sait qu'il y a des plans de deux stations potentielles, Édouard-Montpetit sur la ligne bleue, McGill sur la ligne verte. C'est très important de les construire, ces stations-là, même si ça coûte plus cher. Pourquoi? Parce que d'abord, il y a une chose qui a été démontrée clairement, c'est que les gens qui actuellement utilisent le Terminus centre-ville et qui se rendent près de la station Bonaventure pour prendre le métro, le font essentiellement dans trois pôles : ils vont le faire pour aller vers l'Université de Montréal, donc ligne orange, ligne bleue; ils vont le faire pour aller vers le pôle plus vers Atwater dans l'ouest du centre-ville ou encore plus vers l'est, donc Place-des-Arts, Berri-UQAM. Et si on souhaite que les gens migrent du réseau routier vers le réseau de transport en commun et qu'on ait des véritables gains temps, il faut que le REM offre une possibilité qui n'existe pas actuellement. Donc, la correspondance sur la ligne verte, c'est un exemple, parce que ça permet aux gens d'avoir accès à tous les pôles sur la ligne verte, avec une correspondance un peu de moins, parce qu'ils n'ont pas besoin de faire ligne orange, ligne verte en plus de leur autobus comme c'est actuellement.

2435

2440

2445

Donc, même s'ils doivent changer de l'autobus vers le train, si au moins ils peuvent avoir accès à la ligne verte, bien, on évite qu'il y ait une correspondance supplémentaire puis c'est un gain de temps.

2450

Et dans le cas de l'Université de Montréal et de la ligne bleue, le gain de temps serait assez significatif, parce qu'actuellement le détour par Snowdon c'est assez long. La ligne bleue est

2455 bondée à l'heure de pointe dans les deux directions, autant par Jean-Talon que par Snowdon. Donc, ça serait véritablement un gain pour la mobilité.

2460 Et si vous me permettez, une des raisons importantes d'utiliser le tunnel du Mont-Royal, c'est précisément cette possibilité d'avoir un lien, en fait, qui perce le centre-ville. Parce que l'erreur du Terminus centre-ville actuel, c'est de concevoir le transport en commun uniquement comme des navetteurs qui s'en vont travailler au centre-ville dans les grands bureaux, et on oublie qu'en fait, il y a beaucoup de déplacement, beaucoup d'emplois à Montréal qui ne sont pas uniquement dans le centre-ville.

2465 Donc, c'est très important d'avoir un projet qui va au-delà de cette rhétorique du centre-ville et qui est capable de déplacer les gens vers la ligne bleue, vers la ligne verte, et donc, on a ici un gain d'intégration. Donc, on espère que le BAPE, dans ses recommandations, tiendra compte de ce fait.

2470 Puis sur une note un peu plus légère, vous me permettrez de vous amener à l'annexe du mémoire pour vous parler un peu de changement de nom de station.

2475 Ça peut avoir l'air un peu bizarre de parler de toponymie devant une commission d'environnement, mais on pense qu'il y a un intérêt à renommer certaines stations, puis je veux attirer votre attention vers trois de ces stations-là.

2480 On a une station qui s'appelle Correspondance A-40, une station qui s'appelle Autoroute 13. Et la troisième que j'aimerais qu'on puisse renommer c'est Panama. Mais je vais commencer par Correspondance A-40 et Autoroute 13. On a ici deux stations qui font officiellement référence à un nom d'autoroute. Pour nous, ce n'est pas très joyeux, parce que ça risque d'encourager en fait les gens à utiliser l'autoroute pour se rendre à ces stations-là. Donc, on propose des noms qui seraient plus neutres et qui ne feraient pas référence à l'autoroute.

2485 Donc, dans le cas de la correspondance A-40, on propose utiliser le nom de Côte-de-Liesse, parce qu'il y a déjà le chemin de Côte-de-Liesse qui passe là, donc c'est une référence qui est un peu moins autoroutière, donc pour nous ça serait préférable. Puis dans le cas de l'Autoroute 13, peut-être Saraguay, en l'honneur du bois de l'ancienne municipalité qui était proche de cette station-là

2490 Puis, finalement, l'idée de renommer la station Panama-Taschereau, bien, c'est une idée qui est assez simple. En fait, c'est que la rue Panama à Brossard, ça ne mène à peu près nulle part. Le boulevard Taschereau c'est le grand axe commercial qui est, disons-le, assez construit en

fonction de l'automobile, mais il y a des projets du RTL de construire le réseau rapide d'agglomération dans l'axe de Taschereau et d'avoir un meilleur service d'autobus.

2495

Donc, si la station portait le nom Taschereau plutôt que celui du stationnement Panama, bien les gens identifieraient la station à l'axe de Taschereau et donc à la possibilité de prendre des autobus pour se déplacer sur Taschereau. Et ça permettrait probablement d'effectuer un transfert modal des usagers, parce qu'ils sauraient exactement qu'est-ce qui est desservi par la station simplement en regardant la carte.

2500

Donc, parfois un choix de toponymie, ça peut avoir un impact au niveau de l'environnement. Alors, on encouragerait de renommer les stations.

2505

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci pour votre présentation. Madame Ghanimé?

2510

LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :

Merci. On voit que vous avez accordé beaucoup d'importance au facteur de comportement des usagers. Alors, on aimerait vous entendre sur les facteurs qui empêchent l'utilisation accrue de l'autobus. Alors, vous en avez mentionné deux, mais il y en a peut-être d'autres. Puis c'est sur ça qu'on voudrait vous entendre. Bon, la question du tarif, aussi la question d'avoir des autobus qui ne sont pas pris dans la congestion, est-ce qu'il y a autre chose qui favoriserait l'autobus? Parce qu'on a beaucoup d'enjeux liés au rabatement efficace.

2515

M. JEAN-MICHEL LALIBERTÉ :

En fait, il y a plusieurs problématiques. J'ai déjà mentionné la problématique de la desserte hors pointe, la desserte de fin de semaine qui est très limitée et qui fait en sorte que l'autobus en fait est une option, essentiellement, en banlieue l'autobus est une option pour navetteurs qui se dirigent vers le centre-ville sur les heures de pointe.

2520

Donc, ça m'amène évidemment au deuxième point, qui est la question de la desserte qui jusqu'à présent est orientée de manière radiale vers le centre-ville, qui ne représente même pas vingt pour cent (20 %) des emplois dans les régions métropolitaines. Donc, il y a cette question-là de la diversité des dessertes qui est manquante jusqu'à présent.

2525

Puis, en fait, si on combine ces deux facteurs-là, on a une grande partie de l'explication à savoir pourquoi l'autobus est si peu utilisé jusqu'à présent.

2530

M. AXEL FOURNIER :

2535 Puis si vous me permettez de faire un petit point là-dessus. C'est aussi, un réseau d'autobus,
quand c'est construit en quadrillé, il est beaucoup plus efficace que quand il est construit avec de
simples lignes. Et dans le cas du réseau électrique métropolitain, ça permettrait, dans
l'agglomération de Longueuil, de vraiment quadriller avec des lignes qui vont de la station Panama
vers Longueuil ou Saint-Hubert, et tout ça, et d'avoir des lignes qui partent de Saint-Hubert et qui
2540 s'en vont à travers Longueuil, vers le métro Longueuil. Donc, on aurait des lignes dans toutes les
directions, qui existent un peu déjà, mais qui sont plus ou moins efficaces parce que justement elles
vont au centre-ville et elles sont très coûteuses.

2545 Donc, en resserrant ce maillon-là, on donne la possibilité à l'utilisateur de se déplacer partout et
pratiquement n'importe quand, qui sont, en fait, c'est ça, les deux facteurs importants, comme on a
dit : c'est le temps et en bout de ligne, la possibilité même de faire le déplacement, parce que si le
déplacement n'est pas faisable en transport en commun ou du moins prend un temps qui
déraisonnable, bien, à toutes fins pratiques, l'utilisateur en banlieue qui a accès à l'automobile va
prendre son automobile.

2550 **M. JEAN-MICHEL LALIBERTÉ :**

Puis ça favorise, le fait de quadriller, puis le fait d'avoir libéré des ressources via le réseau
électrique métropolitain, ça favorise en fait la création d'un cadencement intégré, donc c'est-à-dire
que les deux autobus ont des horaires, lorsqu'ils se rencontrent, ont des horaires qui coordonnent
2555 et qui permettent le transfert facile d'un premier autobus vers un deuxième autobus, sans avoir à
l'attendre, ce qui est un peu le concept d'un échangeur dans une autoroute. Mais, dans le fond, il
faudrait que ce concept d'échangeur là soit aussi accessible pour l'utilisateur du transport en commun
via des horaires intégrés. Puis c'est en libérant des ressources qu'on va pouvoir permettre de mettre
en place des systèmes tels qu'un système de cadencement intégré.

2560 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Merci.

2565 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Gendron.

2570

LA COMMISSAIRE GENDRON :

2575 Oui, merci. Vous insistez dans votre mémoire sur le redéploiement des ressources qui seraient libérées de l'axe A-10, mais je m'interrogeais sur la manière de financer ce redéploiement, sachant que ce sera un service qui sera offert en heures creuses, dans des zones moins denses.

M. AXEL FOURNIER :

2580 Bien, en fait, si vous me permettez, le problème ce n'est pas qu'il n'y a pas de demande en heures creuses, c'est qu'il n'y a pas d'offre. Parce que quand on donne l'offre du transport en commun en heures creuses, les gens vont les prendre. Puis c'est ce qu'on voit – quand la STM a mis en place, par exemple, son réseau d'autobus à dix minutes par jour, ce qui s'est passé, c'est que les gens se sont mis à utiliser ces lignes-là en particulier parce qu'elles étaient fréquentes.

2585 Donc, si en banlieue on met des lignes qui sont plus fréquentes, la densité de population n'est pas à ce point faible que l'autobus ne serait pas capable d'aller chercher des usagers. En fait, le problème c'est qu'en construisant un réseau uniquement autour d'une desserte qui va à l'heure de pointe, on perd des ressources pour les redéployer durant la journée.

2590 **M. JEAN-MICHEL LALIBERTÉ :**

2595 Ce qu'il faut comprendre aussi, c'est que le coût marginal pour une desserte de pointe est beaucoup plus élevé que le coût marginal pour une desserte hors pointe. Pour une desserte de pointe, ça demande nécessairement l'ensemble des ressources qui sont déjà utilisées. Donc, ça demande, si on souhaite acheter de la desserte de pointe, on doit acheter des autobus.

2600 Donc, si on parle de desserte hors pointe, on parle uniquement d'ajouter des chauffeurs et du carburant. Donc, les autobus sont déjà achetés. Donc, le coût marginal de la desserte hors pointe est beaucoup moins élevé que le coût marginal d'une desserte de pointe.

LE PRÉSIDENT :

2605 J'aimerais revenir sur la tarification, l'intégration tarifaire. Comment voyez-vous ça comme intégration tarifaire, tarif fixe, tarif progressif? Vous parlez évidemment de Saint-Jean-sur-Richelieu qui est quand même excentré, j'aimerais vous entendre là-dessus.

2610 **M. AXEL FOURNIER :**

2615 Bien, en fait, premièrement il faut que le tarif du réseau électrique... d'un déplacement effectué avec le réseau électrique métropolitain, donc correspondance autobus - réseau électrique métropolitain coûte exactement la même chose qu'une correspondance autobus - métro de la ligne jaune ou autobus - train de Candiac, ou utilisation du train de Candiac avec son automobile ou utilisation du métro, de la ligne jaune, avec son automobile.

