

PAR COURRIEL

PAR MESSAGERIE

Québec, le 16 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,

En référence au dossier mentionné, la commission du BAPE, chargée de l'étude de ce dossier, vous soumet les questions suivantes :

1. Vous vous êtes engagés en audiences de documenter les impacts économiques négatifs, notamment potentiels, du REM, par exemple quant aux emplois perdus là où le REM viendra remplacer des autobus, des trains ou des taxis. Nous vous demandons de déposer cette analyse.
2. Quel est la part prévue des revenus d'exploitation qui serait attribuable au transfert modal (nouveaux usagers du transport en commun anciennement automobilistes) par rapport à la captation des usagers du réseau actuel de transport en commun lors de la mise en service et sur un horizon de 5 ans puis de 10 ans.
3. Quel est le coût moyen (coût d'amortissement plus coût d'exploitation) du REM par passager sur chacune de ses antennes projetées et comment se compare-t-il au coût des antennes existantes du réseau actuel de transport en commun.
4. Les coûts de l'acquisition des lignes de l'AMT et du CN sont-ils intégrés aux coûts de construction détaillés dans le DA79, et si oui, dans quelle rubrique s'insèrent-ils ?
5. Quel serait le coût moyen de chaque station?

6. À l'exemple du tableau suivant, présenter les données, coûts et revenus d'exploitation pour les 4 antennes du REM, selon l'hypothèse d'un tarif équivalent pour 1) un achalandage équivalent, 2) l'achalandage prévu en 2022, l'achalandage prévu en 2031 (DB25).

	Deux-Montagnes	Vaudreuil-Hudson
Achalandage		
Quotidien	30 400	15 800
Annuel	7 495 900	3 689 800
Offre de service (nb. de départ par jour)		
Vers centre-ville	25	13
Vers la banlieue	24	14
Infrastructures		
Trajet (km)	29,9	51,2
Gares	12	18
Stationnement	8	14
Place voitures	5 964	3 237
Finance		
Coût d'exploitation	39 803 407\$	32 141 302\$
Recettes usagers	22 094 000\$	11 906 000\$
Ratio d'autofinancement	55,5%	37,0%
Déficit d'opération ⁽¹⁾	17 709 407\$	20 235 302\$

⁽¹⁾ Déficit assumé par les municipalités au prorata de l'origine des usagers
Source : AMT, 2015

7. L'étude d'impact sur le paysage (DA11) se base sur deux catégories d'observateurs : les riverains et les usagers du REM. Bien que l'étude mentionne que les usagers dits « mobiles » incluent les usagers des routes, la suite du texte laisse plutôt entendre qu'on s'est intéressé exclusivement aux « usagers du train ». Quel serait l'impact du projet sur le paysage du point de vue autre que celui des riverains ou des utilisateurs du REM ?
8. Comment CDPQ Infra compte-t-elle tenir compte des résultats de l'étude sur les paysages dans la finalisation de son tracé et l'aménagement de ses installations ?

9. CDPQ Infra a-t-elle comme objectif d'améliorer la dimension visuelle des paysages pauvres, notamment par une conception architecturale d'exception telle que les installations présentées dans la section « précédents » de son étude d'impact sur le paysage (DA11) ?
10. Ivanhoé Cambridge, une filiale immobilière de la Caisse de dépôt et de placement du Québec, envisage-t-elle d'être active dans le développement de TOD aux abords des stations du REM ?
11. Sur la base du tableau présenté dans le DA65 et de l'enquête Origine-destination de 2013, veuillez fournir les temps de parcours estimés de porte à porte en explicitant les hypothèses utilisées.
12. Dans le sommaire des études d'achalandage, précisez :
 - a) La demande quotidienne actuelle, la demande de pointe du matin et la demande de l'heure de pointe du matin, pour l'axe A10/Centre-ville de Montréal pour les années 2012, 2013 et 2014 (p. 10)
 - b) La demande quotidienne actuelle, la demande de pointe du matin et la demande de l'heure de pointe du matin, pour l'antenne Sainte-Anne de Bellevue pour les années 2012, 2013 et 2014 (p. 10)
 - c) La demande quotidienne actuelle, la demande de pointe du matin et la demande de l'heure de pointe, pour l'antenne de l'aéroport pour les années 2012, 2013 et 2014 (p. 11)
 - d) La demande quotidienne actuelle, la demande de pointe du matin et la demande de l'heure de pointe du matin, pour la ligne Vaudreuil-Hudson pour les années 2012, 2013 et 2014 (p. 10)
 - e) La demande quotidienne actuelle, la demande de pointe du matin et la demande de l'heure de pointe du matin, pour la ligne vers Mascouche pour les années 2012, 2013 et 2014 (p. 12)
13. Selon l'étude de Steer Davies Gleave (DA17, p. 6), les prévisions d'Aecom (2013) n'explicitent pas la méthodologie et les hypothèses sur lesquelles repose le transfert modal des automobilistes vers un SLR utilisé dans les prévisions d'achalandage. Veuillez expliciter ces éléments et en justifier la pertinence.
14. Par ailleurs, l'étude de Steer Davies Gleave portant la cote DA17 couvre l'antenne Rive-sud seulement. Or, en page 4 du sommaire des études d'achalandage, il est fait mention « ... des rapports de Steer Davies Gleave... » et dans le document PR3.1.1, en p. 3-5, il est mentionné que CDPQ Infra a fait réaliser au début de 2016 une étude par la firme Steer Davies Gleave aux fins de dimensionnement du futur projet qui confirme le besoin de moyens additionnels pour la desserte de l'aéroport et de l'Ouest de l'île de Montréal.
15. Veuillez déposer le ou les autres rapports de Steer Davies Gleave que vous avez fait réaliser. Comment les données présentées dans le tableau 13: Demand Captured

