



Le 6 octobre 2016

Madame Caroline Cloutier
Coordonnatrice du Secrétariat
Commission d'enquête du Bureau d'audiences
publiques sur l'environnement (BAPE) portant sur le
*Projet de réseau électrique métropolitain de transport
collectif par CDPQ Infra inc.*
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10, Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Réponses aux questions soumises par la commission le 28 septembre 2016

Madame la Coordonnatrice,

Le 28 septembre dernier, vous nous avez adressé une série de questions relativement au projet du Réseau électrique métropolitain. Il nous fait plaisir, par la présente, de vous fournir les réponses aux questions formulées.

1. Dans le rapport synthèse de l'étude d'impact, il est mentionné que la mise en service des premières rames est prévue à la fin de 2020 (PR3.4, p. 21).

- 1.1 Dans quel ordre prévoyez-vous mettre en service les trois antennes de l'ouest (Sainte-Anne-de-Bellevue, Deux-Montagnes et Aéroport) ?

Réponse 1.1 : Nous définissons avec le fournisseur Ingénierie-Approvisionnement-Construction (IAC) sélectionné la stratégie de réalisation et donc l'ordonnancement des travaux ainsi que l'échéancier final. Puisque cette stratégie n'est pas encore définie, il n'est pas possible d'indiquer aujourd'hui l'ordre de mise en service des antennes. Cela sera déterminé une fois la stratégie de réalisation du fournisseur élaborée.

- 1.2 Envisagez-vous la possibilité de ne pas construire une des antennes advenant que des dépassements de coûts surviendraient lors des travaux de construction ?

Réponse 1.2 : Nous planifions construire toutes les antennes et nous n'envisageons pas de dépassement de coûts. Lors de la phase d'appel d'offres de construction, des optimisations seront apportées afin de respecter l'enveloppe budgétaire. Le REM est conçu comme un réseau et toutes les antennes sont d'égales importances.

1.3 Existe-t-il des mécanismes (ententes écrites, conditions de participation financières des gouvernements, etc.) assurant la réalisation du projet dans son entièreté même dans le cas de dépassements de coûts importants ?

Réponse 1.3 : Tel que stipulé à l'article 3.7.1 de l'entente commerciale conclue entre la Caisse et le gouvernement du Québec, la Caisse assume les risques inhérents à la construction du projet tels que définis dans l'entente définitive de projet.

2. Le projet prévoit des diminutions d'espaces de stationnement le long de l'antenne A-10 (sauf à la station Terminale, à l'extrémité du réseau) et des ajouts de stationnements à toutes les stations de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (DA17.1, p. 8). Or, vous mentionnez dans un document : « La démarche la plus importante du projet pour favoriser l'accès au REM consiste par ailleurs à revoir les circuits d'autobus existants dans les quartiers avoisinants les stations pour amener les usagers vers le REM par des moyens de transport en commun plutôt qu'en utilisant leur voiture. Dans cette optique, l'offre de places de stationnement aux diverses stations sera limitée » (PR5.2.1, p. 15).

Compte tenu de ce qui précède, veuillez expliquer ce qui a motivé l'ajout d'espaces de stationnements aux stations de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue.

Réponse 2 : Il y a actuellement environ 3 200 places de stationnement incitatif dans l'axe de l'A-10. Le REM en proposera 3 700. Le REM doit offrir une offre diversifiée de modes d'accès aux stations aux usagers, dont notamment des places de stationnement. L'offre de stationnement sur la ligne Deux-Montagnes demeurera pratiquement inchangée. Celle sur l'antenne Rive-Sud sera augmentée de 500 places par rapport à la situation actuelle. L'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, qui ne compte actuellement aucun stationnement incitatif, sera dotée d'environ 4 500 places de stationnement (si on tient compte des optimisations apportées à la station Sainte-Anne-de-Bellevue). Ces antennes seront dotées d'un ratio relativement équivalent de places de stationnement en proportion de la longueur de l'antenne (+/- 250 places par km). Les ratios du nombre de places de stationnement par kilomètre sur chaque antenne sont présentés ci-après.

Antenne	Nombre de places de stationnements	Longueur de l'antenne (km)	Places de stationnement/km
Deux-Montagnes	6 700	31	216 places/km
Rive-Sud	3 700	15	246 places / km
Sainte-Anne-de-Bellevue	4 500	16	281 places /km

3. Le document intitulé *Exploitation du REM* (DA91) présente plusieurs schémas de capacité de transport du REM en fonction des périodes de la journée et de l'évolution de la fréquentation après la mise en service du projet (niveaux de service 1, 2 et 3). Dans tous les schémas, à la période de pointe du matin, entre 6h30 et 9h30, la capacité de transport de l'antenne Deux-Montagnes est égale à celle de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et à celle de l'Aéroport.

Selon un document fourni par CDPQ Infra (DA85), l'achalandage quotidien prévu à l'horizon 2031 serait de 62 100 pour l'antenne Deux-Montagnes, 21 400 pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et 3 800 pour l'antenne de l'Aéroport (DA85, p. 2), ce qui laisse présager qu'il y aura des écarts dans la demande en transport, en périodes de pointe, sur ces trois antennes.

- 3.1 Veuillez préciser à quelles années d'exploitation correspondent les niveaux de service 1, 2 et 3.

Réponse 3.1 : Les différents niveaux de service ne correspondent pas à des années d'exploitation, mais à des capacités de service sur les différentes antennes. Ces niveaux de service sont mis en œuvre en fonction du besoin. Concrètement, l'offre de service pourra être ajustée en fonction de la demande et la répartition entre les trois antennes illustrée au document DA85 est un exercice théorique qui a pour objectif le dimensionnement du système. Dans les faits, les véhicules supplémentaires seront ajoutés aux antennes qui auront besoin de plus de capacité.

- 3.2 Dans l'enquête origine-destination 2013, la période de pointe du matin est de 5h00 à 9h00 (DB13, p. 13) ; dans le sommaire des études d'achalandage, elle est de 6h00 à 9h00 (DA17.1, p. 9). Veuillez expliquer pourquoi la période 6h30 à 9h30 a été retenue comme période de pointe du matin pour planifier l'exploitation du REM.

Réponse 3.2 : Nous avons retenu la période de pointe de 6 h 30 à 9 h 30, car elle correspond à la période où la charge globale est la plus importante. Mais il s'agit là d'études de dimensionnement pour le service d'exploitation. Les horaires choisis pour les heures de pointe sont des blocs de trois heures (6 h 30 à 9 h 30 et 15 h 30 à 18 h 30). Ces six heures de pointe servent à calculer les kilomètres qui seront effectués et les coûts d'exploitation et de maintenance qui en découlent. Comme les heures de pointe du soir ne sont pas évaluées dans les enquêtes OD, nous avons également utilisé la période la plus achalandée.