2620 Si ça coûte moins cher pour un usager d'utiliser son automobile pour se rendre à une station parce qu'il économise le prix de rabattement d'autobus, eh bien, on vient de créer un incitatif à ne pas prendre l'autobus. Donc, c'est crucial que la tarification ne soit pas par mode, mais vraiment par déplacement, par zone. Donc, dès qu'on se déplace d'une zone à l'autre, le tarif est augmenté en conséquence.

2625 **M. JEAN-MICHEL LALIBERTÉ :**

C'est ça. Donc, ce n'est vraiment pas le tarif modal, un tarif par zone puis nécessairement aussi le moins de zones possible, possiblement même, une zone, ça serait vraiment l'idéal dans cette perspective-là.

2630 **M. AXEL FOURNIER :**

2635 Puis pour le cas de Saint-Jean-sur-Richelieu, là, c'est sûr que c'est problématique parce que la Ville ne fait pas partie de l'Autorité régionale de transport métropolitain. Donc, là, il y a carrément deux possibilités : un amendement législatif pour inclure la Ville, un peu comme ça a été fait pour Saint-Jérôme qui n'est pas membre de la CMM, donc c'est une première possibilité.

2640 La seconde possibilité c'est des négociations, mais c'est sûr que des négociations, ça a une possibilité que ça échoue, donc nous, on recommanderait plutôt une possibilité législative. Et quitte à ce qu'on accorde une augmentation de la taxe sur l'essence à Saint-Jean-sur-Richelieu pour faire la même chose que ce qui a été fait à Saint-Jérôme qui, elle, bénéficie d'un service de transport, grâce au train entre autres et aux autobus qui se rendent vers Montréal, mais Saint-Jean qui a beaucoup d'autobus qui se rabattent sur Montréal, n'a pas de taxes sur l'essence. Donc, ça serait un moyen peut-être de financer, mais aussi ça demanderait un amendement législatif.

2645

2650 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup de votre présentation et de vos réponses. Alors, la commission va prendre une pause de quinze (15) minutes et va revenir pour compléter les présentations de la soirée.

2655

SÉANCE SUPENDUE QUELQUES MINUTES

2660

**REPRISE DE LA SÉANCE
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. PIERRE BARRIEAU**

2665

LE PRÉSIDENT :

Alors, la commission va reprendre ses travaux. Je suppose avec monsieur Barrieau?

2670

M. PIERRE BARRIEAU :

Exactement.

LE PRÉSIDENT :

2675

Alors, Monsieur Barrieau, quinze (15) minutes. La parole est à vous.

M. PIERRE BARRIEAU :

2680

Merci. Alors, je remercie encore une fois Monsieur le président, Mesdames les commissaires et les gens dans la salle. Alors, ma présentation s'intitule « Montréal à la croisée des voies ferrées ».

2685

Alors, je me présente rapidement. Je suis chargé de cours en urbanisme à l'Université de Montréal ainsi qu'à l'Université du Québec à Montréal où j'enseigne la Planification et l'histoire des transports ainsi que la Planification du territoire. J'ai une pratique privée en planification en transports collectif et actif, en développement immobilier ainsi qu'en développement régional, principalement chez les communautés autochtones.

Ma thèse de doctorat portait sur le sujet de la prise en charge et modernisation des trains de banlieue montréalais par l'État.

2690

Je vais commencer par la conclusion de ma thèse de doctorat. Premièrement, le développement du réseau de trains de banlieue arrive à sa fin; deuxièmement, il n'existe plus de corridors ferroviaires possédant une capacité résiduelle qui sont en mesure de générer un achalandage suffisant pour la construction de nouvelles lignes.

2695

Les normes actuelles de sécurité ferroviaire rendent difficile la densification aux abords des stations suite, entre autres, aux événements de Lac-Mégantic. Il existe très peu de potentiel d'amélioration du service, sans procéder à des investissements très importants. Les compagnies privées des chemins de fer ne sont plus intéressées à accueillir des lignes de train de banlieue de même qu'améliorer la fréquence des trains existants qui causent plus de soucis et diminuent la capacité et la flexibilité de leur réseau. Ces compagnies ne sont pas intéressées à l'électrification du réseau.

2700

La seule issue pour poursuivre le développement des transports collectifs en banlieue passe par un changement modal via un système léger sur rail automatisé. La planification des projets de transport collectif de banlieue doit être faite de manière intégrée afin de créer un réseau et non au cas par cas tel qu'il avait été fait précédemment, communément appelée planification en silo.

2705

Les corridors prometteurs sont connus depuis des décennies, il ne manque que l'action. L'actuel modèle de gouvernance est incapable de procéder à la prochaine vague d'investissement massif dans les transports collectifs.

2710

On se rappelle, ceci est tiré de ma thèse 2015, donc toute l'analyse a été faite avant la prise en charge et la mise en place du projet de la Caisse.

2715

Le débat autour du projet du REM. Alors, il y a certaines affirmations pas fameuses qui circulent, des questions qui sont posées et j'aimerais y répondre à ces quatre-là : premièrement, le projet n'a pas été étudié; deuxièmement, le projet coûte très cher; troisièmement, l'achalandage est insuffisant; et, quatrième, la Caisse de dépôt prend uniquement les projets qui sont rentables pour elle.

2720

Premièrement, le projet n'a pas été étudié. Pourtant, il l'a été grandement. En 61, 62, 63 la Ville de Montréal proposait d'utiliser la ligne de Deux-Montagnes partiellement pour mettre en place la ligne 3 du métro de Montréal. Dès 1964, la Ville de Montréal propose l'automatisation de la ligne de Deux-Montagnes ainsi que le tronçon à Cartierville et le relier à l'Expo Express afin de relier le

2725

site de l'Expo. On se rappelle, l'Expo Express qui a opéré pendant quelques années suite à l'ouverture d'Expo 67 était la deuxième ligne de métro automatisé au monde.

2730 En 1967 le Plan horizon 2000 de Harry Lash à la Ville de Montréal proposait la mise en place de grandes lignes de transport collectif qu'il nommait lui aussi REM, mais à cette époque Réseau express montréalais, et non électrique, qui desservait les grandes banlieues allant de Sainte-Adèle jusqu'à Iberville, tout cela afin de contrôler le développement et l'étalement urbain de la région métropolitaine de Montréal.

