

**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 4**

---

Séance tenue le 28 septembre 2016 à 13 h  
Hôtel Hyatt Regency  
Salle Ovation  
1255, rue Jeanne-Mance  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 28 SEPTEMBRE 2016

MOT DU PRÉSIDENT ..... 1

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**

VILLE DE POINTE-CLAIRE

Mme HEATHER LEBLANC, MM. JACQUES GAGNON,  
MORRIS TRUDEAU ET ROBERT F. WEEMAES (DM56) ..... 2

VILLE DE MIRABEL

M. JEAN BOUCHARD (DM4) ..... 15

REGROUPEMENT DES CITOYENS DE SARAGUAY,

Mme SYLVIA OLJEMARK (DM75) ..... 24

MOBA, ALINE BERTHE (DM38) ..... 29

SUSPENSION

REPRISE

ROGER TROTTIER

Citoyens pour une qualité de vie (CQV) (DM13) ..... 41

DANIEL ROCHEFORT ..... 45

VRAI CHANGEMENT POUR MONTRÉAL

JUSTINE McINTYRE (DM44) ..... 53

SUSPENSION

REPRISE

LOUISE CHENEVERT ..... 63

COALITION CLIMAT MONTRÉAL,

MM. MATTHEW CHAPMAN et SHAEN JOHNSTON (DM43) ..... 74

Mme DOREEN ASSAAD ..... 83

**SÉANCE AJOURNÉE AU 28 SEPTEMBRE 2016 À 19 H.**

**SÉANCE DU 28 SEPTEMBRE 2016**  
**SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI**  
**MOT DU PRÉSIDENT**

5 **LE PRÉSIDENT :**

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

10  
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 ce faire, je suis assisté de mes collègues, madame Corinne Gendron et madame Linda Ghanimé et, en appui, de notre analyste, monsieur Yvon Deshaies, et de notre équipe de coordination.

20 Alors, pour ceux et celles qui n'ont pas assisté aux séances antérieures, quelques consignes d'usage. Alors, afin de permettre une meilleure compréhension pour tous, un service de traduction simultanée français-anglais est disponible dans la salle pour l'ensemble des séances de la deuxième partie 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.

25 Je vous demanderais également de mettre en sourdine vos cellulaires et vos appareils électroniques, et je vous en remercie à l'avance. On a eu quelques petits impairs, même si on donnait la consigne aux gens de le mettre en sourdine, des gens l'oubliaient. Alors, veuillez, s'il vous plaît, être diligents sur cette consigne.

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

35 Nous aimerions 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.

40 Nous vous soulignons que tout comme le promoteur et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa présentation.

45 Ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits et non pas à se prononcer sur les opinions émises par les autres. Il ne s'agit donc pas de débattre de positions exprimées, mais bien de corriger des données erronées. Il peut s'agir d'exemples de statistiques, de chiffres, de durée ou de toute autre donnée ou événement précis.

50 Alors, nous demandons à ce que les rectificatifs soient produits par écrit à l'adresse courriel de la commission et la commission se réserve le droit d'analyser les commentaires qui seront reçus dans le cadre des rectificatifs avant de les rendre publics. Et ça sera toujours possible pour les gens de nous faire des rectificatifs sept jours après la fin de la deuxième partie de l'audience.

55 Alors, autrement, rappeler que les délais de présentation sont de quinze (15) minutes par intervenant et nous allons maintenant procéder à la présentation du premier mémoire qui est à l'horaire.

---

60 **PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**  
**Mme HEATHER LEBLANC, MM. JACQUES GAGNON,**  
**MORRIS TRUDEAU et ROBERT F. WEEMAES**

65 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, pour la Ville de Pointe-Claire, madame Heather Leblanc, monsieur Jacques Gagnon, et je crois que vous êtes accompagné de monsieur Maurice Trudeau et Robert Weemaes, est-ce bien ça? On est tout mêlé.

70 Bien, écoutez, vous allez, dans votre présentation, nous confirmer les rôles respectifs de chacun et nous allons vous céder la parole. La parole est à vous.

**M. MAURICE TRUDEAU :**

75 Bonjour. Je me présente, Maurice Trudeau, maire de Pointe-Claire. Je suis accompagné de monsieur Robert Weemaes, directeur général. Pour la période de questions Heather Leblanc, directrice d'urbanisme, et Jacques Gagnon, directeur gestion du territoire, se joindront à nous.

80 La Ville de Pointe-Claire est en faveur du REM proposé par CDPQ Infra, un projet innovateur et structurant pour la région métropolitaine.

85 Le mode de transport axé sur une énergie propre et renouvelable permet de limiter l'empreinte écologique, optimiser le réseau de transport actuel et soutenir les principes de développement durable auxquels nous adhérons.

L'arrimage de toutes les institutions publiques est essentiel à son succès en termes de transport, d'aménagement du territoire, du développement durable et de finances.

90 Cette présentation expose les enjeux du REM à Pointe-Claire et des recommandations.

The City of Pointe-Claire's Planning Program adopted in 2011 is intended to give Pointe-Claire a new city centre that will become an economic and social centre for the West Island. This sector is clearly identified on the image you see projected.

*La Ville de Pointe-Claire a adopté un Plan d'urbanisme en 2011 et ça vise à donner nouveau centre-ville à Pointe-Claire qui deviendra un centre économique et social pour l'ouest de l'île. Vous le voyez sur l'image que vous voyez à l'écran.*

The REM project will be located in the core of this new city centre. This means that the REM must fit into the urban environment, it must be accessible. The existing commuter trains must be maintained and public financial fairness must be ensured.

*Le projet du REM sera localisé dans le centre de ce centre-ville. Donc, le REM doit s'intégrer dans le milieu urbain, dans le tissu urbain. Il faut que ça soit accessible et que les trains de banlieue doivent être maintenus et l'équité financière doit être assurée.*

95 Pointe-Claire est une ville de l'ouest de l'île de Montréal de trente-deux mille (32 000) habitants, délimitée par les villes de Dollard-des-Ormeaux, au nord, Dorval, à l'est, Beaconsfield et Kirkland à l'ouest et le lac Saint-Louis au sud.

100 Le territoire de Pointe-Claire est divisé en trois parties parallèles par les Autoroutes 20 et 40 dont les emprises sont parmi les plus importantes au Québec. L'Autoroute 40 y compte quatorze (14) voies de circulation, alors que l'Autoroute 20 est de six voies en plus d'être longée par la voie ferrée, quatre voies ferrées.

105 Le boulevard St-Jean est le principal axe nord-sud. Le boulevard des Sources à la limite dessert principalement les zones industrielles de Pointe-Claire et Dorval.

Le directeur Robert Weemaes va maintenant présenter les détails de cet enjeu.

**M. ROBERT WEEMAES :**

Alors, Mesdames, Messieurs, j'ai le mandat de vous présenter quatre enjeux particuliers et des recommandations afférentes.

110

Le premier enjeu c'est l'obligation d'optimiser l'intégration du REM au milieu urbain. Les stations de Pointe-Claire et les sources du REM doivent s'intégrer à la trame urbaine par une architecture soignée, favorisant une vie à l'échelle humaine; plus qu'un attrait, elles doivent être un exemple à suivre.

115

Par contre, le tracé actuellement proposé près de la station Pointe-Claire entre le boulevard St-Jean et l'Autoroute 40 est prévu en façade des deux bâtiments commerciaux, soit le Centre des affaires et le Holiday Inn plutôt qu'à l'arrière comme il a été initialement proposé. Comme vous pouvez le constater sur le plan qui vous est présenté, en rouge est le tracé actuel proposé pour le REM, et en vert le tracé que nous recommandons et qui devrait être mis en place, de telle façon à ne pas... cette entrée-là est la principale entrée de la ville, à ne pas faire de cette entrée-là un mur de béton sur lequel le train va circuler avant d'entrer à la Ville.

120

On a une autre image où on peut voir le tracé à l'arrière du bâtiment, comme vous pouvez constater au haut, le tracé se trouve à passer à l'arrière des bâtiments existants, ce qui donne un meilleur visuel par rapport à l'entrée principale de la Ville.

125

On parle d'un déplacement latéral d'à peine cinquante mètres (50 m). Le positionnement actuel tel qu'il est proposé en façade est un véritable désastre au plan esthétique et urbanistique pour l'entrée principale, alors que la Ville, depuis des années, investit des sommes considérables justement pour donner une nouvelle approche et un nouveau look à la ville de Pointe-Claire dans son entrée. Par contre, le tracé que nous proposons respecte l'esthétisme du secteur d'autant plus qu'il n'affecte en rien ni la rentabilité ni la fonctionnalité du REM.

130

De plus, la Ville de Pointe-Claire recommande une légère modification du tracé au niveau de l'intersection de la rue Holiday et du boulevard Saint-Jean en privilégiant une traverse plus perpendiculaire du boulevard pour en améliorer la sécurité et réduire l'empiètement, comme vous pouvez le constater à l'image du bas.

135

La station Pointe-Claire qui est planifiée à l'ouest de l'avenue Fairview sur le site du centre commercial Fairview, le terrain actuellement projeté est inoccupé, mais en voie de développement, alors qu'à l'est de l'avenue Fairview, elle pourrait être intégrée au complexe commercial.

140

145 Le secteur est appelé à devenir le nouveau centre-ville de Pointe-Claire et un des  
principaux pôles de vie du West Island. Encore une fois, le déplacement de moins de cinquante  
mètres (50 m) vers l'est de la gare projetée permettra d'y concrétiser, sur ce site, un  
développement créant un pôle central dynamique, favorisant une synergie essentielle au REM et  
respectant les principes d'aménagement d'un TOD.

150 La station Pointe-Claire-Fairview deviendrait ainsi une véritable plaque tournante au coeur  
des complexes immobiliers mixtes du site, du secteur résidentiel au nord, du campus de bureaux  
qui est à l'ouest et des huit millions (8 M) et plus de visiteurs qui annuellement fréquentent le  
centre commercial Fairview.

155 Le deuxième enjeu est celui de faciliter l'accessibilité au réseau REM. Le succès du REM  
repose en grande partie sur l'accessibilité facile pour ses usagers. Les boulevards Saint-Jean des  
Sources, Brunswick et Hymmus sont déjà largement engorgés aux heures de pointe. Et si rien  
n'est fait, l'arrivée du REM accroîtra cette problématique.

160 Pour en garantir le succès, il faut au moins trois actions conjointes du ministère des  
Transports du Québec, de l'agglomération de Montréal, de la STM et de la Ville de Pointe-Claire,  
soit de compléter le corridor routier Jacques-Bizard avec un échangeur de l'Autoroute 40; il est  
indispensable au succès du REM et notons qu'il est déjà prévu dans la planification de  
165 l'agglomération de Montréal et du ministère des Transports.

Il faut aussi réaménager les échangeurs des boulevards Saint-Jean des Sources, ainsi que  
prolonger le réseau cyclable local et régional et aussi bonifier le réseau d'autobus de la STM.

170 Ces interventions sont essentielles à l'accessibilité optimale des stations Pointe-Claire et  
des Sources pour le REM.

175 Soulignons que pour les intersections Saint-Jean des Sources, ces échangeurs devraient  
être reconstruits en forme de H. Ces derniers sont actuellement essentiellement aménagés pour  
les véhicules routiers et ils doivent être adaptés pour les piétons et les cyclistes. Il faut considérer  
un aménagement en H de ces carrefours pour créer deux traverses avec feux de circulation pour  
les piétons et cyclistes et diminuer la vitesse des véhicules, tout en favorisant une capacité à  
grand débit.

180 Les propositions nécessitent la collaboration du ministère des Transports, de  
l'agglomération de Montréal et de la STM.

185 Ironiquement, ces aménagements en H ne sont pas nouveaux. Ces deux intersections  
étaient déjà aménagées en H il y a quarante ans, mais à l'époque elles ont été transformées dans  
leur configuration actuelle pour mieux répondre aux besoins de circulation des parcs industriels  
qui étaient alors existants.

190 Le troisième enjeu, et essentiel : préservez les trains de banlieue existants.

Conformément au Plan métropolitain d'aménagement et de développement, des zones  
TOD sont en réalisation aux stations Cedar Park, Pointe-Claire et Valois sur le territoire de la Ville  
de Pointe-Claire, le long de la ligne du train de banlieue Vaudreuil-Hudson. La proposition du  
REM met en jeu autant la désignation de TOD que la qualité des milieux de vie existants et le  
195 potentiel de développement de ces secteurs si le train de banlieue n'est pas maintenu.

La Ville de Pointe-Claire est préoccupée par l'avenir de la ligne du train de banlieue  
Vaudreuil-Hudson, surtout pour son achalandage qui sera dépendant de la volonté effective de  
maintenir ce service et le fait que ce train dont les déficits sont assumés par les contribuables de  
200 l'île de Montréal, sera une cible facile pour réduire les coûts métropolitains de transport en  
commun en forçant la clientèle à utiliser le REM dont les coûts sont assumés par la Caisse de  
dépôt et placement du Québec.

De plus, le transfert des usagers du train de banlieue vers les stations du REM entraînerait  
205 une augmentation supérieure aux prévisions actuelles de circulation pour les axes scindés  
boulevard Saint-Jean des Sources.

Les boulevards Saint-Jean des Sources sont les seules voies de transit existantes et sont  
déjà déficients et surutilisés. La réalisation du corridor Jacques-Bizard permettra d'optimiser le  
réseau dans l'axe nord-sud aux bénéfices des automobilistes, cyclistes et usagers de transport en  
commun vers le train de banlieue. Rappelons que l'absence criante de liens piétonniers et  
cyclables sécuritaires et efficaces est un enjeu important pour la qualité de vie et la sécurité des  
210 usagers du REM.

Il est également essentiel de maintenir la ligne Vaudreuil-Hudson et les gares de Pointe-  
Claire et nous avons le devoir ensemble de protéger notre environnement en maintenant une offre  
adéquate de transport en commun pour l'ensemble des résidents de l'île de Montréal.

Même si ce n'est pas le mandat habituel du BAPE, nous souhaitons attirer votre attention  
220 sur l'importance d'assurer l'équité financière – c'est le quatrième enjeu qu'on veut vous souligner.  
L'impôt foncier constitue la principale source de financement des municipalités au Québec et est  
déjà exploité au maximum de son potentiel.



225 La Ville de Pointe-Claire verse déjà quarante-six pour cent (46 %) des taxes foncières qu'elle perçoit à la Ville de Montréal pour les services en commun police, incendie, transport en commun et l'eau. Quarante-six sous (0,46 \$) par dollar perçu en taxes foncières par la Ville sont transférés automatiquement à l'agglomération de Montréal.

230 Un partage éventuel supplémentaire, dans le cadre du REM, d'une partie de la taxe foncière, en plus d'une perception du produit de la plus-value générée par l'implantation du REM créera un précédent historique au Québec. Le champ foncier est la seule véritable source de revenus des municipalités et le gouvernement du Québec doit protéger les municipalités et leurs contribuables de toute iniquité à cet égard, d'autant plus que les villes subiront aussi des pertes de revenus de taxes foncières pour les immeubles dont les valeurs seront affectées à la baisse par la présence et la proximité des infrastructures et de l'exploitation des trains du REM.

235 Soulignons qu'à cet égard, aucune compensation n'est prévue.

240 Selon CPDQ Infra, la captation de la plus-value foncière comme mode de financement du REM s'appuie sur le fait qu'il entraînera des gains économiques pour les promoteurs immobiliers est les villes où il s'implantera, une partie de ses gains devrait donc être utilisée pour le financer.

245 En considérant la présence de vingt-quatre (24) gares et des périmètres d'application pouvant atteindre un kilomètre et demi de rayon, les revenus recherchés pourraient facilement excéder le milliard de dollars. Pour les gens d'affaires, les avantages sont faciles à identifier et les coûts faciles à transférer à leurs clients. Mais pour les villes, ce n'est pas la même dynamique. Nous avons pour mission de fournir des services au meilleur coût possible et nous coûts vont augmenter en considération de ces développements. Si tous les gains potentiels sont détournés vers le REM, que restera-t-il pour nos contribuables?

250 L'implantation d'une station du REM entraînera également des coûts indirects supplémentaires aux villes : pour son intégration urbaine et pour en faciliter les accès; pour les opérations de nettoyage, d'entretien et de déneigement sur et sous les voies ferroviaires; pour les mesures d'urgence à être adaptées à cette nouvelle infrastructure lors d'évacuations d'incendie ou d'accident.

255 Les mesures législatives fiscales mises en place devront être équitables pour les contribuables et les villes. Le financement adéquat du projet REM est essentiel tout comme le maintien de la capacité financière de nos villes; le gouvernement doit en tenir compte.

260 En conclusion, la mise en place d'un nouveau réseau de transport en commun de qualité est bénéfique pour l'ensemble de la société, mais il doit être réalisé selon des principes d'équités sociales, économiques et fiscales. Pour générer des TOD, le REM doit favoriser un

265 développement densifié, multifonctionnel et axé sur la fluidité et l'intégration harmonieuse des  
différents modes de transport. L'arrivée d'une station au coeur du centre-ville de Pointe-Claire  
constitue une occasion de développement bénéfique, à la fois pour la Ville, l'agglomération de  
Montréal et la Communauté métropolitaine de Montréal.

270 Nous espérons que notre présentation devant vous aujourd'hui et surtout notre mémoire  
sauront sensibiliser les décideurs publics pour le projet du REM quant à son intégration  
harmonieuse à la trame urbaine, à l'optimisation des modes de transport collectif et actif et à  
l'obligation d'équité financière pour tous les contribuables et les institutions afin d'assurer un  
milieu de vie de qualité pour tous, nos citoyens et nos citoyennes.

275 Merci pour votre attention.

**LE PRÉSIDENT :**

280 Alors, merci de votre présentation. Bien entendu, on a pris connaissance de votre mémoire.  
On aurait peut-être quelques questions à vous soumettre. Alors, Madame Ghanimé?

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

285 Merci. Vous proposez des ajustements au tracé et à l'emplacement des stations. Est-ce que  
vous avez eu l'occasion de discuter de ces propositions avec CDPQ Infra? Ça sera ma première  
question.

**M. ROBERT WEEMAES :**

290 Oui. Effectivement, on a discuté avec eux. Je vous dirais qu'on a reçu une bonne écoute,  
mais on n'est pas en mesure de déterminer si oui ou non ça sera mis en application. Il va falloir  
attendre que le projet final soit déposé.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

295 C'est bon. Maintenant, dans le prolongement de Jacques-Bizard, les ajustements aux  
intersections avec l'A-40 et le boulevard des Sources et Saint-Jean c'est des projets, qu'on  
pourrait dire, peut-être qui dépassent un petit peu le mandat du projet REM? Qu'est-ce que vous  
avez envisagé comme mode ou quelles sont vos attentes ou qu'est-ce que vous envisagez  
300 comme mode de partage du financement de ces modifications?

**M. ROBERT WEEMAES :**

305

Indépendamment du REM, ces projets-là étaient déjà dans des cadres de financement prévus entre le ministère des Transports, l'agglomération de Montréal et dans certaines parties de la ville de Pointe-Claire pour les parties de réseau local.

310

Les calendriers de réalisation étaient répandus un peu plus loin sur le temps, mais l'arrivée du REM vient bousculer les événements. Parce que nos réseaux sont déjà totalement débordés, comme on dit, en heures de pointe, et au lendemain de l'arrivée du REM, d'abord si on veut que le REM bénéficie du maximum de clientèle possible et que les autres puissent minimalement se déplacer sur notre territoire en heures de pointe, on va devoir devancer ces programmes d'investissement là.

315

Mais les trois partenaires sont impliqués, et même la STM l'est à un certain niveau également. Tout le monde est impliqué là-dedans, il va falloir juste devancer les calendriers prévus.

320

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

O.K. Puis là, si on comprend bien... Oui?

325

**M. MAURICE TRUDEAU :**

Je pourrais ajouter que si le corridor Jacques-Bizard est construit à partir de L'Île-Bizard jusqu'à Pointe-Claire et se termine sur la voie de service nord à Pointe-Claire et que le viaduc n'est pas construit, ça ne sera pas imaginable, le trafic que ça apportera à Pointe-Claire. Je veux dire que le viaduc, le carrefour au coin de Jacques-Bizard et la 40 est essentiel. Merci.

330

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Merci. Si on comprend bien votre nouveau plan, en fait il propose un peu un déplacement du centre-ville de Pointe-Claire autour du centre commercial Fairview. Et ça, ce plan-là a été adopté en 2011, c'est bien ça?

335

**M. MAURICE TRUDEAU :**

Oui.

340

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

345

Là, vous prévoyez une densification plus grande à cet endroit-là. Ça, c'était avant la venue du REM. Est-ce que vous pouvez nous expliquer qu'est-ce que vous aviez prévu comme modes d'accès ou peut-être liens avec les stations de l'AMT dans votre vision de 2011 d'aménagement du territoire?

350

**M. ROBERT WEEMAES :**

355

Le corridor Jacques-Bizard, comme je disais tantôt, était déjà dans les calendriers de réalisation sauf à des portées plus longues. Mais effectivement, la Ville a déjà réalisé des études depuis longtemps. La base de parc industriel qu'on connaît dans le West Island sur le long de l'autoroute, cette vie-là est terminée, parce que les entreprises – c'est un mouvement mondial, là, les entreprises se déplacent vers d'autres endroits de fabrication et d'assemblage, et on conserve maintenant plus des industries spécialisées ou de service. Les besoins diminuent, donc les axes de développement maintenant sont plus vers le résidentiel – la pression est colossale sur le West Island à cet égard-là –, les axes sont plus dans le résidentiel et dans le commercial de service.

360

365

Le nouveau centre-ville qui a été identifié, le terrain particulièrement où on voudrait que la gare ne soit pas construite, mais qu'elle soit déplacée plus à l'est, c'est un site qui actuellement n'est pas développé, mais sur lequel il y a une forte densification résidentielle. On parle d'édifices à plusieurs étages multiples, d'architecture différente combinée avec de l'occupation d'affaires et de l'occupation commerciale. C'est tout un noyau de développement qui est en train de se faire et notre ville voisine et Kirkland est dans le même axe, au même endroit. Tout ce développement-là se fait, mais actuellement, on parle uniquement dans un secteur résidentiel d'achalandage, le rajout de Jacques-Bizard et l'adaptation des traverses, des deux autres traverses au niveau piéton/cycliste pourrait répondre aux besoins. Parce que là, on se retrouve dans un calendrier beaucoup plus court et on se retrouve avec des gens qui vont se rabattre de partout, à juste titre, pour venir rejoindre le REM, et ça, ça vient de bousculer toutes les données. Les études de circulation d'ailleurs le confirment.

370

375

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

O.K. Est-ce qu'on pourrait dire que là, ça devient un TOD autour de...

380

**M. ROBERT WEEMAES :**

Absolument, absolument.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

385

Et ça ne l'était pas vraiment avant parce que vous n'aviez pas vraiment un lien...

**M. ROBERT WEEMAES :**

390

Ferroviaire direct, effectivement, mais pour nous c'était un centre de développement économique, puis non seulement le centre-ville de Pointe-Claire, mais également, les études l'ont démontré, un pôle majeur de vie résidentielle et économique pour tout le West Island, de par la localisation, de par l'habitude que les gens ont déjà de venir au centre Fairview; on parle de huit millions (8 M) et plus de visiteurs par année à cet endroit-là. Et tout le besoin qui se fait dans ce coin, effectivement. On a répondu, nos demandes le confirment, nos études confirment la demande et on répond à ce besoin-là.

395

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

400

O.K. Pouvez-vous nous donner une idée du niveau d'avancement de ce développement-là? Par exemple, vous dites : il y a des projets de tours. Est-ce que vous avez déjà comme un promoteur ou est-ce que ça reste sur votre plan ou vous avez déjà comme un promoteur intéressé? Juste pour qu'on ait une idée de l'idée d'avancement de votre projet.

405

**M. ROBERT WEEMAES :**

À la limite des ententes de confidentialité qu'on doit respecter, oui, il y a des promoteurs, oui on a des discussions, ça avance. Là, on a pris du retard depuis l'annonce du REM, parce qu'il y a des gens qui sont « Oups! Il va falloir refaire certaines de nos études. » Mais effectivement, on est tout près du début des stades de réalisation.

410

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Parfait. Maintenant, votre mémoire indique bien votre souhait de maintenir la ligne AMT actuelle pour desservir les stations Cedar-Park, Pointe-Claire, Valois. Et on a bien compris que vous avez aussi des projets de développement de TOD autour de ces endroits-là?

415

**M. ROBERT WEEMAES :**

420

C'est déjà en cours, oui.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

425

C'est déjà en cours. Alors, est-ce que vous sentez un besoin d'améliorer le service de cette ligne-là ou pouvez-vous nous en dire un petit peu plus sur, si on n'avait pas eu le REM, qu'est-ce que c'était votre idée de développement, puis élaborer un petit peu sur les conséquences que vous voyez, les conséquences possibles que vous voyez avec l'arrivée d'un nouveau service de transport collectif pour desservir Pointe-Claire.