from Auto and Transit présenté en p. 32 de l'étude Steer Davies Gleave (DA17) ont été prises en compte dans le calcul de transfert modal (achalandage dû aux automobilistes qui adopteraient le REM) de pointe, quotidien et annuel (DA77, p. 4).

16. En complément de la présentation sur l'achalandage (DA85), veuillez fournir les données ci-dessous (compléter le tableau).

Achalandage annuel

Antenne	2022			2031			
	Ventilation modal	transfert	Auto	TC	Auto	TC	Total
Antenne Rive-Sud				¹	18571180		21098096
Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue				²	4583585		5838669
Antenne Deux-Montagnes				³	12882604		16964637
Antenne Aéroport			⁴		752801		1047966
TOTAL					36790170		44949368

Achalandage quotidien

Antenne	2022			2031			
	Ventilation modal	transfert	Auto	TC	Auto	TC	Total
Antenne Rive-Sud				¹	74 300		84 400
Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue				²	16 800		21 400
Antenne Deux-Montagnes				³	47 200		62 100
Antenne Aéroport			⁴		2 700		3 800
TOTAL					141 000		171 700

Achalandage période de du matin (utiliser la même période pour toutes les antennes)

Antenne	2022			2031			
	Ventilation modal	transfert	Auto	TC	Auto	TC	Total
Antenne Rive-Sud				1			
Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue				2			
Antenne Deux-Montagnes				3			
Antenne Aéroport			4				
TOTAL							

Achalandage heure de pointe du matin (utiliser la même heure pour toutes les antennes)

Antenne	2022			2031			
	Ventilation modal	transfert	Auto	TC	Auto	TC	Total
Antenne Rive-Sud				1			
Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue				2			
Antenne Deux-Montagnes				3			
Antenne Aéroport			4				
TOTAL							

¹ Préciser, en note, pour cette donnée le transfert modal à partir du métro vs le transfert modal à partir des autres modes de TC (bus, train)

² Préciser, en note, pour cette donnée le transfert modal à partir du train vs le transfert modal à partir des autres modes de TC (bus)

³ Préciser, en note, pour cette donnée le transfert modal à partir du train vs le transfert modal à partir des autres modes de TC (bus)

⁴ Préciser, en note, pour cette donnée le transfert modal à partir des taxis vs le transfert modal à partir des véhicules individuels.

17. Au moment de la présentation du projet en avril 2016, l'achalandage quotidien pour l'antenne de l'aéroport était évalué à 10 000 personnes par jour en 2021 (www.cdpqinfra.com/sites/all/files/document/cdpqinfra_breffage_technique_2016-04-22.pdf). Le sommaire de l'étude de l'achalandage (DA55, p. 25) montre un

achalandage projeté de 2 700 personnes par jour. Comment expliquez-vous cet écart ?

18. Des fiches techniques et des études de circulation ont été déposées pour respectivement 9 et 13 stations. Est-ce qu'il est prévu que des fiches techniques et des études de circulation soient produites pour les autres stations ? Le cas échéant, la commission souhaite que ces documents lui soient déposés et que vous nous indiquiez le délai de réalisation.
19. Quel est l'état des discussions avec Aéroport de Montréal sur la station qui y serait aménagée et ses accès.
20. Concernant la station Technoparc, est-ce que le DA49 reflète les dernières modifications de tracé, (tunnel dans le roc, sous le milieu humide)?
21. Quelles mesures seraient mises en place dans les stationnements incitatifs pour réduire les îlots de chaleur, favoriser la captation des eaux de ruissellement et favoriser l'intégration de ceux-ci à l'environnement urbain (tant du point de vue esthétique que fonctionnel). Plus particulièrement, quels éléments identifiés dans le Recueil d'exemples de bonnes pratiques en aménagement de stationnement de la Communauté métropolitaine de Montréal seraient retenus.
22. « CDPQ Infra a été mandaté par le Gouvernement du Québec pour étudier un projet de transport collectif reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, ainsi que l'amélioration de la desserte de l'Ouest-de-l'Île, via l'aéroport » (PR5.1, p. 6). En plus de l'étude des besoins de l'Axe A-10/Montréal (DA50), est-ce que d'autres documents, études ou communications ont été transmis à CDPQ-Infra par le gouvernement pour établir ce mandat ? Si oui, veuillez les déposer.
23. Est-ce que les quais des stations pourraient éventuellement être agrandis ?

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 20 septembre 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