2735 En 1974, après cinq ans d'étude, le gouvernement du Québec dévoile ses études pour relier, en utilisant le tunnel sous le Mont-Royal et en utilisant la ligne de Deux-Montagnes ainsi que la ligne actuelle qu'on utilise pour Saint-Jérôme, pour relier l'aéroport de Mirabel créant une boucle de mobilité qui dessert non seulement les déplacements banlieue - centre-ville, mais aussi interbanlieues.

2740 En 1976, le Bureau d'aménagement du Réseau express de Montréal dévoile les études pour la réalisation de la première ligne de son réseau qui, de cette image on voit, on est justement localisé ici actuellement, on est à l'Hôtel Méridien sur le coin, la Place des Arts à côté, avec un tunnel qu'on proposait de construire à l'époque sous l'avenue du Parc pour ce nouveau réseau de transport collectif régional.

2745 En 1979, le Plan de transport de Denis de Bellevalle proposait la construction de lignes de transport collectif automatisées régionales, suivant les axes de chemin de fer.

2750 En 1975, en 1978, entre autres, le ministère des Transports étudie la possibilité de mettre en place un SLR sur le pont Champlain.

2755 Dans les années 80-90, de multiples études sur le SLR et le monorail sur le pont Champlain ont été réalisées et tant d'autres études encore. Si vous ne me croyez pas, je vous suggère fortement d'aller au Centre d'archives du ministère des Transports du Québec sur l'avenue Port-Royal où ils ont des étagères et des étagères entières d'études sur la préfaisabilité de projets de transport en commun à Montréal, qui ne sont toujours pas réalisés.

2760 En 1984, le Plan d'aménagement du transport en commun de Montréal proposa encore une fois plusieurs projets de transport collectif qui utilisaient des emprises ferroviaires abandonnées.

En 1992, le CN propose ici un beau projet qui ne serait plus faisable actuellement, mais la construction d'un monorail au centre-ville de Montréal. Ici, on est dans le Quartier des affaires en direction de Brossard. Et par la suite, les études vont continuer à être mises à jour et dans le cas ici

2765 pour le SLR, remises à jour, remises à jour et remises à jour, sans nécessairement qu'il y ait de réalisation.

2770 Par la suite, l'AMT a eu une tentative avortée de créer un réseau express montréalais. Sous l'administration de Gauthier, l'AMT a tenté en vain de créer un réseau de REM en utilisant la technologie train de banlieue qui était déjà existante. Son projet consistait à la construction d'un viaduc qui reliait les deux gares au centre-ville de Montréal, ajouter des stations au métro McGill, Édouard-Montpetit; l'achat de voie ferroviaire où circulent les trains, ainsi que l'électrification du réseau et les deux premières étapes de ce projet-là étaient les achats des locomotives bimodes et les voitures multilevel.

2775 Pourquoi est-ce que le projet a avorté? Premièrement, le refus de la part des chemins de fer de vendre leurs voies ferrées afin d'y apporter des améliorations, sauf sur la ligne de Deux-Montagnes et quelques autres tronçons insignifiants.

2780 Deuxièmement, le refus de la part des chemins de fer de permettre l'électrification des voies ferrées, pour des causes d'assurance et de fiabilité de leur réseau en cas de panne. Et troisièmement, refus de la part de Ville de Montréal d'appuyer la construction du viaduc au centre-ville, car après tout, la Ville est en train de démolir l'autoroute Bonaventure. Elle ne voulait pas démolir un viaduc d'un bord et en construire un de l'autre. Alors, la Ville n'était pas très heureuse à cette proposition-là non plus.

2790 Les conséquences : alors, premièrement on a des locomotives bimodes qui ont coûté quatre fois le prix d'une locomotive standard, qui sont plus complexes à l'entretien et qui sont sous-utilisées; deuxièmement, on a acheté cent soixante voitures multilevels qui sont plus dispendieuses que ce qu'on aurait pu acheter et aussi elles ont moins de capacité qu'une voiture comparable;

2795 Deuxièmement, on dit souvent que le projet de la Caisse coûte très cher. Quand on se compare, on se réjouit. Alors, le projet de la Caisse actuellement de quatre point deux milliards (4,2 G\$) US – ces coûts ici, j'ai tout mis en US pour simplifier la vie, en fait – c'est environ soixante-trois millions (63 M\$) US le kilomètre. Si on se compare, une ligne de tramway à Los Angeles, entre autres la Gold Line, ici, de cinquante et un kilomètres (51 km), celle-là avoisine les soixante-cinq millions (65 M\$) le kilomètre. Des coûts comparables, mais avec des vitesses beaucoup plus lentes.

2800 La Silver Line de Washington, on est dans l'ordre de cent quatre-vingt-trois millions (183 M\$) le kilomètre; la Denver Gold Rail Line, celle-là on est de cinquante-sept millions (57 M\$) le kilomètre, mais avec des fréquences beaucoup moins élevées qu'à Montréal. Et la Vancouver RAV Line, qui est la ligne justement qui relie l'aéroport et le centre-ville de Vancouver, on est de l'ordre de cent

2805 quatre millions (104 M\$) US le kilomètre. Alors, on voit, finalement, quand on se compare on se réjouit.

2810 Troisièmement, l'achalandage serait insuffisant. Quand on se compare, on se réjouit encore une fois. Souvent, le problème c'est que les gens vont utiliser des projets qui ne se comparent pas, pas seulement comparer des poires avec des oranges, mais des poires avec des cactus. Alors, ici, j'ai essayé de prendre des projets qui sont plus comparables, qui sont plus objectifs à l'intérieur du processus et on voit quand même des choses assez intéressantes.

