

**Envoi par courrier et par courriel**

Québec, le 13 octobre 2016

Monsieur Macky Tall  
CDPQ Infra inc.  
Édifice Jacques-Parizeau  
1000, place Jean-Paul-Riopelle  
Montréal (Québec) H2Z 2B3

**Objet : Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif**

Monsieur,

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

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?
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.
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.

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? Qu'elles sont les principales contraintes ou limitations 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 ?
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.
  - Veuillez déposer le plan de service.
  - 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 ?
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 m<sup>2</sup> ? À l'heure de pointe du matin, à partir de quelle station sur la 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 ?
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.
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.
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 ».
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 ?

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.
  - b. Veuillez expliquer en quoi les contributions du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral sont nécessaires à la réalisation du projet.
  - c. Veuillez expliciter comment serait évaluée la valeur du projet lorsque sa construction serait complétée.
  - 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.
  - 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.
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.
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.
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 excéderait le rendement seuil préétabli.

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.
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.
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.
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 ».

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.
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.
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 ?

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.

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).
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)
  - 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).
  - 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)
  - 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).

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

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

Vos réponses doivent être acheminées le plus tôt possible, et ce, afin d'alimenter les centres de consultation 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 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, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

**Original signé**

Lynda Carrier  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission