

Le 20 octobre 2016

Madame Lynda Carrier
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
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 13 octobre 2016

Madame la Coordonnatrice,

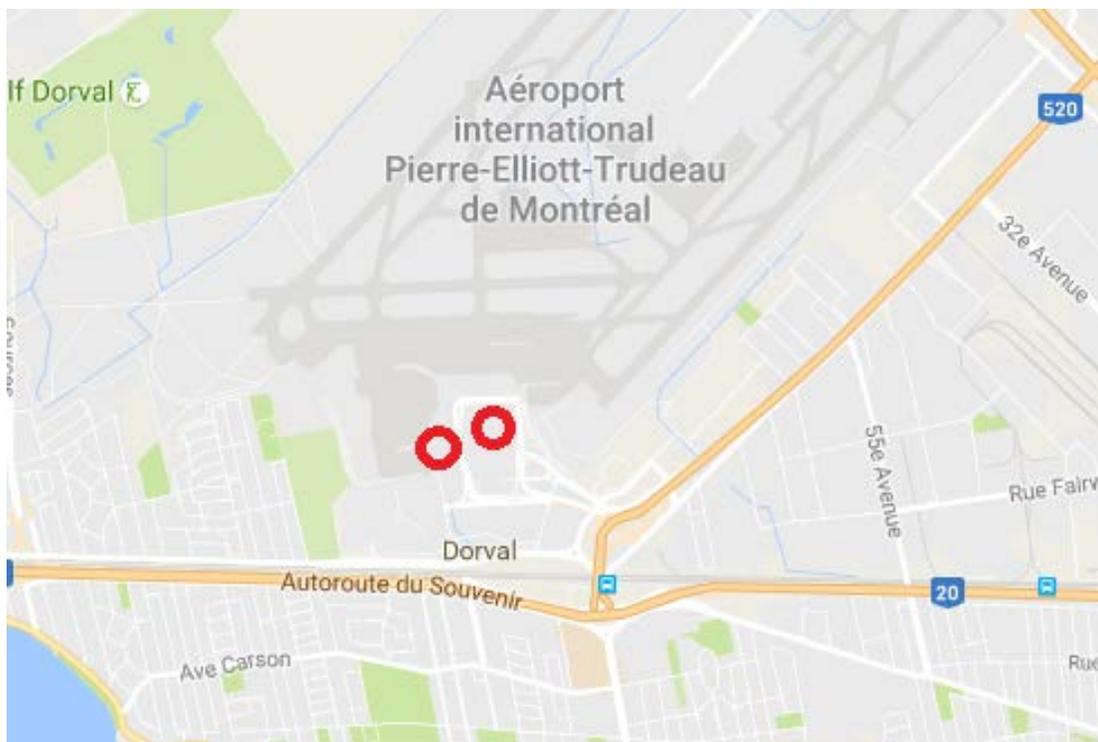
Le 13 octobre dernier, vous nous avez adressé une série de questions relativement au projet du Réseau électrique métropolitain. Il nous fait plaisir, par la présente, de vous fournir les réponses aux questions formulées.

1. Dans la réponse à la question 18 du DQ2.1, vous indiquez que des fiches techniques seront produites pour les stations Saint-Anne-de-Bellevue et Pointe-Claire. Est-ce que des études de circulation seront aussi produites? Est-ce qu'une étude de circulation sera produite pour la station Technoparc? Est-ce qu'une fiche technique sera produite pour la station Panama?

Réponse 1 : La fiche technique pour la station Panama a été déposée au BAPE et est disponible sur le site du BAPE (DA46) ainsi que l'étude de circulation (DA30). La fiche technique pour la station Technoparc a été déposée au BAPE et est disponible sur le site du BAPE (DA49). Aucune étude de circulation n'a été produite ou n'est envisagée pour la station Technoparc car il n'y a pas de stationnement prévu. Il s'agit d'une station de descente des employés du Technoparc.

2. Dans la réponse à la question 19 du DQ2.1, vous indiquez que les discussions sont en cours au sujet de l'aménagement de la station de l'aéroport de Montréal et que diverses variantes sont à l'étude. Veuillez fournir une description de ces variantes.

Réponse 2 : La première variante à l'étude vise à utiliser l'espace qui a été prévue au sous-sol de l'hôtel Marriott, il y a plusieurs années par ADM, pour une éventuelle station pour l'aéroport. La deuxième variante vise à positionner la station sous le stationnement étagé de l'aéroport. Ces deux variantes sont illustrées à la figure suivante (points rouges). Dans les deux variantes, la station serait souterraine. L'analyse se poursuit avec les équipes techniques d'ADM qui doit évaluer le meilleur positionnement de la station en fonction de ses projets d'investissements futurs.



3. D'après le tableau présenté en page 3 du document DA52, le recours à un tramway ou un tram-train ne permettrait pas de répondre à la demande en 2013, ne serait pas flexible dans le temps et n'offrirait pas une vitesse élevée.