2815 Le REM avec son achalandage potentiel de cent quarante et un mille (141 000), soixante-sept kilomètres (67 km), vingt-trois (23) stations. Si on regarde à Los Angeles avec la Gold Line, on a cinquante et un kilomètres (51 km), vingt-sept (27) stations, seulement cinquante mille (50 000) usagers; malgré tout, à Los Angeles, on crie : victoire, succès. C'est la meilleure invention depuis le pain tranché.

2820 À Washington, la Silver Line, on n'a pas encore les données d'achalandage parce que le projet est en cours. Cependant, ce qu'on sait c'est que plus de quarante pour cent (40 %) des usagers de la ligne sont des nouveaux usagers du transport en commun qui, avant, pratiquaient l'auto solo.

2825 Ensuite, la Gold Line de Denver, eux, seulement dix-huit mille (18 000) usagers et la RAV Line à Vancouver de cent vingt-deux mille (122 000) déplacements par jour.

2830 De plus, il ne faut pas oublier, l'achalandage va croître. Ici, on a deux photos que j'ai prises à Washington lors du dernier congrès du TRB, où j'ai eu la chance de voir l'impact de la construction de la ligne de métro Silver Line qui est une ligne équivalente un peu au REM de Montréal, et on voit ici, dans la photo de gauche, un quartier traditionnel aux abords de la ligne où on voit un concessionnaire de Bently, un centre d'achats d'un étage et tout ça, et on voit la grande tour qui est en construction à côté.

Alors, c'est ce qui arrive quand on amène du transport en commun de qualité en banlieue.

2835 À droite, c'est une photo de ce qui pourrait arriver au Mail Champlain. Ici, on est aussi en banlieue de Washington et c'était un mail qui était sous-utilisé, qui fonctionnait un peu mal, et avec l'arrivée de la Silver Line, on a commencé à construire une panoplie de tours au-dessus du centre d'achats, ce qui a non seulement relancé ce centre d'achats, mais qui a aussi créé une vraie vie de quartier à l'intérieur de cette banlieue qui précédemment vivait sous le modèle de l'auto solo.

2840

Quatrièmement, la Caisse de dépôt prend uniquement des projets rentables. Moi, je dirais plutôt que la Caisse de dépôt prend plutôt des projets qui sont prioritaires et qui peuvent être desservis par la technologie de SLR.

2845 Il faut comprendre, le gouvernement du Québec avait déjà dans ses cartons depuis très longtemps plusieurs projets qui ont été intégrés à l'intérieur du projet de la Caisse, dont le projet du SLR du pont Champlain, la navette aéroportuaire, la modernisation et l'augmentation de la capacité du train de Deux-Montagnes, le train de l'Ouest et le projet de transport collectif dans l'axe de l'Autoroute 40. Tous ces projets-là, si on les avait faits en silo, individuellement, non connectés, non
2850 reliés, ils auraient coûté plus cher que le projet intégré plus fréquent, plus disponible pour la région montréalaise.

2855 La Caisse nous propose un réseau de transport collectif performant qui est à sa première phase de développement. Parce que je sais qu'on est déjà tôt pour parler de phase ultérieure, mais il faut déjà, lorsqu'on planifie le réseau initial, il faut planifier les prolongements. Et à l'intérieur de ce modèle-là, il est assez évident de voir, entre autres, que la ligne de Sainte-Anne-de-Bellevue un jour ira à Vaudreuil via le nouveau pont de l'Autoroute 40 dont le MTQ est déjà en train de travailler sur sa planification et dont on envisage déjà la mise en place d'une emprise pour du transport collectif à son centre.

2860 Deuxièmement, la ligne de Saint-Jérôme qui pourrait être remplacée par le train, la ligne de Mascouche aussi, et finalement reliée à Saint-Jean-sur-Richelieu dans l'axe de l'Autoroute 10 et 35, ce qui nous amène à un réseau du REM ici avec les lignes pleines et, en picotées, les prolongements dans une phase ultérieure.

2865 Alors, voici les enjeux réels selon mon analyse :

2870 Plusieurs critiquent le projet quand on privilégie la banlieue et non les quartiers centraux négligés depuis des décennies. On voit ainsi un enjeu d'équité sociale. Le tracé vers l'aéroport n'est pas le plus performant, mais le plus rapide à mettre en service et malheureusement, il ne bénéficie pas, le projet, tel qu'il a été annoncé initialement, aux résidents des quartiers centraux, des personnes comme moi.

2875 Recommandations de changement au projet de la Caisse :

Que les stations optionnelles soient construites dès le début, soit la station Bassin-Peel Griffintown, la station McGill et Édouard-Montpetit. Pourquoi? Ceci va premièrement permettre d'accélérer le développement dans le quartier de Griffintown. Deuxièmement, ça va permettre de désengorger le métro de Montréal, en particulier la ligne orange qui subit des problèmes de capacité

2880 assez surprenants, et la ligne du REM va permettre de libérer la capacité nécessaire sur la ligne
orange, qui va nous permettre de réaliser le prolongement de la ligne bleue vers l'Est. Car, ça fait
longtemps qu'on nous le dit, sans augmentation de capacité du réseau du métro de Montréal, on
ne peut pas faire le prolongement du métro vers l'Est. Et si on ajoute les stations McGill et Édouard-
Montpetit, on vient de libérer beaucoup de capacité sur la ligne orange, on peut donc faire la ligne
2885 bleue dans l'Est.

Retarder l'antenne vers l'aéroport de vingt-quatre à trente-six (24-36) mois afin de circuler par
le Sud-Ouest, la côte Turcot, les arrondissements de LaSalle, Lachine et Dorval. C'est certain que
le temps de déplacement n'étant pas grandement influencé par le tracé tel qu'il est proposé par la
2890 Caisse que passer par le sud, c'est certain le coût va être un peu plus élevé, mais cependant la
population desservie va être bien plus grande.

La desserte des secteurs est en pleine restructuration et en développement et ça va aussi
permettre de mieux équilibrer les charges à l'intérieur du tunnel Mont-Royal, pas seulement pour la
2895 phase 1, mais pour les phases ultérieures, qui va nous permettre d'avoir un réseau qui va pouvoir
continuer de croître.