Cette façon de faire permet également de comparer les offres des différents fournisseurs basées sur des volumes d'heure de service comparables. Lorsque le REM sera mis en service, les horaires seront finement ajustés aux besoins pour répondre à la demande et les niveaux de service seront ajustés au fur et à mesure selon les plans de service qui seront proposés par l'exploitant et selon la charge à bord des rames.

- 3.3 Expliquez pourquoi les schémas du document DA91, et aussi l'information contenue dans le document DA73, illustrent des capacités de transport équivalentes, à la période de pointe du matin, pour chacune des trois antennes de l'ouest compte tenu des écarts dans la demande à l'horizon 2031.

Réponse 3.3 : Comme expliqué au point 3.2, il s'agit d'un exercice pour dimensionner le système (incluant la position des aiguillages, les besoins de retournement de certains trains, les sauts-de-mouton, les durées des trajets, les vitesses commerciales, les volumes de kilomètres approximatifs et la comparaison des offres qui seront reçues des fournisseurs). Lorsque l'étude d'achalandage détaillée sera complétée, un plan de service sera réalisé pour ajuster plus finement l'offre à la demande. Ensuite, lors de la mise en service, comme tout système de transport, les fréquences sur les antennes qui le nécessiteront seront augmentées pour répondre à la demande.

- 3.4 Les schémas semblent indiquer qu'il y aura, en période de pointe du matin, autant de capacité dans les deux directions. Par exemple, dans le DA91, p. 8, il est indiqué qu'il y aurait une capacité de 3 000 passages par heure par direction sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, tant vers la Gare Centrale que vers Sainte-Anne-de-Bellevue. Est-ce bien le cas ?

Dans la négative, veuillez préciser combien de passages seront possibles en direction contre-pointe (donc à partir de la Gare Centrale) en période de pointe du matin. Veuillez préciser également si les itinéraires dépassant la Gare Centrale seront sans transfert. Par exemple, est-ce qu'une personne de Brossard pourra aller à l'aéroport sans avoir à changer de véhicule.

Réponse 3.4 : La capacité en contresens de la pointe est identique à la capacité dans le sens de la pointe. Les rames « tournent » dans un carrousel et toutes celles qui sont au départ de Sainte-Anne-de-Bellevue doivent pouvoir y aller pour repartir.

Dans le schéma actuel d'exploitation, tous les trains en provenance des antennes nord-ouest (aéroport, Sainte-Anne-de-Bellevue, Deux-Montagnes) sont à destination du terminus Rive-Sud. Ce dernier est dimensionné et organisé pour recevoir ce trafic de trains. De la même façon, tous les trains en partance du terminus Rive-Sud vont dans les trois directions à « tour de rôle ». Le schéma actuel est qu'un train sur quatre va à l'aéroport, un sur quatre va à Sainte-Anne-de-Bellevue, un sur quatre va à Deux-Montagnes et un sur quatre s'arrête alternativement à Roxboro ou à la station A40. Le tout sans rupture de charge et avec une information destinée aux clients sur les quais avant chaque départ.

- 3.5 La station A40 est illustrée sur les schémas de la période de pointe AM mais pas sur les schémas de la période de pointe PM. Aussi, il y a une station (Roxboro ?) sur l'antenne Deux-Montagnes à la période de pointe du soir, mais elle n'apparaît pas sur les schémas de la pointe du matin. Veuillez préciser comment doivent être interprétés ces différences.

Réponse 3.5 : En pointe AM, la station A40 fait l'objet d'un traitement particulier : il y a des trains qui sont stationnés en « arrière gare » à cette station sur une voie Z (voie indépendante des voies principales) et qui sont mis en service à l'arrivée des trains de banlieue de Mascouche pour permettre un transfert rapide et fluide des clients vers le REM. La présence de trains additionnels est donc requise pour cette opération le matin. C'est pourquoi cette station apparaît le matin. En pointe PM, le besoin disparaît, car les clients à destination de Mascouche seront en mesure de prendre les trains de banlieue comme actuellement, car ces derniers attendront les clients à leur quai (à la station A40) et chaque rame du REM à destination de l'ouest et du nord s'arrêtera à la station A40.

En pointe PM, tous les trains qui partent de la Rive-Sud ou de la Gare-Centrale en direction nord ou ouest, sont tous des trains qui vont aux terminus pour l'antenne de l'Aéroport et l'antenne de Sainte-Anne-de-Bellevue. Pour Deux-Montagnes, nous prévoyons deux trains sur quatre et selon la charge, un train sur deux s'arrêterait à Roxboro si la charge ne nécessite pas d'aller plus loin (avec une information préalable en station). La charge sur la ligne de Deux-Montagnes est très importante jusqu'à Roxboro puis elle diminue de manière importante après cette station. Pour faire face à cette réalité, nous prévoyons donc un « retournement » pour éventuellement faire de Roxboro un terminus pour certains trains. Si le besoin s'estompe, ce terminus servira de terminus provisoire en cas de mode dégradé.

4. L'objectif de CDPQ Infra est que l'usager paie un tarif comparable à la situation actuelle (PR5.1, p. 28). Avez-vous évalué l'impact sur les revenus et les dépenses des organisations de transport en commun qui perdront des tronçons de desserte entre les stations du REM et le centre-ville ou devront ajouter ou modifier des trajets pour acheminer la clientèle du REM jusqu'aux stations ?

Réponse 4 : Le REM desservira des axes de transport collectif actuellement desservis par des sociétés de transport. La reprise de ces dessertes par CDPQ Infra entraînera des économies pour les sociétés de transport qui n'auront plus à assurer ces services. Toutefois, le REM devra être alimenté par les réseaux d'autobus, ce qui nécessitera des sociétés de transport qu'elles redéployent leurs réseaux. La réaffectation des ressources humaines, matérielles et financières des sociétés de transport à d'autres circuits pourrait se faire à coûts nuls. Il est donc prématuré à ce stade de réaliser des analyses budgétaires tant que le nouveau réseau de rabattement n'est pas finalisé.

5. Dans l'addenda n°2 de l'étude d'impact, vous identifiez comme étant problématique le fait que 33 % des usagers de la ligne Deux-Montagnes devaient demeurer debout en période de pointe en 2013 (PR3.1.1, p. 3-13).