L'étude d'impact et la documentation déposée réfèrent à une analyse comparative des différentes technologies ayant mené à la sélection du métro léger. Veuillez fournir toute étude, information et données à la base de cette analyse, incluant les précisions de la méthodologie utilisée pour la réaliser.

Réponse 3 : L'étude sur laquelle nous avons appuyé notre analyse est le rapport phase IV des « Études préparatoires d'un système de transport collectif pour le corridor A10 / Centre-ville de Montréal » réalisées par la firme Aecom en 2013 pour le compte de l'AMT. CDPQ Infra ne dispose pas du droit de diffusion de ces études, mais la Commission peut adresser une demande au MTQ qui en détient les droits de diffusion.

4. Est-ce que l'utilisation du Tram-train a été envisagée pour la réalisation du projet dans les mêmes paramètres que celui présenté, soit le même tracé en site propre protégé? Quelles sont les principales contraintes ou limitations ayant éliminé cette solution?

Réponse 4 : Le principe d'exploitation d'un tram-train repose sur le fait qu'en zone périurbaine, le système est exploité comme un train et qu'en zone très urbanisée, le système s'inscrit dans le tissu urbain comme un tramway, en site propre partagé. Il est donc confronté

en zone urbaine aux problèmes de congestion routière. La vitesse commerciale chute alors de manière très importante, à savoir un maximum de 25km/h, ce qui réduit la capacité du tram-train à répondre à la demande horaire anticipée. La vitesse commerciale et la capacité horaire du tram-train sont les deux principales contraintes ayant éliminé cette solution.

5. Dans la réponse à la question 1.2 du DQ15.1, vous mentionnez que lors de la phase d'appel d'offres de construction, vous pourriez apporter des « optimisations » au projet afin de respecter l'enveloppe budgétaire. Pouvez-vous donner des exemples d'optimisation que vous pourriez envisager ?

Réponse 5 : Parmi les optimisations qui pourraient être envisagées, mentionnons l'option d'aménager sur certains segments du tracé une seule voie ferroviaire lors de la mise en service du système, tels que sur le segment de l'aéroport, entre Kirkland et Sainte-Anne-de-Bellevue ou entre Laval et Deux-Montagnes.

6. Dans la réponse à la question 3.3 du DQ15.1, vous mentionnez que lorsque l'étude d'achalandage détaillée sera complétée, un plan de service sera réalisé pour ajuster l'offre à la demande.

6.1 Veuillez déposer le plan de service.

Réponse 6.1 : Le plan de service qui répond aux besoins liés à l'étude d'achalandage détaillée n'est pas encore été réalisé. Il sera réalisé lorsque les charges anticipées sur chaque antenne auront été définies. L'étude d'achalandage finale permettra de développer le plan de service. Celui-ci devrait être finalisé au début de 2017.

- 6.2 Dans quelle mesure une augmentation de l'offre sur l'antenne Deux-Montagnes dans ce nouveau plan de service affecterait-elle les prévisions d'achalandage sur les antennes Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport ? Par exemple, est-ce que l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue demeurerait compétitive par rapport à d'autres services de transport en commun advenant une diminution de la fréquence des voitures du REM sur cette antenne en période de pointe ?

Réponse 6.2 : Pour réaliser l'étude d'achalandage détaillée, nous avons pris les hypothèses suivantes pour les heures de pointe :

- Un service aux 6 minutes sur l'antenne Deux-Montagnes
- Un service aux 12 minutes sur les antennes Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport
- Un service aux 3 minutes sur l'antenne Rive-Sud

Si la demande sur l'antenne de Deux-Montagnes excède la capacité offerte à une fréquence de 6 minutes, nous renforcerons l'offre sur cette antenne mais en aucun cas nous ne diminuerons celle sur Sainte-Anne-De-Bellevue. Ceci est vrai pour toute antenne qui nécessiterait une augmentation de l'offre de service.

7. Dans une voiture de REM remplie à pleine capacité (150 personnes, dont 30 assises et 120 debout), quel est le ratio du nombre de personne debout par m² ? À l'heure de pointe du matin, à partir de quelle station sur l'antenne Deux-Montagnes toutes les places assises seront occupées ? Quel sera le temps maximum qu'un usager de l'antenne Deux-Montagnes pourrait passer debout à l'heure de pointe du matin ?

Réponse 7 : Le ratio généralement utilisé pour calculer la capacité d'une rame de métro en termes de personnes debout est de quatre personnes au m². Il s'agit de la charge normale (AW2). Ce ratio a donc été utilisé pour établir un nombre de 150 personnes par voiture. L'étude d'achalandage détaillée est en cours, mais nous estimons que les places assises seront toutes occupées sur la ligne de Deux-Montagnes à partir de la station Ile-Bigras. Ceci pourra être précisé lorsque nous aurons les informations plus spécifiques. Selon la configuration initiale du REM, les temps de parcours à partir de l'Ile-Bigras jusqu'à la gare centrale sont d'environ 25 minutes et moins.

8. Veuillez documenter l'augmentation du temps de parcours entre les stations situées aux extrémités des antennes et la gare centrale pour les trois antennes de l'ouest, en lien avec l'ajout des stations McGill et Édouard-Montpetit qui n'étaient pas prévues au projet initialement.

Réponse 8 : Voici les données préliminaires sur les nouveaux temps de parcours entre la gare Centrale et les terminus de chacune des trois antennes de l'ouest, avec l'ajout des stations McGill et Édouard-Montpetit :

Origine/ Destination	Sans les nouvelles stations	Avec McGill et Édouard-Montpetit
Gare Centrale/ Deux-Montagnes	31 min 38	32 min 51
Gare Centrale/ Sainte-Anne-de- Bellevue	31 min 16	33 min 06
Gare Centrale/ Aéroport	23 min 22	25 min 11

9. Dans la réponse à la question 3.4 du DQ15.1, vous expliquez le fonctionnement des rames qui tournent, comme dans un carrousel, entre le terminus de la Rive-Sud et les quatre extrémités des antennes ouest. Est-ce que ce système fonctionne aussi bien dans le cas où la répartition du service entre les quatre extrémités (Deux-Montagnes, Roxboro, Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport) n'est plus égale (comme, par exemple, s'il y a deux départs de la gare centrale vers Roxboro par cycle au lieu d'un seul)? Expliquez.

Réponse 9 : Le fonctionnement en carrousel est effectivement l'hypothèse de départ pour dimensionner et valider la capacité du système à répondre aux besoins et pour simuler l'ensemble des paramètres d'exploitation (temps de parcours, vitesse commerciale, consommation électrique, etc.). Dans la réalité, le futur exploitant verra à répartir les rames sur les différentes antennes pour répondre aux besoins respectifs de chacune d'entre elles. L'objectif est d'offrir un service à fréquence constante sur le tronçon central (Bois-Franc – Rive-Sud), tout en répondant adéquatement à la demande sur les trois antennes de l'ouest où la fréquence doit également être constante. Il existe plusieurs moyens d'adapter la circulation des rames et donc d'offrir toute la flexibilité voulue au système (sas de régulation, départs en terminus à la gare-centrale, voies « Z » qui permettent de sortir des rames du carrousel, configuration flexible des arrières gare de la station Rive-Sud et de la station Deux-Montagnes, etc.).

10. Dans la réponse à la question 3.5 du DQ15.1 vous mentionnez : « Si le besoin s'estompe, ce terminus servira de terminus provisoire en cas de mode dégradé ». Veuillez préciser ce que vous entendez par « mode dégradé ».

Réponse 10 : Plusieurs aiguillages sont disposés le long du parcours. Ces aiguillages sont utilisés pour des besoins particuliers réguliers (retournement d'une rame en bout de ligne pour faire le trajet en sens inverse, retournement en ligne comme c'est le cas au démarrage pour la station Roxboro-Pierrefonds). On positionne également des aiguillages à des endroits pertinents pour des besoins de gestion de la circulation en cas de problème sur certains tronçons. Ainsi on prévoit, par exemple, des aiguillages à l'entrée et à la sortie du nouveau pont Champlain. Ceci permet, en cas de difficulté sur une voie sur le pont, d'utiliser l'autre voie en faisant temporairement circuler les rames sur une voie unique. Cette situation est typiquement un mode dégradé : les vitesses sont réduites, des règles d'exploitation particulières sont mises en œuvre et lorsque le problème est rétabli, le système est remis en mode normal et le mode dégradé cesse.

11. Dans la réponse à la question 4 du DQ15.1, vous expliquez que la reprise de certaines dessertes par CDPQ Infra permettra aux sociétés de transport collectif actuelles de réaliser des économies en cessant d'assumer ces services. La Commission comprend que les sociétés de transport seront simultanément privées des revenus associés aux dessertes qu'elles n'assumeront plus compte tenu de la tarification kilomètre/passager qui servira de base de calcul de revenus. Dans la mesure où certaines des dessertes qui seront récupérées par le REM offriraient un ratio kilomètre/passager plus avantageux que les dessertes moins achalandées qui devront être développées en vue des rabattements ou qui seraient conservées par les sociétés de transport, un mécanisme est-il prévu pour compenser les sociétés de transport pour leur manque à gagner ?

Réponse 11 : Non, il n'est pas prévu qu'il y ait compensation de la part de CDPQ Infra. La future ARTM sera responsable de planifier l'ensemble des services de transport collectif dans la région métropolitaine. La planification intégrée vise à éviter que des services de transport collectif entrent en compétition. L'ensemble des services seront planifiés pour offrir la meilleure intégration et desserte des services.

12. Dans votre réponse 7.3 du document DQ15.1, vous précisez que la contribution des gouvernements fédéral et provincial est attendue à la fin de la période de construction, soit lors de la réception définitive des infrastructures par CDPQ Infra, et que dans l'intervalle vous devrez mettre en place un financement intérimaire pour couvrir les coûts.

- a. Veuillez préciser à quels paiements seraient affectées les contributions du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral considérant que les coûts de construction auront déjà été payés et considérant l'obligation de recourir à un financement intérimaire.

Réponse 12.a : Les contributions des gouvernements font partie du montage financier du projet et servent à payer les coûts de réalisation du projet. CDPQ Infra mettra en place un financement intérimaire pendant la phase de construction. À la fin de la période de la construction, un financement long terme sera mis en place.

- b. Veuillez expliquer en quoi les contributions du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral sont nécessaires à la réalisation du projet.

Réponse 12.b : Les contributions des gouvernements permettent de garder de bas coûts par km/passager.

- c. Veuillez expliciter comment serait évaluée la valeur du projet lorsque sa construction serait complétée.

Réponse 12.c : L'évaluation comptable du projet sera basée sur les meilleures pratiques d'évaluation des actifs. Différentes méthodes sont utilisées par les évaluateurs financiers, par exemple : comparable de transaction, *capital asset pricing model* (CAPM) ou l'actualisation des flux financier futurs.

- d. Veuillez expliciter comment serait comptabilisée la participation financière de chacun des trois partenaires dans le but d'établir leur part respective de l'équité du REM.

Réponse 12.d : Une convention d'actionnaires devra être élaborée et régira la comptabilisation financière de chacun des partenaires.

- e. Précisez pour quelles raisons le financement intérimaire auquel la caisse aurait recours lors de la phase de construction ne pourrait être envisagé pour un financement à long terme du projet.

Réponse 12.e : Le financement intérimaire pendant la construction implique des taux plus élevés que le financement long terme car il y a des risques de construction. Toutefois, mettre en place un financement long terme dès la phase de construction serait désavantageux car les banques exigeraient une prime pour le risque de construction qui rendrait le financement long terme encore plus coûteux. Jumeler des financements intérimaire et long terme permet donc une meilleure combinaison en fonction des profils de risques des phases du projet (construction, opérations).

13. La réponse 7.7 du document DQ15.1 ne répond pas entièrement à la question posée. En ce qui concerne le rendement seuil sous lequel il n'y aurait aucun partage de rendement avec les gouvernements, la commission vous demande à nouveau de préciser la nature du rendement auquel ces derniers s'engagent à renoncer à titre d'investisseurs dans le projet, et de quelle manière serait calculé ce rendement.

Réponse 13 : Les profits de la compagnie de projet seront distribués en premier lieu à CDPQ Infra, qui prend les risques de construction et d'achalandage, et ce, jusqu'à un rendement seuil. Une fois ce seuil dépassé, les gouvernements recevront un rendement sur leur contribution financière, selon la convention d'actionnaires qui sera élaborée et qui régira la comptabilisation financière de chacun des partenaires.

14. Veuillez expliquer ce qui motive le choix de ne pas rémunérer les gouvernements qui investissent dans le projet en deçà du seuil de rendement optimal fixé.

Réponse 14 : Les contributions des gouvernements sont rémunérées selon leur profil de risque. CDPQ Infra assume les risques de construction et d'achalandage, ce qui n'est pas le cas des gouvernements dans ce projet. Les contributions financières des actionnaires sont rémunérées selon leur profil de risque. Il s'agit d'une pratique courante dans ce type de projet.

15. La réponse 7.8 du document DQ15.1 ne répond pas entièrement à la question posée. La commission vous demande à nouveau de préciser par quel mécanisme et dans quelle situation le Gouvernement pourrait se retrouver 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.

Réponse 15 : Une fois que le rendement seuil est atteint, les distributions de liquidités aux partenaires se fait sur la base des ententes d'actionnaires qui seront établies entre la Caisse et les gouvernements.

16. La commission remarque également que vous introduisez la notion de dividendes dans votre réponse 7.8 du document DQ15.1, et ce, sans que vous ne précisiez la nature de ces dividendes ni de quelle façon ils seraient calculés. Veuillez expliciter à la commission en quoi consisteraient ces dividendes et de quelle façon ils seraient calculés.

Réponse 16 : Les dividendes sont les montants qui sont distribués par la compagnie de projet aux actionnaires. Ils sont calculés et distribués en fonction des profits et selon les conventions et règles comptables établies entre les actionnaires.

17. Décrivez succinctement l'entente que CDPQ Infra a conclue avec le promoteur immobilier Devimco et qui définit les termes de la participation financière de cette entreprise au financement du REM.