430

**M. ROBERT WEEMAES :**

435

Comme monsieur le maire a indiqué au début de sa présentation, il faut être conscients qu'une grande partie de tout le West Island est séparée carrément en deux, quand ce n'est pas en trois par le corridor de la 40. On parle de quatorze (14) voies de large. À des endroits, c'est trois cents pieds (300 pi) de largeur de corridor. Le corridor de la 20, plus les quatre voies ferroviaires qui sont à côté, c'est encore une fois l'équivalent, c'est deux tranchées extrêmement importantes qui séparent presque le West Island complètement sur toute la longueur.

440

Il y a une large partie des populations résidentielles unifamiliales qui sont actuellement au sud de ces séparations-là. Ces gens-là, le seul accès qu'ils ont vers les moyens de transport en commun, vers le centre-ville et vers tout le reste, c'est par le train de banlieue qui répond à un besoin. Déjà, au moment où on se parle, le train de banlieue, il y a de la demande pour augmenter le service, demandes régulières, les connexions avec les réseaux d'autobus, il y a beaucoup de pression à ce niveau-là et c'est les budgets de la STM et le budget de nos structures de transport qui fait que ça n'avance pas aussi vite qu'on voudrait le faire.

445

450

L'arrivée du REM va répondre à un besoin de débordement, mais la facilité d'accès étant moindre, le REM va surtout répondre au côté nord de ces axes-là où ils n'ont pas de service actuellement, où les gens n'ont rien puis eux, pour eux se rabattre complètement au sud venir chercher le transport, c'est très pénible et très difficile. Et, bien, le résultat c'est que ces gens-là se lancent matin et soir, particulièrement sur la 40.

455

Le REM va venir chercher une bonne partie de cette clientèle-là, et il va y avoir, nécessairement, un certain pourcentage de gens qui vont vouloir aller vers le REM à cause de la rapidité d'accès au centre-ville, alors que le train de banlieue de Vaudreuil ne rentre pas jusqu'au centre-ville. Donc ça, c'est un peu le problème qu'ils ont, ils sont obligés de s'interconnecter avec le métro.

460

Mais comme je vous disais tantôt, il y a un piège facile. Nous, ce qui nous inquiète c'est que le déficit de ce train-là est payé par les structures métropolitaines et pas celui du REM. Donc, il y a des gens qui vont dire à un moment donné : écoutez, on va récupérer tant d'argent en mettant fin

465 à ce train-là, de toute façon l'achalandage va baisser. C'est sûr que l'achalandage va baisser les  
premières années, avant qui se fasse un équilibre puis que ça se refasse. Le piège est là. Et  
nous, on très, très craintifs par rapport à ce piège-là. Et ce n'est pas de la responsabilité de la  
Caisse ou du REM, c'est vraiment une question de gestion au niveau métropolitain, il y a un  
risque pour les gens qui vont être laissés de côté à ce moment-là.

470 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Et peut-être une dernière question de ma part, dans quelle mesure vous êtes impliqués  
dans l'amélioration des accès d'autobus à Pointe-Claire? Est-ce que dans votre plan, est-ce que  
vous avez, votre plan de 2011, est-ce que vous avez, par exemple, identifié des stations  
475 additionnelles? Comment ça se passe quand vous vous voyez qu'il n'y a pas assez d'autobus?

**M. ROBERT WEEMAES :**

480 On a des dialogues avec la STM, mais il faut dire que la STM n'est pas nécessairement en  
mesure tout le temps de nous donner l'information qu'on voudrait avoir, soit que leur planification  
n'est pas rendue là, soit qu'ils sont en cours d'étude, soit, soit, soit. Ils ont toujours des bonnes  
justifications pour ne pas être en mesure nécessairement de fournir les informations les plus  
récentes, mais on a des bons échanges avec eux, et on échange aussi au niveau de la fluctuation  
du développement, ce qu'on peut constater dans la circulation.

485 Mais au-delà de ça, je suis obligé de vous dire que les contacts sont quand même limités.  
On essaie de planifier comme on peut, mais ce n'est pas facile, parce que même si on décidait  
demain matin de mettre la localisation d'une gare d'autobus là, on va nous répondre qu'à cause  
des circuits un tel, les transbordements et tout le reste, ce n'est pas là qu'il faut qu'elle soit, il faut  
490 qu'elle soit ailleurs.

Donc, c'est assez difficile pour une ville d'avoir cette entente-là puis ce type d'information là.

495 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

500 Madame Gendron.

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

505

Oui, merci. À la page 20 de votre mémoire, nous nous mentionnez :

510

*« Le gouvernement du Québec doit s'assurer que les mécanismes qui seront mis en place afin de capter la plus-value foncière seront clairement définis avant d'être appliqués et qui ne doivent d'aucune manière empiéter ou influencer négativement l'endettement des municipalités et de leurs contribuables. »*

515

Est-ce que vous pouvez nous dire comment est-ce que ça pourrait se faire, cette définition-là, et si les villes peuvent avoir une contribution pour penser ce mécanisme?

**M. ROBERT WEEMAES :**

520

Vous comprenez qu'au départ c'est difficile de statuer sur quelque chose de précis, parce qu'on n'a aucune information quant à la forme que la captation foncière va prendre au Québec. Mais si on regarde comment ça s'exerce à l'étranger, comment ça se fait en Europe, comment ça se fait aux États-Unis, on peut constater – par exemple, dans la pire hypothèse, il y a des endroits où les montants anticipés comme recevables dans des situations de captation foncière sont déjà inscrits comme percevables et payables par des gens ou par un secteur ou par un environnement ou par un contexte de population. À d'autres endroits, ce n'est pas le cas. Il y en a que c'est relié uniquement, au moment du développement, à l'augmentation de richesse foncière constatée, à d'autres endroits c'est la base, peu importe ce que vous allez faire, bien, ça va s'appliquer sur l'augmentation de valeur de la propriété existante. Il y a beaucoup de variables.

525

530

Nous, ce qui nous inquiète c'est qu'à un moment donné on prend la voie facile ou le bénéfique important et il peut être inscrit rapidement comme percevable. Et comme je dis toujours, si quelqu'un inscrit dans ses livres quelque part qu'il a un montant à percevoir, il y a quelqu'un quelque part qui va devoir écrire dans ses livres qu'il a un montant à payer. Et je ne voudrais pas que ça soit les villes qui se retrouvent avec l'obligation d'écrire quelque part qu'elles ont un montant à payer.

535

Donc, c'est là, nous inquiétudes sont à ce niveau-là. Mais je répète que c'est basé sur ce qu'on peut constater, mais on n'a pas d'information dans un sens ou dans l'autre. C'est encore en discussion au niveau du gouvernement et entre les gouvernements et la Caisse.

540



**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

545

Mais est-ce que les villes sont interpellées dans la définition de ce mécanisme ou vous n'avez eu aucune possibilité de vous exprimer par rapport aux discussions qui ont cours actuellement, puisque quand même, ça vous concerne, ce mécanisme?

550

**M. ROBERT WEEMAES :**

En tout cas, à notre niveau, mais je ne peux pas me prononcer pour la Ville de Montréal, évidemment, mais à notre niveau, on n'a pas été impliqués par personne, ni interrogés par personne là-dessus.

555

**LE PRÉSIDENT :**

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

560

---

**M. JEAN BOUCHARD**

565

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'invite maintenant pour la Ville de Mirabel, monsieur Jean Bouchard, s'il vous plaît. Alors, bonjour, Monsieur Bouchard.

570

**M. JEAN BOUCHARD :**

Bonjour, Monsieur Bergeron, Mesdames les commissaires. Alors, évidemment, je me présente, Jean Bouchard, maire de la Ville de Mirabel.

575

En tant que maire de Mirabel, je remercie évidemment le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de me permettre de partager avec vous ma perspective aujourd'hui. D'entrée de jeu, je tiens à saluer la vision dont la Caisse de dépôt et placement du Québec a fait preuve en lançant le *Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif* en avril dernier. Il s'agit d'un projet ambitieux et moderne qui s'appuie sur l'une de notre grande richesse, soit l'énergie renouvelable et abondante que nous procure Hydro-Québec.

580

C'est donc avec conviction que je considère qu'il est de mon devoir de démontrer l'important potentiel de développement socioéconomique et durable qu'offrirait la région aéroportuaire de Mirabel dans le cadre de ce projet.

585

Plus précisément, je défendrai aujourd'hui que le site aéroportuaire de Mirabel devrait être inclus dans la desserte initiale du projet REM, et je vous exposerai évidemment les nombreux avantages liés à cette recommandation.

590

Pour ce faire, permettez-moi d'abord de vous parler brièvement du profil socioéconomique de Mirabel. Tel que démontré clairement dans notre mémoire, notre ville est en phase très active de croissance à tous les plans. Notre immense territoire, quatre cent soixante-dix-sept kilomètres carrés (477 km<sup>2</sup>) regroupant treize (13) secteurs est l'un des plus vastes au Québec.

595

Nous bénéficions d'un positionnement géostratégique qui nous est très favorable : notre proximité avec Montréal et nos grands espaces naturels nous procurant de nombreuses opportunités de développement.

600

Ainsi, d'un territoire essentiellement agricole, nous sommes devenus une municipalité en plein essor au plan industriel, commercial et résidentiel. Nos secteurs d'activités sont très diversifiés avec vingt mille (20 000) emplois répartis dans cent cinquante (150) entreprises industrielles et huit cent cinquante (850) entreprises commerciales, dont certaines d'envergure internationale. Nous figurons d'ailleurs parmi les joueurs de calibre mondial de l'industrie aérospatiale, notre zone aéroportuaire créant des milliers d'emplois et des retombées importantes pour Mirabel et la province en entier.

605

Avec une population de plus de cinquante mille (50 000) habitants, notre progression démographique fulgurante nous classe au vingt-deuxième (22e) rang des villes les plus peuplées au Québec. Cette population a carrément doublé entre 1996 et 2014, surpassant toutes les perspectives attendues. Puisque nous sommes entourés de municipalités aux fortes densités, notre ville se fait d'ailleurs de plus en plus convoitée. Ainsi, en tenant compte notamment de l'immigration qui s'accroît, une forte continuation de cet élan est projetée pour les prochaines années. Il est en fait prévu que notre population augmente d'environ soixante pour cent (60 %), ce qui représenterait la hausse la plus significative de la région.

615

Les statistiques démontrent ainsi que nous sommes une ville jeune et dynamique puisque soixante-quinze point trois pour cent (75,3 %) de notre population en 2014 était âgée de moins de cinquante (50) ans, et la moyenne d'âge au sein de notre municipalité est en fait de trente-cinq (35) ans comparativement à quarante et un point neuf (41,9) ans pour la province.

620

625 Depuis plus de dix ans, l'augmentation de notre population active est aussi l'une des plus élevées au Québec. En 2011, c'est notre ville qui a connu la plus importante croissance du nombre de ses travailleurs. En fait, depuis 2001, nous n'avons jamais vu notre taux de population active décroître.

Par ailleurs, malheureusement, l'utilisation du transport en commun par ses travailleurs est très négligée, avec un taux d'utilisation de deux point neuf pour cent (2,9 %). Cela n'est certes pas étranger au fait que notre population est très mal desservie en matière de transport collectif.

630 Pour résumer, nous croyons que la croissance spectaculaire actuelle et projetée de Mirabel doit être tenue en compte dans le tracé du projet REM. Dans une perspective de développement durable et de planification à long terme, cette croissance mérite d'être considérée à sa juste valeur, à la lumière de l'achalandage qu'elle est susceptible de créer. Il nous semble clair, selon les données socioéconomiques présentées, qu'une desserte à Mirabel contribuerait non  
635 seulement à augmenter la rentabilité du projet pour la Caisse de dépôt et la CMM, mais qu'elle présente des avantages à plusieurs plans, incluant en matière d'environnement.

640 Permettez-moi d'ailleurs à ce point-ci de vous parlez davantage des plus-values de cette option et de comment elle permettrait d'envisager l'avenir sur des bases solides, transparentes et respectueuses des règles de développement durable chères au Québec et au Canada.

645 D'abord, dans une perspective d'équité et de réelle nécessité, cela permettrait de répondre aux besoins d'une vaste population peu choyée au plan des transports collectifs comparativement à d'autres régions identifiées dans le tracé actuel, qui bénéficient pourtant déjà du train de banlieue.

650 Une desserte à Mirabel viendrait aussi soulager les citoyens de notre municipalité et des municipalités environnantes, car les graves problèmes d'achalandage et de congestion ne font que s'amplifier au fil des ans, notamment sur l'Autoroute 15 et 13. Ceux qui demeurent dans la couronne nord le savent très bien. S'ensuivrait donc une diminution importante du nombre de véhicules sur les routes, du nombre d'accidents, de la pollution atmosphérique et des gaz à effet de serre.

655 Dans un autre ordre d'idées, il est important de noter que toute expansion peut se faire à Mirabel sans que des expropriations soient nécessaires. J'aborderai d'ailleurs cette question plus loin dans quelques instants.

660 Finalement, en plus d'être bénéfique à notre municipalité et aux municipalités environnantes, nous sommes persuadés qu'une antenne à Mirabel constituerait une option gagnante en termes de rentabilité socioéconomique pour la Caisse, pour l'ensemble de la CMM et

ultimement pour tous les contribuables québécois. D'ailleurs, nous soutenons qu'une véritable analyse de rentabilité socioéconomique comprenant une évaluation avantages-coûts antenne par antenne serait fortement susceptible de le démontrer. C'est d'ailleurs ce que soutient l'économiste, monsieur Gilles Joubert, qui a rédigé l'annexe D de notre mémoire que nous avons déposé et que nous vous invitons à consulter.

665

J'aimerais maintenant décrire plus en détail l'option que nous souhaitons faire valoir, c'est-à-dire le prolongement du réseau REM de quinze kilomètres (15 km), de la station de Deux-Montagnes jusqu'à Mirabel.

670

Cette option correspond sensiblement au projet de réseau de transport ferroviaire qui devait être complété pour l'inauguration de notre aéroport en 75. Cette idée a été reprise en 92, 93, 95 dans le cadre de vastes études réalisées par SNC-Lavalin à la demande d'ADM, incluses en annexe à notre mémoire.

675

Ces études ont établi la nécessité de procéder à la construction d'un lien ferroviaire entre Mirabel et la Gare Centrale de Montréal. Plusieurs variantes de tracés ont alors été comparées afin que soit identifié celui procurant le plus de rendement au coût le moindre. Cela ne laisse aucun doute sur la faisabilité et la viabilité de l'option que nous proposons.

680

L'AMT venait alors de compléter l'électrification de la ligne reliant la Gare Centrale de Montréal à Deux-Montagnes. En reprenant ce même tronçon Montréal-Deux-Montagnes dans son projet REM, nous croyons que la possibilité de prolonger le quinze kilomètres (15 km) de tracé, à un coût relativement bas, jusqu'au site aéroportuaire de Mirabel devrait être considérée. La principale raison pour laquelle cette extension serait relativement peu coûteuse est qu'elle ne requiert aucune expropriation.

685

La voie ferrée pourrait en fait être construite dans une emprise qui bénéficie déjà de droits pour recevoir des infrastructures publiques de transport, plutôt que des secteurs densément construits comme c'est le cas pour les antennes de l'actuel tracé. L'extension occuperait l'antenne Montfort utilisée du CN qui offre une emprise de trente mètres (30 m) de largeur et de quinze kilomètres (15 km) de longueur et qui est devenue propriété du ministère des Transports du Québec en l'an 2000. La station située sur le site aéroportuaire pourrait être séparée de Deux-Montagnes d'une seule station au sud du secteur de Saint-Augustin-Mirabel, neuf kilomètres (9 km) plus loin.

690

695

Le secteur connaît une des croissances les plus élevées au Québec dans la municipalité de Mirabel. Le temps de parcours entre Deux-Montagnes et Mirabel serait très court, l'espacement entre stations permettant de maintenir une vitesse élevée.

700

705 Si l'investissement annoncé ne peut être dépassé, nous croyons qu'il devrait être envisagé de reporter de quelques années la construction du tronçon de onze kilomètres (11 km) entre Fairview, Pointe-Claire et Sainte-Anne-de-Bellevue pour donner priorité à Mirabel. Et cela, d'autant plus que les coûts de construction du tronçon de quinze kilomètres (15 km) jusqu'à Mirabel seraient certes inférieurs à ceux du tronçon de onze kilomètres (11 km) longeant l'Autoroute 40.

710 En fait, non seulement le prolongement vers l'ouest implique des coûts d'expropriation, mais il engendre des coûts de construction élevés à cause des viaducs devant traverser d'importantes artères dans des secteurs de grandes affluences, ce qui n'est pas le cas pour le prolongement vers Mirabel.

715 De plus, la population fortement active de Mirabel et de ses villes voisines est davantage susceptible d'utiliser le transport collectif que celle de Saint-Anne-de-Bellevue, Senneville, Baie-D'Urfé, Kirkland, qui a d'ailleurs accès au train de banlieue depuis plusieurs années.

720 Ainsi, nous croyons que les investissements dans le cadre de ce projet devraient être priorisés par ordre de rentabilité socioéconomique. Un concept qui tient compte notamment des impacts environnementaux tels qu'expliqués par l'économiste Gilles Joubert en annexe D de notre mémoire.

Quant aux possibilités qu'offre notre site aéroportuaire en la matière, elles sont aussi nombreuses que prometteuses. Laissez-moi donc vous en parler quelque peu. D'abord...

725 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on arrive presque à votre délai de présentation.

730 **M. JEAN BOUCHARD :**

J'en ai pour trois minutes, Monsieur.

**LE PRÉSIDENT :**

735 Alors, soyez bref.

**M. JEAN BOUCHARD :**

740 D'abord, ce site pourrait servir à l'aménagement d'une gare intermodale présentant un fort potentiel de captation pour le vaste bassin de population de la région. Des terrains aéroportuaires

745 et industriels disponibles en abondance sur ce site pourraient aussi servir à aménager, par exemple, un garage ferroviaire, un centre d'entretien, de maintenance ou de réparation des wagons. D'ailleurs, un garage ferroviaire à Mirabel permettrait d'éviter la réfection nécessaire du garage ferroviaire de Saint-Eustache, qui laisserait place à un stationnement incitatif. Cela réduirait le coût de prolongement vers Mirabel, la réfection du garage de Saint-Eustache étant déjà comprise dans le budget initial du projet.

750 Le site de Mirabel pourrait non seulement comprendre un stationnement incitatif et un garage ferroviaire pouvant entreposer des wagons du REM, mais on pourrait même y adjoindre le centre principal d'entretien, de maintenance et de réparation du projet à un coût extrêmement compétitif. Une attrayante synergie pourrait ainsi se développer en termes de concentration de main-d'oeuvre qualifiée, notamment grâce à la présence du centre L-3 MAS sur le site de l'aéroport qui opère pour l'entretien aéronef et fournit environ cinq cents (500) emplois sur le site.

755 L'idée de consacrer un garage ferroviaire et un centre d'entretien des wagons à Mirabel pourrait aussi alléger l'impact environnemental négatif sur le territoire agricole auquel le ministère des Affaires municipales, celui de l'Agriculture, de l'UPA à Brossard s'objecte près de la station terminale de la Rive-Sud.

760 Alors, voici, les grandes lignes que je voulais vous présenter. Donc, merci de m'avoir écouté et je suis disponible à répondre à vos questions.

**LE PRÉSIDENT :**

765 Alors, merci de votre présentation, Monsieur Bouchard. Alors, évidemment la question quant à la possibilité de pouvoir éventuellement construire un lien avec Mirabel pour ce qui est du REM, on voit que vous avez remis en annexe certaines études de préfaisabilité qui datent quand même de 95. Est-ce que vous avez un chiffre que vous pourriez nous donner en termes d'ordre de grandeur de ce que ça pourrait représenter comme coûts?

770

**M. JEAN BOUCHARD :**

D'après les études à cette époque-là, on parlait de deux cents millions (200 M\$).

775 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est l'étude de 95?

780

**M. JEAN BOUCHARD :**

Oui.

785 **LE PRÉSIDENT :**

Deux cents millions (200 M\$)?

790 **M. JEAN BOUCHARD :**

Deux cents millions (200 M\$). En fait, l'exercice qu'on demande à la Caisse de dépôt, c'est de faire des études avantages-coûts de chacune des antennes proposées dans le projet, notamment à Mirabel pour que la Caisse de dépôt puisse évidemment constater les coûts, les avantages de prolonger ça à Mirabel.

795 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Alors, Madame Ghanimé?

800 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Merci, Monsieur. Est-ce que vous pouvez nous faire état un peu des discussions que vous avez peut-être eues avec CDPQ Infra sur vos idées ou vos propositions, et peut-être aussi la même chose avec la CMM ou d'autres instances?

805 **M. JEAN BOUCHARD :**

810 Écoutez, au niveau de la Caisse de dépôt, j'attends une réponse de monsieur Michael Sabia. Alors, non, je n'ai pas eu à discuter pour le moment. J'ai déposé évidemment ce mémoire-là pour vous le présenter au BAPE. Je souhaite fortement rencontrer monsieur Sabia et son équipe pour démontrer les avantages de prolonger la ligne jusqu'à Mirabel, la ligne de Deux-Montagnes, dont le stationnement incitatif est complet, là.

815 En fait, c'est une vision d'aménagement pour pallier aux problèmes de congestion importante que vous connaissez sûrement sur la couronne nord. La 13 est carrément, matin et soir, congestionnée; l'Autoroute 15 la même chose. Il nous manque des outils, des infrastructures importantes de transport collectif dans notre région. Ça, il n'y a personne qui dira le contraire. Et je crois que, bon, on a évidemment la ligne de l'AMT, Montréal Saint-Jérôme, dont Mirabel souhaite une gare éventuellement, mais le train électrique, je pense que c'est une vision qu'il faut voir, qu'il faut se donner.

820

825 Mirabel, loin de moi de refaire le débat des transferts des vols, ce n'est pas ça, c'est un pôle  
économique majeur maintenant à Mirabel. Nous travaillons fort, ADM et la Ville de Mirabel, pour  
attirer les grosses industries, en fait la sous-traitance avec Bombardier, espérons-le que ça va  
évidemment décoller, si je peux faire un jeu de mots. Mais il y a trois mille (3 000) emplois sur le  
site de l'aéroport. Il y a des compagnies importantes en aéronautique, vous le savez, Bombardier,  
Pratt & Whitney, L-3 MAS, Stelia. En dehors du site de l'aéroport, vous avez Bell Hélicoptère, vous  
avez Messier Dowty. Bref, je vous en ai parlé, il y a des milliers d'emplois. Imaginez une gare  
intermodale sur le site de l'aéroport qui, à un point de chute, là, qui viendrait comme desservir  
notre bassin des Basses-Laurentides qui est estimé à trois cent cinquante mille (350 000),  
830 environ.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

835 Oui. Et ce qu'on aimerait savoir, c'est juste un peu l'état des discussions avec des instances  
en matière transport, je dirais peut-être, dans un passé plus rapproché. Parce que clairement, oui,  
on comprend qu'il y a un problème de congestion important. Alors, la question qu'on se pose c'est  
sûrement, je veux dire avant REM, là, dans le scénario où le projet, par exemple, ne se réalisait  
pas ou dans le passé où on n'en parlait pas encore, quelle était votre idée, vos actions en matière  
d'amélioration du transport collectif pour votre municipalité?

840

**M. JEAN BOUCHARD :**

845 Prolongement de l'Autoroute 13 pour venir se connecter à l'Autoroute 50. C'est un projet  
qu'on veut relancer avec le ministère des Transports. Depuis la dernière année, c'est plus ça que  
nous travaillons fort. Une étude exhaustive du MTQ fait référence à un prolongement de  
l'Autoroute 13, y incluant le transport collectif. On sent que le ministère avant d'investir des  
millions de dollars d'infrastructures comme un prolongement de l'Autoroute 13, il faut avoir un  
projet de transport collectif.

850 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Comme voie réservée, quelque chose comme ça. Vous avez mentionné aussi le lien avec  
la ligne de Saint-Jérôme?

855 **M. JEAN BOUCHARD :**

860 Il y avait, évidemment dans les Basses-Laurentides, notre CIT des Laurentides a souvent  
fait référence à une voie réservée sur l'Autoroute 15 pour le transport en commun, encore là, pour  
pallier aux problèmes de congestion. Mais, évidemment, votre consultation me permet aussi de  
vous présenter ce mémoire-là.



Moi, je relance un projet qui était supposé de se faire voilà quarante (40) ans avec une emprise qui est déjà réservée, qui appartient au MTQ, et de voir un peu l'avenir en matière de transport collectif plus prometteur pour notre région.

865 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Bien, merci.

870 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, d'autres questions, Madame?

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

875 Oui, merci. Pour revenir simplement à la première question qui vous était posée, est-ce que vous avez entamé des études, de nouvelles études de préfaisabilité étant donné que celles que vous nous avez mises en annexe datent de 93, 95. Et, sinon, avez-vous une idée du coût de deux cents millions (200 M\$) que vous avez évoqué tout à l'heure, qui correspond à ces études-là, à quoi est-ce qu'il ressemblerait aujourd'hui, ce coût?

880

**M. JEAN BOUCHARD :**

885 Non. Je ne pourrais pas vous donner des chiffres précis. Malheureusement, nous n'avons pas fait d'études appropriées. Le projet du REM est un projet qui ne date pas non plus de deux ans, là, c'est quand même récent, ça fait quelques mois.