En audience, un représentant de CDPQ Infra a mentionné que les trains du REM, en périodes de pointe, seraient composés de quatre voitures pouvant transporter chacune 150 personnes, pour un total de 600 personnes. Un minimum de 20 % de places assises serait demandé au fournisseur du matériel roulant dans la conception des voitures (M. Denis Andlauer, DT2, p. 13 à 15). Doit-on comprendre qu'il pourrait y avoir jusqu'à 80 % de personnes debout dans un train de quatre voitures en période de pointe ?

Réponse 5 : Le nombre de places assises dans les voitures du REM se situera entre 20 à 25% de la capacité des rames, donc entre 30 et 35 places assises par voiture. À l'heure de pointe, il pourrait en effet y avoir entre 75% à 80% de passagers faisant leur trajet debout, selon le point de charge. Le ratio de places assises privilégié est supérieur à ce qui est observé par exemple avec les nouvelles voitures de métro Azur qui comptent chacune entre 23 et 28 places assises. Par ailleurs, le REM offrira des temps de parcours jusqu'à 10% plus courts ainsi qu'un confort accru lors de la circulation des rames en raison de la conduite automatisée (accélération et freinage plus doux). Ces avantages devraient compenser pour le ratio de places assises privilégié.

6. Il est mentionné, dans l'Entente en matière d'infrastructures publiques entre le Gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec (DA62), qu'il s'agit d'une entente de nature commerciale qui poursuit l'objectif de procurer à la Caisse des rendements commerciaux pour ses déposants.

6.1 Veuillez définir clairement le terme « entente de nature commerciale ».

Réponse 6.1 : Il s'agit d'une entente de nature commerciale en ce que la Caisse de dépôt et placement du Québec et le gouvernement doivent en venir à une entente sur le projet. Il s'agit d'une opportunité donnée par le gouvernement à l'un de ses organismes constitués en vertu d'une loi spécifique, soit la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec, de réaliser un projet selon des modalités établies. Les modalités et conditions relatives au projet seront prévues dans l'entente spécifique. Celles-ci seront de nature commerciale puisqu'elles devront être négociées entre la Caisse de dépôt et placement du Québec, qui agit en toute indépendance, et le gouvernement et l'une ou l'autre des parties pourrait mettre fin au projet si elles n'arrivaient pas à s'entendre sur les modalités et conditions de celui-ci. La Caisse de dépôt, en vertu de sa loi constitutive, doit rechercher le rendement optimal pour ses déposants et les modalités et conditions prévues à l'entente devront permettre ce rendement.

6.2 Veuillez définir clairement le terme « rendements commerciaux ».

Réponse 6.2 : Le terme « rendements commerciaux » signifie des rendements optimaux eu égard aux risques, lesquels devront être comparables aux opérations d'infrastructures similaires ailleurs dans le monde.

6.3 Veuillez également préciser de quelle nature seraient les rendements commerciaux et comment ils seraient évalués en ce qui concerne l'éventuel Réseau électrique métropolitain.

Réponse 6.3 : Un rendement commercial, est un rendement tenant compte d'une combinaison de différents facteurs tels que :

- rendement requis sur l'équité
- comparables publics ajustés pour le levier du REM
- taux sans risque - correspond au taux des obligations long terme du Canada
- prime de marché - correspond au rendement supplémentaire requis d'un investissement en équité comparativement à un investissement en obligation
- prime de taille et spécifique - correspond aux particularités du REM

7. Les questions suivantes réfèrent au contenu du paragraphe 3.6.4 de l'Entente en matière d'infrastructure publique entre le Gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec (DA62). Ce paragraphe précise que la participation du Gouvernement ne peut se faire que sous forme d'une participation en équité fixée avant la phase de construction, mais qui ne peut être effectuée entièrement qu'à la fin de la période de construction du projet.

7.1 Veuillez définir clairement le terme « participation en équité ».

Réponse 7.1 : Le terme « participation en équité » se définit comme un investissement en capitaux propres ou quasi-équité de la part du gouvernement. Ce terme se définit par opposition à de la dette.

7.2 Pourquoi la contribution du gouvernement du Québec doit-elle être effectuée après la construction ? Les coûts de construction étant déjà engagés, à quels paiements/remboursements sera-t-elle affectée ?

En audience publique, les représentants de CDPQ Infra ont précisé que les coûts du projet REM étaient évalués à 5,5 milliards \$ et que le financement envisagé serait réparti ainsi : 3 milliards \$ provenant de la Caisse de dépôt et placement du Québec (une portion en fonds propre et une portion sous forme de dette) et 2,5 milliards \$ provenant des gouvernements fédéral et provincial (M. Macky Tall, DT2, p. 76).

Sur la base de cette réponse, la commission comprend que les contributions financières des deux paliers de gouvernement au projet serviraient à en couvrir les coûts alors que l'Entente spécifie qu'elles ne peuvent survenir qu'à la fin de la période de construction.

Réponse 7.2 : Selon l'entente actuelle, la contribution du gouvernement s'effectue après la construction, car CDPQ Infra assume tous les risques pendant la phase de construction. En contribuant à la fin de la période de construction, le gouvernement ne s'expose donc pas aux risques liés aux coûts de construction.

- 7.3 Veuillez expliquer clairement à la commission de quelle manière les éléments de réponse relatifs au financement du projet fournis par le représentant de CDPQ Infra en audience publique respectent les conditions établies au paragraphe 3.6.4 de l'Entente.

Le paragraphe 3.6.4 précise également que le partage du rendement sur l'équité entre CDPQ Infra et les deux paliers de gouvernement ne se ferait que si ce rendement atteint un seuil préalablement défini. La commission comprend donc qu'aucun partage n'aurait lieu si ce rendement était équivalent ou inférieur au niveau préétabli.

Réponse 7.3 : La contribution des gouvernements fédéral et provincial du projet fait partie du montage financier. Cette contribution est attendue à la fin de la période de construction, soit lors de la réception définitive des infrastructures par CDPQ Infra. Pendant la période de construction, CDPQ Infra mettra en place un financement intérimaire pour couvrir l'ensemble des coûts du projet.

- 7.4 Veuillez confirmer ou infirmer si la commission a bien compris cette portion de l'Entente. Dans un cas ou dans l'autre, explicitez votre réponse.