Je propose aussi que la Caisse débute dès maintenant, si ce n'est pas déjà fait, les
négociations avec le gouvernement pour les autres prochains projets de transport en commun qui
2900 sont sur les planches depuis des décennies, dont le renouvellement de la flotte du métro de
Montréal, le prolongement du métro, la ligne bleue, vers l'est, boucler la ligne orange, la jaune vers
Longueuil et le centre-ville, ainsi que la ligne verte vers l'ouest. Le tramway sur Pie-IX, Parc, Côte-
des-Neiges, René-Lévesque, Notre-Dame, SRB ou tramway sur Taschereau ainsi que la phase 2
du REM.

2905 Mais pourquoi une expansion si rapide de notre réseau de transport en commun? Et j'arrive
au dernier acétate.

LE PRÉSIDENT :

2910
Merci.

M. PIERRE BARRIEAU :

2915 C'est fort simple. Ce n'est pas moi qui l'ai fait, c'est l'Institut de la statistique du Québec et cet
acétate, ce qu'il nous démontre, en fait, si vous regardez la ligne que j'ai encadrée en rouge, la
région métropolitaine de Montréal, dans la période 2011 à 2036, l'Institut de la statistique du Québec
estime quatre cent dix mille (410 000) ménages supplémentaires dans la région métropolitaine de

2920 Montréal. Ça, ce que ça veut dire c'est quatre cent dix mille (410 000) unités d'habitation, grosso modo, qui doivent être construites de la période 2011 à 2035, sans construction d'autoroutes supplémentaires, sans construction d'autres infrastructures.

2925 Donc, si on veut procéder au développement immobilier de Montréal et avoir des réseaux de transport qui vont permettre la mobilité de la population, on doit procéder à des investissements massifs de transport en commun, comme on a fait dans le réseau autoroutier dans les années 50, 60 et 70.

Merci.

2930 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci de votre présentation. Ça aurait peut-être été intéressant pour la commission de prendre connaissance de votre document avant, comme ça on aurait pu échanger un petit peu plus précisément sur certains enjeux.

2935 Vous nous avez soulevé entre autres les enjeux de planification et pour ce qui est du réseau. Dans quelle mesure la proposition de refonte, en quelque sorte, de la gouvernance du transport collectif dans la région de Montréal, qui a été mise sur la table par le gouvernement du Québec, peut en arriver à solutionner les éléments d'intégration des différents réseaux de transport collectif? Parce que, bon, vous nous avez mis un beau contexte historique. Là, on a une pierre de plus à l'édifice, dans le sens que le gouvernement a déjà pris la décision de faire une réforme. Alors, pour vous, la réforme proposée?

2945 **M. PIERRE BARRIEAU :**

2950 Ce qui arrive souvent c'est une question de gouvernance. Je ne veux pas aller très longtemps là-dedans, je le sais, notre temps est très limité. Mais, malgré tout, la question de la gouvernance – après la fin de la Deuxième Guerre mondiale, à Montréal, on avait vingt-trois (23) lignes de train de banlieue. On a passé à travers étude après étude, après possibilité de nouveaux modèles de gouvernance, de possibilité de nouveaux modèles de gouvernance, d'autres études, d'autres études, qui nous ont amenés à un réseau qui s'est dégringolé de vingt-trois (23) lignes à deux lignes.

2955 Et ce n'est pas avant que le gouvernement du Québec ait mis en place la CMTC, qui a été remplacée par la suite par l'AMT, qu'on a créé un organisme responsable de s'occuper des trains de banlieue et de la mobilité interrégionale à l'intérieur de la région métropolitaine de Montréal, qui

nous a permis de reprendre les rênes, de solidifier nos acquis, de relancer nos lignes et de faire le succès, malgré tout, que notre train banlieue est actuellement.

2960 Au même niveau que lorsque Jean Drapeau crée le Bureau du métro de Montréal en 1960, c'est qu'il avait vu depuis cinquante (50) ans d'autres organisations, dont la Commission de transport de Montréal et la Montréal Tramways Compagny, qui étaient incapables de réaliser le projet. Jean Drapeau voulait que le projet se réalise, donc il crée une nouvelle institution, une nouvelle structure organisationnelle, le Bureau du métro, qui va réaliser, à l'intérieur de quatre ans
2965 – on ne l'oublie pas, quatre ans – la construction du réseau initial du métro de Montréal.

Donc, le changement institutionnel, le changement de modèle de gouvernance peut permettre le développement rapide et nouveau de nouveaux modes de transport en commun.

2970 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci. Question, Madame Ghanimé?

2975 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Ma question est un peu reliée. Alors, c'est intéressant de voir tout l'historique, mais la question qui nous saute aux yeux c'est, comment ça se fait que ces études-là n'ont pas pu être développées en projet? Ce que je comprends un peu de votre explication c'est que la gouvernance ou l'absence de gouvernance expliquerait ça; est-ce que vous pouvez élaborer un petit peu plus sur ça?

2980

M. PIERRE BARRIEAU :

Oui. Alors, j'ai été très chanceux, j'ai eu la participation de la très grande majorité, entre autres de tous les anciens ministres des Transports du Québec qui ont donné, des fois des demi-journées, des journées de leur temps pour qu'on puisse éplucher tous les projets à travers des entrevues et tout ça. Et un des constats qu'on est arrivé, souvent, c'est que lorsqu'on se lance dans les études, on n'a pas encore l'argent pour payer le projet. On fait trois ans d'étude, on dit : « Voici notre projet, c'est beau. » Là, maintenant, on arrive phase 2 : trouver de l'argent.

2985

2990 Voyez, ici, on a un peu inversé le problème, un peu comme Jean Drapeau avait fait aussi. On va commencer par sécuriser les fonds, et maintenant on regarde quel projet efficace, efficient, est-ce qu'on est en mesure de mettre en place. Et c'est un peu ce que l'exercice de la Caisse a fait. Et ça suit vraiment les structures qui se sont réalisées dans le passé pour faire le même exercice. Je ne sais pas si ça répond à votre question? Oui.