Réponse 17 : CDPQ Infra n'a pas conclu d'entente avec les promoteurs immobiliers. Advenant l'adoption de modifications législatives permettant l'utilisation de mécanismes de captation de la plus-value foncière, il appartiendra aux municipalités de faire appliquer les

mécanismes de captation de la plus-value foncière et donc de conclure des ententes avec les promoteurs immobiliers.

18. Veuillez expliciter de quelle manière l'entente entre CDPQ Infra et le promoteur Devimco constitue une expression de la volonté de CDPQ Infra de financer une partie du projet REM par le mécanisme de captation de la plus-value foncière.

Réponse 18 : Comme mentionné à la réponse 17, CDPQ Infra n'a pas conclu d'entente avec le promoteur Devimco.

19. En réponse à la question 8, vous expliquez que le rendement raisonnable équivaut au rendement optimal. Néanmoins, Monsieur Macky Tall déclarait pendant les audiences que : « Si vous le permettez, j'aimerais apporter la précision que la Caisse ne cherche pas le rendement maximum, mais la Caisse cherche un rendement raisonnable » (DT4, p. 87).

Veuillez expliquer à la commission en quoi un rendement « maximal » se distingue d'un rendement « raisonnable » qui équivaut, selon votre réponse, à un rendement « optimal ».

Réponse 19 : Le rendement attendu de la Caisse avec ce projet spécifique sera évalué et établi par un expert indépendant qui validera le caractère raisonnable du rendement attendu de la Caisse. De ce point de vue, la Caisse est confiante que ce rendement sera optimal.

20. Vous expliquez que les contributions des municipalités demeureront similaires pour les services du REM par rapport aux services de transport collectif qu'il viendrait remplacer. Or, vous expliquez également que les coûts d'opération du REM seront moins élevés que les coûts d'opération du système de transport collectif actuel. Dans ce contexte, la commission comprend que la réduction des coûts d'opération du REM ne profitera pas aux municipalités qui continueront à contribuer à la hauteur du déficit d'opération des systèmes actuels de transport collectif et non à la hauteur d'un éventuel déficit d'opération du REM. Ainsi, la contribution des municipalités servirait non seulement à couvrir les coûts d'opération si les revenus du REM s'avéraient insuffisants, mais participerait directement aux revenus du REM de manière à ce que CDPQ Infra atteigne le niveau de rendement optimal recherché par la Caisse. Est-ce bien le cas ? justifiez votre réponse.

Réponse 20 : Les coûts par km/passager du REM seront plus bas que les coûts actuels observés. Les contributions des municipalités pourraient donc être similaires ou inférieures qu'actuellement, et ce, malgré une forte amélioration de la fréquence de service. Par conséquent, la réduction des coûts d'opération du REM profitera aux municipalités qui auront jusqu'à quatre fois plus de service pour le même prix. Par ailleurs, CDPQ Infra assume les risques d'achalandage du projet. Si les revenus d'achalandage sont moindres en raison d'un achalandage moindre, les municipalités n'auront pas à couvrir un déficit d'opération. Enfin, il est important de rappeler que les contributions des municipalités au réseau de transport collectif métropolitain seront fixées par la future ARTM. CDPQ Infra sera rémunérée par l'ARTM sur la base d'un coût par km/passager.

21. La réponse 13 ne répond pas entièrement à la question posée, qui était celle de savoir si le tracé était le résultat d'une concertation avec les acteurs concernés. Veuillez préciser si les

discussions avec le gouvernement du Québec, l'AMT, les villes et les sociétés de transport ont consisté à les informer du tracé choisi en fonction des critères énoncés, ou à discuter de tracés potentiels en vue d'arrêter un choix concerté.

Réponse 21 : Il est important de rappeler que lors de la mise en place de CDPQ Infra, le gouvernement du Québec a transmis à CDPQ Infra l'ensemble des études réalisées dans le passé sur le projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal, ainsi que sur la desserte de l'Ouest-de-l'Île, via l'aéroport. CDPQ Infra a analysé les différents tracés élaborés à l'époque par les nombreuses parties prenantes et a considéré leurs avantages et inconvénients.

Par la suite, CDPQ Infra a initié des discussions avec les parties prenantes afin, dans un premier temps, de présenter le tracé élaboré par CDPQ Infra, puis, dans un deuxième temps, d'apporter des optimisations là où des enjeux ont été soulevés par les parties prenantes. C'est ainsi que le tracé a pu être modifié dans le secteur du Technoparc Saint-Laurent, au centre-ville de Montréal ainsi que dans le secteur de Pointe-Claire. Également, ces échanges avec les parties prenantes ont permis d'optimiser la localisation des stations ou des équipements connexes, comme ce fut le cas pour la station Du Quartier, Sainte-Anne-de-Bellevue, Kirkland et Pointe-Claire. Ces optimisations sont toutes le fruit d'une concertation avec les parties prenantes. En terminant, il est important de rappeler que le tracé retenu se situe à 80% dans des emprises routières et ferroviaires existantes. Ceci impose donc un cadre quant à la latitude pour modifier les axes du tracé.

22. Vous expliquez dans la réponse 29 que tous les types de demandes de transport en commun sont regroupés dans le modèle utilisé pour l'étude de dimensionnement. Pourtant, vous fournissez dans le DA85 une estimation du transfert modal (km/voiture épargnés) qui correspond au nombre de voitures retirées à la suite du transfert modal (voiture vers REM) multiplié par la distance parcourue de son origine à sa destination. A) Sur quelle base a été estimé ce transfert modal « voiture vers REM » ? B) préciser les données (nombre de km, nombre de voitures) à partir desquelles ont été obtenus les chiffres présentés dans les tableaux concernant le transfert modal « voiture vers REM », C) à quelle proportion de l'achalandage ce transfert modal « voiture vers REM » correspond-il : a) pour l'ensemble du réseau b) pour chacune des antennes ?

Réponse 22 : Le modèle d'évaluation utilisé pour l'étude de dimensionnement regroupe tous les types de demande de transport en commun (pour représenter les voyages multimodes) et donc la sous-division entre les modes de transport en commun (bus, train, métro) 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 détaillée en cours et qui sera disponible en novembre permettra de ventiler ces modes (à l'exception des taxis).

23. En aout dernier, la commission a demandé de produire une synthèse consolidée et mise à jour de toute l'information concernant l'ensemble des activités de consultation et de concertation menées jusqu'à maintenant avec le public et les acteurs du milieu. Cette synthèse devait notamment préciser la composition, le fonctionnement, le financement, le mandat et la portée décisionnelle des comités plus structurés, intitulés : « mécanismes de

concertation avec les instances et partenaires » en indiquant pour chacun les enjeux qui y sont discutés.

Le document fourni ne répond pas entièrement à la demande de la commission concernant les mécanismes de concertation. Veuillez transmettre les informations demandées (la composition, le fonctionnement, le financement, le mandat et la portée décisionnelle de ces mécanismes), en ajoutant, pour chacun des comités, des précisions sur les participants, le nombre de rencontres ayant eu lieu et leur durée.

Réponse 23 : Les comités mis en place par CDPQ Infra sont tous des comités consultatifs qui n'ont pas de portée décisionnelle. Ils ont pour objectif d'assurer un partage d'information et une collaboration étroite avec les parties prenantes. La décision finale sur les fonctionnalités du projet revient à CDPQ Infra qui est le promoteur du projet.

Ces mécanismes de concertation se font sous forme de rencontres de travail. Il n'y a pas de président(e) de comité et les rencontres sont collégiales. Ces rencontres se tiennent soit dans les bureaux de la Caisse, soit dans les bureaux des partenaires et donc aucun frais n'y sont associés.

Vous trouverez ci-bas le tableau des mécanismes de concertation avec les informations demandées.

Comité ou groupe	Participants	Mandat	Modalités
Comité opérationnel	<p>CDPQ Infra :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jean-Marc Arbaud, Directeur général adjoint • Virginie Cousineau, Directrice, Affaires publiques • Yann Tisserand, Directeur, Investissement <p>Ministère des Transports, Mobilité durable et Électrification des transports (MTMDET) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marie-France Bérard, Sous-ministre adjointe, Direction générale adjointe de la métropole et des projets stratégiques <p>Société québécoise des infrastructures (SQI) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Frédéric Bouthillette, Vice-président à la gouvernance des projets • Anne Rancourt, Directrice <p>Agence métropolitaine de transport (AMT) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marieke Tremblay, Présidente-directrice générale par intérim <p>Comité de transition (Mise en oeuvre du projet de loi 76) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Paul Côté, Président du comité de transition 	<ul style="list-style-type: none"> • Valider les hypothèses de dimensionnement et les choix technologiques • Faire un suivi de l'échéancier du projet • Coordonner les intrants relevant du gouvernement du Québec 	<ul style="list-style-type: none"> • Rencontres statutaires hebdomadaires • Nombre de rencontres en date du 20 octobre 2016 : 50 • Durée des rencontres : +/- 1 heure
Groupe de travail sur l'intégration des réseaux (antenne Rive-Sud)	<p>CDPQ INFRA :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Denis Andlauer, Directeur opérations <p>Société Québécoise des Infrastructures (SQI) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marco Palmieri, Conseiller de projet <p>Ministère des Transports, Mobilité durable et Électrification des transports (MTMDET) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Martin Noël, Ingénieur études transport • Éric Martel-Poliquin, Ingénieur études transport <p>Agence Métropolitaine de Transport (AMT) :</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planifier l'intégration des réseaux au futur REM 	<ul style="list-style-type: none"> • Rencontres hebdomadaires au printemps et à l'été 2016 • Nombre de rencontres en date du 20 octobre 2016 : 20 • Durée des rencontres : +/- 1 heure