En audience publique, le représentant de CDPQ Infra a précisé que le seuil de rendement préétabli, aussi qualifié de « raisonnable » serait celui fixé avec le gouvernement et l'expert indépendant (M. Macky Tall, DT4, p. 92 et 93) et serait, suivant le paragraphe 3.6.3 de l'Entente, conforme aux pratiques du marché. La commission comprend donc que le rendement commercial visé du projet REM, tel qu'établi à l'aide d'un expert indépendant, serait le même que le rendement seuil préétabli à partir duquel il y aurait partage du rendement avec les deux paliers de gouvernement et que ce partage serait alors modulé en fonction de leur niveau de participation à l'équité.

Réponse 7.4 : Effectivement, il n'y aura aucun partage si le rendement est équivalent ou inférieur au seuil du rendement préétabli pour CDPQ Infra. Lorsque ce seuil de rendement préétabli est dépassé, la distribution des rendements se fait entre CDPQ Infra et les gouvernements, au prorata de leur contribution.

- 7.5 Veuillez confirmer ou infirmer si la commission a bien compris cette portion de l'Entente. Dans un cas ou dans l'autre, explicitez votre réponse.

Réponse 7.5 : La Commission a bien compris cette portion de l'entente. Il n'y aura aucun partage si le rendement est équivalent ou inférieur au seuil du rendement préétabli pour CDPQ Infra. Lorsque ce seuil de rendement préétabli est dépassé, la distribution des rendements se fait entre CDPQ Infra et les gouvernements, au prorata de leur contribution.

- 7.6 Veuillez expliquer à la commission le fonctionnement du mécanisme de modulation du partage du rendement.

Le paragraphe 3.6.4 de l'Entente spécifie que la participation du Gouvernement est faite dans un but d'investissement auprès de la Caisse de dépôt et placement du Québec. La compréhension de la commission est à l'effet que le terme « dans un but d'investissement » signifie que la participation du gouvernement à l'équité du projet est réalisée dans l'objectif que sa part de cette équité génère un rendement commercial.

Réponse 7.6 : Il y aura un partage si le rendement est supérieur au seuil du rendement préétabli pour CDPQ Infra. Lorsque ce seuil de rendement préétabli est dépassé, la distribution des rendements se fait entre CDPQ Infra et les gouvernements, au prorata de leur contribution. Les contributions en équité des gouvernements sont des parts de classe B.

- 7.7 Veuillez confirmer ou infirmer si la commission a bien compris cette portion de l'Entente. Dans un cas ou dans l'autre, explicitez votre réponse.

Selon la compréhension de la commission d'enquête, la notion de participation du Gouvernement au projet dans un but d'investissement semble s'opposer au fait qu'il compte renoncer à une part d'importance indéterminée du rendement que cette participation générerait.

Réponse 7.7 : La participation en équité du gouvernement lui permet de réaliser un projet d'infrastructure sans alourdir son bilan financier, tout en bénéficiant d'un rendement pour sa participation.

- 7.8 Dans le but de mieux comprendre la portée réelle de ce passage de l'entente, la commission vous demande de préciser la nature du rendement auquel le Gouvernement s'engage à renoncer et sur quelle base serait calculé ce rendement.

Réponse 7.8 : L'équité du gouvernement sera rémunérée en fonction de son profil de risque. Puisque cette équité est contribué après la période de construction, le rendement de cette équité reflète son niveau de risque. La contribution en équité du gouvernement est une part de classe B.

La commission vous demande aussi de préciser par quel mécanisme le Gouvernement pourrait se placer en position de percevoir la part qui lui serait due dans le cas où le rendement observé de sa participation excéderait le rendement seuil préétabli.

Réponse 7.8 : Les dividendes qui seront payés au gouvernement seront versés par transfert bancaire, une fois par année.

- 7.9 Afin d'améliorer sa compréhension, la commission vous demande de produire une simulation du calcul de la part qui reviendrait aux deux paliers de gouvernement sur la base du cas hypothétique suivant lequel le rendement seuil préétabli est de 8 %/an alors que le rendement réel observé sur 10 ans est de 11 %/an.

Réponse 7.9 : Sur la base de votre exemple, il est envisagé que tout rendement supérieur au seuil préétabli de 8 % serait partagé entre les investisseurs en équité au prorata de la participation des investisseurs en équité du projet REM (gouvernement fédéral, gouvernement provincial et CDPQ Infra). La structure du capital optimal et l'entente visant le mécanisme de partage entre les différents investisseurs restent à être définies et seront finalisées à la clôture financière du projet prévu au printemps / été 2017.

8. Comment la caisse compte-t-elle concilier son objectif de rendement raisonnable (DT4, p. 87) avec l'obligation de rendement optimal prévu par sa loi constitutive (art. 4.1).

Réponse 8 : L'obligation de rendement optimal prévu à la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec vise un rendement sur l'investissement eu égard aux risques liés à cet investissement (art. 4.1 de la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec). Un rendement raisonnable répond à cette même définition puisqu'il pondère l'investissement avec les risques associés à cet investissement. Un rendement moindre s'avérerait une prise de risque plus importante pour les déposants de la Caisse de dépôt et placement du Québec en fonction du capital investi et un rendement trop élevé comporterait des risques de non-utilisation de l'infrastructure, ce qui résulterait également en un rendement non-optimal.

9. En prenant pour hypothèse la tarification actuelle, quel est l'achalandage minimal permettant de couvrir les coûts d'exploitation et les dépenses d'immobilisation et son évolution sur une période de 10 et 20 ans ? Présenter la courbe de revenus et de rendement anticipés en fonction de différents niveaux d'achalandage allant de l'achalandage actuel à un achalandage maximal anticipé.

Réponse 9 : La figure demandée pourra être fournie en novembre, soit après la réception de l'étude d'achalandage final et la finalisation des coûts d'exploitation.

10. Dans votre réponse à une question de la commission, vous indiquez vis-à-vis la ligne « déficit d'opération » qui permet d'apprécier la contribution nécessaire des municipalités aux coûts d'exploitation qu'elle est sans objet dans votre modèle (DQ2.1, Qc-6).

Cela signifie-t-il qu'outre le mécanisme de captation de la plus-value foncière, aucune contribution des municipalités ne sera demandée à titre de participation aux frais d'exploitation et d'immobilisation du REM ?

Réponse 10 : Les municipalités contribuent présentement pour des services de transport collectif dans l'axe de l'A10 et de la ligne Deux-Montagnes notamment. Le REM remplacera certains de ces services de transport collectif, qui ont atteint leur limite de capacité, par un système léger sur rail à haute fréquence de service et plus rapide. Les contributions des municipalités pour ces services demeureront similaires, et ce, pour une nette amélioration des services.