890 Alors, je profite évidemment de l'occasion du BAPE de vous présenter ce projet-là et d'inviter la Caisse de dépôt, avant de déterminer le tracé final, bien, de voir la possibilité de le faire jusqu'à Mirabel avec la ligne Montréal-Deux-Montagnes. Et, en fait, les études, je souhaite que la Caisse de dépôt fasse elle-même ses études pour qu'elle puisse constater par elle-même les avantages-bénéfices/coûts que ça pourrait rapporter.

**LE PRÉSIDENT :**

895 Alors, merci, Monsieur Bouchard, pour votre présentation.

**M. JEAN BOUCHARD :**

900 Merci.

**Mme SYLVIA OLJEMARK**

**LE PRÉSIDENT :**

905           Alors, j'inviterais maintenant madame Sylvia Oljemark du Regroupement des citoyens de Saraguay.

Bonjour, Madame. Bon après-midi, la parole est à vous. Nous vous écoutons, Madame.

910           **Mme SYLVIA OLJEMARK :**

Je me présente. Je m'appelle Sylvia Oljemark, je représente le Regroupement des citoyens de Saraguay or Saraguay Citizens' Group.

915           Nous habitons dans un petit coin de toute beauté sur l'île de Montréal : l'ancien village de Saraguay au bord de la rivière des Prairies. Si vous pouvez voir la carte devant vous, vous allez voir que ce petit village se trouve entre deux parcs-nature : le Bois-de-Saraguay et le Bois-de-Liesse, et ainsi que le tout nouveau parc-nature des Sources, au sud. Alors, l'ensemble de cet écosystème est maintenant connu comme *Écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand*.  
920           La carte que vous avez en main démontre que Saraguay et les alentours est tellement une oasis de verdure dans un désert urbain d'îlots de chaleur.

Il y a quarante (40) ans, notre groupe s'est formé pour lutter pour la sauvegarde du Bois-de-Saraguay menacé à l'époque par un développement d'envergure d'habitations et commerces;  
925           résultat, le parc-nature était créé.

Ensuite, on est devenu un groupe fondateur de la Coalition verte. Au fil des ans, nous avons travaillé tous ensemble pour la protection des espaces verts à travers l'île de Montréal et pour un réseau des parcs-nature de l'est en ouest. Et plus récemment, nous avons travaillé pour la  
930           création d'une ceinture verte pour le grand Montréal et le sud-ouest du Québec.

But here comes the REM and I would like to speak now in English for a little bit, it is easier for me, and I thank you.

*Mais voici le REM qui arrive, et je vais maintenant parler en anglais, si ça vous va.*

Saraguay Citizens' group opposes this project; we fear the impact on our quality of life in Saraguay and in our "alentours".

*Le groupe de citoyens de Saraguay s'oppose à ce projet. On craint les impacts sur notre qualité de vie à Saraguay et aux alentours.*

When I step out my front door, I fear that I will see the REM's infrastructure rising up and the sky train passing by over much of the eco-territory that we have all worked to try to protect. And we fear the "stationnements incitatifs" and the REM's station at Autoroute 13, right in the heart of the eco-territory Ruisseau Bertrand. And that will incite the purposes to incite even more of les Lavallois to drive over the pont Louis-Bisson over Rivière des Prairies, to park and to ride the REM train. But as the last speaker was just talking about, Autoroute 13 is already full of traffic, night and day incessantly.

We also fear the REM's impact on the flora and fauna of the marsh lands at Parc des Sources and the Technoparc in St. Laurent. Those are the eaux de source of le Ruisseau Bertrand that runs north and empties into Rivière des Prairies in the village of Saraguay. The REM should not be passing through the middle of the marsh, so they changed the idea a bit and now they are talking about a tunnel underneath, or they might go around it. However, we think that is a pretty bad idea and that we should reject the whole plan altogether.

Now, this is a microcosm in our little community, what could be happening all along the trajectory of the REM to other communities. But I would like to tab an overview of the bigger picture that we are talking about here, because from our perspective, we are going to be losing many more of our natural spaces and there will be more urban sprawl, greenhouse gases and a whole lot more îlots de chaleur.

*Quand je sors de chez moi, je crains que je vais voir l'infrastructure du REM qui surplombera une bonne partie de l'écoterritoire que nous avons lutté pour protéger. Et nous craignons aussi que ces stationnements incitatifs et la station du REM à l'A-13 dans le coeur même de l'écoterritoire vont avoir des impacts sur le ruisseau Bertrand. Et cela incitera encore plus de Lavallois à traverser le pont Louis-Bisson, traverser la rivière des Prairies afin de pouvoir prendre le train. Mais comme le dernier présentateur a dit, l'Autoroute 13 est déjà engorgée, jour et nuit.*

*Nous craignons aussi les impacts du REM sur la flore et la faune du marais du parc des Sources ainsi que du Technoparc de Saint-Laurent. Ce sont les eaux de source du ruisseau Bertrand, qui est tributaire de la rivière des Prairies à Saraguay. Le REM ne devrait pas traverser le marais. Alors, ils ont changé d'idée un peu et maintenant ils parlent de faire un tunnel dans le roc ou peut-être de le contourner. Mais on trouve que ce n'est pas une bonne idée et que l'on devrait rejeter le plan au grand complet.*

*Voilà donc, en microcosme, ce qui pourra se faire sur tout le trajet du REM dans d'autres communautés. Et j'aimerais vous présenter un aperçu du portrait d'ensemble du projet. Parce que de notre point de vue, nous allons perdre bien d'autres espaces naturels et qu'il y aura de plus en plus d'étalement urbain, de gaz à effet de serre et d'îlots de chaleur.*

Now, the Caisse has in-hand four hundred million dollars (\$400 M) to purchase or expropriate underdeveloped land, as they call it, in the secteur urbain sous-développé, along the REM route. The Caisse will exploit then the last bits of agricultural land, forests and wetlands, and their real estate development potential will be to achieve profits that they cannot realize through public transit which does not pay a good profit. We all know that. However, the City of Montreal already has committed to reaching a new ten percent (10%) conservation target for Montreal Island. To reach that target, two thousand (2,000) more hectares of natural spaces are needed to reach that ten percent (10%). But those are the very spaces that the REM will be gobbling up to finance its project. And we are very concerned about that.

And REM will also increase the pressures on other spaces, unprotected land like the one hundred and eighty-five (185) hectares à l'Anse-à-l'Orme. Wet prairies that are targeted now for very much disputed monster housing project in Pierrefonds-West. So these are other implications there are happening with this project we are talking about.

In short, biodiversity conservation could well be undermined by the REM project.

Please consider that Montreal still ranks at last of all cities in Canada for per capita green space. And please consider that Ontario's green belt in and around Toronto

*La Caisse détient un fonds de quatre cents millions de dollars (400 M\$) pour acheter des terrains soi-disant sous-développés dans le secteur urbain, des terrains sous-développés sur le tracé du REM. La Caisse va donc exploiter les derniers lopins de terres agricoles, les forêts et des milieux humides. Et ils vont tenter d'obtenir des profits qu'ils ne peuvent pas réaliser par le biais du transport en commun, qui n'est pas très rentable, on le sait. Mais la Ville de Montréal s'est déjà engagée à atteindre un seuil de dix pour cent (10 %) de terre conservée sur l'île de Montréal. Afin d'atteindre cette cible, ils doivent acheter encore deux mille hectares (2 000 ha) d'espace naturel. Mais ce sont ces mêmes espaces que le REM va accaparer afin de financer son projet. Et cela nous préoccupe grandement.*

*Le REM va aussi augmenter les pressions sur d'autres espaces non protégés, comme les cent quatre-vingt-cinq hectares (185 ha) à l'Anse-à-l'Orme. Les prairies humides qui sont présentement ciblées pour un énorme projet immobilier très controversé. Ce sont donc d'autres répercussions potentielles de ce projet.*

*Bref, la conservation de la biodiversité pourrait être compromise par le projet du REM.*

*Veuillez considérer que Montréal se trouve en dernier lieu parmi toutes les villes du Canada pour ce qui est de la protection des espaces verts per capita. Et sachez*

since – it was only begun in 2005 and now, today, it is the largest green belt in the world. So we have some catching up to do.

Activists, green space activists – les militants d'espaces verts – want real conservation action here in Montreal area too. The environmentalists have been pressing for years to see a grand parc national for the ensemble of l'Anse-à-l'Orme and its adjacent nature parks along lac des Deux-Montagnes. And we have also been pressing to have a green belt for le Grand Montréal and southwestern Quebec. Most major cities in Canada have green belts, but we are still very far away from realizing that here.

But sadly, we believe that the REM's assault on the underdeveloped lands could put these visions forever out of reach. So this is the natural legacy of our region that is at risk. And here, we have a very special treasure in our natural areas, in our natural attributes because it is right in the Montreal region that we find the greatest biodiversity in all of Quebec.

So just to conclude, Saraguay Citizens' group opposes the REM. The magnitude and the scale of the project means inflated risks and costs to our financial, social and particularly to our environmental capital. Our group supports the Green Coalition's objectives for an integrated and intermodal network of tram-trains, LRTs, tramways, metro,

*aussi que la ceinture verte de l'Ontario dans le coin de Toronto, qui a été lancée en 2005, est devenue aujourd'hui la plus grande, la plus importante ceinture verte au monde. Donc, on a du rattrapage à faire.*

*Les activistes et militants pour la protection des espaces verts veulent une vraie action de conservation à Montréal. Les écologistes insistent depuis des années qu'il faut établir un grand parc national pour l'ensemble de l'Anse-à-l'Orme et ces parcs-nature adjacents le long du lac des Deux-Montagnes. Et on insiste aussi qu'il faut établir une ceinture verte pour le Grand Montréal et le sud-ouest du Québec. La plupart des grandes villes au Canada ont de telles ceintures vertes, mais nous, on est très loin de la marque.*

*Mais, malheureusement, on croit que cet assaut du REM sur ces terres soi-disant sous-développées pourrait faire en sorte que ces visions ne soient plus atteignables. Voilà donc l'héritage naturel, le patrimoine naturel qui est à risque. Et nous avons entre autres ce trésor naturel très spécial qui se trouve vraiment dans la région de Montréal où on trouve la plus grande biodiversité de toute la province du Québec.*

*Pour conclure, le Regroupement des citoyens du Saraguay s'oppose au REM. L'ampleur et la portée du projet font en sorte que les risques sont démesurés sur tous les plans : social, environnemental, économique. Notre groupe soutient les objectifs de la Coalition verte pour un système de transport intégré, intermodal de trams-trains, de trains*

commuter trains and buses for the entire metropolitan region.

*légers, de tramways, de métros, de trains de banlieue et d'autobus pour toute la région métropolitaine.*

Such solutions proposed by the Green Coalition over many years are reasonable, flexible, affordable and environmentally friendly.

*Ces solutions telles que proposées par la Coalition verte depuis maintes années sont raisonnables, flexibles, abordables et écologiques.*

935 And a little last word: Veuillez, s'il vous plaît, Mesdames, Monsieur membres de la commission, dans la mesure du possible, selon votre mandat, je vous prie de rejeter ce Projet du réseau électrique métropolitain.

Merci de votre attention.

**LE PRÉSIDENT :**

940

Alors, merci de votre présentation. Avons-nous des questions à poser? Madame Gendron?

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

945

Oui. Vous nous avez fait part de vos préoccupations par rapport au tracé de la Caisse, et vous nous dites que même le nouveau tracé ne vous conviendrait pas, qu'il soit souterrain ou qu'il passe à côté. Donc, pourquoi est-ce que vous avez toujours des préoccupations malgré le nouveau tracé qui est proposé par la Caisse?

950

**Mme SYLVIA OLJEMARK :**

Alors, nous rejetons toute la proposition du réseau électrique, le REM.

Especially the airport trajectory is not very happy for us. We think it should still be a direct line from Montreal Centre westward along the other transit line route to the south. And that it is a convoluted route going north, say from Gare Centrale through the tunnel, the Mount-Royal Tunnel and then turning west eventually and south again to reach the airport.

*Et surtout l'antenne de l'aéroport. Ce n'est pas très bon pour nous. On trouve qu'il faudrait avoir une ligne directe du centre-ville à l'aéroport vers l'ouest, le long de l'emprise existante. Et que le tracé proposé est un peu bizarre, ça va passer par le tunnel du mont Royal, ensuite ça va virer vers l'ouest et vers le sud afin de se rendre à l'aéroport.*

Now, that's a very convoluted route and it puts pressure on the tunnel, the Mount-Royal Tunnel especially. So we think it's a misguided undertaking.

*On trouve que c'est assez bizarre, complexe et ça met de la pression sur le tunnel du mont Royal. Surtout, on trouve que c'est une approche mal conçue.*

And years ago, the Green Coalition and our group had proposed a light rapid transit line – you have probably heard about that probably already from some of my colleagues. That was to use the old antenne Doney for a light rapid transit linking into the metro. So we would still have had a nice stop at the Technoparc, but no line through to the airport.

*Il y a bien des années, la Coalition verte et notre regroupement avaient proposé une ligne de train léger. Vous êtes au courant de cette proposition, qui vous a été soumise par certains de mes collègues. On allait donc utiliser l'antenne Doney afin d'y faire rouler ces trains légers. On aurait pu avoir une station au Technoparc, mais aucun train qui passe vers l'aéroport.*

955 **LE PRÉSIDENT :**

Merci de votre présentation, Madame, d'avoir répondu à notre question.

960 **Mme SYLVIA OLJEMARK :**

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

965 Alors, je remercie, Monsieur, d'avoir fermé les portes pour ne pas s'être fait déranger par le téléphone. Alors, on comprend que les gens qui souhaitent faire des conservations téléphoniques de le faire à l'extérieur.

970

---

**Mme ALINE BERTHE**

**LE PRÉSIDENT :**

975 Alors, j'inviterais maintenant, madame Aline Berthe pour le MOBA. Alors, bonjour, Madame.

**Mme ALINE BERTHE :**

Bonjour, Monsieur, bonjour, Mesdames.

980 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, la parole est à vous.

985 **Mme ALINE BERTHE :**

Merci. Alors, premièrement, je vais vous indiquer brièvement qui est MOBA pour que vous compreniez un petit peu plus quelles sont nos deux recommandations privilégiées.

990 Donc, MOBA, un allié incontournable dans ce projet-là. Premièrement, nous sommes, MOBA ça veut dire mobilité alternative. Donc, on est un centre de gestion des déplacements. Il y en a six au Québec et c'est mandaté par le ministère des Transports du Québec pour faire la promotion des modes alternatifs à l'auto solo.

995 Donc nous, notre centre de gestion des déplacements s'occupe d'un sixième du territoire du Québec qui est constitué par toute la partie ouest métropolitaine et également nord. Donc, en fait, notre territoire est vraiment situé au niveau du projet REM, il y a dix-neuf (19) gares qui concernent notre territoire.

1000 Nous sommes également la Division de transport de Développement économique Saint-Laurent. Développement économique Saint-Laurent, l'enjeu des transports pour les entreprises est primordial. Donc, c'est pour ça qu'ils ont intégré un centre de gestion des déplacements à même leur fonctionnement.

1005 Ça fait quinze (15) ans donc qu'on existe. On a beaucoup de contrats en ce moment qui touchent justement ce territoire. Donc, ça nous permet également d'avoir le pouls de la communauté, notamment des citoyens corporatifs, mais également de tous les acteurs de notre territoire, notamment avec le portrait de mobilité du West Island qu'on vient de réaliser, une consultation sur le transport des employés et des marchandises qui est en cours. Ce matin, il y avait celle pour le transport des marchandises. Donc, on a le pouls aussi des entreprises. On est vraiment le lien avec les entreprises et les acteurs du transport alternatif. Donc, la société de transport, les BIXI, Communauto, et cetera.

1010 On a rencontré d'ailleurs, à ce sujet-là, la Caisse de dépôt et placement Infra pour déjà leur transmettre nos recommandations.

1015 Donc, je pense que j'ai pas mal fait le tour pour la présentation. Les deux points, les deux recommandations principales, en fait, sont liées au fait que le REM traverse le deuxième plus gros pôle d'emploi du Québec. Donc ça, je vais m'étendre un petit peu plus là-dessus en premier. Et



1020 ensuite, que le REM soit un projet catalyseur pour la mobilité alternative. Donc ça, ça va être ma deuxième partie.

1025 Donc, selon nous, le projet du REM devrait être un levier pour stimuler le développement économique. Et je dis au Québec, parce que comme je le disais tantôt, le pôle d'emploi de l'Ouest c'est trois cent quarante mille (340 000) emplois. Alors, après le centre-ville qui est à peu près de cinq cent cinquante mille (550 000) emplois, c'est le deuxième plus gros pôle d'emploi du Québec. Donc, c'est primordial en effet qu'il soit bien desservi.

1030 Également, c'est un pôle d'emploi qui comprend la plupart des manufactures du Québec. Il y a plus de mille (1 000) manufacturiers ici. Quand on parle de manufacture, il faut comprendre aussi que c'est un levier au niveau économique et leur importance était mise de l'avant dans le sens où un emploi en manufacture peut créer un emploi dans les services, dans le détail, dans la distribution, dans la recherche et développement. On parle d'un facteur 4 à 6, dépendamment. Donc, d'où l'importance de choyer ces entreprises-là.

1035 Donc, une des premières recommandations c'est de prendre en compte cette richesse économique dans le projet, notamment pour les employés et leur déplacement, mais aussi pour le transport des marchandises. Je pense que vous avez déjà reçu hier CCC Produits chimiques. On les a rencontrés nous-mêmes ce matin. Il y a une inquiétude pour certaines entreprises qui se font livrer actuellement par marchandise, par le réseau de train actuel.

1040 Un camion, un wagon de train représente à peu près quatre à cinq camions. Donc, quand ils se font livrer, finalement, ça donne une diminution de la congestion, de tout ce que peut représenter, comme pression sur le réseau routier, un camion. Donc c'est, au niveau même environnemental, ce que nous préconisons chez MOBA au niveau du transport des marchandises, c'est d'aller un peu plus vers le transport de marchandises par train. Il risque fortement d'y avoir des diminutions de cette possibilité d'accès. La problématique aussi c'est qu'on ne sait pas exactement le tracé. Donc, il y a, comme je pense au niveau de la communication, beaucoup d'améliorations à faire, dans le sens où il y a des inquiétudes et peut-être qu'elles ne sont pas tout à fait fondées dans certains cas. Donc, en fait, une des recommandations c'est simplement d'accompagner la Caisse de dépôt et placement Infra dans les discussions avec les entreprises du secteur.

1055 S'il est indispensable d'enlever ces accès, c'était de voir également à – parce que ça représente vraiment des millions de dollars, finalement, lorsqu'on parle d'enlever ces accès en transport de marchandises, donc c'est de voir quelles compensations pourraient être apportées.

1060

Ensuite, le REM va traverser certains secteurs, donc je parlais d'un grand secteur industriel, et certains secteurs sont assez vieillissants. Alors, nous, on veut en profiter pour revitaliser ces secteurs. J'ai entendu Pointe-Claire notamment parler de TOD, c'est un petit peu ce qui se passe partout, tout au long de notre territoire, c'est ce qu'on veut encourager. Et surtout, favoriser le redéveloppement des zones vieillissantes. C'est une des priorités de développement économique Saint-Laurent dont nous sommes la division.

1065

Donc, ce qu'on veut faire, c'est aider, là encore, la Caisse de dépôt et placement pour devenir un levier à ce changement-là, pour que le redéveloppement soit évidemment Transit-Orientated Development. Dans ce thème-là, un colloque en développement durable est organisé en février par nous. Donc, c'est dans ce cadre qu'on veut encourager le redéveloppement de ces secteurs.

1070

Ensuite, juste pour terminer pour la partie développement économique, c'est important de regarder dans le passé. Est-ce que les stationnements incitatifs qui ont été mis en place sont des bonnes façons d'investir les terrains? Selon nous, il ne devrait pas y avoir de stationnements incitatifs, il devrait y avoir un aménagement, un arrimage des sociétés de transport vers les gares et non pas que les terrains entourant ces gares-là deviennent des stationnements incitatifs à perte de vue ou même s'ils sont souterrains ou étagés.

1075

Donc, ce qu'on préconise, et là encore, c'est de les diminuer au maximum, d'autant que sur l'île de Montréal, on s'entend que la congestion est vraiment très, très présente, notamment au niveau des ponts. Donc, si les autos viennent pour des stationnements incitatifs quand même sur l'île de Montréal, ça ne va pas finalement tant aider au niveau de la congestion.

1080

Alors, deuxièmement, pour le catalyseur de mobilité alternative, qu'est-ce qu'on entend par là? On en a parlé déjà tantôt, il y a beaucoup de barrières dans l'ouest de l'île, des barrières physiques liées notamment aux infrastructures de la 20, de la 40, des chemins de fer. Là, on voit arriver une nouvelle barrière physique qui va... d'autant plus qu'elle est assez hermétique vu qu'il va y avoir des trains sans chauffeur.

1085

Donc, on comprend bien le concept puis on est totalement favorable à cet aménagement parce qu'on sent qu'il va y avoir vraiment un très bon apport pour le transport des employés vers leur site d'emploi.

1090

Par contre, il ne faudrait pas que cette barrière physique soit une barrière physique supplémentaire, mais plutôt que ce soit un levier justement pour désenclaver certains secteurs. C'est-à-dire qu'au moment où elle passe à travers, elle longe finalement la 40, qu'il y ait la possibilité de construire encore plus de perméabilité. Et je sais qu'il y a beaucoup de souterrains ou de passages au-dessus, donc ça, ce que ça va faire, c'est que ça va au contraire désenclaver

1095

1100 certains secteurs. Et nous, on va vraiment essayer de s'assurer que ce soit fait au maximum, en lien avec les municipalités. Mais c'est également ce qu'on veut recommander, c'est que tous les acteurs du milieu soient concernés et concertés pour être sûrs de ne pas rajouter une barrière, mais, bien évidemment, de prendre en considération tous les aménagements cyclables et piétonniers au maximum.

1105 On a mis une série de recommandations pour améliorer les aménagements au niveau piéton autour, et cyclable, que vous pourrez éventuellement transmettre. On parle de mise en place d'abris à vélo sécuritaires. On parle d'étendre le système de vélo en libre-service existant à chaque gare. On parle de mesure d'apaisement de la circulation dans les environs, et d'aménagements également pour l'accessibilité universelle.

1110 Concernant le transport en commun, l'infrastructure du REM va être une infrastructure majeure, je pense, en termes de déplacement de personne, autant que l'est actuellement le métro. Donc, à chaque fois qu'il y a une intersection entre ces deux infrastructures, il faut, selon nous, absolument qu'il y ait intermodalité, qu'il y ait cette possibilité de correspondance. On va perdre du monde à les amener tous à la Gare Centrale puis à les redisperser.

1115 Donc, c'est une priorité absolue, selon nous, qu'il y ait cette possibilité de correspondance. Et même pour aller un petit peu plus loin, la gare de Bois-Franc est à deux kilomètres, même pas, de Côte-Vertu. Donc, c'est beaucoup dans les discussions, les prolongements de la ligne orange, mais ça serait vraiment un beau momentum que de relier ces deux infrastructures à ce niveau-là, d'autant qu'on est, comme je le disais tantôt, au coeur de la plus grande zone, de la deuxième plus grande zone d'emploi du Québec.

1125 Je veux juste revenir sur une carte en page 6. On voit trois cent quarante mille (340 000) emplois avec, superposé, le transport collectif par rapport aux cinq cent cinquante mille (550 000) emplois du centre-ville ou aux deux cent soixante mille (260 000) emplois pour le pôle de l'Est, qui sont quand même relativement bien desservis quand on regarde en comparaison celui de trois cent quarante mille (340 000) emplois.

1130 Alors, pour le transport en commun, pour poursuivre, c'est que quand on les a rencontrés à la Caisse de dépôt et placement, ils nous ont dit qu'ils étaient en lien avec la STM, mais surtout pour les rayons de braquage, pour savoir quelle emprise ils auraient besoin, et cetera. Nous, c'est le volet plus horaire et arrimage d'horaires qui est important.

1135 Lorsqu'on a des pertes ou quand les gens nous disent : « Non, je ne peux pas le prendre parce que c'est trop long mes trajets. » C'est souvent parce qu'ils ont des correspondances à prendre. Donc, c'est vraiment d'arrimer avec les horaires de toutes les sociétés de transport. Donc, il y a vraiment un échange important à faire pour optimiser à ce niveau-là.

1140 Et, également, ce que nous mentionnent les entreprises, mais aussi les citoyens qu'on rencontre qui sont dans ces entreprises, ces employés, c'est les problématiques par rapport à la tarification. S'il y avait une tarification encore différente, ça compliquerait encore plus les choses. Puis il y a une uniformisation qui s'en vient à Montréal, intégrons en amont, même si ce n'est pas encore en place tout à fait et que le projet n'est pas construit intégrons cette nouvelle infrastructure qui s'en vient.

1145 Dernier point, avant-dernier point : le covoiturage. Je ne sais plus où est-ce que j'en suis au niveau du temps. Est-ce que je suis...