Comité ou groupe	Participants	Mandat	Modalités
	<ul style="list-style-type: none"> • Nicolas Tanguay, Directeur de la planification et des études • Marie-Hélène Leroux, Coordinatrice des études <p>Association Québécoise du Transport Intermunicipal Et Municipal (AQTIM) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pierre Bélanger, Directeur général <p>Réseau de Transport de Longueuil (STL) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Richard Blouin, Directeur Planification • Charles de la Chevrotière, Directeur d'études <p>Société Gestrans :</p> <ul style="list-style-type: none"> • David Vianney, Directeur des opérations <p>Ville de St-Jean-Sur-Richelieu :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luc Côté, Directeur du transport <p>CIT La Vallée du Richelieu :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marc-André Taché, Directeur Planification <p>CIT Sud-ouest :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hélène Côté, Directrice générale <p>Société de transport de Montréal (STM) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jacinthe Clossey, Directrice planification 		
Groupe de travail sur l'intégration des réseaux (antenne de l'Ouest)	<p>CDPQ INFRA :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Denis Andlauer, Directeur opérations <p>Société Québécoise des Infrastructures (SQI) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marco Palmieri, Conseiller de projet <p>Ministère des Transports, Mobilité durable et Électrification des transports (MTMDET) :</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planifier l'intégration des réseaux au futur REM 	<ul style="list-style-type: none"> • Rencontres hebdomadaires au printemps et à l'été 2016 • Nombre de rencontres en date du 20 octobre 2016 : 10 • Durée des rencontres : +/- 1 heure

Comité ou groupe	Participants	Mandat	Modalités
	<ul style="list-style-type: none"> • Martin Noël, Ingénieur études transport • Éric Martel-Poliquin, Ingénieur études transport <p>Agence Métropolitaine de Transport (AMT) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nicolas Tanguay, Directeur planification et études • Marie-Hélène Leroux, Directrice, coordonnatrice des études <p>Association québécoise du Transport Intermunicipal Et Municipal (AQTIM) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pierre Bélanger, Directeur général <p>CIT Laurentides :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Louis Champagne, Directeur opérations <p>CIT La Presqu'île :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manon Charest, Directrice générale <p>Société de Transport de Montréal (STM) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Michel Tremblay, Directeur principal planifications • Sébastien Gagné, Planificateur • Jacinthe Clossey, Directrice planification <p>Société de Transport de Laval (STL) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Christine Gauvreau, Directrice planification <p>Urbis- Transport urbain Les Moulins :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anouk Racette, Directrice transport 		

Comité ou groupe	Participants	Mandat	Modalités
Groupe de travail sur l'intégration tarifaire	<p>CDPQ INFRA :</p> <ul style="list-style-type: none"> Denis Andlauer, Directeur Opérations <p>Société québécoise des infrastructures (SQI) :</p> <ul style="list-style-type: none"> Marc Pellerin, Directeur Planification et Analyse Financière <p>Ministère des Transports, Mobilité durable et Électrification des transports (MTMDET) :</p> <ul style="list-style-type: none"> Sylvain Sauvé Directeur, Direction du transport terrestre de personnes <p>Agence métropolitaine de transport (AMT) :</p> <ul style="list-style-type: none"> Daniel Bergeron, Vice-président Information stratégiques et affaires métropolitaines 	<ul style="list-style-type: none"> Évaluer la possibilité d'intégrer le système de tarification/billettique retenu par CDPQ Infra pour le projet au système de tarification métropolitaine en place 	<ul style="list-style-type: none"> Aux trois semaines, entre novembre 2015 et mars 2016 Nombre de rencontres en date du 20 octobre 2016 : 6 Durée des rencontres : +/- 1 heure
Groupe de travail avec Infrastructure Canada	<p>CDPQ Infra :</p> <ul style="list-style-type: none"> Daniel Smith, Directeur de projet <p>Ministère des Transports, Mobilité durable et Électrification des transports (MTMDET) :</p> <ul style="list-style-type: none"> Louis Gourvil, Ingénieur, Service des projets de transport collectif <p>Infrastructure Canada (IC) :</p> <ul style="list-style-type: none"> Vincent Jarry, Directeur général par intérim Shawn Hibbard, Directeur, relations avec les parties prenantes 	<ul style="list-style-type: none"> Identifier les conditions pour l'intégration physique du projet au nouveau pont Champlain Identifier les conditions d'exploitation 	<ul style="list-style-type: none"> Rencontres hebdomadaires de l'été 2015 jusqu'à l'été 2016, puis au besoin Nombre de rencontres en date du 20 octobre 2016 : 50 Durée des rencontres : +/- 1 heure
Groupes de travail individuels avec les municipalités et autres partenaires	<p>CDPQ Infra :</p> <ul style="list-style-type: none"> Christian Ducharme, Directeur Ingénierie <p>Agglomération de Montréal :</p> <ul style="list-style-type: none"> David Therrien, Ingénieur, Chef d'équipe, Service des infrastructures, de la voirie et des transports <p>Ville de Brossard :</p>	<ul style="list-style-type: none"> Définir le concept d'aménagement des stations Planifier l'intégration urbaine des stations Discuter des interfaces d'accès ou droits de passage 	<ul style="list-style-type: none"> CDPQ Infra est en contact continu avec les municipalités concernées et ces dernières sont rencontrées individuellement sur une base régulière, en plus des échanges réguliers qui se tiennent entre les équipes de CDPQ Infra et celles des municipalités Pour les partenaires, des rencontres individuelles sont