CDPQ Infra conclura une entente de service avec l'ARTM pour s'intégrer à la grille tarifaire métropolitaine. Cette entente établira un coût par km/passager du REM et CDPQ Infra recevra les recettes liées aux passages effectués dans le REM.

11. À titre d'organisme public, quelles sont les obligations de la Caisse en matière de divulgation de l'information et de transparence, notamment extrafinancières, et comment ces obligations se comparent-elles avec celles des sociétés de transport collectif et des organismes publics du domaine du transport comme la STM ou l'AMT ?

Réponse 11 : La Caisse de dépôt et placement du Québec a l'obligation en vertu de sa loi constitutive de présenter à chaque année au ministre des Finances un rapport de ses opérations de l'année précédente (art. 44 de la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec). Ce rapport est déposé à l'Assemblée nationale et il doit comprendre notamment les états financiers et un exposé des opérations et politiques poursuivies. La Caisse de dépôt et placement du Québec n'a d'autres obligations d'information à l'égard du projet à l'exception de rendre public son cadre tarifaire, incluant les mécanismes d'indexation au moment de la signature de l'entente avec le gouvernement du Québec. Cette obligation est prévue à la Loi sur les transports.

12. En audience publique, le représentant de CDPQ Infra a mentionné que le rendement attendu du projet Réseau électrique de Montréal serait établi en toute transparence et rendu public.

De quelle manière la Caisse de dépôt et placement du Québec vise-t-elle le même niveau de transparence en ce qui concerne la divulgation du rendement réel observé de son investissement et de l'investissement des deux paliers de gouvernement dans le REM ?

Réponse 12 : La Caisse ne publie pas les rendements réels réalisés par projet. Ces rendements sont consolidés dans le portefeuille des projets d'infrastructures.

13. Comment a été choisi le tracé du REM ? Le tracé a-t-il été discuté en concertation ou a fait l'objet de consultations avec le MTQ, la CMM ou d'autres acteurs ?

Réponse 13 : Le tracé du REM a été choisi sur la base de plusieurs critères, dont notamment :

- les secteurs à desservir, tels que définis par le gouvernement du Québec
- la faisabilité technique
- les coûts de réalisation

Le tracé élaboré à partir de ces critères a été discuté avec le gouvernement du Québec, notamment le MTQ, l'AMT, les villes ainsi que les sociétés de transport.

14. Dans le cadre des démarches devant mener à l'établissement de la grille tarifaire pour les usagers du REM, CDPQ Infra aurait à mener des négociations avec des organismes de transport public qui, contrairement à elle, ne poursuivent pas l'objectif d'atteinte d'un rendement commercial.

Le tarif du REM serait donc sous l'autorité de CDPQ Infra, mais un comité de concertation est responsable de l'intégration tarifaire.

- 14.1 Ce comité est-il décisionnel ?

Réponse 14.1 : Non, ce comité est consultatif et vise à identifier les interfaces à prendre en considération pour l'éventuelle intégration tarifaire (support technologique et principes d'intégration).

- 14.2 Comment se prennent les décisions au sein de ce comité ?

Réponse 14.2 : Les décisions sur l'intégration tarifaire seront prises par la future ARTM.

- 14.3 Le cas échéant, comment seraient gérés les différends au sein de ce comité, certains acteurs ont-ils préséance et a-t-on prévu des mécanismes de conciliation ou d'arbitrage ?

Réponse 14.3 : Les décisions sur l'intégration tarifaire seront prises par la future ARTM. Les mécanismes de règlement des différends seront établis par l'ARTM.

14.4 De quelle manière CDPQ Infra pourrait s'assurer que cette grille tarifaire lui permette de concilier ses propres objectifs financiers avec ceux d'organisations qui ne sont pas soumises à cette obligation ?

Réponse 14.4 : Les études d'achalandage réalisées par CDPQ Infra prennent comme hypothèse une intégration tarifaire. CDPQ Infra soumettra des coûts par km/passager ainsi qu'une estimation des passages annuels dans le REM. Ces estimations serviront de base à une entente de services entre CDPQ Infra et l'ARTM.

15. En réponse à une question posée par le MDDELCC, vous affirmez que : « un consortium sera responsable de l'exploitation du REM (...) le choix de ce consortium se fera en 2017 » (PR5.4.1, p. 42).

Préciser comment se fera le choix du consortium et ses relations avec CDPQ Infra ainsi que les autres acteurs impliqués dans le transport collectif.

Réponse 15 : Le responsable de l'exploitation du REM sera sélectionné au terme d'un processus d'appel d'offres international composé de deux étapes, à savoir un appel de qualification ainsi qu'un appel de proposition. Les consortiums qualifiés seront invités à déposer une proposition pour la fourniture du matériel roulant, des systèmes, des services d'exploitation et de maintenance. Le consortium sera choisi sur la base de différents critères, dont notamment l'expérience, l'expertise, les pratiques et processus de gestion.

Le consortium choisi pour l'exploitation du REM répondra à CDPQ Infra, mais sera également appelé à s'interfacer avec des autorités organisatrices de transport, notamment pour la coordination des rabattements en phase d'exploitation, l'ajustement des horaires.

16. Est-ce que les travaux envisagés sur l'antenne Deux-Montagnes auront des impacts sur le territoire agricole ?

Réponse 16 : Aucune terre agricole n'est affectée par l'antenne Deux-Montagnes.

17. Selon la note technique intitulée *Sélection du tracé de l'antenne aéroport* (DA19), le tracé 2B de l'aéroport serait de 4,4 km dont 2,3 km en viaduc aérien et 2,2 km en tunnel.

Veillez confirmer la longueur totale du tracé retenu et optimisé de l'aéroport ainsi que la longueur des portions aériennes et souterraines.

Réponse 17 : Le tracé optimisé retenu pour l'antenne aéroport entre la jonction avec l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et la station Aéroport a une longueur totale de 4.6 km, dont 1.1 km sont en tracé aérien et 3.5 km sont en tranchée et tunnel.

18. L'étude de circulation autour de la future station Kirkland (DA32) conclue que les impacts sur la circulation seront acceptables si on ajoute une voie supplémentaire sur le boulevard Brunswick entre la future station et le boulevard St-Charles.

Est-ce que cette voie est prévue ? Qui assumera les coûts de construction de cette nouvelle voie, CDPQ Infra ou la ville de Kirkland ?

Réponse 18 : Oui, cette voie est prévue et les coûts afférents seront assumés par CDPQ Infra.