**LE PRÉSIDENT :**

1150 Encore deux minutes.

**Mme ALINE BERTHE :**

1155 Encore deux minutes, très bien. Donc, pour l'utilisation de l'auto, je vais faire un point global, c'est qu'on veut le limiter au maximum. Donc, pour le limiter au maximum, c'est évidemment encourager le transport en commun, le transport actif, mais laisser la possibilité, s'il y a des stationnements, de le réserver pour le covoiturage. Il existe des tas de plateformes, donc nous on propose cette alternative.

1160 Et, également, l'autopartage, qu'il y ait des places réservées pour des Communauto, Car2go, automobiles, c'est selon nous indispensable. Il faut qu'il y ait le cocktail transport à chaque gare pour que ce soit un succès au niveau de la mobilité.

1165 Et donc, comme je le disais, réduire tout ce qui est stationnement. Pourquoi ne pas mettre des débarcadères? Ça peut être intéressant pour les taxis, pour les covoitureurs également.

1170 Et s'il y a obligation de faire du stationnement, bien là, ce serait toutes les règles de l'art existantes : stationnement perméable, gestion des eaux de ruissellement, revêtement blanc, une canopée qui permet que ça ne devienne pas un îlot de chaleur. Donc, il existe toutes sortes de préconisations pour les stationnements.

1175 Alors, je vais clôturer simplement en vous disant que, bien premièrement merci de m'avoir accueillie aujourd'hui pour vous préciser ces recommandations. Nous sommes vraiment ravis de cette arrivée du REM dans le secteur, le pôle de l'Ouest. Pour que ce soit un puits sans levier pour le redéveloppement des secteurs industriels, comme je le disais, il faut que cette richesse soit prise en compte, qu'il y ait plus de communication et que le redéveloppement soit fait en concertation avec les acteurs du milieu.

1180 Et pour la mobilité alternative, pour que ça devienne vraiment un catalyseur, bien faire attention à ce que le REM ne devienne pas une nouvelle barrière physique, mais plutôt qu'à chaque gare on ait un TOD, toutes les mesures du cocktail transport qui soient arrimées.

**LE PRÉSIDENT :**

1185 Alors, merci pour votre présentation. Vous nous affirmez que l'idéal serait : pas de stationnement incitatif?

**Mme ALINE BERTHE :**

1190 L'idéal, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est quoi l'alternative?

1195 **Mme ALINE BERTHE :**

1200 Bien, comme je vous le disais tantôt, c'est d'arrimer complètement tout ce qui est transport collectif et actif. Donc, je ne l'ai pas précisé tantôt, mais mettre des voies réservées sur les gros boulevards qui amènent à ces gares-là et augmenter tout ce qui est transport collectif pour rejoindre les gares.

**LE PRÉSIDENT :**

1205 Parce qu'on comprend que le promoteur, bon, évidemment, jauge un peu le transfert intermodal en fonction de la disponibilité des places de stationnement dans ces stationnements incitatifs. Vous, vous nous répondez : c'est du rabattement, c'est de l'intégration avec les transports existants. C'est ce que je comprends de votre réponse?

**Mme ALINE BERTHE :**

1210 Oui, tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

1215 Merci. Madame Ghanimé?

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1220            Peut-être juste pour compléter ce point-là. On a eu hier les gens de Technoparc qui nous  
expliquaient, comme vous l'avez bien fait, que c'est vraiment un pôle d'emploi majeur, mais en  
même temps, c'est encore un endroit d'auto solo, c'est le royaume de l'auto solo comme moyen  
de transport. Alors, parlez-nous un petit peu, comment vous voyez la transition entre voitures avec  
votre vision de « pas de voitures », mais seulement des rabattements. Comment est-ce qu'on  
1225 peut passer à une telle révolution?

**Mme ALINE BERTHE :**

1230            C'est une très bonne question. Moi, ça fait dix ans que je travaille chez MOBA, puis ça se  
fait tranquillement, de toute façon, actuellement. Mais quand je parlais de « le REM comme un  
catalyseur de la mobilité alternative », c'est que vraiment je pense que ce projet structurant peut  
amener toutes les autres alternatives qui ne sont pas actuellement présentes dans le secteur.  
Quand on veut se rendre dans le secteur d'emploi, ça peut prendre environ une heure en  
moyenne pour les gens qui y vont.

1235            Donc, quand on considère ce temps-là, une heure, une heure et demie, la plupart du temps,  
on comprend pourquoi les gens choisissent l'auto. Sauf qu'il y a actuellement, grâce à la  
congestion, j'allais dire – entre guillemets le grâce –, de plus en plus de gens qui sont : bon, bien,  
1240 finalement, ça me prendra autant de temps en transport en commun, donc pourquoi pas.

1245            Mais selon moi, le fait que cette infrastructure arrive va permettre justement à ce que toutes  
les alternatives existantes, j'en parlais tantôt, les BIXI, les Car2go, les automobiles, tout ça, ce  
sont des alternatifs qui n'existent absolument pas dans ce secteur-là. Donc, s'il n'y a pas  
d'alternative, c'est sûr que les gens vont venir en auto. Mais si on leur présente toutes les  
1250 alternatives possibles, je pense que là il y aurait un peu plus de potentiel. Il n'y a juste pas de  
potentiel s'il n'y a rien.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1255            Oui, compris. Maintenant, deuxième question, je ne suis pas certaine d'avoir bien saisi la  
portée géographique de votre travail, mais bon, c'est assez particulier qu'il y ait un pôle d'emploi à  
Ville Saint-Laurent. Est-ce que vous pouvez commenter sur les autres villes puis peut-être en  
même temps préciser un peu les villes qui touchent, vous avez expliqué que vous étiez un de six  
MOBA, qu'est-ce que vous couvrez comme secteur?

1255

**Mme ALINE BERTHE :**

1260 Oui. Il y a une carte en page 5. Donc, en fait, on veut répondre, les centres de gestion des  
déplacements, on veut répondre à toutes demandes d'employeurs pour la mobilité alternative.  
Donc, on s'est partagé le territoire en six. Les six centres de gestion des déplacements, mais  
1265 concrètement, nos actions sont quand même beaucoup plus en lien avec les pôles d'emploi.  
Donc, le pôle d'emploi de l'Ouest, c'est là où on a le plus d'interaction finalement avec les  
entreprises.

Donc, comme vous pouvez le voir, notre territoire s'étend d'Ahuntsic en passant par Ville  
Mont-Royal jusqu'à LaSalle puis on va vers l'ouest, il y a Vaudreuil, jusqu'à Vaudreuil puis jusque  
1270 dans les Laurentides. Ça, c'est notre territoire. Quand vous me dites que vous voulez parler des  
autres villes, donc...?

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1275 Oui. C'était plutôt pour comprendre, comme vous étiez le pôle, vous avez dit, de  
développement Ville Saint-Laurent et qu'il y a un pôle d'emploi, simplement comprendre dans  
quelle mesure cette situation-là se répartit sur le reste du territoire touché par le REM.

**Mme ALINE BERTHE :**

1280 Le pôle d'emploi de l'Ouest, premièrement c'est un pôle d'emploi qui comprend Saint-  
Laurent, Dorval et Pointe-Claire. Alors, donc, quand on parle des trois cent quarante mille  
(340 000) emplois, on prend en compte tous les emplois de tout l'Ouest de l'île, donc c'est tout le  
territoire que vous voyez dessiné sur la carte, mais ils sont vraiment beaucoup plus densifiés dans  
1285 ces trois arrondissements et villes.

Donc, on fait partie du développement économique Saint-Laurent, mais on est très en lien  
aussi avec Pointe-Claire et Dorval où on a beaucoup de clientèle également.

**LE PRÉSIDENT :**

1290 C'est beau?

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1295 Oui, peut-être une dernière question. Est-ce que vous pensez que les avantages du REM  
seraient suffisants pour qu'ils puissent contribuer financièrement au développement du projet?  
Les entreprises, oui.

**Mme ALINE BERTHE :**

1300 Vous pouvez juste me répéter la question?

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1305 Est-ce que vous pensez que les avantages du REM sont assez importants pour un employeur? Parce que quand même, le facteur déplacement influence le choix d'emploi, mais est-ce que vous pensez que c'est assez fort pour qu'il puisse contribuer ou qui soit...

**Mme ALINE BERTHE :**

1310 Significatifs?

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1315 ... à un financement, oui.

**Mme ALINE BERTHE :**

Pour que les entreprises financent?

1320 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Oui.

**Mme ALINE BERTHE :**

1325 Dans quelle mesure elles financeraient, comment elles financeraient?

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1330 Bien, c'est ça.

**Mme ALINE BERTHE :**

1335 Vous voulez dire que la Caisse de dépôt et placement irait chercher un financement auprès des entreprises qui seraient desservies?



**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1340 Qui subventionnent, par exemple. On a eu hier les gens de Technoparc qui nous expliquaient qu'ils pourraient par exemple demander aux entreprises de fournir une carte métro pour encourager les employés à utiliser le service.

**Mme ALINE BERTHE :**

1345 Ah, O.K., O.K. Ce type de financement. O.K. Je croyais par rapport au projet, à l'infrastructure elle-même.

1350 Bien, nous sommes en charge d'implanter ce type de mesure. Donc, il y a à peu près quatre cents (400) entreprises qui ont déjà adhéré à ce type de programme. Donc, là, on parle d'OPUS et compagnie, OPUS Plus entreprise où les entreprises se disent : bien, le roulement de personnel, le recrutement, c'est vraiment une problématique chez nous. Il y en a qui prennent le transport en commun, ils ont... je vous parlais d'une heure et demie de déplacement. Quelqu'un qui vient en auto peut-être a un petit peu moins de contraintes, pourquoi ne pas les encourager?  
1355 D'autant qu'une case de stationnement dans ce secteur c'est à peu près trois cent cinquante dollars (350 \$) par an pour déneiger, éclairer, l'entretien, et cetera. Donc, c'est qu'indirectement, chaque entreprise donne trois cent cinquante dollars (350 \$) par an à son employé qui vient seul en auto.

1360 Donc ça, c'est l'argument que j'utilise quand je vais en entreprise pour leur dire : « Mais que donnez-vous donc à ceux qui, je ne sais pas, moi, dix kilomètres (10 km) à vélo dans la congestion? Qu'est-ce que vous donnez à celui qui vient en transport en commun? »

1365 Donc, oui, il y a un argumentaire derrière tout ça, puis il y a de plus en plus d'entreprises qui adhèrent en effet à promouvoir les transports alternatifs dans leur entreprise. Elles ont un rôle essentiel puis j'ai beaucoup d'espoir que ça continue, d'autant qu'il y a une réglementation qui s'en vient éventuellement à Montréal pour obliger, pour tout nouveau projet, à faire des plans de gestion des déplacements. Donc, c'est ça, c'est d'inciter les employés à contribuer.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Très bien. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1375 Madame Gendron?

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

1380 Oui. Vous avez évoqué la problématique de l'entreprise CCC. Est-ce qu'à votre connaissance, dans le pôle d'emploi, il y a d'autres entreprises qui peuvent être affectées par le même genre de problématique, soit les questions de sécurité, soit les questions d'accès au rail? Enfin, c'est les problématiques qui nous ont été mentionnées hier.

1385 **Mme ALINE BERTHE :**

Oui, tout à fait. En fait, on en a eu trois qui sont venus à notre connaissance, qui avaient cette problématique-là. On n'a pas creusé le sujet plus que ça, parce qu'on les a eues assez récemment, ces informations-là. Mais ce qu'il faudrait faire c'est vraiment aller sur le projet actuel et regarder chaque entreprise puis éventuellement les inviter avec, selon moi, la Caisse de dépôt et placement puis vérifier c'est quoi l'emprise, ça serait quoi l'impact. Il manque une discussion réellement là-dessus.

1390 Mais tantôt il y avait, je sais que c'est Mega Brands qui disait : « Bien nous, c'est comme ça qu'on se fait livrer en grosse partie, puis je ne suis pas sûre, par rapport au tracé où est-ce qu'on va être situés. » Il y en avait une autre, c'était Leeco qui eux également avaient... eux, je pense qu'ils vont être vraiment touchés. Donc, il y a comme une incertitude qui flotte aussi. Donc ça, c'est aussi autant dommageable qu'éventuellement s'il y a vraiment un impact, je pense, il y a un manque de communication à ce niveau-là.

1400 **LE PRÉSIDENT :**

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

1405 **Mme ALINE BERTHE :**

Merci.

1410 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, la commission va prendre une pause de quinze minutes et va reprendre ses travaux. Merci.

1415  
\_\_\_\_\_  
SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES  
\_\_\_\_\_

**REPRISE DE LA SÉANCE  
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES  
M. ROGER TROTTIER**

1420

**LE PRÉSIDENT :**

1425

J'inviterais maintenant, monsieur Roger Trottier pour les Citoyens pour une qualité de vie, s'il vous plaît.

Monsieur Trottier, bonjour.

**M. ROGER TROTTIER :**

1430

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

**LE PRÉSIDENT :**

1435

Alors, les délais de présentation sont de quinze (15) minutes. La parole est à vous, nous vous écoutons.

**M. ROGER TROTTIER :**

1440

Je vais être très bref. J'espère avoir des questions et je répondrai à toutes vos questions. D'abord, je m'adresse à vous en tant qu'ancien chercheur et conseiller technique de Citoyens pour une qualité de vie et, par la suite, j'ai pris la présidence par intérim, parce que ce n'est pas toujours facile de mobiliser des citoyens quand ils voient qu'il n'y a jamais d'actions qui se prennent. Ça fait que donc, j'ai assumé ce rôle-là depuis les quatre dernières années, et là, on a décidé de fusionner nos efforts avec les Pollués de Montréal-Trudeau. C'est juste pour vous situer.

1445

Moi, si je viens aujourd'hui c'est pour, la principale raison, c'est pour dire que je suis, comme représentant de ce qu'a été Citoyens pour une qualité de vie, je suis enchanté de voir où se dirige le projet de transport collectif de la Caisse de dépôt, de façon générale. C'est sûr qu'il y a des ajustements à faire, mais je suis vraiment, je trouve que c'est un pas dans la bonne direction.

1450

Je vais faire juste lecture pour que tout le monde l'entende, qui n'ont pas vu mon mémoire. Vous, vous le savez.

1455

J'ai lu attentivement la demande contenue dans le mémoire présentée par la Ville de Mirabel sous la signature du maire Jean Bouchard à la Communauté métropolitaine de Montréal

1460 le 16 septembre 2016. Les avantages évidents du prolongement du REM vers Mirabel y sont clairement démontrés, non seulement pour la couronne nord de Montréal, mais aussi pour la rentabilité financière à court et long terme de la CDPQ.

1465 Pour CQV, le mémoire de Mirabel souligne timidement les avantages considérables de citoyens riverains – je m'excuse – considérables que la desserte de l'aéroport de Mirabel pourrait signifier pour les centaines de milliers de citoyens de l'aéroport Trudeau quand ADM sera forcée de réduire, pour la première fois en vingt (20) ans, les agressions dont ils sont victimes la nuit, qui affectent grandement leur santé, leur sécurité, leur qualité de vie et la valeur de leur patrimoine immobilier. Pour ces raisons je tiens à féliciter et à remercier les élus de la ville de Mirabel.

1470 Soi-dit en passant, Mirabel et CQV se côtoient depuis vingt (20) ans pour essayer de corriger l'erreur qui a été faite en 96. Et c'est certain que je suis très au courant de ce que le maire a présenté et je l'endosse entièrement. Si j'étais à la Caisse de dépôt, si j'étais au conseil d'administration de la Caisse de dépôt, je me poserais beaucoup de questions. Comment pouvons-nous intervenir quand ce n'est pas nous qui décidons de préserver la qualité de vie des citoyens, c'est ADM.

1480 Bien, vous avez pu voir dans les pièces jointes à mon mémoire que depuis 2007, le fédéral ne peut plus agir seul dans des juridictions partagées avec les provinces. Et quand j'ai su que la Caisse de dépôt faisait appel au BAPE pour obtenir les avis des citoyens, je jubilais littéralement, parce que c'est la première fois en vingt (20) ans qu'on peut en parler de façon ouverte. Et je pense, je voudrais insister vraiment la Caisse de dépôt de prendre la peine de faire une véritable évaluation environnementale et socioéconomique, comme ça aurait toujours dû être fait en 96.

1485 C'était ça, en 96, c'est encore ça aujourd'hui, on demande la même, même chose. Il faut que des évaluations environnementales et socioéconomiques soient entreprises et qu'on prenne la peine de comparer les variantes, comme ça s'est fait pendant toute ma carrière d'ingénieur.

1490 C'est ça, mon message. Et les informations que j'ai mises en pièce jointe à mon mémoire vous donnent les raisons. Ça fait que maintenant, je suis disponible pour répondre à des questions si vous en avez des questions.

**LE PRÉSIDENT :**

1495 Alors, merci pour votre présentation. Bien, évidemment les représentants de la Ville de Mirabel nous ont fait part, eux, des avantages qui y verraient, mais j'aimerais peut-être l'entendre de votre part. Pour vous, quels seraient les avantages éventuels que le projet soit prolongé jusqu'à Mirabel?

**M. ROGER TROTTIER :**

1500 C'est bien sûr que les citoyens de la région de Montréal, puis on parle de centaines de milliers de personnes qui sont affectées à des degrés divers. Moi, je suis particulièrement très touché, mais il y en a d'autres qui sont un peu moins touchés, mais ça les affecte dans leur quotidien.

1505 C'est sûr qu'on dit, on ne peut pas laisser Mirabel se détériorer comme ça s'est fait au cours des vingt (20) dernières années. On a toujours espoir qu'on va faire revivre Mirabel. Et on ne peut pas tuer Mirabel et on ne peut pas prétendre que Mirabel n'est vouée à absolument rien. Parce qu'à Mirabel, il existe huit fois plus de terrains protégés pour la protection des citoyens qu'à Trudeau; huit fois plus. Il y a vingt-sept mille (27 000), l'équivalent d'à peu près vingt-sept mille  
1510 (27 000) acres qui sont déjà protégés, soit par la propriété du fédéral ou, encore plus, il y a un dix-huit mille (18 000) acres, je crois, qui peut – j'ai l'information ici. Je m'excuse, on va prendre hectares, parce que les acres c'était à l'ancien temps.

1515 Il faut savoir qu'à Montréal-Trudeau, il y a seulement une propriété de mille trois cent trente et un hectares (1 331 ha) qui appartient au fédéral. À l'extérieur de ça, il n'y a aucune servitude. Donc, ça veut dire qu'il n'y a jamais eu d'entente entre les riverains pour hypothéquer la valeur de leur propriété, et surtout d'accepter les inconvénients qui relient les mouvements aériens à la santé, la sécurité, la qualité de vie et la valeur du patrimoine immobilier. Ça ne s'est jamais discuté.

1520 Si on regarde Mirabel, au lieu de mille trois cent trente et un hectares (1 331 ha) c'est deux mille quatre cent vingt-huit (2 428). La propriété fédérale, elle est de deux mille quatre cent vingt-huit hectares (2 428 ha). Et il y a au moins un minimum de huit mille cinq cents hectares (8 500 ha) qui sont grevés d'au moins sept servitudes qui empêchent tout développement  
1525 résidentiel sur le territoire. Il y a encore beaucoup de place. Ça veut dire qu'au lieu d'avoir seulement mille trois cent trente et un hectares (1 331 ha) de protégés, il y en a dix mille neuf cent vingt-huit (10 928), minimum. Parce qu'on peut, si on a le temps de le faire, puis ceux qui veulent la recherche n'ont qu'à aller sur le registre foncier du Québec, ils ont un site Internet et tout peut se faire, mais c'est long. Il faut parcourir chacun des lots.

1530 Mais il y a énormément de place. Ça fait que Mirabel n'est pas mort comme ADM a toujours voulu faire croire. Et quand l'aérogare a été démolie, bien, c'est triste, mais ce n'est pas la fin de Mirabel. Le territoire est toujours là. Ça fait que ce qu'on dit, nous : si le projet de Mirabel, de la ville de Mirabel est de prolonger la desserte pour 2020, disons, mais pourquoi ne pas respecter  
1535 pour une fois le règlement municipal, entre autres de la Ville de Saint-Laurent, qui interdit tout bruit entre neuf heures le soir, vingt et une heures (21 h), pas à onze heures (11 h). Ça, c'était le couvre-feu quand moi j'ai acheté à Saint-Laurent. Entre onze heures (11 h) et sept heures (7 h), c'était un

1540 couvre-feu. Mais aujourd'hui, le règlement qui a été adopté il y a déjà plus de vingt (20) ans dit : neuf heures (9 h) le soir à sept heures (7 h) le matin.

1545 Bien, pourquoi ne pas avoir provisoirement une aérogare qui permettrait aux voyageurs de nuit, qui sont moins nombreux que durant le jour pour l'instant, pourquoi on ne leur permettrait pas de voyager à l'un ou à l'autre aéroport. Parce que ça va être quasiment avec la vitesse du REM, qu'en dedans de vingt à trente (20-30) minutes, ça va dépendre de la vitesse, mais la nuit il n'y a pas de trafic, donc ils vont pouvoir faire ça probablement en vingt (20) minutes. C'est comme si c'était à vingt (20) minutes de marche, si on veut. Ils embarquent dans le REM le soir à dix heures (10 h), à onze heures (11 h), à une heure (1 h). Là, on a des vols de nuit, on en a soixante-cinq (65) qui ont été observés.

1550 Ça fait que c'est ça qu'on prétend, c'est ça l'intérêt des citoyens de la Ville de Montréal et des banlieues environnantes, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1555 Alors, merci beaucoup de cette précision. Madame Gendron? Madame Ghanimé? Merci beaucoup de votre présentation, Monsieur Trottier.

**M. ROGER TROTTIER :**

1560 Ça m'a fait plaisir et je vous souhaite longue vie.

**LE PRÉSIDENT :**

1565 Merci. Bonne journée.

**M. ROGER TROTTIER :**

Pas rien qu'à vous personnellement, mais au BAPE.

1570 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

1575 **M. ROGER TROTTIER :**

Et essayer donc de faire un partenariat avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

**LE PRÉSIDENT :**

1580           Merci de votre présentation, Monsieur Trottier.

---

**M. DANIEL ROCHEFORT**

1585

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'invite maintenant madame Justine McIntyre pour le Vrai changement pour Montréal. Est-ce que madame McIntyre est là? Est-ce que madame McIntyre avait confirmé sa présence? Je peux supposer que madame McIntyre est à l'extérieur.

1590

Alors, écoutez, j'inviterais maintenant monsieur Daniel Rochefort, s'il vous plaît, s'il est présent. Alors, vous avez une présentation, vous avez un support visuel?

1595

**M. DANIEL ROCHEFORT :**

J'ai deux images ici.

**LE PRÉSIDENT :**

1600

Oui. Juste trente (30) secondes, savoir si on va trouver madame McIntyre. Voilà. Alors, Madame McIntyre, j'ai invité monsieur Rochefort à venir faire sa présentation puis je vous céderai la parole après.

1605

Alors, écoutez, Monsieur Rochefort, la parole est à vous, quinze minutes. Nous vous écoutons.

**M. DANIEL ROCHEFORT :**

1610

Je me présente. Je suis Daniel Rochefort, je suis un environnementaliste pragmatique, je dirais, qui est intéressé par les questions de mobilité durable puis d'efficacité énergétique, particulièrement. Entre autres, comme chercheur, je me suis beaucoup penché sur les tarifications des transports et je suis présentement en train de terminer des études en sciences de l'environnement, mais surtout, moi, je suis un Montréalais qui a établi son nid familial à deux minutes à pied de la ligne de Deux-Montagnes, à deux minutes à pied de la gare du Ruisseau, et ce, par conviction personnelle et par conviction familiale.

1615

1620 Vous comprendrez alors que quand on parle de TOD c'est de la musique à mes oreilles, puis que je suis très attaché à mon train. Comprenez-moi, je ne suis pas ici pour bâcher contre l'étalement urbain, pour culpabiliser les automobilistes, comme on le fait si bien dans mon milieu d'environnementalistes, entre nous, environnementalistes, mais je vous l'ai dit, je suis pragmatique puis je vais probablement me faire lancer des tomates après, mais selon moi, c'est des débats totalement stériles que de lutter contre l'étalement urbain et de culpabiliser les automobilistes.

1625 En fait, moi, je suis ici pour déchirer ma chemise, parce que CDPQ Infra veut s'emparer de mon train avec mon argent, en plus, sans que ça apporte aucune bonification du service, réelle, et sans que ça profite aux Montréalais, voire même que ça impose des contraintes supplémentaires sur le territoire montréalais puis aux citoyens montréalais.

1630 Je dois dire que d'entrée de jeu, le REM c'est un projet qui m'enthousiasme. Je suis très pour, j'y vois un potentiel de transformer la mobilité à Montréal, mais le REM tel que proposé, malgré toutes les promesses technologiques qu'on fait, ça reste essentiellement un train de banlieue. Tel que conçu, le REM, il va même accentuer le clivage entre la ville et la banlieue. 1635 Même que sans la deuxième proposition que je vais vous faire bientôt, le REM, ça perpétue le fait qu'au-delà de la 13, le West Island c'est la banlieue. Ça a beau être sur l'île de Montréal, on considère que c'est la banlieue, alors que ça pourrait être le contraire avec le REM. Avec un REM différent.