2995

LE PRÉSIDENT :

3000 Alors, merci beaucoup, Monsieur Barrieau pour votre présentation. On comprend que vous allez déposer le document en question. J'irais même jusqu'à vous demander, je crois que votre thèse va être disponible sur le site Internet de l'Université de Montréal?

M. PIERRE BARRIEAU :

3005 Je peux rendre la version brouillon disponible, la version finale est toujours en attente d'approbation, mais je vais vous arranger ça.

LE PRÉSIDENT :

3010 S'il vous plaît. Il suffirait de prendre entente avec notre coordonnatrice.

M. PIERRE BARRIEAU :

Parfait. Merci beaucoup.

3015 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

3020

M. NATHAN MCDONALD

LE PRÉSIDENT :

3025 J'inviterais maintenant, madame Isabelle-Anne Bisson, s'il vous plaît. Alors, madame Bisson n'est pas présente. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Donald Hobus, s'il vous plaît.

3030 Donc, ces deux personnes-là ont quitté? Alors, on nous a indiqué qu'il y avait une personne qui souhaitait faire une présentation verbale, j'inviterais monsieur Nathan McDonnell, s'il vous plaît. Alors, bonsoir, Monsieur McDonnell. Alors, dix minutes.

M. NATHAN McDONNELL:

Bonsoir. Est-ce que c'est correct si je parle anglais?

3035 **LE PRÉSIDENT :**

Du tout, il n'y a pas de problème.

3040 **M. NATHAN McDONNELL :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3045 Mais il faut bien comprendre qu'une intervention verbale c'est un point de vue original que vous allez nous livrer. Ça ne sera pas nécessairement un retour sur les différentes présentations qui nous ont été faites. Alors, nous vous écoutons, Monsieur McDonnell.

M. NATHAN McDONNELL :

So tonight, I am going to be speaking mostly about the ecological concerns of the railway, in particular the impact on the Technoparc and I will also touch on some other concerns which I have.

So on the first point, the ecological question; so in the world today, we live in a period of the worst rate of extinction of species since the dinosaurs. So that's the worst rate of mass extinction in the last sixty-five (65) million years. So it's a long time. And we have here this problem that modern civilization is causing and it's only becoming worse and worse and we have more and more species which are under threat of extinction, including here in Quebec.

And with this project of the train, we have in particular a bird species which is endangered and which is classified as endangered by the National Ministry for the Environment, the bird called the least bittern, le "petit blongios", and it's a bird that has a nesting

Donc, ce soir, je vais vous parler surtout des inquiétudes écologiques, d'ordre écologique, soulevées par le chemin de fer et surtout l'impact du Technoparc. Je vais aussi soulever d'autres préoccupations.

Pour ce qui est de l'aspect écologique du projet; aujourd'hui, nous sommes face au taux d'extinction des espèces le plus rapide depuis l'époque des dinosaures. On n'a pas assisté à un taux d'extinction aussi rapide depuis soixante-cinq (65) millions d'années. C'est un problème provoqué par la civilisation moderne et de plus en plus d'espèces sont menacées, dont des espèces du Québec.

Avec ce projet ferroviaire, il y a une espèce d'oiseau menacée, catégorisée comme étant menacée par le ministère de l'Environnement, il s'appelle le petit blongios. Il s'agit d'un oiseau ayant un site de nidification dans certains des habitats naturels, des

place in some of the natural areas in and around the Technoparc, and it's a highly sensitive bird. So any kind of disruption, any kind of disturbance to its natural habitat can have a bad impact on this bird. In fact, this bird is so shy that it's extremely rare to see in the wild. And we know of ornithologists here in Montreal who have spent hundreds of hours, hundreds of hours at the site and have only seen this bird a few times because it is so shy and so sensitive.

And, like I ask the commissioners to imagine what it would be like to give birth to a child in a construction site. Would that be good for one's mental health, physical health, psychological health and the health of the baby to be surrounded by a construction site at such a sensitive moment of our lives? But this is exactly what is going to be happening with the construction of this train. This train is going to be passing directly through this natural area, partly through the property of the Technoparc and up to the airport, and it's going to require a lot of construction, it's going to disturb the environment and it's going to mean the elongation of the Alfred Nobel Avenue and it's part of this and in parallel to the train project, there is also the Technoparc expansion and the Hubert Reeves's eco-campus, and so all of these things together are going to have negative impacts on this bird which, as I said, is a highly sensitive bird and which has its nesting habitat in this area.

And to add to what I want to say, it's a contradiction because the City of Montreal has committed to protect ten percent (10%) of -- sorry. It has committed to having ten percent (10%) of the Island of Montreal as protected

milieux naturels autour du Technoparc et c'est un oiseau assez sensible. Toute perturbation de son habitat peut occasionner un impact négatif important sur cet oiseau. L'oiseau est tellement timide qu'il est assez difficilement vu à l'état naturel. Et les ornithologues de Montréal ont vu cet oiseau seulement à quelques reprises suite à des centaines d'heures d'observation à cause de sa timidité et de sa sensibilité.

Je demande aux commissaires, imaginez comment ce serait d'avoir un enfant sur un site de construction. Est-ce que ça serait bon pour la santé mentale, psychologique, physique du parent et la santé du bébé, de naître sur un site de construction à un moment aussi sensible de la vie? Mais c'est exactement cela qui va se produire avec la construction du REM. C'est un train qui passe directement dans le milieu naturel qui héberge cet oiseau, dans le Technoparc et vers l'aéroport. Il y aura beaucoup de construction, cela occasionnera des perturbations du milieu, l'avenue Alfred-Nobel sera prolongée et, en parallèle avec le projet du REM, il y a aussi l'expansion, l'agrandissement du Technoparc et la construction de l'écocampus Hubert Reeves. Tout cela aura des impacts négatifs sur cette espèce d'oiseau, cette espèce très sensible qui niche dans cette zone.