19. La note technique intitulée *Étude d'impact sur la circulation - Station des Sources* (DA36) recommande plusieurs modifications aux intersections (Des Sources-A40, Des Sources-Hymus, Des Sources-Transcanadienne et Hymus) pour permettre la fonctionnalité des accès à la future gare.

Est-ce que ces travaux de réfection routière sont prévus ? Qui assumera les coûts de construction de tels travaux, CDPQ Infra ou la ville de Pointe-Claire ?

Réponse 19 : Oui, ces travaux sont prévus et les coûts afférents seront assumés par CDPQ Infra.

20. Advenant que des problèmes de circulation sur le réseau routier local ou supérieur surviennent à la suite de l'implantation des stations du REM, quelle serait la participation de CDPQ Infra à la recherche de solutions et à leur mise en œuvre ? Est-ce que le promoteur défraierait les coûts qui y sont associés ?

Réponse 20 : Nous travaillons sur une base régulière avec les représentants du MTQ afin d'identifier en amont les interventions requises sur le réseau supérieur pour améliorer la fluidité autour des stations. Il n'est pas prévu que CDPQ Infra assume les coûts liés aux aménagements du réseau supérieur qui, dans plusieurs des endroits, est déjà saturé durant les heures de pointe.

21. Quel est le coût d'acquisition de la ligne Deux-Montagnes et celui de la structure aérienne du CN ? À combien est évalué le coût des aménagements de chacune de ces infrastructures ?

Réponse 21 : Ces coûts ne sont pas encore déterminés, car l'évaluation de ces actifs est présentement en cours.

22. Est-ce que les conclusions de l'étude de circulation autour de la station Kirkland (DA32) sont toujours valables compte tenu des récentes modifications apportées au stationnement de Sainte-Anne-de-Bellevue et de son déplacement partiel vers l'est ?

Réponse 22 : CDPQ Infra complètera une nouvelle étude de circulation afin de prendre en compte les modifications envisagées aux stations de Saint-Anne-de-Bellevue et de Kirkland.

23. Avez-vous statué sur la possibilité de mettre en place des stationnements étagés aux stations Rive-Sud, Pointe-Claire et Kirkland tel que proposé dans votre étude d'impact (PR3.1.2, p. 3.24) ? Est-ce que d'autres endroits sont envisagés pour la construction de stationnements étagés ?

Réponse 23 : En phase initiale du projet, nous prévoyons l'aménagement de stationnements de surface. Selon la demande dans le temps, nous pourrions envisager d'étagé ces stationnements dans le futur. Toutefois, l'objectif de CDPQ Infra est d'alimenter le REM par du rabattement autobus et non par des accès en voiture.

24. Des débarcadères de taxis sont-ils envisagés dans l'aménagement des stations de REM ? Si oui, préciser à quelles stations et leur dimensionnement.

Réponse 24 : Des débarcadères de taxi seront aménagés à certaines stations. L'emplacement et le dimensionnement de ces installations sont précisés dans les fiches techniques des stations déjà soumises à la Commission.

25. Dans les stationnements incitatifs, combien prévoyez-vous de cases de stationnement avec prise de recharge pour voitures électriques ?

Réponse 25 : Nous sommes actuellement en discussion avec Hydro-Québec pour évaluer cette composante du projet.

26. Il a été mentionné pendant la première partie de l'audience publique que le dimensionnement des stationnements de vélos serait réalisé en fonction des besoins qui pourraient aller de 20 places à 150 places, selon les stations (M. Denis Audlauer, DT1, p. 84).

Veuillez préciser le nombre de places envisagé pour chacune des stations.

Réponse 26 : Le nombre préliminaire de supports à vélo est détaillé ci-après. Ce nombre est à titre indicatif seulement. Des supports pourront être ajoutés une fois l'étude d'achalandage finale complétée et le nombre pourra donc être ajusté en fonction de la demande.

Station	Nombre de supports à vélo envisagé
Terminal Rive-Sud	20
Du Quartier	75
Panama	200
Île-des-Sœurs	40
Canora	20
Mont-Royal	20
Montpellier	30
Correspondance A40	20
Du Ruisseau	22
Bois-Franc	22
Sunnybrooke	30
Roxboro-Pierrefonds	45
Ile Bigras	20
Sainte-Dorothée	45
Grand Moulin	45
Deux-Montagnes	250
A13	20
Des Sources	20
Technoparc	20
Pointe-Claire	40
Kirkland	40
Sainte-Anne-de-Bellevue	40
Gare Centrale	0
Aéroport	0

27. Quel est l'achalandage prévu des personnes se rendant au REM en mode actif de transport comparativement à l'achalandage actuel de ces modes vers l'infrastructure de transport collectif (marche, vélo) ?

Réponse 27 : Le modèle a été développé sur la base du temps de déplacement total (incluant la marche, le vélo, le transport collectif et l'auto ou la combinaison des différents modes) au niveau des Secteurs Municipaux (SM) qui correspondaient aux données disponibles lors de l'étude. Cela signifie que le modèle ne permet pas d'identifier explicitement le mode d'accès au REM, car il traite avec le temps de déplacement total entre chaque origine et destination.

Le mode d'accès aux stations du REM peut être estimé (en partie) en appliquant les données « mode d'accès aux stations » provenant des enquêtes origine-destination (effectuées à bord des trains de banlieue de l'AMT) et en prenant en considération la capacité des stationnements incitatifs.

Il n'est pas possible d'estimer le mode d'accès aux stations du REM en appliquant la même méthodologie pour les stations direction Rive-Sud, puisque nous ne disposons pas de toutes les informations au niveau des autres agences de transport.

Stations	Marche/vélo	Auto/Taxi	Transport en commun
Deux-Montagnes	29%	62%	9%
Grand-Moulin	38%	61%	1%
Sainte-Dorothée	11%	77%	11%
Île-Bigras	52%	47%	1%
Roxboro-Pierrefonds	18%	62%	20%
Sunnybrooke	39%	57%	4%
Bois-Franc	16%	74%	10%
Du Ruisseau	21%	78%	1%
Montpellier	64%	17%	19%
<i>Correspondance A40</i>	80%	17%	3%
Mont-Royale	80%	17%	3%
Canora	80%	19%	1%
Gare Centrale	35%	7%	58%
Autoroute 13	34%	58%	8%
Des Sources	65%	33%	3%
Pointe-Claire	22%	34%	44%
Kirkland	52%	47%	1%
Sainte-Anne-de-Bellevue	5%	91%	4%
Technoparc	71%	21%	8%
Aéroport	0%	91%	9%

* Ces données ont été élaborées selon les hypothèses du projet de référence qui ne tient pas compte, par exemple, des optimisations en cours, comme à la station Sainte-Anne-de-Bellevue. Ces optimisations auront un impact sur la répartition des modes d'accès. Ces données pourront donc être mises à jour ultérieurement.