1640 Donc, tel que proposé le REM est conçu essentiellement pour transporter des banlieusards vers le centre-ville. That's it. Tel que proposé, le REM, ce n'est pas un projet pour les Montréalais, c'est un projet qui s'impose aux Montréalais et, à la limite, on va tolérer les Montréalais à l'embarquement sur les vieilles gares actuelles, comme à ma gare, s'il y a de la place, comme ça se fait actuellement dans le train, parfois, puis surtout si on va au centre-ville. Où voulez-vous 1645 qu'on aille à part de ça? La destination de choix c'est le centre-ville. C'est ce qu'on vise. Puis j'exagère à peine.

1650 Mais je vous dis, je suis pragmatique puis je ne suis pas ici pour m'opposer juste pour le plaisir de m'opposer. D'ailleurs, comme je vous ai dit, je ne m'oppose pas au REM. Pour moi, le REM c'est un projet important et ça pourrait changer vraiment la donne, ça pourrait changer profondément le tissu urbain dans toute la communauté métropolitaine de Montréal. Ça pourrait même changer la vision qu'on a du clivage entre la banlieue et la ville, et ça pourrait même nous propulser au rang des exemples à suivre internationalement en termes de mobilité durable.

1655 Rêvons un peu. Avec même une telle expertise, on pourrait exporter cette expertise-là puis en faire une vache à lait pour sécuriser nos fonds de pension. Je pense que c'est même un des objectifs de la Caisse de dépôt et placement.



1660 C'est pourquoi je vais vous proposer des solutions à mes montées de lait. Ma présence ici c'est une invitation à penser en dehors de la boîte, à voir un peu plus qu'un simple train de banlieue dans le REM. Je vais vous faire des propositions simples puis concrètes puis qui représentent pourtant une fraction des coûts du REM, mais qui rendrait acceptable l'appropriation de mon train avec mon argent.

1665 Je vais vous proposer de voir dans le REM un véritable métro de surface, carrément. Voire même une route verte, une vraie route verte.

1670 Donc, je vais faire ma première montée de lait. Avec ses gares fermées, le REM va aggraver l'entrave au transport actif. Le train, ça représente déjà une cloison qui fragmente le territoire. La ligne Deux-Montagnes le fait actuellement, la ligne de l'AMT, puis les trains, ça représente une barrière frustrante, c'est bien connu, qui entrave la circulation des piétons puis des cyclistes, qui les force à faire des détours ridicules pour aller du point A au point B. Et maintenant, je comprends très bien la difficulté puis les coûts qu'il y a d'associés pour aménager des passages à travers les voies, mais bloquer le passage au niveau des gares, ça, ça relève presque de la provocation. Et c'est ce que l'AMT ne se gêne pas pour faire actuellement.

1675 Par exemple, à côté de chez moi, dans ma gare, la traversée de la gare du Ruisseau est interdite par l'AMT sans titre de transport officiel. Et à hauteur d'homme faire un interminable détour par la rue O'Brien, Henri-Bourassa, ça représente presque trois kilomètres (3 km). C'est une véritable incitation à la désobéissance civile, puis c'est ce que j'enseigne d'ailleurs à mes enfants allégrement à ce chapitre-là.

1685 Même chose pour la traversée tout au long de la gare Bois-Franc qui permet miraculeusement de sauter par-dessus les boulevards Grenet et Laurentien, d'éviter des intersections dangereuses et elle est interdite, cette traversée-là. Il y a plein de monde qui font de la désobéissance civile en la traversant, pourtant. Et même chose aux gares Mont-Royal et Canora. C'est des exemples de ce que les gens ont besoin de traverser, les piétons ont besoin de traverser les gares.

1690 Moi, j'aimerais ça voir CDPQ Infra sensible aux besoins des citoyens qui vivent sur le territoire que le REM va traverser. Donc, le REM, pour moi, ça devrait s'intégrer à la vie des citoyens, pas constituer une barrière.

1695 Donc, je proposerais à CDPQ Infra d'ajouter au design de toutes ses gares – eux, ils proposent des gares fermées, mais de proposer d'ajouter au design de leurs gares un passage public gratuit pour les piétons, les cyclistes, les chaises roulantes, les rollerblades, name it. Vous devriez même, CDPQ Infra devrait même y voir une occasion en or de rendre pas juste acceptable, de rendre désirable le projet REM. Les gares du REM deviendraient un lieu de

1700

passage naturel. Puis entre nous, on appelle ça même une ligne de désir quand les passages traversent un endroit où ils n'ont pas le droit d'aller, mais qu'ils traversent parce que c'est le chemin le plus naturel.

1705

Si on y pense deux minutes, même, ça serait vraiment win-win, parce que ça provoquerait inévitablement l'adoption du REM à long terme pour les Montréalais. « Montréal c'est toi mon REM », on pourrait dire.

1710

Moi, j'aimerais donc que CDPQ Infra prenne rapidement l'engagement simple et somme toute très peu coûteux dans l'ensemble de son réseau, particulièrement à Montréal, d'aménager des passages, un passage gratuit dans ses gares pour tous les citoyens qui voudraient traverser le territoire, pour ne pas que le REM constitue une entrave à la circulation.

1715

Deuxième montée de lait. Je vais vous proposer une petite analogie. Imaginez qu'en 1962 on ait décidé de construire un métro, une ligne orange qui relie la lointaine banlieue de Laval au centre-ville, en s'arrêtant bien sûr par la banlieue Ahuntsic, avec une station Henri-Bourassa-Sauvé, mais qu'on aurait négligé de faire une station Crémazie, les stations Crémazie jusqu'à Laurier. Donc, prochaine destination : station Mont-Royal. Qu'est-ce qu'on aurait? On aurait un train de banlieue. C'est exactement ce qu'est la ligne Deux-Montagnes actuellement. Il y a un énorme trou entre les gares Sunnybrooke – j'ai essayé de l'illustrer ici – entre les gares Sunnybrooke et Bois-Franc. C'est un trou de service dans une zone qui vit pourtant une explosion du développement résidentiel, puis c'est un trou de service dans une zone qui représente le plus grand pôle de destination pour les gens qui sont les clients cibles du train de banlieue Deux-Montagnes, les gens de, si on regarde l'enquête origine-destination, plus que le centre-ville, la destination privilégiée des gens qui habitent près des gares Deux-Montagnes, des gares à Laval, c'est Ville Saint-Laurent. Donc, sûrement en bonne partie tout près de ce trou de service là.

1720

1725

Alors, l'enquête origine-destination nous enseigne que les gens qui prennent la ligne Deux-Montagnes se dirigent presque tous pour travailler vers le centre-ville, et les gens qui travaillent à Ville Saint-Laurent, la voiture. Il y a presque personne qui prend le train de Deux-Montagnes pour aller travailler à Ville Saint-Laurent là où le train passe. C'est une véritable aberration.

1730

Puis c'est sûr qu'avec sa gare Autoroute 13, CDPQ Infra propose un petit plaster qui serait l'équivalent de si on avait, à l'époque, ajouté une gare au Marché Central en pensant que les gens vont prendre l'autobus pour se rendre là où il y a un trou de service entre Crémazie et Laurier.

1735

Donc, je divague, là. Le trou dont je vous parle, ça représente sur la ligne de train de Deux-Montagnes... en fait, ça représente la frontière entre la ville et la banlieue dans l'imaginaire

collectif. Au-delà de la gare Bois-Franc commence le West Island, du moins en ce qui concerne le train.

1740           Pourtant, ce trou-là, il pourrait être comblé de façon très, très simple, en ajoutant deux stations stratégiquement placées. Ça constituerait même un, si on ajoute deux stations, ça constituerait vraiment un ensemble de gares strictement inspirées de la philosophie TOD. Donc, sur la carte que j'ai faite, ça représente vraiment toutes les zones d'influence, mais à distance de marche du train, donc les zones d'influence actuelles et ce que ça pourrait représenter avec tout  
1745 simplement l'ajout de deux stations, qui serait une station Thimens et une station Cavendish, là, où justement il faut refaire de toute façon une bonne partie de la voie ferrée.

1750           Donc, premièrement je vous propose une gare Thimens au bout du boulevard du même nom. Et si on faisait une station Thimens, ça serait premièrement le lieu de l'intersection la plus naturelle pour transférer entre la ligne, l'antenne ouest et l'antenne nord du REM. Mais, en plus, ça donnerait accès à un des pôles majeurs de Ville Saint-Laurent. Le secteur industriel de Ville Saint-Laurent, et ce, à distance de marche.

1755           Le succès de cette station-là serait garanti en termes de destination. Les usagers qui vont débarquer là proviendraient non seulement du West Island, proviendraient aussi de Montréal. Donc, là, on se retrouve avec une situation totalement différente d'un train de banlieue. On se retrouve avec des gens qui viennent de toutes les directions et qui convergent à Ville Saint-Laurent, comme on converge au centre-ville actuellement.

1760           Mais en plus, une station Thimens, ça serait situé tout près d'un quartier résidentiel très bouillonnant, le quartier Nouveau Saint-Laurent. C'est trois mille six cents (3 600) unités d'habitation de prestige et on serait à moins de mille mètres (1 000 m) de marche de là. Et on ne peut pas s'attendre à ce que ces gens-là, qui habitent dans ces habitations de prestige aillent garer leur BMW à la station Bois-Franc pour prendre le train de banlieue. Mais s'il y avait une  
1765 station de train à mille mètres (1 000 m) de chez eux, et probablement qu'il y a une partie de ces gens-là qui se sont établis là pour aller travailler au Technoparc, alors, c'est assez prévisible qu'on aurait un bassin de clientèle qui serait assez facile à aller chercher.

1770           Et on pourrait mentionner le petit quartier de Saraguay, juste au nord, qui lui serait totalement dans la zone des cinq cents mètres (500 m). Donc, ce serait le TOD par excellence et on a une clientèle assurée pour des siècles à venir avec ce petit quartier-là, même si c'est tout petit.

1775           Et je proposerais aussi une station Cavendish, qui elle, est tout simplement à l'intersection de là où Cavendish devient Toupin. C'est l'endroit où, de toute façon, il faut reconstruire, il faut enlever le passage à niveau. Alors, pourquoi pas en faire une gare.

1780 Ça, ça ne représenterait pas un gros pôle de destination d'ajouté, mais ça représenterait un pôle d'embarquement majeur. C'est premièrement situé à une distance de marche, encore là, du quartier résidentiel le plus, qui est vraiment en explosion à Ville Saint-Laurent, c'est le plus florissant, le quartier Nouveau Saint-Laurent, le développement de ça n'arrête pas de finir. Ils sont en train de développer tous les anciens terrains de l'ancien aéroport.

1785 Donc ça, c'est un quartier qui est conçu pour attirer les jeunes familles branchées, qui est considéré, qui est bâti comme un quartier vert, puis qui offre dans le fond une alternative à l'étalement urbain. Mais actuellement, le transport en commun là-bas n'y est pas.

1790 Alors, la gare Bois-Franc, c'est loin en titi de ce quartier-là. Et quand tu as un beau VUS de l'année, tu ne te taperas l'autobus pour aller prendre le train. Je rigole, mais il y a un petit peu de vrai là-dedans. Alors, qui si on avait une gare de train à portée de la main, il y a encore là un beau bassin de clientèle qui est en croissance.

1795 De plus, cette gare Cavendish là serait située en plein coeur d'un plus vieux quartier, qui est un ancien de quartier de banlieue de Saint-Laurent alors que Saint-Laurent c'était une banlieue. Mais ça s'appelle le quartier Marlboro, qui est couvert en partie, actuellement, à distance de marche par la gare Bois-Franc, mais si on faisait une deuxième station, une station Cavendish, alors tout ce quartier-là deviendrait un véritable TOD et donc la majeure partie du quartier serait à moins de cinq cents mètres (500 m) de la gare de train. On se retrouverait, tout le monde se retrouverait un petit peu dans ma situation à moi, à côté de chez moi. Moi, je suis à deux minutes à pied du train.

1800 **LE PRÉSIDENT :**

1805 Alors, on arrive au terme de votre délai de présentation. Je vous inviterais à conclure, s'il vous plaît.

**M. DANIEL ROCHEFORT :**

1810 Donc, bien je ne parlerai pas de ma troisième option, qui est dans mon mémoire, qui est que CDPQ Infra – bon, je vais en parler. D'après moi, CDPQ Infra pourrait aussi se faire le leader de la création d'une véloroute le long de tous ces axes de chemin de fer qu'ils proposent et en faire carrément même une signature. Et ça ne veut pas dire qu'ils devraient en assumer tous les frais, parce que les villes sont vraiment intéressées à investir dans des axes cyclables et se battent justement souvent contre les compagnies de chemin de fer depuis des années pour essayer d'obtenir d'utiliser leurs emprises ferroviaires. Ville Saint-Laurent vient finalement de se rebattre sur l'emprise d'Hydro-Québec et d'investir un million (1 M) pour un kilomètre de voie cyclable entre, justement entre Toupin et Keller dans le quartier Marlborough.

1815

Sauf que ça pourrait devenir carrément une signature pour CDPQ Infra pour son projet REM, et ça améliorerait énormément l'acceptabilité sociale.

1820 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup de votre présentation, Monsieur Rochefort.

1825 **M. DANIEL ROCHEFORT :**

Ça me fait plaisir.

**LE PRÉSIDENT :**

1830 Donc, quelques questions à vous soumettre. Madame Ghanimé?

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1835 Merci pour votre mémoire. Justement, sur votre dernière proposition où essentiellement vous proposez qu'il y ait des pistes cyclables le long de l'emprise du REM, expliquez-nous comment on assure la sécurité des cyclistes dans un cas, comment vous voyez ça pour assurer la sécurité des cyclistes dans une emprise comme ça?

1840 **M. DANIEL ROCHEFORT :**

Bien, ce concept-là, ça a l'air pour nous, Québécois, de quelque chose d'assez extravagant. Sauf que pourtant, c'est en pleine explosion dans le monde, on appelle ça « Rails-to-Trails ». Il y a, j'avais sorti des chiffres ici, aux États-Unis actuellement, en 2013, pour vous dire que ce n'est pas extravagant, en 2013, il y avait cent soixante et onze (171) Rails-to-Trails aux États-Unis, dans quarante et un (41) États, puis c'était deux mille deux cent cinquante kilomètres (2 250 km) de pistes cyclables. Et la progression est fulgurante, en 2015 c'était maintenant deux cent quarante (240) Rails-to-Trails.

1850 Et donc, c'est un concept qui est éprouvé. Il n'y a pas de problème de sécurité, même qu'au contraire, on a remarqué que ça améliore la sécurité, parce que ça réduit le vandalisme et les gens d'approprient beaucoup plus ce territoire-là. Donc, ça devient un peu un territoire qu'ils veulent protéger. Mais les seules contre-indications, si on veut, les seuls problèmes de sécurité qui se posent, parce que c'est toujours séparé de la voie par des clôtures et tout, sauf que les seuls problèmes de sécurité qui se posent parfois c'est au niveau des intersections, des passages à niveau. Et le REM constituerait justement un exemple à ce niveau-là, il n'y a pas de passage à niveau. Donc, il n'y aurait pas de croisement entre des cyclistes et des trains avec le REM.

1855

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1860 Bien. Juste peut-être une précision sur votre première recommandation pour ajouter un  
couloir de passage. Je ne sais pas si vous avez pris connaissance des fiches techniques, mais  
est-ce qu'on comprend bien de ce que vous proposez, que pour chacune des stations, qu'on soit  
capables de circuler d'un côté à l'autre de la voie, puis après ça, qu'il y ait une autre barrière à  
franchir pour payer son passage. C'est ça?

1865 **M. DANIEL ROCHEFORT :**

1870 C'est ça. Donc, qu'on puisse traverser librement et entrer en payant dans la station ou sur le  
quai du train, si on veut prendre le train, mais qu'on ne soit pas obligés nécessairement de  
traverser la station pour prendre le train, qu'on puisse traverser la station tout simplement pour  
traverser.

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

1875 O.K. Puis finalement, peut-être une précision sur votre deuxième recommandation,  
d'ajouter des stations. Est-ce que ces recommandations-là que vous avez, c'est basé sur votre  
connaissance du territoire ou vous avez regardé une densité minimale pour justifier un ajout?  
Expliquez-nous la base du choix des stations.

1880 **M. DANIEL ROCHEFORT :**

1885 Bien, c'est basé sur une absence de service carrément dans ce secteur-là. Et je ne dirais  
pas que j'ai mesuré des densités, mais c'est un territoire que j'arpente et dans lequel j'habite et  
les distances de marche que je propose, ce n'est même pas des périmètres, c'est carrément la  
distance que ça prendrait réellement de marcher dans les rues. Donc, c'est pour ça que ce n'est  
pas un périmètre circulaire. Mais c'est sûr que la question n'est pas, je pense, de justifier par une  
concentration, mettons, des maisons puis que tel quartier, ça ne vaudrait pas la peine, parce que  
les maisons sont trop distances l'une de l'autre. Je pense que quand on établit un train de  
banlieue en banlieue, bien, la densité est beaucoup moins forte que dans ces quartiers-là, c'est  
assez évident, là.

1890 **LE PRÉSIDENT :**

1895 Alors, d'autres questions? Ça va? Merci beaucoup de votre présentation, Monsieur  
Rochefort, d'avoir répondu à nos questions.

**M. DANIEL ROCHERFORT :**

Ça me fait plaisir.

1900

---

**Mme JUSTINE McINTYRE**

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais maintenant madame Justine McIntyre pour le Vrai changement pour Montréal. Bonjour, Madame.

1905

**Mme JUSTINE McINTYRE :**

Bonjour. Merci beaucoup de m'accueillir.

1910

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, quinze (15) minutes de présentation. La parole est à vous.

1915

**Mme JUSTINE McINTYRE :**

Merci beaucoup. Alors, je me présente, je suis conseillère de ville dans Pierrefonds-Roxboro. J'habite dans un district où nous avons justement accès à une gare de train sur la ligne de l'AMT. Je suis également chef de Vrai changement pour Montréal, et étant donné l'envergure du projet, nous avons trouvé important de nous pencher sur le projet et de produire un mémoire.

1920

D'abord, nous saluons cet investissement majeur en transport collectif et nous croyons que tout projet de cette envergure-là doit être élaboré de concert avec les compétences locales et régionales, puisque ces instances déterminent la vision d'avenir de leur territoire, tant au niveau de son développement qu'au niveau de la mobilité.

1925

Nous avons appris hier au Conseil municipal par le maire Coderre qu'il était venu parler de l'ajout de trois gares au centre-ville. Nous l'avons appris en même temps que le reste du Conseil municipal, je crois. Nous sommes favorables à l'annonce de ces trois gares et nous comprenons que ça ferait partie éventuellement de la première phase du projet. La question qu'on aurait c'est que j'ai cru comprendre que cela ajouterait quatre cents millions (400 M\$) au projet. Alors, on voudrait savoir quel impact ça va avoir sur le budget et d'où viendra le financement pour ces trois gares.

1930

1935

Je vais passer brièvement à travers les points qui sont soulevés par le mémoire que j'ai déposé, que je crois que vous avez déjà en main. La première chose est par rapport du choix de technologie.

1940

Donc, le choix de technologie sera déterminant pour le projet. On parle ici d'un SLR cent pour cent (100 %) électrique et autonome. Ça soulève pour nous une question par rapport à la compatibilité avec les autres lignes de train qui partagent le tunnel Mont-Royal.

1945

Sur la ligne Deux-Montagnes avec la technologie existante du type de rail qui est utilisé et du type de train qui est utilisé, nous croyons qu'il y a beaucoup d'améliorations possibles, c'est-à-dire qu'on pourrait aller chercher des bénéfices qu'on voit avec le REM en bonifiant la ligne telle qu'elle existe aujourd'hui au niveau de la capacité du train, en mettant un train à deux étages, en augmentant la fréquentation, en offrant un horaire beaucoup plus large, en améliorant la qualité du service avec le WiFi, notamment, le confort des trains et le confort des gares, l'aménagement autour des gares également.

1950

Donc, on se demande, quand on fait la comparaison entre le projet de REM tel que présenté et la ligne actuelle de Deux-Montagnes, on essaie de voir s'il y a vraiment une valeur ajoutée pour les usagers de cette ligne-là. On comprend que les autres lignes sont des nouvelles lignes et donc, les enjeux ne seront pas les mêmes.

1955

Le tracé. Deuxième point, c'est le tracé et l'impact sur le développement. Quand nous avons élaboré le schéma d'aménagement de l'agglomération, et c'était un long processus, on a ciblé la protection des espaces verts à dix pour cent (10 %). Or, si on continue à exploiter pour fins de développement immobilier les espaces verts restants, on ne sera pas capables d'atteindre cette cible de dix pour cent (10 %).

1960

Puis j'aimerais partager avec vous deux citations qui viennent du rapport et recommandations de la Commission permanente sur le schéma d'aménagement et de développement qui a été déposé le 29 janvier. La première citation qui se trouve à la page 20 du rapport :

1965

*« Les commissaires ont souhaité viser une cible plus élevée que le huit pour cent (8 %) proposé pour la surface terrestre des aires protégées et ont recommandé en ce sens que le pourcentage soit porté à douze pour cent (12 %). Il s'agit certes d'une cible ambitieuse, mais les membres étaient unanimes à ce sujet. »*

1970

Donc, ils ont recommandé en fait douze pour cent (12 %), on en est venu à dix pour cent (10 %); c'était la recommandation 38 de leur rapport.

1975



La deuxième citation c'est plus par rapport à la création de TOD, de coeur de quartier :

1980 « *La commission a retenu les préoccupations entendues sur les milieux de vie et la notion de coeur de quartier et de voisinage sur la question du transport actif, de la réduction de la dépendance à l'automobile, de la politique de stationnement, de la desserte du transport collectif, qu'il s'agisse du projet du Train de l'Ouest ou du prolongement du métro. »*

1985 Et vous comprendrez qu'au moment du dépôt de ce rapport-là, le projet du REM n'était toujours pas annoncé. Alors, ils ont cité les projets qui étaient en cours soit, le prolongement du métro et le Train de l'Ouest.

1990 La fondation David Suzuki, l'Union des producteurs agricoles ont également soulevé, je crois, des hésitations par rapport ou des préoccupations par rapport à l'impact sur le développement des espaces verts. Alors, pour nous, la question c'est une double question, parce qu'il s'agit de la protection de ces espaces et en même temps une densification des quartiers existants. La transformation urbaine des quartiers qui ont été, conçus à l'époque, selon le modèle de quartier de banlieue.

1995 Donc, je pense que je vais y arriver un peu plus tard... oui. Je voulais ajouter un élément qui n'était pas dans le rapport original, mais que j'avais soumis dans un autre rapport, puisque dans mon arrondissement, nous avons fait une étude sur l'idée de densifier, de créer un genre de quartier central de Pierrefonds à l'intersection du boulevard de Pierrefonds et du boulevard Saint-Jean. Et en lien avec cette étude-là, j'avais proposé qu'on change carrément le tracé de la ligne  
2000 Deux-Montagnes pour prolonger cette ligne-là plus vers l'ouest de l'île où il y a une plus forte densité de population.

2005 Alors, au lieu de quitter l'île après la gare Roxboro et d'aller directement vers Deux-Montagnes, on ferait une espèce de boucle vers le boulevard Saint-Jean qui suivrait le boulevard Pierrefonds et, comme ça, on irait chercher la population qui vit à Dollars-des-Ormeaux, dans le centre de Pierrefonds et également à L'Île-Bizard. Mais je n'ai pas fait de carte, alors je ne vous présente pas de tracé, je vous présente une idée. Parce que je ne suis pas spécialiste dans le tracé des voies ferrées et dans l'établissement de quel serait le meilleur endroit où passer, mais je vous soumetts l'idée comme ça.

2010 Troisièmement, par rapport au modèle de financement. On voudrait savoir, à part la Caisse de dépôt, qui sont les autres investisseurs qui se sont engagés à date. Parce qu'on sait que la demande a été faite, mais on n'a pas encore entendu d'engagement formel. La Caisse, on le sait, souhaite que le projet soit rentable et, entre autres, c'est ce qui explique le choix de technologie  
2015 autonome pour les trains. Mais on craint qu'il y aurait une tentation d'avoir un coût du billet qui serait hors de la portée budgétaire de plusieurs catégories d'usagers.

2020 Donc, est-ce que les gens finalement vont faire le calcul et choisir plutôt de prendre l'autobus que le train si le coût du billet est trop élevé? C'est ce qui arrive actuellement. Donc, on craint un système de transport en commun à deux vitesses. Il y a des gens qui ne peuvent pas se payer le train, ils n'ont pas accès à une voiture non plus, donc ils vont faire un trajet qui est deux fois plus long, ils vont prendre l'autobus pour épargner de l'argent dans leur trajet quotidien vers le travail.

2025 On croit que la tarification sur l'ensemble du réseau doit être revue afin d'assurer une cohérence des prix et du mode de paiement pour que ça soit uniforme et une intégration avec les différents réseaux de transport connexe.