Non seulement cela, mais la Ville de Montréal s'est engagée à protéger dix pour cent (10 %) de l'île de Montréal dans le cadre de son programme d'espaces verts et pour

green spaces, and it's currently at only five percent (5%).

So in the PMAD, which is the Plan, the Urban Development and Management Plan of Montreal from 2014, as part of that it committed to protecting ten percent (10%) of the Island of Montreal as green spaces, and by choosing the route of the train going through the Technoparc area, it's going to be further destroying a natural area, which is going to set this target of ten percent (10%), it's going to set that target further and further back and make it less and less likely to reach.

So a question that I would like to ask is why wasn't the alternative route of St-Remy chosen when that was seen as an option? Why was that option abandoned for the Technoparc option? Was it because it was cheaper or it was seen as more effective or...? Yes, I would like to hear that answer, so if you have an answer to that, I would like to hear it.

Another question I have is why make the train automated? So why take out, why remove the role of the human in the operation of the train? Why remove that role for an automated system which is far more expensive? Yes, my second question is why do that?

My third question is why use a sky train structure when that is far more expensive than other alternatives? So for example, the Calgary IRT cost – and that was constructed in 2006, that cost twenty-seven cents (\$0.27) per passenger to operate. However, the SkyTrain in Vancouver cost three dollars ninety-two (\$3.92), so that's far more expensive. This hype of train

l'instant ce n'est que cinq pour cent (5 %) qui sont protégés ainsi.

Cela fait partie du Plan d'urbanisme de 2014. En permettant au REM de passer dans la zone du Technoparc, elle va s'éloigner, la Ville, encore plus de cet objectif en détruisant un milieu naturel, et va faire en sorte que cet objectif soit de moins en moins facile à atteindre.

Je pose la question suivante : pourquoi n'a-t-on pas envisagé la route alternative de Saint-Remy? Pourquoi n'a-t-on pas considéré cette option? Et, au lieu... pourquoi est-ce qu'on a choisi l'option du Technoparc? S'agit-il d'une option moins coûteuse, une option plus efficace? J'aimerais bien entendre la réponse à cette question.

Et pourquoi ce train devrait-il être automatisé? Pourquoi ne devrait-on pas avoir un chauffeur dans le train? Ce train, est-ce qu'il rend le projet plus cher, plus coûteux?

Troisième question, pourquoi opter pour une option de train élevé qui coûte beaucoup plus cher que d'autres alternatives? Par exemple, le réseau de Calgary, construit en 2006, a coûté vingt-sept cents (0,27 \$) par passager, tandis que le train élevé à Vancouver, le SkyTrain coûte trois dollars et quatre-vingt-douze cents (3,92 \$). Ça coûte

construction, the sky train construction which relies in casing the train line in concrete, it's usually elevated, so it's far more expensive than its alternatives, and I want to know why they have decided to use this way rather than do other much more cost-effective options like a train that just runs on the ground or doing light rail transport or tramways.

The last point I would like to raise is what I would perceive to be a conflict of interests, and the conflict of interests that I want to point out is the fact that la Caisse de Depot, it has now purchased thirty percent (30%) share of Bombardier, which is a train manufacturer, and so given that la Caisse is investing in this train project and at the same time they also have a thirty percent (30%) share in a company which provides train, which produces trains, one would say that this is a conflict of interests because the same institution which is investing in a project and is also involved on the side of the production potentially, potentially involved in the side of the production of the project.

So these are my...

3050

LE PRÉSIDENT :

On arrive aux dix minutes.

3055

Mr. NATHAN McDONNELL :

Oui, c'est bon.

LE PRÉSIDENT :

3060

Alors, en conclusion?

beaucoup plus cher. Ce modèle de construction qui oblige une construction en béton coûte beaucoup plus cher que les alternatives et je veux savoir pourquoi le promoteur a décidé d'utiliser ce modèle au lieu des options beaucoup plus efficaces, comme par exemple un train au sol ou un système de tramways ou un système de train léger?

Dernier point. Il me semble qu'il y ait un conflit d'intérêts dans le dossier. C'est que la Caisse de dépôt a acheté trente pour cent (30 %) des parts de Bombardier, une part de trente pour cent (30%) dans Bombardier et qui fabrique des trains. Et puisque la Caisse est à investir dans le projet de train, le projet REM, et détient aussi cette part dans Bombardier, Bombardier fournisseur de matériel roulant, on pourrait conclure à un conflit d'intérêts puisque la même institution qui investit dans le projet devra aussi choisir un fournisseur et devra choisir ce fournisseur et puis pourrait se favoriser lui-même comme producteur de train, de matériel roulant.

Mr. NATHAN McDONNELL :

3065 Oui, merci.

LE PRÉSIDENT :

3070 C'est beau? Alors, merci beaucoup d'avoir exprimé votre point de vue. Il y a certaines questions que vous avez soulevées qui ont été discutées dans la première partie de l'audience. Donc, vous pourrez éventuellement trouver des éléments de réponse dans la documentation et dans les verbatim de la première partie de l'audience. Et, bien, pour les autres, il va falloir lire le rapport de la commission.

3075 **M. NATHAN McDONNELL :**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

3080 Alors, merci beaucoup de votre point de vue.

3085

MOT DE LA FIN

LE PRÉSIDENT :

3090 Alors, nous avons terminé la liste des présentations pour ce soir. Alors, la commission suspend les travaux – des questions? Non? Alors, c'est clair. Alors, la Commission suspend ses travaux. On va reprendre nos travaux demain treize heures (13 h), même lieu.

Alors, merci à tous et à toutes. Bonne soirée, bonne nuit, à demain.

3095

SÉANCE AJOURNÉE AU 27 SEPTEMBRE 2016 À 13 H

3100

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.

3105

ET J'AI SIGNÉ :

3110

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