Comité ou groupe	Participants	Mandat	Modalités
	<ul style="list-style-type: none"> • Annie Fontaine, Directrice générale adjointe <p>Ville de Deux-Montagnes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Benoît Ferland, Directeur général <p>Ville de Laval :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Denis Fafard, Adjoint au Directeur général <p>Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Martin Bonhomme, Directeur général <p>Ville de Kirkland :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Joe Sanalitaro, Directeur général <p>Ville de Pointe-Claire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Robert-F Weemaes, Directeur général <p>Ville de Baie-D'Urfé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jacques Desormeaux, Directeur général <p>Ville de Beaconsfield :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Patrice Boileau, Directeur général <p>Ville Mont-Royal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ava Couch, Directrice générale <p>Aéroports de Montréal :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Philippe Rainville, Vice-Président Planification, Ingénierie et Construction <p>Canadien National (CN) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • François Lemay, Directeur, Développement corporatif <p>Hydro-Québec :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pierre-Luc Desgagnés, Vice-Président, 		tenues au besoin.

Comité ou groupe	Participants	Mandat	Modalités
	<p data-bbox="541 267 743 290">Affaires corporatives</p> <p data-bbox="472 326 625 349">Parcs Canada :</p> <ul data-bbox="499 358 877 407" style="list-style-type: none"><li data-bbox="499 358 877 407">• Antoine Durocher, Gestionnaire au développement des affaires		

24. Veuillez également préciser lesquels de ces comités ont été mis en place en réponse au cadre de planification fixé par l'entente intervenue entre la Caisse et le Gouvernement du Québec (DA62).

Réponse 24 : L'ensemble de ces comités ont été mis en place en réponse au cadre de planification fixé par l'entente intervenue entre la Caisse et le Gouvernement du Québec.

25. Enfin, indiquez les dates auxquelles ont été, sont et seront réalisées les étapes suivantes du processus de planification prévu par l'entente (art. 4. DÉMARCHE DE PLANIFICATION DES PROJETS).

- 4.1 Définition du projet et recommandation (à noter que selon l'art. 4.1.4 la durée estimée de cette étape de définition du projet et de recommandation est de trois à six mois selon les projets)

Réponse 25.1 : Cette étape a été réalisée des mois de septembre 2015 à février 2016.

- 4.2 Consultation avec les parties prenantes (ministère, municipalités, sociétés de transport et autres organismes publics et parapublics) visant à valider leurs attentes et leurs contraintes (selon l'art 4.2.4 La durée estimée de cette phase de consultation avec les parties prenantes est de un à trois mois selon les projets).

Réponse 25.2 : Cette étape a débuté en septembre 2015 et est toujours en cours. La consultation avec les parties prenantes se fait sur une base continue.

- 4.3 Proposition de solutions (selon l'art 4.3.3 la durée estimée de cette phase de proposition de solutions est de trois à six mois selon les projets)

Réponse 25.3 : Cette étape est en cours depuis février 2016 et se terminera en avril 2017.

- 4.4 Décision de procéder (selon l'art 4.4.7 la durée estimée de cette phase de décision est de un à trois mois selon les projets).

Réponse 25.4 : Cette étape est prévue des mois d'avril à juin 2017.

26. Veuillez fournir les données « coût/déplacement » sur la base desquelles a été réalisée l'analyse présentée en 4^{ième} ligne du tableau de la p. 3 du DA52.

Réponse 26 : Les données « coût/déplacement » du DA52 ont été basées sur différentes sources, dont notamment l'analyse produite en octobre 2011 par le CERTU et intitulée « Les coûts des transports collectifs urbains en site propre - chiffres clefs – principaux paramètres ». Cette analyse est jointe à la présente.

27. Quel est le coût d'opération km/passager estimé actuellement pour le REM.

Réponse 27 : Le coût d'opération par km/passager pour le REM sera défini lors de la réception de l'étude d'achalandage détaillée qui fournira des précisions sur le kilométrage

moyen effectué par un futur utilisateur du REM. Cette donnée pourra donc être fournie en novembre.

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



Virginie Cousineau
Directrice, Affaires publiques