2030 Quatrième point, c'est l'accès aux gares et l'impact sur la circulation. On comprend que les Montréalais sont toujours aussi accros à leur auto, malgré les changements de comportement qui sont intéressants. Une migration de plus en plus vers le vélo et vers la marche. On se pose la question si le projet du REM sera assez convaincant pour que les Montréalais abandonnent leur voiture, qu'ils ne font pas l'achat d'une deuxième voiture ou même d'une première voiture en faveur de prendre le train.

2035 La proximité et l'accessibilité des gares à pied, à vélo et en autobus sont essentielles. Je peux vous dire de façon anecdotique que nous avons choisi notre quartier pour cette raison-là. On ne voulait pas avoir une dépendance à l'automobile pour nos déplacements vers la ville. Pour cette raison, je pourrais remettre en question la décision de mettre une gare à l'intersection du boulevard Gouin et de l'Autoroute 13, puisque ça serait une gare où est-ce qu'on aurait accès  
2040 premièrement à cette gare-là par voiture, et notamment les gens qui viendraient le long de la 13 de Laval pour venir stationner à la gare.

2045 Alors, c'est de dire : est-ce qu'on veut créer un modèle ou est-ce que les gens arrivent par voiture pour stationner autour de la gare, pour se rendre en ville, ou est-ce qu'on crée plutôt un tracé et un modèle de gare qui est accessible à des quartiers résidentiels ou les gens vont plutôt arriver à pied et à vélo et par autobus à cette gare-là. Donc ça, c'est vraiment à considérer.

2050 Le stationnement est un sujet qui revient constamment pour les usagers actuels de la ligne de train de Deux-Montagnes. On réclame constamment de plus en plus de stationnements et je renvoie la question aux citoyens de mon quartier en leur disant : « Vous voulez que je mette ça où? Parce que présentement c'est saturé. » Si on continue à étendre, à voir des vastes parcs de stationnement automobiles, en fait ça tue l'idée d'avoir un coeur de quartier, et ça va à l'encontre de ce qui est demandé par le schéma d'aménagement qui est de créer des quartiers, des coeurs de quartier autour des gares.  
2055

Encore une fois, si je donne l'exemple de Roxboro, il y avait un village autour de la gare, mais l'impact d'avoir un vaste parc de stationnement, ça a eu un impact d'étranglement sur le village. Les gens perçoivent maintenant cette gare-là comme étant un stationnement et non plus comme étant un village.

2060

Alors, je pense que c'est nécessaire de viser donc un changement dans le modèle d'urbanisme, la conception des routes, d'avoir une intégration holistique du réseau électrique métropolitain dans le paysage. Sans quoi, on va venir placer des gares qui seront un patch sur un mauvais urbanisme, comme c'est le cas présent. Donc, le projet en soi est intéressant, mais il faut voir tout ce qu'il y a autour, la façon qu'on y accède, la façon qu'on encourage ou qu'on décourage les différents modes d'accès par les différentes modes de transport.

2065

En conclusion – il me reste combien de minutes, s'il vous plaît?

2070

**LE PRÉSIDENT :**

Trois minutes.

2075

**Mme JUSTINE McINTYRE :**

Trois minutes, parfait. Alors, j'avais fait quelques propositions dans le mémoire que j'ai déposé : une augmentation de la fréquence des trains actuels; d'avoir une plage horaire plus large; un aménagement plus convivial des gares et notamment des quartiers des gares, comme je disais d'avoir une intégration, vraiment une intégration dans la communauté. On peut penser avoir des cafés, des endroits de rassemblement pour les gens, plus de stationnements pour les vélos, éventuellement des stations de BIXI ou d'autopartage. Un accès sécurisé pour les piétons, très important. Il y a encore trop de confusion alentour des gares, des gens qui arrivent à la hâte avec les voitures, des piétons qui essaient de traverser pêle-mêle. Alors, que ça soit bien pensé, non seulement au niveau de la gare même, mais au niveau de tout un quartier.

2080

2085

Le WiFi gratuit dans les trains, excellent choix, très réclamé par les usagers. Des trains deux étages sur la ligne actuelle, ça fonctionnerait très bien aussi. Des espaces réservés pour zone silence, ça, c'est une idée que j'ai piquée sur le train de l'Ontario, le train du gouvernement de l'Ontario. Ils ont des espaces réservés où est-ce qu'ils demandent aux gens de ne pas parler au téléphone, ou d'avoir des conversations pour qu'on puisse se reposer avant d'arriver au travail.

2090

Ensuite, j'avais proposé d'autres aménagements, mais qui ne touchent pas au projet du REM, mais qui sont plus des propositions larges au niveau du transport collectif. Alors, je vais laisser ça de côté.

2095

Mais je crois que minimalement, en plus des gares du centre-ville qui ont été réclamées hier par le maire de Montréal, minimalement il faudrait aussi créer une station multimodale à la gare Bois-Franc, donc une connexion avec la ligne orange à cet endroit-là.

2100 Alors, je vous remercie beaucoup et j'attends vos questions.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci de votre présentation. Madame Ghanimé?

2105

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Merci pour votre mémoire. J'avais juste une précision, une clarification concernant justement les gares intermodales. Alors, vous avez parlé de la station A-13, l'intention c'est d'en faire un pôle intermodal. Mais si on a bien compris, à votre avis, ce serait mieux de laisser tomber, parce que ça implique quand même un grand stationnement? J'aimerais juste que vous expliquiez. Est-ce que vous proposez de laisser tomber la A-13 en faveur de Bois-Franc et pourquoi?

2110

2115

**Mme JUSTINE McINTYRE :**

En fait, le monsieur qui est passé avant moi avait fait une proposition de faire une gare à Thimens. J'y ai pensé aussi. Quand on regarde le tracé, oui, on peut avoir une gare à l'Autoroute 13, mais pourquoi pas la déplacer un peu plus à l'est où il y a déjà une poche résidentielle qui est intéressante. Donc, de créer un accès qui se ferait plutôt par transport actif. Parce qu'effectivement, le choix de la gare va déterminer le choix de transport vers la gare.

2120

Alors, quel signal est-ce qu'on veut envoyer? Est-ce que c'est un train qui est là pour les navetteurs qui vont arriver en automobile d'un peu partout ou est-ce qu'on veut vraiment créer une ligne de train qui va desservir les résidents actuels de l'île de Montréal? C'est ça, ma réflexion.

2125

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

C'est bon. J'aimerais peut-être revenir aussi sur votre idée. Vous avez expliqué que vous aviez proposé de faire une extension de la ligne AMT pour desservir le couloir boulevard Pierrefonds entre des Sources et Saint-Jean si j'ai bien compris, c'est ça?

2130

2135

**Mme JUSTINE McINTYRE :**

Oui.

2140 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Là, le REM propose une station plutôt un peu plus au sud, à la hauteur de la 40 entre St-Jean et des Sources. Pensez-vous que les emplacements proposés seraient assez attrayants pour votre population et sinon qu'est-ce que vous proposez pour améliorer l'accessibilité à ces stations?

2145

**Mme JUSTINE McINTYRE :**

Votre question est excellente. Je n'ai pas beaucoup parlé de la branche Sainte-Anne-de-Bellevue, effectivement, parce que j'ai toujours mon chapeau de conseillère de Pierrefonds, je pense beaucoup à mon arrondissement. Mais si on pense à l'ouest de l'île comme étant un tout, puisque c'est un tout, c'est une population qui ne connaît pas les limites de son territoire, oui, la ligne de Sainte-Anne-de-Bellevue va desservir une bonne partie de la population. Je crois, dans mon rapport, puis je ne l'ai pas mentionné dans ma présentation, mais dans mon rapport, je fais une proposition de bouger la ligne vers le nord sur l'axe de Salaberry où il y a présentement les lignes d'Hydro-Québec. Je ne sais pas si c'est possible, mais je sais qu'il y a déjà un tracé où il n'y a pas de maison pour justement passer les lignes, les pylônes d'Hydro-Québec.

2150

2155

Et la raison pourquoi j'avais proposé ça, c'est parce qu'avec l'emplacement actuel le long de la 40, encore une fois c'est un emplacement qui est plutôt commercial et autoroutier plutôt que résidentiel. Alors, je me dis que si on est capables d'aller vraiment chercher le coeur de la population qui vit dans l'ouest de l'île, le train serait plus utilisé par les gens qui viendraient par transport actif.

2160

Pour ce qui est de la proposition que j'ai faite d'aller vers l'ouest sur la ligne nord, la ligne Deux-Montagnes, il faudrait vraiment le regarder, vous, avec vos yeux d'experts. Parce que pour moi, c'était une idée d'aller chercher la population de L'Île-Bizard, parce que je ne suis pas convaincue que ces gens-là vont prendre leur auto ou l'autobus pour descendre, c'est quand même trente (30) minutes, peut-être, pour se rendre jusqu'à la 40 le matin, et ensuite prendre le train. Ils risquent de rester dans leur voiture à ce point-là.

2165

2170

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

C'était en fait le coeur de ma question, comme vous avez proposé, en fait vous avez souligné qu'il y avait un manque d'accès à des transports collectifs à cet endroit-là, donc, mais la

2175

question c'est plutôt est-ce que vous considérez que ça serait peut-être un peu loin pour avoir accès et si oui, qu'est-ce qu'il faudrait faire pour faciliter cet accès-là?

**Mme JUSTINE McINTYRE :**

2180

Je pense, comme j'avais parlé tantôt, qu'il faut vraiment avoir un regard du tout. Et quand on va planifier le train et éventuellement installer cette ligne-là, ça reviendrait ensuite aux municipalités alentour de repenser leurs routes et leurs voies d'accès. Parce que si on laisse ça tel quel avec les axes des Sources, Saint-Jean Saint-Charles, c'est fait pour les automobiles, c'est très inconfortable pour les piétons, très inconfortable pour les vélos, et pas très aménagé pour les autobus non plus. Il n'y a pas un avantage très clair dans la tête des gens d'aller vers un autre mode de transport.

2185

Alors, il faudrait le rendre beaucoup plus convivial. Il faudrait que la gare soit bien intégrée aussi pour les gens qui arrivent par d'autres moyens que par automobile.

2190

Et par rapport aux automobilistes, une grande source de frustration pour les automobilistes c'est le fait que les stationnements sont toujours bloqués, sont remplis à partir de sept heures et demie (7 h 30) du matin. Donc, il faudrait voir peut-être un mode de tarification qui permettrait d'avoir des places disponibles en tout temps pour les usagers occasionnels, des gens qui veulent stationner quelques heures et pas nécessairement du lundi au vendredi tout la journée, qui n'a pas de bon sens.

2195

**LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

2200

Merci.

**Mme JUSTINE McINTYRE :**

2205

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

D'autres questions, Madame Gendron? Dans votre présentation, vous avez abordé la détermination du tarif, qu'il faudrait que ça ne soit pas dissuasif, c'est ce que j'ai compris de votre propos. Sachant qu'il y a une nouvelle gouvernance du transport et de la gestion du transport collectif dans la région de Montréal où il va y avoir une organisation, l'ARTM, qui va avoir à déterminer le tarif en intégrant celui éventuel du projet de la Caisse de dépôt, j'aimerais vous entendre là-dessus pour savoir exactement, à titre d'élue municipale, qu'est-ce que vous en pensez de la nouvelle gouvernance puis de la détermination du tarif avec un organisme qui

2210

2215

découlerait, en quelque sorte, dont l'ascendant proviendrait de la communauté métropolitaine de Montréal?

**Mme JUSTINE McINTYRE :**

2220

Oui. C'est une excellente nouvelle que ça sera revu par cette nouvelle structure, parce que même dans la structure qu'on a présentement, il n'y a pas de cohérence nécessairement entre les différents systèmes de transport. Puis je sais que ça a même pris longtemps avant d'avoir une cohérence entre l'AMT et la STM. Donc, les gens étaient obligés d'avoir deux cartes OPUS pour prendre l'un ou pour prendre l'autre.

2225

Donc, si on était capables d'avoir un système de paiement uniformisé puis un tarif, alors c'est là que ça devient délicat; parce que le tarif présentement est fait par zone, puis il y a une grande différence entre les zones aussi. Et on sait qu'il y a des gens qui vont partir de chez eux pour conduire, pour atterrir dans une zone où est-ce que ça coûte moins cher. Alors, il faudrait revoir cette question de zone, si on veut poursuivre avec une tarification par zone.

2230

Je sais qu'il y a des technologies qui sont travaillées, je ne sais pas si ça a été mis en place encore, mais pour avoir une tarification par kilométrage. Donc, savoir avec une carte d'accès ou une autre technologie d'accès et quand on rentre et quand on quitte le système il y a un calcul qui se fait puis on est tarifé en conséquence.

2235

Alors, ça, ça serait intéressant à voir. Parce que présentement quelqu'un qui part de Deux-Montagnes pour venir à Roxboro va payer un tarif qui n'a aucun sens pour faire deux stations, parce qu'il est en zone 7, je crois. Alors, il paie un tarif de zone 7 comme s'il allait au centre-ville, même s'il débarque deux stations plus tard. Alors, c'est ça, l'incohérence du système en ce moment et du système qui est basé sur les zones plutôt que sur le kilométrage.

2240

Et comme j'avais mentionné plus tôt aussi, il ne faudrait pas qu'il y ait un grand écart entre le tarif du train et le tarif des autres modes de transport collectif, parce que sinon, malheureusement, les gens vont faire le choix de passer plus longtemps dans un autobus qui est moins efficace pour eux et aussi au niveau de l'environnement que de prendre le train. Alors, il faudrait que ça soit intéressant à ce niveau-là aussi.

2245

**LE PRÉSIDENT :**

2250

Un autre élément aussi qui va contribuer éventuellement au financement du projet, c'est la captation foncière qui est un nouvel outil en quelque sorte qui serait à mettre en place par le gouvernement du Québec. Alors, encore sur cet élément-là, parce qu'on sait que quand même l'assiette foncière c'est la responsabilité municipale et que dans une certaine mesure, bien, c'est

2255

une, comment dire, les municipalités sont jalouses de leur prérogative quant à la taxation foncière. J'aimerais vous entendre là-dessus, à titre d'élue municipale, justement, pour ce qui est de l'éventuel mécanisme qui serait mis en place pour ce qui est de la captation foncière.

2260 **Mme JUSTINE McINTYRE :**

La captation foncière, oui. Et ce serait donc les terrains qui sont le long du tracé, les revenus reviendraient à la Caisse de dépôt, d'après ce que je comprends.

2265 **LE PRÉSIDENT :**

2270 Évidemment, et le projet n'est quand même pas définitif, mais ce qu'on comprend c'est que les éventuels futurs développements qui se feraient dans le périmètre immédiat de l'infrastructure auraient une certaine redevance, entre guillemets, à verser aux gestionnaires. Et donc, un peu comme la municipalité de Pointe-Claire nous l'a présenté aussi tout à l'heure, il y a des plus puis il y a des moins. Alors, ça serait de voir exactement, parce qu'on n'a pas le dessin exact du mécanisme qui serait mis en place.

2275 Alors, c'est pour ça que je vous soumetts la question, pour savoir, vous, à titre d'élue municipale, c'est quoi votre perception là-dessus?

**Mme JUSTINE McINTYRE :**

2280 Bien, il ne faudrait pas qu'on se jalouse. Et puis, je pense que oui, ça prend du financement, ça prend du gros financement pour le projet, puis c'est tout à fait normal qu'il y ait une captation foncière qui revienne à la Caisse pour financer ensuite le projet. Les municipalités vont quand même bénéficier énormément d'avoir un train ultra moderne qui passe par leur région, par leur district, et de pouvoir bénéficier aussi de l'impact que ça cela va avoir sur le développement immédiat.

2285 La crainte que j'ai soulevée, c'est que le développement va s'étendre au-delà de l'endroit qui est immédiatement autour de la gare et que ça va créer un appui pour des projets de développement qui sont présentement à l'étude et qui sont dans des espaces verts, et qui sont extrêmement controversés. Et qu'on va l'utiliser comme un levier pour dire : mais tenez, maintenant, c'est un projet TOD.

2290 Mais pour revenir à votre question sur la captation foncière, je pense que ça se fait ailleurs, puis c'est la bonne façon de financer le projet, ce n'est pas une question de jalousie entre les municipalités et la Caisse, parce que les deux ultimement, on va en bénéficier, mais c'est de



2295 s'assurer qu'on respecte en même temps les déterminations du schéma d'aménagement par rapport aux endroits qu'on souhaite développer et aux endroits qu'on souhaite protéger.

**LE PRÉSIDENT :**

2300 Alors, merci beaucoup pour votre présentation. Merci d'avoir répondu à nos questions.

**Mme JUSTINE McINTYRE :**

2305 Merci beaucoup. Bon après-midi.

**LE PRÉSIDENT :**

2310 Merci beaucoup. Alors, la commission va prendre une pause de dix minutes et va revenir tout à l'heure pour la suite des présentations. Merci.

---

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

---

2315  
**REPRISE DE LA SÉANCE**  
**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**  
**Mme LOUISE CHENEVERT**

2320 **LE PRÉSIDENT :**

La commission reprend ses travaux et j'inviterais maintenant madame Louise Chenevert, s'il vous plaît, pour venir faire sa présentation.

2325 Bonjour, Madame Chenevert.

**Mme LOUISE CHENEVERT :**

2330 Est-ce que c'est allumé?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui c'est allumé. Nous vous entendons. Alors, quinze (15) minutes de présentation. La parole est à vous, Nous vous écoutons.

2335 **Mme LOUISE CHENEVERT :**

Je vais le faire en anglais parce que je l'ai écrit en anglais, mais je peux répondre aux questions en français.

2340 **LE PRÉSIDENT :**

Sans problème, Madame. Je vais m'assurer de bien comprendre votre propos.

2345 **Mme LOUISE CHENEVERT :**

For this Audience, I am presenting arguments against the proposed REM project, the REM, Réseau électrique métropolitain. I submitted and presented two briefs pertaining to green spaces in September 2011 and regarding transportation in 2012 for the PMAD – Plan Metropolitain d'Aménagement et de Développement.

There were hundreds of briefs presented by concerned citizens, non-profit groups, organizations as well as from various professionals offering their expertise. We trusted the process as we were consulted. I received the book "An Attractive, Competitive and Sustainable Greater Montreal" by mail where many suggestions were applied. And thus, I expected that there would be political will to implement the final action plan 2012-2017.

The REM train project having been announced this spring of 2016 does not fulfill the PMAD's three challenges: land use, transportation and environment, which is

*Alors, pour cette audience, je présente actuellement les arguments contre le projet de REM proposé. J'ai déjà soumis et présenté deux mémoires sur les espaces verts en septembre 2011 et au sujet du transport en mai 2012 pour le PMAD qui est le Plan métropolitain d'aménagement et du développement.*

*Il y a eu des centaines de mémoires qui ont été présentés par des citoyens inquiets, des organismes à but non lucratif, des organisations ainsi que différents professionnels qui offraient leur expertise. On faisait confiance au processus parce qu'on était consultés. J'ai reçu le livre intitulé «An Attractive, Competitive and Sustainable Greater Montreal» – j'ai reçu ça par la poste – où on a vu que plusieurs de nos suggestions avaient été appliquées. Donc, je m'attendais qu'il y aurait une volonté politique pour mettre en oeuvre le plan d'action 2012-2017 qui a résulté de cette consultation.*

*Étant donné que le projet de train REM a été annoncé au printemps 2016, je me suis aperçue que ça ne répondait pas au défi du PMAD : urbanisme, transport et*

supposed to be integrated, nor its five-year objectives, especially not the environmental ones regarding land use.

For your convenience, I re-wrote the two charts that I am going to refer to. I am going to refer to the second one first, which is in document "PMAD an Attractive, Competitive and Sustainable Greater Montreal 2012-2017", page 183.

Policy Direction: 3: A Greater Montreal with a Protected, Enhanced Environment;

3.1 Protect 17% of Greater Montreal's surface area;

3.1.1 Identification of protected areas, metropolitan woodlands and forest corridors;

3.1.2 Identification and characterization of wetlands;

3.1.3 Protection of metropolitan woodlands and forest corridors;

3.1.4 Adoption of a wetlands conservation plan.

So I am also referring to la Carte 21: "Potentiel de conservation des bois, des corridors forestiers et des milieux humides", which you may have with you.

Okay. So in this map, there are areas marked with purple, which is our area of regional importance; green, forest cover;

*environnement, et ne remplissait pas non plus ses objectifs de cinq ans, surtout pas les buts environnementaux sur l'affectation des terres.*

*J'ai réécrit les deux tableaux auxquels je fais référence et je vais d'abord faire la deuxième boîte en premier, qui est dans le document « PMAD, grand Montréal compétitif et durable et attrayant ». Et aussi : Grand Montréal voudrait protéger l'environnement.*

*Ce modèle protège dix-sept pour cent (17%) de toute la surface de Montréal;*

*3.1.1. Identification des zones protégées, des boisées métropolitains, des corridors forestiers;*

*3.1.2. Identification et caractérisation des terres humides;*

*3.1.3 Protection des boisées métropolitains et des corridors forestiers;*

*3.1.4 Adoption d'un plan de conservation des terres humides;*

*Alors, je fais référence aussi à la carte 21 : « Potentiel de conservation des bois, des corridors forestiers et des milieux humides, que vous avez peut-être devant vous.*

*Sur cette carte, vous avez des régions qui sont marquées, les zones d'importance régionale; en vert, c'est la couverture*

orange, forest corridors. Some of the areas marked green and outlined in purple are L'Anse-à-l'Orme, Senneville, Ste-Anne-de-Bellevue, and Technoparc in Ville St. Laurent. These areas were known and identified as conservation areas in 2012, yet the REM line at Ste-Anne-de-Bellevue has been planned to cut through them. The construction of the line, the building of infrastructure of stations and parking lots on these areas is a violation of the vision of protection as well as compromising the goal 3.1 "Protection of seventeen percent (17%)".

L'Anse-à-l'Orme, Senneville is the last green space available for protection. Without it, the seventeen percent (17%) goal is unachievable.

Furthermore, over a dozen endangered species of birds, plants and amphibians have been identified. Planning a train station to serve a future housing development is a reversal of the TOD concept. Development is first to be done around existing transportation hubs. This will only increase urban sprawl and GHG, greenhouse gases. "It also advocates the densification of the built environment on land that is vacant or slated for redevelopment outside such TOD zones." – page 9. There are plenty of these in the downtown core and industrial areas within the MMC.

*forestière et en blanc ce sont les corridors forestiers. Certaines des zones marquées en vert et entourées de violet sont : l'Anse-à-l'Orme, Senneville, Sainte-Anne-de-Bellevue et le Technoparc de Ville Saint-Laurent. Ces zones ont été connues et identifiées comme zones de conservations en 2012, et pourtant la ligne du REM qui va vers Sainte-Anne-de-Bellevue, on prévoit qu'elle traversera ces endroits. La construction de la ligne, la construction de l'infrastructure de stations et de terrains de stationnement sur ces zones est une violation de la vision de conservation et de protection et compromet le but 3.1 de conservation à dix-sept pour cent (17%).*

*L'Anse-à-l'Orme à Senneville c'est le dernier espace vert disponible pour la protection. Sans lui, on ne peut pas atteindre le but de dix-sept pour cent (17 %) du PMAD.*

*De plus, plus d'une douzaine d'espèces en danger d'oiseaux, de plantes et d'amphibiens ont été identifiées. Le fait de planifier une station de train pour faire un développement immobilier, c'est un renversement total du concept de TOD. Le développement doit d'abord être fait le long des pivots de transport des centres de transport. Cela ne va qu'augmenter l'étalement urbain et les gaz à émissions d'effet de serre. Et ça promet la densification d'environnement bâti autour de ces zones TOD, à la page 9. Il y a beaucoup de ces zones TOD dans le centre-ville et dans les zones industrielles de la MMC. On n'a pas besoin d'en créer d'autres.*

Technoparc and the Source nature-park, wetlands in Ville St. Laurent. The REM proposed line to the Pierre Elliot Trudeau Airport will run through (or under, via a tunnel with a 250-metre trench) through a fragile highly critical eco-territory of varied wetlands consisting of ponds, marshes, streams as well as woodlands, which are highly used by migratory birds as a stop over in spring and fall as it is a rich feeding ground.

It is the summer home to many nesting species. Eighty-six (86) were counted and identified on August 28th during a bird count that the Group organized. Several pairs of least bitterns have been identified during the nesting period with their young chicks proving that it is a viable site for these endangered species to reproduce. There are only fifteen hundred (1,500) left in Canada. They are federally protected under the Species at Risk Act (SARA). The federal recovery strategy 7.1.3 requires a five hundred (500)-metre radius around each nest. The proposed path of the REM violates this federal Act. And for your convenience, I put the reference in the box at the bottom of the page.

