

Envoi par courrier et par courriel

Québec, le 28 septembre 2016

Madame Marie-Michèle Paul
CDPQ Infra inc.
Édifice Jacques-Parizeau
1000, place Jean-Paul-Riopelle
Montréal (Québec) H2Z 2B3

Objet : Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

Madame,

- 1) En référence au dossier mentionné, la commission du BAPE, chargée de l'étude de ce dossier, vous soumet les questions suivantes : 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).
 - a. Dans quel ordre prévoyez-vous mettre en service les trois antennes de l'ouest (Sainte-Anne-de-Bellevue, Deux-Montagnes et Aéroport) ?
 - b. Envisagez-vous la possibilité de ne pas construire une des antennes advenant que des dépassements de coûts surviendraient lors des travaux de construction ?
 - c. 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 ?
- 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.

- 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.

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

- e. 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.

- 4) L'objectif de CDPQ Infra est que l'utilisateur 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 ?
- 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 ?

- 6) Il est mentionné, dans l'Entente en matière d'infrastructures publiques entre le Gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et de 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.
- a. Veuillez définir clairement le terme « entente de nature commerciale ».
 - b. Veuillez définir clairement le terme « rendements commerciaux ».
 - c. Veuillez également préciser de quelle nature seraient les rendements commerciaux et comment ils seraient évalués en ce qui concerne l'éventuel Réseau électrique métropolitain.
- 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 de 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 effectué entièrement qu'à la fin de la période de construction du projet.

- a. Veuillez définir clairement le terme « participation en équité ».
- b. 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 de

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.

- c. 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.

- d. 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.

- e. 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.
- f. 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 de 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.

- g. 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 génèrerait.

- h. 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.
 - i. 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 excèderait le rendement seuil préétabli.
 - j. 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.
- 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).
- 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.
- 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 ?
- 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 ?

- 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 de 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 ?

- 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 ?

- 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.

- a. Ce comité est-il décisionnel ?
- b. Comment se prennent les décisions au sein de ce comité ?
- c. 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 ?
- d. 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 ?

- 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.

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

- 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.

- 18) L'étude de circulation autour de la future station Kirkland (DA32) conclut 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 ?

- 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 ?

- 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 ?

- 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 ?

- 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 ?

- 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 ?

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

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

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).

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

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) ?

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 rabatement aux stationnements incitatifs du REM*, *Transfert modal annuel (bus/km épargnés)*, *Transfert modal annuel (voitures retirées)*, *Voitures retirées en raison du rabatement aux stationnements incitatifs du REM* et *Transfert modal annuel (bus retirés)* ? S'agit-il d'hypothèses, d'objectifs de rabatement ou de données tirées des études d'achalandage réalisées selon les méthodologies reconnues ?

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

- 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.

- 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 ?

- 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.

- 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, déposes-minutes, autobus, transport adapté, etc. Identifier les contraintes et les solutions envisagées.

- 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).

- a. 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 ?

Vos réponses doivent être acheminées le plus tôt possible, et ce, afin d'alimenter les centres de consultation permettant au public d'obtenir l'information nécessaire à la rédaction de leur mémoire. Aussi, afin de faciliter le suivi et le repérage de l'information, bien vouloir reprendre le libellé de chaque question avant d'y ajouter votre réponse. Une réponse rapide de votre part serait appréciée, soit d'ici le 6 octobre prochain. Il est également possible que d'autres questions vous soient acheminées ultérieurement au cours de la période du mandat.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Madame Paul, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Original signé

Caroline Cloutier
Coordonnatrice du secrétariat de la commission