28. Concernant votre présentation intitulée Achalandage (DA85), que signifient et comment sont obtenues les données indiquées aux tableaux *Transfert modal annuel (km/voiture épargnés)*, *Réduction annuelle de voitures/km en raison du rabattement aux stationnements incitatifs du REM*, *Transfert modal annuel (bus/km épargnés)*, *Transfert modal annuel (voitures retirées)*, *Voitures retirées en raison du rabattement aux stationnements incitatifs du REM* et *Transfert modal annuel (bus retirés)*? S'agit-il d'hypothèses, d'objectifs de rabattement ou de données tirées des études d'achalandage réalisées selon les méthodologies reconnues ?

Réponse 28 : Ces valeurs ont été estimées à partir d'un certain nombre de sources de données, dont le modèle développé et la compréhension de la réorganisation du service d'autobus, au moment où cette étude a été réalisée.

- Transfert modal annuel (km/voiture épargnés) : Représente le nombre de voitures retirées à la suite du transfert modal (voiture vers REM) multiplié par la distance parcourue de son origine à sa destination.
- Réduction annuelle de voitures/km en raison du rabattement aux stationnements incitatifs du REM : Représente le nombre de voitures retirées entre les stationnements incitatifs et la destination finale (suivant l'augmentation des places aux stationnements incitatifs) multiplié par la distance entre le stationnement incitatif et sa destination finale. Il n'y a pas d'augmentation des places de stationnements incitatifs sur les antennes aéroports et Deux-Montagnes.
- Transfert modal annuel (bus/km épargnés) : Représente le nombre d'autobus retirés (suivant la réorganisation du service d'autobus) multiplié par la différence entre les km de services avant et après le rabattement des autobus aux stations du REM. Aucune hypothèse de rabattement n'a été prise en compte pour l'Ouest-de-l'Île.
- Transfert modal annuel (voitures retirées) : Représente le nombre de voitures retirées à la suite du transfert modal (voiture vers REM).
- Voitures retirées en raison du rabattement aux stationnements incitatifs du REM : Représente le nombre de voitures retirées entre les stationnements incitatifs et la destination finale (suivant l'augmentation des places aux stationnements incitatifs).
- Transfert modal annuel (bus retirés) : Représente le nombre d'autobus retirés (suivant la réorganisation du service d'autobus). Aucune hypothèse de rabattement n'a été prise en comptes pour l'Ouest-de-l'Île.

29. Les tableaux fournis en réponse à la question 16 du DQ2 (DQ2.1) ne répondent pas aux demandes de la commission quant à la ventilation du transfert modal des usagers du REM que le promoteur s'était engagé à fournir (DT2, p. 84 et 85). En conformité avec les pratiques en matière de prévision d'achalandage, veuillez fournir les informations demandées, soit la ventilation du transfert modal vers le REM provenant 1) des automobilistes qui délaisseront leur voiture pour utiliser le REM vs 2) les usagers du réseau actuel de transport collectif qui adopteront le REM.

À noter que, dans ces tableaux, le terme « auto » réfère aux usagers qui utilisent actuellement leur voiture et dont on pose l'hypothèse qu'ils utiliseront le REM lorsque celui-ci sera en opération. Le terme « TC » réfère aux usagers qui utilisent actuellement le réseau de transport en commun et dont on pose l'hypothèse qu'ils utiliseront le REM lorsque celui-ci sera en opération.

Pour le transfert modal à partir du réseau actuel de transport collectif, il vous est demandé de préciser en note le transfert modal effectué à partir du métro vs le transfert modal à partir des autres modes de TC (bus, train, métro).

Pour le transfert modal « auto », il vous est demandé, dans le cas de l'antenne aéroport, de préciser en note le transfert provenant des taxis par rapport au transfert provenant des véhicules individuels.

Vous reporter à nouveau aux tableaux à compléter dans la question 16 du DQ2.

Réponse 29 : Le modèle d'évaluation utilisé pour l'étude de dimensionnement regroupe tous les types de demandes de transport en commun (pour représenter les voyages multimodes) et donc la sous-division entre les modes de transport en commun n'est pas disponible à ce stade-ci. Ce modèle d'évaluation n'est pas calibré pour ventiler ces modes. Toutefois, l'étude d'achalandage en cours et disponible fin octobre permettra de ventiler ces modes (à l'exception des taxis).

30. En ce qui a trait aux émissions atmosphériques, quelles sont les mesures proactives et usuelles qui seront prévues dans le cahier de charge des entrepreneurs lors de la construction. Identifiez nommément les mesures qui seront prises pour réduire les émissions.

« Si les stations de suivi de la qualité de l'air en continu mesurent des dépassements, des mesures seront prises pour diminuer les émissions atmosphériques allant jusqu'à potentiellement effectuer un arrêt temporaire des travaux » (DA25, p. 43).

Au-delà de l'arrêt temporaire des travaux, identifiez nommément les « mesures qui seront prises » pour réduire les émissions au moment de la construction.

Réponse 30 : Les mesures qui pourront être retenues par l'entrepreneur pourront inclure, entre autres : l'utilisation d'abat-poussières, la réduction ou même l'élimination de l'entreposage de déblais/remblais en pile sur le site, le recouvrement de piles temporaires sur le site, l'utilisation maximale des voies ferrées existantes ou en construction pour le transport des matériaux de construction (plutôt que par camions), le nettoyage des camions entrant ou sortant des sites de construction, la construction de chemins temporaires de circulation sur le site de construction entretenus de façon régulière, l'installation de matelas pour les activités de sautage, ou la planification des travaux d'excavation pendant l'hiver.

31. En phase d'exploitation, étant donné que vous identifiez les autobus en attente comme source éventuelle d'émissions atmosphériques, envisagez-vous de demander aux services de transports par autobus de privilégier des autobus hybrides ?

Réponse 31 : CDPQ Infra n'est pas responsable du choix du type d'autobus composant la flotte des sociétés de transport. Ceci dit, CDPQ Infra encourage les sociétés de transport à faire l'acquisition de matériel roulant ayant de faibles empreintes de carbone.