The area of Rive-Sud du Quartier, Brossard, the train line going on the south shore. The terminal of the REM south shore line begins at the proposed station Rive-Sud and will travel through agricultural zones as indicated in light green and forest covers in green and forest corridors indicated in orange

*Les terres humides du Technoparc et des parcs-nature à Ville Saint-Laurent. La ligne proposée du REM vers l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau va traverser ou passer en dessous, par un tunnel qui va provoquer une tranchée de deux cent cinquante mètres (250 m), un écoterritoire fragile, hautement critique de différents lieux humides consistant d'étangs, de marais, de cours d'eau ainsi que des boisées qui sont fortement utilisés par les oiseaux migrateurs qui s'y arrêtent au printemps, parce que c'est riche en alimentation.*

*C'est l'habitation en été de plusieurs espèces nicheuses, dont plusieurs paires de petits blongios qui ont été identifiés pendant leur période de nidification avec de jeunes oiseaux nés. Plusieurs paires de ces blongios ont été identifiées avec leurs petits. Ce qui prouve que c'est viable pour cette espèce en danger pour se reproduire. Il n'en reste que mille cinq cents (1 500) au Canada. Ils sont protégés au niveau fédéral selon la Loi sur les espèces en péril, la SARA. La stratégie de récupération du fédéral, le point 7.1.3, exige un rayon de cinq cents mètres (500 m) autour de chaque nid. Le chemin proposé du REM viole cette loi fédérale. Et je vous mets les références ici dans une boîte en dessous, la référence 7.1.3 de la loi fédérale.*

*La Rive-Sud, section du Quartier à Brossard, le terminus du REM sur la Rive-Sud commence à la station Rive-Sud et va traverser des zones agricoles indiquées en vert pâle, ainsi qu'un couvert forestier en vert et des corridors forestiers qui sont indiqués en orange sur la carte 21, avant d'arriver à la*

on the map 21, prior to arriving at the proposed station of du Quartier in sector DIX30.

I put in a link to Google Map which shows that the lands were used, the season, you can see the agricultural lands, you can see the tractor lines in the fields.

This is not a TOD and it violates the land use objectives.

So I am going to read the section on page 1, Policy Direction:

1: A Greater Montreal with sustainable Living Environments, which is on page 79 of the same document;

1.3 Promotes optimal occupancy of increasing the area of cultivated land;

1.3.1 Increase of six percent (6%) in surface area of cultivated land.

Whereas in Vaudreuil and Ile Perrot have lost vast areas, vast areas of prime agricultural land to housing projects in recent years; there are very dense, insignificant green spaces and visually boring. Losing agricultural land impoverishes sustainability and the quality of life of its residents, which is one of the main goals of the PMAD and it increases urban sprawl.

La Falaise St. Jacques has been identified on Map 21 as a forested conservation area of regional importance. It is a greenbelt

*station proposée du Quartier dans le secteur Dix30.*

*J'ai mis un lien ici vers Google Map qui vous montre que ces terres qui ont été utilisées, vous pouvez voir ici des terres agricoles, vous pouvez voir qu'il y a un tracteur dans ce champ.*

*Ce n'est pas un TOD et ça viole les objectifs d'affectation des terres et d'urbanisme.*

*Alors, il faut regarder la section à la page 1 maintenant : Directives et politique :*

*1. Un grand Montréal avec un environnement durable vivant », à la page 79 du même document;*

*1.3 Il faut promouvoir l'occupation optimale des terres cultivées.*

*1.3.1 Augmenter de six pour cent (6 %) la surface des terres cultivables.*

*Alors que, par contre, à Vaudreuil-Dorion et à L'Île-Perrot, ils ont perdu de vastes zones de terres agricoles pour faire des projets résidentiels récemment. Il y a des espaces verts, très denses et peut-être insignifiants, mais c'est ennuyeux d'un point de vue visuel. Le fait de perdre des terres agricoles ça appauvrit la durabilité qui est un des buts principaux du PMAD et ça augmente l'étalement urbain en plus.*

*Maintenant, la falaise Saint-Jacques a été identifiée sur la carte 21 comme une zone de conservation forestière d'importance*

running along the southern border of NDG. It is a vital area as it acts as a sound buffer and a pollution filter from the industrial area below and thus is essential in countering the heat island effect. It is also a migratory bird flight path as well as home to much urban wildlife, and can be made into a local green oasis for the residents of the borough.

Unfortunately, it has been compromised by the ministère des Transports du Québec's Turcot project where close to an acre of trees have been cut as well as a wetland area has suffered from dumping of loads of earth this summer.

Recently, it was announced that start of the construction will begin in La Falaise, without a public consultation, which was promised, and they have not provided a certificate of authorization from the Ministère de l'Environnement. And there is no detailed plan for the survival of the brown snake nor any other of the threatened or vulnerable species.

So although this eco-territory will not be directly affected by the REM, it serves as an example how large projects affect local green spaces. There needs to be more transparency and proof that the voice of the people will be taken seriously and policies such as the PMAD 2012-2017 will be strictly adhered to.

*régionale. C'est une ceinture verte qui entoure toute la frontière sud de NDG. C'est une zone vitale puisqu'elle agit comme tampon sonore et un filtre de pollution à partir de la zone industrielle qui est au-dessous et donc est essentiel pour contrer l'effet d'îlot de chaleur. C'est aussi sur le chemin des oiseaux migrateurs, ainsi qu'il y a plusieurs éléments fauniques. Ça peut devenir une oasis verte pour les résidents de l'arrondissement.*

*Malheureusement, il a été compromis par le projet Turco du MTQ où on peut dire qu'environ une acre d'arbres ont été coupés ainsi qu'une terre humide pour déverser des tonnes de terre dans la réfection de l'échangeur Turcot.*

*Récemment, on m'a annoncé que la construction commencerait dans la falaise Saint-Jacques. J'ai été à une consultation publique qui avait été promise et ils n'ont pas fourni de certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement. Il n'y a aucun détail pour la survie de la couleuvre brune ni d'autres espèces en danger.*

*Même si cet écoterritoire ne sera pas directement affecté par le REM, il sert d'exemple pour expliquer combien de grands projets à grande échelle affectent les espaces verts locaux. Il faut qu'il y ait plus de transparence et il faut qu'il y ait preuve que la voix des gens sera prise au sérieux et que les politiques comme le PMAD 2012-2017 seront respectées intégralement.*

Next are maps of the train which I'll refer to. The REM at first, the idea of an electric train appears to be a great ecological idea. But with further analysis there seems to be money being spent in unnecessary infrastructure, parking lots and replacement of existing functional equipment without regard for nature-parks, wetlands and present TODs.

Hudson-Vaudreuil line. I frequently take the Hudson-Vaudreuil line. It is well designed and well served with seventeen (17) stations. I am pleased with the punctuality of the westbound schedule. I can make it to Cedar Park on a Sunday from Montreal West Train station in twenty (20) minutes and to Beaurepaire in twenty-six (26). Yet, the eastbound leaves much to be desired. It has taken me two to two and a half hours (2-2.5 hrs) to return with four buses.

Some improvements could be made: An increase of the frequency of the eastbound trains especially in the evening and week-ends. Ridership would increase on off-peak times if passengers had a guaranteed return. Our suggestion for greenhouse gas reduction: I agree that the engines being diesel may not be the most ecological choice. Couldn't the engines be converted to biodiesel? The Concordia University shuttle buses have run on biodiesel for close to a decade.

*Ensuite, on voit une carte du train à laquelle je vais référer. Le REM, au début, l'idée d'un train électrique semble une excellente idée écologique, mais après plusieurs analyses, il semble que c'est de l'argent qui est dépensé de façon non nécessaire dans une infrastructure, dans des terrains de stationnement pour remplacer de l'équipement fonctionnel qui existait déjà, sans considérer les parcs naturels, les terres humides et les TOD actuels.*

*La ligne Hudson-Vaudreuil, je prends souvent le train Hudson-Vaudreuil. Il est bien conçu et bien desservi avec dix-sept (17) stations. Je suis heureuse de sa grande ponctualité vers l'ouest. Je peux me rendre à Cedar Park le dimanche à partir de la station Ouest de Montréal en vingt (20) minutes et je peux me rendre à Beaurepaire en vingt-six (26) minutes. Mais la ligne vers l'est, par contre, laisse beaucoup à désirer. Ça m'a pris deux à deux point cinq heures (2-2,5 h) pour retourner par autobus.*

*Il y aurait des améliorations à faire : une augmentation de la fréquence des trains vers l'est, surtout le soir et les week-ends. À ce moment-là, l'achalandage augmenterait pendant les zones creuses si les passagers avaient un retour mieux garanti. Suggestion pour la réduction des gaz à effet de serre : je suis d'accord que les moteurs diesel ne sont peut-être pas le choix le plus écologique, mais est-ce qu'on ne pourrait pas convertir ces moteurs en moteur en biodiesel? L'Université de Concordia, les navettes de l'Université de Concordia sont des autobus*



The Two-Mountain line. I noticed that the REM Deux-Montagnes have the same station names: Bois-Franc, Du Ruisseau, Montpellier, Canora. Does this mean that this line, engines and cars will be disposed of? It's already an electric train and to be replaced by an electric train seems to be a waste of money, and it is not needed at this time.

Dorval Airport line. My suggestion would be buses versus the train: I have learnt from a bus driver, which is presently enrolled in a training that the STM and Pierre Elliot Trudeau Airport have made an agreement where there will be coach buses on the 747 express bus. A bus route which presently exists and takes thirty-eight (38) minutes to reach Peel and Rene-Levesque. Coach buses have comfortable seats, A/C and are faster as well have storage below – ideal for the frequent business traveller.

I believe this is a great upgrade at a smaller cost than to run a train north-east for a trip of eleven (11) stops with an unrealistic target time of twenty to thirty (20-30) minutes. Once the Turcot exchange project is completed, the 747 coach will be that much more efficient. This is an excellent example of the BRT, Bus-Rapid Transit.

*qui fonctionnent au biodiesel depuis près d'une décennie.*

*La ligne Deux-Montagnes maintenant. J'ai remarqué que le REM Deux-Montagnes a les mêmes noms de station : Bois-Franc, du Ruisseau, Montpellier et Canora. Est-ce que ça veut dire que cette ligne de chemin de fer, les moteurs et les wagons seront aliénés, on se débarrassera de ces wagons? Il y a déjà un train électrique qui sera remplacé par un train électrique. Ça semble être un peu un gaspillage d'argent. Et ce n'est pas ce qui est le plus nécessaire à ce moment-ci.*

*L'aéroport Dorval, maintenant, la ligne vers Dorval. Ma suggestion, ce serait des autobus plutôt que des trains. J'ai appris de la part d'un chauffeur d'autobus qui est actuellement en formation que l'Aéroport Pierre-Eliot-Trudeau et la STM ont fait un accord pour dire qu'il y aurait des autocars sur l'express 747. Un itinéraire d'autobus existe, il prend trente-huit (38) minutes pour atteindre le coin Peel et René-Lévesque. Ces autocars ont des sièges confortables, ils sont climatisés, ils sont plus rapides et ont de l'entreposage en bas, ce qui est idéal pour les voyageurs d'affaires fréquents.*

*Je crois que c'est une excellente amélioration à petit coût qu'un train nord-est pour un voyage avec onze (11) arrêts avec un temps cible non réaliste de vingt-cinq à trente (25-30) minutes. Une fois que le projet de l'échangeur Turcot sera complété, cet autocar 747 serait beaucoup plus efficace. C'est un excellent exemple BRT, c'est-à-dire de transport rapide par autobus.*

How much time I have?

**THE CHAIRMAN:**

Trois minutes.

**Mme LOUISE CHENEVERT:**

Fares. The present fares of the Metropolitan transit systems of buses, metro and commuter trains are not integrated. The plans for the REM have not provided how these will be integrated nor the proposed rates when the system will be open. These are essential information for the public transportation users, which have not been provided. This shows a lack of transparency and reduces the trust in the process.

I have the following request to make for the Quebec Government. As this project has a huge investment of over five point five (5.5) billion dollars probably closer to eight (8) billion of public monies of the retirement plans entrusted by the Caisse de Depot:

1. That the Metropolitan transportation challenges be put to tender so that all possible options, electric trains, tramways, LRT (Light-Rail-Transit) and/or (BRT) Bus-Rapid-Transit have the opportunity to be studied. Give the opportunity to engineering and architectural companies to design and present their vision of

*Combien de temps est-ce qu'il me reste?*

**LE PRÉSIDENT :**

*Trois minutes.*

**Mme LOUISE CHENEVERT :**

*O.K, les tarifs. Les tarifs actuels du système d'autobus métropolitain, métro et les trains de navettes ne sont pas intégrés. Les plans du REM ne nous expliquent pas comment tous ces frais seront intégrés ni ce que seraient les tarifs proposés et le système, quand il serait ouvert. Ça, ça serait de l'information essentielle à donner aux utilisateurs du transport public et ça n'a pas été fourni. Ça démontre un manque de transparence et ça réduit la confiance dans le processus.*

*Nos demandes au gouvernement du Québec. J'ai des demandes suivantes à faire au gouvernement du Québec. Comme ce projet implique un investissement énorme de plus de cinq virgule cinq milliards de dollars (5,5 G\$) probablement plus proche de huit milliards de dollars (8 G\$) d'argent public des plans de retraite confiés à la Caisse de dépôt, je recommande premièrement :*

*Que les défis au transport métropolitain soient mis en appel d'offres de sorte que toutes les options possibles, les trains électriques, les tramways, le LRT, ou le transport rapide par autobus puissent être étudiées et qu'on donne l'occasion à des compagnies d'ingénierie et d'architecture de*

a well-integrated public transit system with the existing transportation system with the on and off the Island of Montreal bus lines, the Metro and various commuter trains as well as integrating the fares. It would also be required to show their financial plan from construction, building the vehicles, fare structures and future maintenance.

Then the selection would be brought down to five or six (5-6) proposals which would then be discussed in a subsequent BAPE hearing by all concerned to choose which one makes the most sense in terms of respecting the PMAD goals and objectives of saving as much eco-territories, serving the MCC commuters, and have the lowest price tag.

I would also recommend that we postpone this project to after the building of the Champlain Bridge and the completion of the Turcot interchange as these are creating complex traffic problems already.

Also, large transportation projects should be done in phases. For example, if the Two-Mountain line is to be abolished it should be phased out as the equipment reaches the end of its usefulness.

Thank you.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci pour votre présentation. Est-ce qu'on a des questions à soumettre à madame? Ça va aller. Madame Ghanimé?

*concevoir et présenter leur vision d'un système de transport public qui serait bien intégré avec le système de transport actuel, avec les lignes d'autobus sur l'île de Montréal à l'extérieur de l'île de Montréal, avec le métro et avec différents trains de banlieue, tout en intégrant les tarifs. Et il faudrait aussi montrer un plan financier de la construction, la construction des véhicules, la structure des tarifs et la maintenance future.*

*Une sélection serait faite à partir de cinq ou six propositions qui seraient discutées dans une audience du BAPE subséquente, qui seraient choisies par les gens concernés et qui respecteraient les buts et les objectifs du PMAD qui seraient de sauver la plupart des écoterritoires. Ça servirait mieux les navetteurs de la CCM et ça serait le prix le plus faible possible.*

*Je recommande aussi qu'on complète le pont Champlain avec complétion de l'échangeur Turcot. Il faudrait retarder le projet jusqu'à ce que le pont Champlain soit construit et que l'échangeur Turcot soit démoli.*

*Et comme ça pourrait se faire en phases, par exemple, si la ligne de Deux-Montagnes doit être abolie, ça devrait être fait par étape à mesure que l'équipement atteint la fin de sa vie utile.*

*Merci.*

2350 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

Oui, peut-être juste une question de clarification. Alors, vous proposez que, vous dites dans votre dernière recommandation que des projets devraient être, des grands projets devraient être effectués par phase. Alors, pour vous, dans les antennes proposées, quelle serait la phase prioritaire?

2355 **Mme LOUISE CHENEVERT :**

Bien, c'est de mettre plus d'efficacité sur le système qu'on a présentement. Comme le train de banlieue ouest vers Vaudreuil, la plupart des trains sont axés sur les heures de pointe, le matin, l'après-midi, mais s'il y en avait plus en soirée, en fin de semaine, il y aurait plus d'usagers. Alors, plus d'horaire, il y aurait plus de fréquences des gens qui vont l'utiliser. Ça, c'est premièrement.

2365 **LA COMMISSAIRE GHANIMÉ :**

O.K. Merci.

2370 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup de votre présentation et d'avoir répondu à notre question.

2375 **M. MATTHEW CHAPMAN**

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais maintenant, monsieur Matthew Chapman pour la Coalition climat Montréal.

2380 **M. MATTHEW CHAPMAN :**

Bonjour, Monsieur le président, Mesdames les commissaires.

2385 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, peut-être nous présenter la personne qui vous accompagne, Monsieur Chapman?

2390 **M. MATTHEW CHAPMAN :**

Oui. Mon nom c'est Matthew Chapman, et c'est Shaen Johnston. Nous deux avec le comité de coordination de la Coalition climat Montréal.

2395 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, quinze (15) minutes, nous vous écoutons.

2400 **M. MATTHEW CHAPMAN :**

Merci beaucoup. Bon. On va le faire pour la plupart en anglais. C'est comme ça que... moi, de mon bord, en fait.

So decisions made in Montreal cannot ignore global consequences and it is easy to do so. It is easy to ignore what happens beyond our borders. So global temperatures continue to rise, this is the latest data from the American Association, the National Oceanic and Atmosphere Administration. These are not estimates, these are measurements and the planet continues to warm up as the IPCC and numerous reputable climate organizations have attested.

Fifteen (15) years from now, according to the latest data produced by Concordia University Professor Matthew Damon, sorry Damon Matthews, in fifteen (15) years we will get to one and a half degree Celcius (1.5°C) of warming; in twenty-eight (28) years, we will reach two degrees Celcius (2°C) and we need to start to taking this seriously.

So in Montreal, what does that mean for our city? That means we have decisions to

*Les décisions prises à Montréal ne peuvent pas être dissociées de leurs conséquences mondiales. Il est facile de fermer les yeux à ce qui se passe en dehors de nos frontières. Les températures mondiales continuent à croître. Voilà les données actuelles de l'Association américaine, en fait du NOAA des États-Unis. Ce ne sont pas des estimés, ce sont des mesures.*

*La planète continue à se réchauffer tel que le GIEC des Nations-Unis et plusieurs organisations qui font autorité en matière de climat ont dit. Dans quinze (15) ans, selon les dernières données produites par Damon Matthews professeur à l'Université de Concordia, on se rendra au seuil du réchauffement d'un virgule cinq degré Celsius (1,5°C) et dans quarante (40) ans, deux degrés (2°).*

*À Montréal qu'est-ce que cela veut dire pour Montréal? Ça veut dire qu'on a des*

make and it means we have measurements to take. At the moment, our emissions' trend, based on the statistics we possess, we will reach carbon neutrality in 2300, that being nearly three hundred (300) years from today, if we do not change drastically the way we make decisions.

Unfortunately, with the Turcot Project, they decided to make that project carbon neutral. A few years ago, three years ago, this report was released citing how exactly they decided to make that project carbon neutral. It excluded carbon related to the production of building materials and it excluded the carbon related to the impact of building a highway to the suburbs without significant public transit accommodations.

That should be a photo of the seventy (70) organizations that signed a Declaration for a Carbon Neutral Montreal last year; this time last year. That document can be read on the website of the CRE Montréal, Conseil régional en environnement de Montréal. So these organizations in Montreal who have submitted their position on moving ambitiously towards carbon neutrality in our city.

In addition, not only did these organizations step forward but representatives of thirty-six (36) communities in the city, Health Care Community, the Jewish Community, Senior Citizens, Smart Cities, West Island residents have all written documents chained among them, residents of Pointe-St. Charles,

*décisions à prendre et des mesures à prendre aussi. À l'heure actuelle, notre tendance en matière d'émissions, étant donné les chiffres que l'on possède, fait en sorte que nous allons atteindre la carboneutralité en 2300, dans trois cents (300) ans, si on ne change pas de façon drastique, dramatique notre façon de prendre des décisions.*

*Malheureusement, avec le projet de Turcot, on a décidé de faire un projet carboneutre. Il y a trois ans, ce rapport a été émis et qui parle de la façon de rendre ce projet carboneutre. Ça exclut le carbone associé avec la production des matériaux de construction et aussi le carbone associé avec les impacts de la construction d'une autoroute qui mène vers la banlieue, sans offrir des accommodements en matière du transport en commun.*

*Ça, ça devrait être une photo des soixante-dix (70) organisations qui ont signé une déclaration pour Montréal carboneutre l'année dernière, à la même époque de l'année. Ce document peut être consulté sur le site Internet du CRE Montréal. Ces organisations montréalaises ont soumis leur position sur l'importance de passer à une ville carboneutre.*

*Non seulement ces organisations se sont-elles mises de l'avant, mais des représentants de plusieurs communautés, des gens de la communauté juive, les aînés, les gens de l'Ouest, West Island, tous ces gens ont écrit des documents, dont Chain, résidents de Pointe-Saint-Charles pour*

all of them demanding a carbon-neutral city on an ambitious timeline. And for reasons that are specific to their segments of the population. Students might have different reasons than Muslims might have different reasons than teachers, et cetera. Each of them has submitted this document.

*demander une ville carboneutre sur un échéancier ambitieux, et chacun avec des raisons très spécifiques. Les étudiants ont des raisons peut-être différentes des musulmans, par exemple, ou des professeurs. Chaque groupe a soumis un document de la sorte, de ce type.*

2405

Dans le cadre de cette consultation publique de Montréal, de l'Office de consultation publique l'année passée... non, cette année, là, c'était en février, février-mars.

So as you can see, we reached a significant percentage of the Montreal population on-line and physical participation, a large number of people participated as well in this public consultation which broke records at the Office de consultation publique de Montréal.

*Comme vous voyez, nous avons rejoint un bon pourcentage de la population par voie électronique et beaucoup de gens ont participé à cette consultation publique qui a franchi des records de la consultation publique de Montréal.*

The results of that consultation were published in June. Recommendation number 1:

*Les résultats de la consultation ont été publiés en juin. La première recommandation :*

2410

« La commission recommande que la Ville de Montréal développe une culture de transparence, de collecte de données et d'informations. Notamment... », puis ça explique.

Ce projet, d'après la Coalition climat Montréal, n'est pas transparent dans la façon qu'il a été conçu, puis Shaen va faire le survol de nos arguments là-dessus tantôt.

... and it is not measuring what matters. It is measuring what matters to stockholders but not all stakeholders.

*Et ce projet ne mesure pas ce qu'il faut mesurer. Ça mesure ce qui intéresse les actionnaires non pas les différents intervenants.*

So in addition to the report of the OCPM, in June, the Montréal Durable Report 2016 to 2020 was released. Top recommendations of this report "Montréal sobre en carbone" reduce by eighty percent

*Donc, en plus du rapport de l'OCDE en juin, nous avons vu le nouveau rapport Montréal Durable 2016-2020 : Montréal sobre en carbone. Réduction de quatre-vingts pour cent (80%) des GES d'ici 2050.*

(80%) carbon dioxide emissions  
or greenhouse gas emissions by 2050.

2415

« Montréal équitable – améliorer l'accès aux services et aux infrastructures pour lutter contre les inégalités. »

2420

Dans un troisième temps : « Montréal exemplaire – adopter des pratiques exemplaires de développement durable et tracer la voie et mobiliser les citoyens, mobiliser les acteurs, mobiliser les parties prenantes. »

We are going to look at each of those three objectives and find out if this project responds to them.

*Nous allons examiner ces trois objectifs pour voir si ce projet y répond.*

2425

Montréal sobre en carbone. Pour le faire, il faut mesurer; il faut fixer un budget pour tranquillement, pour progressivement réduire nos dépendances aux énergies fossiles et la façon qu'on construit notre ville.

Measure emissions annually and importantly for the project du REM: climate test for each major infrastructure project. A test that decides if this project is taking us in the right direction based on these global urgent needs and or if a project does not.

*Pour mesurer les émissions annuellement et surtout pour le projet du REM, il faut faire un test climatique pour chaque projet d'infrastructure d'importance. Un test qui va permettre de décider si on va dans le bon sens face à ces besoins mondiaux urgents ou non.*

So has this project been subjected to such a test? Has the project of the Caisse de depot been subjected to a test? The only greenhouse gas emissions statistics I was able to find were related to buses crossing the Champlain Bridge. This is a gross, gross...

*Ce projet a-t-il été analysé de cette façon? Les seuls chiffres en matière du gaz à effet de serre se rapportent aux autobus qui traversent le pont Champlain.*

C'est honteux, comme quoi qu'ils nous proposent ça comme une vraie mesure de l'impact de ce projet-là. Le béton qui va être utilisé...

... and obviously urban sprawl which has been mentioned many times – we will not get into the finer details, but every organization

*... et l'étalement urbain que beaucoup d'intervenants ont soulevé. Mais on ne va pas présenter les détails, mais tous les*



that I have heard so far at this consultation has spoken out in favour... well, expressing an opinion that this will be poor for urban sprawl.

So why doesn't the Caisse want to measure these things? Question. Okay. The lot of money moving around and we have an organization that has one goal and it is "Don't hate the player, hate the game." Okay?

So here is the game; vraiment, il y a la valeur foncière aussi. The more money you can extract from raising the "valeur foncière", the better. So is money the only thing we are trying to optimize here or is this a projet de société? Is this a projet pour l'avenir de nos enfants et leurs petits-enfants à eux?