32. Dans une réponse au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques, il est indiqué que les aménagements répondraient à l'article 67 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* (PR5.1, p. 28). Il a aussi été mentionné en audience que la « quasi-majorité » des recommandations du Regroupement des Usagers du Transport adapté et accessible de l'île de Montréal avait été prise en compte (M. Denis Audlauer, DT1, p. 72).

Quelles sont les recommandations de cet organisme qui n'ont pas été prises en compte ? Veuillez en expliciter les raisons.

Réponse 32 : Les recommandations qui n'ont pas été prises en compte sont les suivantes :

- Recommandation RUTA : Voir à ce que tous les appuis, sièges et objets utilisables dans les rames soient à une hauteur et une profondeur accessibles aux personnes de petite taille.

Réponse CDPQ Infra : Répondre à cette demande oblige une modification de tout le mobilier qui rend inconfortable les places assises et les hauteurs pour les autres personnes. Cependant, les différents équipements de sécurité sont tous aux hauteurs réglementaires du code du bâtiment qui incorpore toutes les obligations en matière d'accessibilité universelle.

- Recommandation RUTA : Voir à ce que toute la signalisation dans les rames soit visible de la position assise des personnes en fauteuil roulant.

Réponse CDPQ Infra : La signalisation est placée de telle sorte à ce qu'elle réponde aux obligations en matière d'accessibilité universelle du code du bâtiment du Canada.

- Recommandation RUTA : Éviter les sièges strapontins, sauf dans la partie réservée aux personnes en fauteuil roulant.

Réponse CDPQ Infra : L'implantation des sièges à l'intérieur des rames est laissée à l'initiative du fournisseur pour répondre au besoin de 600 personnes par rame. Dans les faits, pour respecter une capacité assise imposée d'au moins 20 à 25 % de places assises, il y aura des sièges fixes et des sièges de type strapontin. Nous n'imposons cependant pas le nombre ni les emplacements, sachant que dans la zone réservée aux personnes à mobilité réduite, les strapontins sont obligatoires

- Recommandation RUTA : Voir à ce que les sièges aient des appuis latéraux pour aider l'utilisateur à se lever. Voir à ce que des barres d'appui soient aussi installées près des sièges réservés pour aider les personnes de petite taille à s'asseoir ou à se lever.

Réponse CDPQ Infra : Des sièges avec des appuis latéraux sont particulièrement difficiles d'accès de manière générale. Nous prévoyons des sièges sans appuis latéraux. Par contre, dans l'aménagement des zones pour les personnes à mobilité réduite, des barres d'appui sont prévues pour offrir une aide pour se lever ou s'asseoir sur les strapontins.

- Recommandation RUTA : Voir à ce que les panneaux et affiches ainsi que la signalisation dans les stations soient placés assez bas afin que les gens en fauteuil roulant et les personnes de petite taille puissent les consulter facilement.

Réponse CDPQ Infra : La signalisation est placée de telle sorte à ce qu'elle réponde aux obligations en matière d'accessibilité universelle du code du bâtiment du Canada.

33. Veuillez dresser un portrait général de l'aménagement qui devrait être fait à chacune des stations afin de concilier les différents moyens de transport se rabattant sur un même site : marcheurs, vélos, taxis, voitures, dépose-minutes, autobus, transport adapté, etc. Identifier les contraintes et les solutions envisagées.

Réponse 33 : L'aménagement aux stations répond au concept générique suivant :

La station est considérée comme un « hub » de transport. L'accès depuis un autre moyen de transport collectif est favorisé et facilité. Ceci revient à réorganiser les abords des stations en rapprochant les quais d'autobus le plus possible de l'entrée des stations. Les autres accès de transport actif sont voisins : stationnement pour vélo, quais pour l'arrêt d'un autobus de transport adapté, taxi de transport adapté, taxi-bus, trottoirs pour les accès piétons. Les stationnements incitatifs quant à eux sont localisés autour de cet équipement central.

Les contraintes principales qui sont identifiées concernent essentiellement la cohabitation entre les piétons et les différents véhicules (notamment les véhicules lourds) autour de l'entrée des stations. A cette fin, lorsque cela est possible, des accès dédiés sont réalisés

(notamment aux terminus d'autobus importants comme Panama ou Pointe-Claire). Dans tous les cas, des passages piétons sécurisés sont organisés et les secteurs de passage piétons vers l'entrée des stations sont clairement positionnés dans les endroits où l'interaction avec les véhicules est la plus faible possible.

De manière générale, dans les devis pour les fournisseurs, nous produisons à titre de référence, le guide d'aménagement de la STM pour l'installation des terminus d'autobus.

34. À la demande du MTMDET, un groupe d'experts indépendants s'est penché sur les prévisions d'achalandage du transport collectif dans l'axe de l'autoroute 10 entre Brossard et le centre-ville de Montréal. L'une de ses remarques est à l'effet qu'il serait souhaitable d'utiliser les prévisions d'achalandage basées sur les résultats de l'enquête OD de 2013. De telles prévisions n'étaient pas disponibles au moment où le groupe a déposé son rapport, c'est-à-dire en mars 2015 (DB7, p.6).

- 34.1 Les commentaires du groupe d'experts ont-ils été intégrés aux analyses subséquentes qui ont été faites dans le cadre des prévisions d'achalandage du REM ? Si oui, préciser lesquelles et comment ?

Réponse 34.1 : Oui, certains commentaires ont été intégrés, à savoir :

- Scénario de référence et sensibilités : Le chapitre 1 (DA17) présente le scénario de référence. Plusieurs analyses de sensibilité ont été effectuées à des fins internes. Il est important de rappeler que les études d'achalandage avaient pour but le dimensionnement du système.
- La collecte et l'analyse des préférences déclarées : Les enquêtes/sondages de ce type prennent beaucoup de temps à mettre en œuvre et ne sont généralement pas entreprises à un niveau préliminaire (dimensionnement).
- Valeur de temps : ce paramètre a été inclus dans l'étude (DA17, p.14)
- Structure tarifaire : ce paramètre a été inclus dans l'étude (DA17, tableau 4)
- Chaines complètes des déplacements : ceci représente un défi majeur, puisque cela implique la modélisation complète d'un déplacement, et en dehors de la portée de l'analyse qui est basée sur la période de pointe du matin et de l'impact sur le dimensionnement
- Enquête origine - destination : les études sont basées sur les données de l'enquête origine-destination 2008 et 2013 (DA17, p.9)

Espérant que ces réponses répondent aux questions formulées, je vous prie de recevoir, madame la Coordinatrice, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Virginie Cousineau', written in a cursive style.

Virginie Cousineau
Directrice, Affaires publiques