Bon. So urban sprawl, I will leave this for you to examine, I am not going to get into the details but it is expensive. This is not considered in a financial analysis of the Caisse de depot; this is a cost society will pay. It measures in the billions of dollars.

One analysis that was done of « étalement urbain et les productions du béton », c'était celle de Luc Gagnon qui a présenté cet après-midi, si je ne m'abuse pas, and you have seen his numbers, you can look at his numbers, it's the only study that exists. What we are saying is the Caisse needs to produce a study itself. It needs to produce a credible study of real greenhouse emissions related to this project, not the "farce" that has been provided, pardon me.

*organismes qui ont pris la parole ici ont parlé de l'importance de contrôler l'étalement urbain.*

*Pourquoi faut-il mesurer ces choses? Pourquoi est-ce que la Caisse ne veut pas mesurer ces choses? Bon, il y a beaucoup d'argent qui se déplace et une organisation qui a un seul but c'est : Il ne faut pas haïr le joueur, mais il faut haïr le jeu.*

*Le plus on peut extraire de la valeur... que l'on puisse extraire des valeurs foncières, mieux c'est.*

*L'étalement urbain, je vais vous laisser cela, mais ça va coûter cher. Ce n'est pas quelque chose qui est analysé dans les analyses financières de la Caisse de dépôt. C'est un coût qu'il faudra être absorbé par la société, un coût de quelques milliards de dollars.*

*Une analyse qui a été réalisée de l'étalement urbain et de la production du béton présentée cet après-midi, si je ne m'abuse pas, et vous avez vu ces chiffres, vous pouvez les voir, c'est la seule étude qui existe. Ce que l'on dit, c'est que la Caisse doit produire sa propre étude. Une étude crédible. Des vraies émissions de gaz à effet de serre associées avec ce projet et non pas les chiffres risibles qui nous ont été présentés.*

Montréal équitable, deuxième objectif du Plan du développement durable de Montréal 2016-2020. Will this increase, improve accès aux services et aux infrastructures pour lutter contre les inégalités? Will it make our city a less unequal place?

This is the tracé du REM superimposed over the top of the income of Montreal neighbourhoods. Red means they need public transit; red means they need these services. A more equal city means a city where people can get around and particularly those who do not have the resources to do so. One of the happy benefits, happy consequences of prioritizing profit is that you serve the rich and that is what this project does.

Numéro 3: Montréal exemplaire. Quel avenir pour notre ville et ses citoyens? Are we looking at a project that will take us to a future we want to be in? One of the main points that la Caisse will present is that Dubai has done a great job installing a similar train. The only one larger in the world is in Dubai. Why don't we build a train just like Dubai has built a train? And I don't see a city I want to live in. There is no statistics behind that; I am just looking at a picture and... okay. The alternatives being cities in Europe.

Are we going to develop more like an American city with sprawl at our heart with concrete, snakes, pushing people out further and further into the suburbs or are we going to develop a city à l'échelle humaine? Does it respond to three criteria? The Coalition Climat Montréal is definitive in its conclusion that it does not.

*Montréal équitable 2016-2020. Est-ce que cela va améliorer l'accès au service et aux infrastructures, lutter contre les inégalités?*

*... le trajet du REM superposé sur les différents quartiers de Montréal. En rouge, ça veut dire qu'on a besoin de ces services. Une ville plus égale est une ville où les gens peuvent se déplacer, surtout les gens qui n'ont pas les ressources d'acheter une voiture. Un des avantages, des conséquences heureuses de la priorisation du profit, c'est qu'on va desservir les riches et c'est ça que ce projet fait.*

*Est-ce que c'est un projet qui va nous amener vers un futur qu'on aimerait habiter? L'un des points que la Caisse va présenter, c'est que Dubaï a fait un excellent travail avec son sky train. Pourquoi est-ce qu'on ne devrait pas faire un train comme Dubaï? Il n'y a pas d'autres plus grands. Moi, ce n'est pas une ville que j'aimerais habiter. Il n'y a pas de chiffres pour soutenir ce point, cette thèse, mais regardez cette photo, ça ne m'intéresse pas. L'alternative c'est les villes de l'Europe.*

*Est-ce qu'on va se développer comme une ville américaine avec l'étalement au coeur des serpents, le béton qui nous poussent de plus en plus vers les banlieues ou est-ce qu'on va développer une ville à l'échelle humaine? Est-ce que ça répond à ces trois critères? Nous pouvons conclure que ce n'est pas le cas.*

Therefore, this project which was developed without transparency does not respond to the Plan de développement durable de Montréal, to the PMAD of Montréal que vous venez d'entendre expliquer, and the report of the recommendations of the OCPM, that thousands and thousands of Montreal residents contributed to.

*Donc, ce projet élaboré sans transparence ne répond pas aux critères du PMAD, du Plan d'urbanisme de Montréal et non plus au rapport et aux recommandations de l'OCPM qui ont été nourries par des remarques et des milliers de citoyens montréalais.*

With that, I will let Shaen with the remaining time which is... ah, il nous reste?

*Sur ce, j'aimerais vous laisser le temps des questions. Non. Je passe la parole à ma collègue.*

2430

**LE PRÉSIDENT :**

Trois minutes.

2435

**Mme SHAEN JOHNSTON :**

O.K. Bon, la légitimité du projet REM est douteuse et contestable si on ne considère que les procédures pour ce projet depuis le début; il n'y a pas de transparence, comme déjà mentionné. Un projet a été choisi et promu dès le début. Si ce n'est pas exemple flagrant de la corruption, ça a tellement l'air qu'on ne peut pas distinguer.

2440

Excellents projets ailleurs qui ont fait leurs preuves, mais où sont les études de faisabilité des différentes solutions? Où sont les appels d'offres et des soumissions? Est-ce que le Québec veut se démarquer pour les fausses consultations publiques, comme le Canada? Venir consulter quand un projet a été choisi préalablement est inacceptable, un outrage. Les critères sont inadéquats; chaque ministre, Transport, Environnement, Finances, Développement durable, Planification urbaine devrait être consulté et le public. Ça doit inclure les coûts, bénéfices environnementaux et sociaux et économiques, pas simplement la réduction « d'achèvement » et ignorer l'impact de ses choix. Où est l'étude d'impact sur tout le réseau et l'environnement?

2445

Une fois de plus, voilà un projet catastrophe qui ne sert pas les meilleurs intérêts du public et nous allons payer en argent et en conséquences pour les années à venir. J'ai bien compris que le gouvernement du Québec veut tout privatiser et travaille fort à démanteler nos services publics. Ces valeurs of Chicago School of Economics ne reflètent pas les valeurs du peuple. It looks like a public project, it is not.

2450

2455

2460 En tant que citoyen contribuable et écologiste, je ne donne pas ma permission de procéder avec un tel projet. Il faut un processus pour étudier les autres projets, d'autres projets, une étude d'impact environnemental, économique, social, approfondie.

2465 J'appuie le projet, le grand virage, mais il peut y avoir encore des meilleures solutions. C'est inacceptable que le système de transport public soit contrôlé d'une manière quelconque par une compagnie privée; des fonds publics énormes vont passer au contrôle d'une compagnie privée, des actifs, infrastructures publiques vont passer au domaine privé ou être délaissés.

2470 Ce projet ne correspond aucunement aux attentes et engagements par rapport aux changements climatiques, développement durable, le rapport de l'OCPM. Ce projet est un mirage de ce qui devrait exister. La vraie oasis est ailleurs. Il est encore temps de reprendre et faire une procédure participative des acteurs; faire des évaluations comme il faut et avoir un projet à la mesure de Montréal et du peuple.

**LE PRÉSIDENT :**

2475 Alors, merci pour votre présentation. On comprend que vous allez déposer votre présentation visuelle, en termes de contenu qui est beaucoup plus étoffé que le document que vous nous avez déposé. Alors, est-ce qu'on a des questions? Madame Gendron?

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

2480 Oui. Merci pour votre présentation. Vous nous dites que le projet tel qu'il est présenté n'est pas acceptable, qu'éventuellement vous trouvez qu'une autre configuration ou un autre projet comme celui du grand virage serait plus approprié, est-ce que vous pouvez nous dire en quoi est-ce que ça répondrait davantage au défi que vous avez présenté en termes de changement climatique, de densité et aussi concernant par exemple la dispersion sur la pauvreté?

2485 **Mme SHAEN JOHNSTON :**

2490 Bon. Disons, en regardant plusieurs fois ce projet – je m'excuse je n'ai pas ces chiffres devant moi, alors je ne peux pas les citer, je m'excuse –, mais en regardant les chiffres et en comparant avec les chiffres qui ont été produits pour le projet REM, ça ne se compare pas; ça ne se compare pas par rapport à la quantité de stations, disponibilité, accessibilité. Les liens avec nos systèmes, nos réseaux qui existent déjà, c'est par rapport à l'argent, par rapport à garder un système public, par rapport à l'impact environnemental, c'est entièrement différent. On est en train de parler de trois cents fois meilleur l'autre projet.

2495

2500

Et je ne dis pas que c'est le projet qu'il faut prendre, je dis : il faut regarder ailleurs. Si je vois un projet comme ça, je dis : wow, c'est ça qui a été fait? Ça veut dire qu'on a toutes sortes de possibilités devant nous. Je ne comprends pas comment ça se fait qu'on a un projet qui a été présenté, pris, élaboré puis on consulte au dernier moment pour les petits détails. Ça, pour moi, c'est inacceptable. Ce n'est pas à la mesure de nous, de notre province, de notre ville, de notre peuple.

2505

Je m'excuse, comme j'ai dit, je n'ai pas... vous avez dans l'autre soumission, tous les détails. Je ne peux pas les citer, je ne suis pas forte sur le « citage » des chiffres sans les avoir sous les yeux. Mais c'est très impressionnant et ça ne se compare pas au niveau économique, service, environnemental... c'est ça.

**M. MATTHEW CHAPMAN :**

2510

Je rajouterai du côté équitable. Un service qui servira les parties de la ville, mais qui prend en compte au moins le fait qu'il y a un grand manque de service dans certains quartiers défavorisés, surtout. Je pense qu'il y a un grand virage ou une telle formule qui permet beaucoup plus de stations dans les milieux moins favorisés. C'est sûr que ce projet-ci a un critère décisionnel puis c'est celui du profit, d'après ce que je vois.

2515

**LE PRÉSIDENT :**

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

2520

**M. MATTHEW CHAPMAN :**

Merci à vous.

2525

---

**Mme DOREEN ASSAAD**

**LE PRÉSIDENT :**

2530

Merci, bonne fin de journée. Alors, nous avons une personne qui s'est inscrite pour une présentation verbale, c'est madame Doreen Assaad.

**Mme DOREEN ASSAAD :**

2535 En fait, je tiens à vous remercier sincèrement de me donner l'opportunité de vous adresser la parole aujourd'hui.

2540 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Alors, dix minutes pour les présentations verbales. La parole est à vous.

**Mme DOREEN ASSAAD :**

2545 Parfait. Mon nom est Doreen Assaad, je suis conseillère municipale du district 9 de Brossard et chef de Brossard ensemble qui est en cours d'autorisation auprès du DGEQ.

2550 D'emblée, il est à noter que le nouveau projet du REM qui desservira notamment Brossard via le nouveau pont Champlain est selon moi une excellente nouvelle. Ce moyen de transport sera, sans aucun doute, un atout pour le développement de Brossard.

2555 D'ailleurs, en tant qu'élue qui représente le district 9 de Brossard, j'appuie le mémoire qui a été rédigé par la Ville de Brossard dans le cadre de cette audience publique, mais entre le temps de voter pour le mémoire de Brossard et la réception de celui-ci, je n'ai eu que quelques heures. Et donc, c'est la raison pour laquelle je me trouve ici cet après-midi, parce qu'il y a certaines bonifications ou modifications que j'aimerais apporter.

**LE PRÉSIDENT :**

2560 Juste vous préciser que la présentation de la Ville de Brossard est prévue pour vendredi.

**Mme DOREEN ASSAAD :**

2565 Effectivement. Il n'est pas encore déposé et je veux spécifier que c'est une initiative que j'ai prise à la demande des citoyens, et je ne suis pas représentante de la Ville de Brossard aujourd'hui, d'accord? Merci.

2570 Le but de ce mémoire est d'apporter d'autres pistes de réflexion afin que le projet final qui sera soumis fasse le plus possible l'unanimité des gens que je représente et de la population brossardoise en général.

Pour ce qui est de la zone agricole du district 9. La zone agricole qui se trouve dans mon district représente environ plusieurs dizaines d'hectares et dans ce coin de la Montérégie, il ne

2575 reste que très peu de terres de cette qualité. Encore aujourd'hui, plusieurs résidents de ce coin conservent, bien que minime, l'usage agricole.

2580 Dans les dernières années, la Ville de Brossard, notamment via le Programme d'acquisition des terrains en partenariat avec Nature-Action Québec et en lien avec le Plan directeur de gestion des milieux naturels a cherché à bonifier la protection du secteur en achetant des terrains pour garder le caractère bucolique et enchanteur et accélérer la conservation des milieux naturels. Aussi, Brossard a une base de plein air à proximité.

2585 Je suis de l'avis que le site envisagé pour l'implantation de nouveaux stationnements incitatifs avec un terminus aura un impact négatif sur la qualité de vie des résidents du secteur. Je crois qu'il serait optimal que le nouveau terminus et stationnement se trouvent sur le site de l'écocentre Matrec puisque l'accès sera plus facile pour les gens arrivant le matin de l'autoroute 10, mais également ceux de Longueuil.

2590 Avec la sortie de l'Autoroute 30 sur Grande-Allée, un grand nombre d'automobilistes auraient accès au site sans entrave, en particulier lors de la période du matin. Et donc, ma recommandation est celle-ci :

2595 Afin de garder la quiétude et pour des raisons pratiques, que CDPQ Infra modifie la proposition afin de déplacer le projet de stationnement et de terminus vers le terrain de Matrec.

2600 Le deuxième point que je voulais vous amener, c'était l'accès au DIX30. Selon les premiers éléments qui sont disponibles, la nouvelle station du quartier se trouverait à proximité du boulevard du Quartier entre le cinéma Cinéplex du DIX30 et du côté est, des immeubles à étages. Ma compréhension est qu'une passerelle aérienne est prévue du côté est vers les immeubles, mais que les utilisateurs du REM qui voudraient se rendre au DIX30 devraient emprunter les trottoirs à même une sortie du côté du boulevard du Quartier.

2605 Devant cette possibilité, je suis d'avis que CDPQ Infra devra également implanter une passerelle du côté du cinéma afin de maximiser les déplacements sécuritaires des piétons, notamment en période hivernale. Et donc, ma recommandation est celle-ci :

2610 Que CDPQ Infra envisage la construction d'une passerelle supplémentaire et consulte Devimco du DIX30 et Carbonleo du futur TOD Solar Uniquartier afin de déterminer les meilleurs accès piétonniers possible.

Mon troisième point, c'est le cas des stations Chevrier et Panama. Comme le soutient la proposition de la Ville de Brossard, que vous aller prendre connaissance vendredi, il est impératif de construire durant la phase initiale des travaux du REM, la station Chevrier.

2615 L'actuel stationnement et terminus Chevrier, en plus de desservir des automobilistes, est utilisé par plusieurs résidents du secteur C pour se rendre au centre-ville. D'ailleurs, pour la plupart d'entre eux, la seule raison de vivre dans ce quartier de Brossard, c'est la présence du stationnement incitatif Chevrier. Une marche à pied pour aller au terminus Chevrier, la conception du quartier s'est faite grâce au stationnement Chevrier.

2620 Ainsi, je suis de l'avis quand sans une nouvelle station, plusieurs résidents du secteur C devront se déplacer ultimement à la nouvelle station du quartier, créant du même coup plusieurs désagréments. Certains pourraient être même découragés et opter pour les moyens de transport traditionnel. Dans ce contexte, je suis de l'avis qu'il faudrait garder une certaine partie du stationnement Chevrier au lieu de le redévelopper entièrement, comme il est dans une des recommandations du rapport de la Ville. En effet, plusieurs résidents de Brossard, bien qu'ils soient à proximité d'autobus, ont un mode de vie atypique qui fait en sorte qu'ils doivent se déplacer vers un stationnement incitatif.

2630 Je souhaite la vision que j'ai entendue aujourd'hui de MOBA et même de Technoparc, mais je crains que si le transport en commun n'est pas à la hauteur des attentes des citoyens, ils vont revenir à leurs mauvaises habitudes.

2635 Prenons par exemple le cas de la mère de famille qui doit amener ses enfants à la garderie en voiture. Elle préférera sans doute garer la voiture au stationnement Chevrier au lieu de retourner à son domicile, stationner son véhicule et reprendre l'autobus pour ensuite prendre le REM. Le soir, elle devra faire le trajet inverse.

2640 Aussi, alors que la Ville de Brossard souhaite à terme la disparition du stationnement incitatif Panama pour le remplacer par des places de stationnement pour les bureaux avoisinants, ça va être une des recommandations que vous allez voir, que le stationnement soit juste pour les immeubles de bureaux, je suis de l'avis qu'il faut conserver un certain nombre de places actuelles au stationnement Panama et d'augmenter le nombre de places réservées pour le covoiturage et les véhicules électriques.

2645 La présence de stationnement incitatif est le meilleur moyen d'encourager les automobilistes à utiliser le REM pour une partie de leur déplacement et décongestionner les ponts. Je pense notamment au cas d'un nouvel utilisateur qui voudrait se rendre à l'aéroport Montréal-Trudeau.

2650 Un autre exemple à l'heure actuelle, souvent vers neuf heures (9 h) du matin, le stationnement Panama est déjà plein. De plus, depuis les derniers mois, un nouveau phénomène est observé : le stationnement de l'ancien Lowblaws qui a fermé est maintenant plein de voitures. J'ai moi-même constaté cette belle problématique.



2655 Actuellement, la provenance des voitures aux stationnements Panama et Chevrier demeure incertaine et la proposition de ne plus avoir de stationnement incitatif est, selon moi, un peu prématurée, même si c'est ce qu'on vise.

2660 Certaines personnes de Brossard, dont celles du district que je représente ont un horaire atypique et elles ne peuvent pas prendre l'autobus à l'heure de pointe vers le terminus Panama et à l'extérieur des périodes de pointe. La station Panama se trouve à être un excellent compromis pour éviter de se rendre à Montréal en voiture. À l'inverse, sans stationnement incitatif à la station Panama, il serait décourageant pour plusieurs usagers de devoir rouler plusieurs kilomètres de plus pour aller se stationner au nouveau terminus à proximité de l'autoroute 10 et 30.

2665 Je pourrais citer d'autres exemples, mais je crois que... j'ai combien de temps pour compléter?

**LE PRÉSIDENT :**

2670 C'est curieux, tout le monde me demande, juste au moment fatidique...

**Mme DOREEN ASSAAD :**

2675 Ça achève.

**LE PRÉSIDENT :**

Il reste trois minutes.

2680 **Mme DOREEN ASSAAD :**

Ça va très bien, ça va très bien. Bon, bien, c'est trois minutes.

**LE PRÉSIDENT :**

2685 Je pense que je vais faire une signalisation. Les gens arrivent toujours au terme du trois minutes pour me demander... non, c'est trois minutes, Madame.

2690 **Mme DOREEN ASSAAD :**

Je vais y arriver, je suis très optimiste. Et donc, il y a trois recommandations que j'aimerais faire à CDPQ Infra :

2695 Qu'elle effectue une étude pour connaître la provenance des usagers des stationnements Panama et Chevrier;

2700 Qu'elle conserve une partie du stationnement Chevrier pour répondre aux besoins atypiques de sa clientèle;

Et qu'elle conserve le stationnement incitatif aux futures stations Panama et envisage de mettre celui-ci potentiellement à étage ou de prendre les mesures pour minimiser les îlots de chaleur.

2705 Il en reste deux. J'aimerais parler de la modulation des tarifs. À l'heure actuelle, les résidents de Brossard qui se rendent au centre-ville de Montréal avec le RTL, sans utiliser un autre réseau de transport, payent presque cent dollars (100 \$) pour la passe mensuelle. Ceux-ci utilisent d'autres réseaux, doivent payer cent trente-deux dollars (132 \$), ce qui est une différence de trente-sept dollars et cinquante sous (37,50 \$). Et jusqu'à présent, malgré plusieurs questions, 2710 CDPQ Infra est demeurée vague quant à ses intentions pour les tarifs.

Plusieurs citoyens que je représente m'ont demandé si l'arrivée du REM à Brossard provoquera une hausse de tarifs. Plusieurs me disent que c'est même une forme d'impôt qui servira seulement à augmenter le rendement de l'investissement de CDPQ pour le projet. Je suis 2715 de l'avis qu'il faudra modifier les tarifs afin que les résidents de Brossard, qui s'en servent exclusivement à la station du centre-ville du REM, payent le même montant actuellement.

Rien, à mon avis, ne justifiera une hausse de tarif puisque le REM est une option de remplacement de l'autobus traditionnel, et je suis de l'avis qu'une hausse importante aura un impact dissuasif quant à l'utilisation du REM par les résidents de Brossard. Parce que 2720 présentement en heure de pointe, les gens qui prennent l'autobus sont capables d'arriver directement à Bonaventure. Et donc, la recommandation est que les utilisateurs du REM à Brossard payent un tarif équivalent à la carte mensuelle qu'ils payent avec le RTL.

2725 Le dernier point, c'est : une transition harmonieuse. La construction du REM est sans aucun doute un projet très complexe dans lequel s'impliquent plusieurs parties prenantes. L'exécution des travaux demanderait une très bonne coordination et travail en équipe qui sera quotidien. Ainsi, il est certain que les travaux de construction du REM apporteront leur lot de désagréments aux utilisateurs des routes de Brossard, mais aussi à ceux du RTL. CDPQ Infra doit présenter un 2730 plan de contingence afin de s'assurer que durant les travaux, les services demeurent les mêmes. Ma crainte c'est qu'il va y avoir un bris de service important pour les citoyens du secteur.

2735 Il faudrait évaluer toutes les options, et il faut créer selon moi un comité de travail entre les parties prenantes, comme à ma connaissance ils l'ont fait avec le MTQ et le RTL, mais j'aimerais que ça inclut les usagers aussi afin de bien les informer, éviter un bris de service et notamment, pour la circulation des autobus, depuis le stationnement incitatif Chevrier.

2740 Et donc, ma recommandation finale est que CDPQ Infra crée un comité pour s'assurer que les services aux usagers soient maintenus durant la construction du REM à Brossard.

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

2745 Alors, merci beaucoup pour votre présentation. Des questions, Madame Gendron, la parole est à vous.

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

2750 Oui. Vous nous avez parlé des installations qui sont prévues en zone agricole, que vous n'étiez pas d'accord. En même temps, le promoteur a expliqué qu'il n'y avait pas vraiment d'autres options. Donc, est-ce que c'est possible de nous expliquer en quoi est-ce que vous estimez que malgré tout c'est possible?

2755 **Mme DOREEN ASSAAD :**

2760 À ma connaissance, il y a plusieurs sites qui étaient envisageables à Brossard, avec des inconvénients, bien des points positifs et des points négatifs. C'est sûr que les terrains dans le DIX30 sont financièrement très chers. On sait que dans les zones agricoles il y a une perte qui pourrait potentiellement être compensée. Mais à mon avis, basée sur ce que j'ai lu lors d'une présentation que CDPQ Infra a faite, selon moi le site de Matrec est le meilleur site pour les Brossardois en autant qu'il soit décontaminé.

2765 J'espère que j'ai répondu à votre question.

**LA COMMISSAIRE GENDRON :**

2770 Oui, bien peut-être élaborer. Dans ce cas-là, à votre avis, pourquoi est-ce que c'est un site qui n'a pas été considéré? Est-ce que vous estimez que les raisons pour lesquelles le site a été écarté ne sont pas des bonnes raisons?

**Mme DOREEN ASAD :**

2775

Je n'ai pas nécessairement fait partie des discussions. Élaborer, pour l'analyse des positifs et négatifs, moi, je me base sur un document qui, c'est un sommaire des faits saillants par rapport aux différents sites, puis selon moi, il y a beaucoup d'éléments financiers qui ont motivé la décision. Selon moi, on doit tenir compte aussi du volet environnemental.

2780

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup d'avoir répondu à nos questions.

2785

**Mme DOREEN ASSAAD :**

C'est moi qui vous remercie sincèrement pour votre temps.

**LE PRÉSIDENT :**

2790

Alors, merci beaucoup Madame.

**Mme DOREEN ASSAAD :**

2795

Est-ce que je serais en mesure de déposer le document?

**LE PRÉSIDENT :**

2800

Il suffirait simplement de le déposer à la coordonnatrice à l'arrière. Alors, nous, on va en disposer.

**Mme DOREEN ASSAAD :**

2805

Merci à vous tous.

**LE PRÉSIDENT :**

2810

Merci beaucoup. Alors, la commission va suspendre ses travaux jusqu'à dix-neuf heures ce soir. Merci beaucoup.

---

**SÉANCE AJOURNÉE AU 28 SEPTEMBRE 2016 À 19 H**

2815

Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle bilingue, certifie 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.

2820

ET J'AI SIGNÉ :

---

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