

Envoi par courrier et par courriel

Québec, le 4 novembre 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 en objet, la commission du BAPE, chargée de l'étude de ce dossier, vous soumet les questions suivantes :

1. La commission souhaite savoir si la construction et l'exploitation d'un système léger sur rail automatisé destiné au transport de personnes sont actuellement soumises à des normes reconnues ou à un encadrement législatif de la part du Gouvernement du Québec ou du Gouvernement du Canada. Veuillez expliciter quelles seraient les normes ou encadrement législatif existants relatifs à l'aménagement, à la sécurité et à l'accessibilité par exemple qui s'appliqueraient spécifiquement au cas du Réseau électrique métropolitain.
 - a. Veuillez expliciter à la Commission quelles seraient les conséquences de l'absence de tels normes ou encadrement législatif sur la planification de la construction et de l'exploitation du Réseau électrique métropolitain.
2. Dans une lettre publiée le 12 octobre 2016 dans plusieurs quotidiens du Québec, M. Macky Tall, Président et chef de la direction de CDPQ Infra, affirme que les stations McGill et Édouard-Montpetit figureront dans les appels d'offres du REM qui seront lancés prochainement.
 - a. La commission d'enquête souhaite que vous confirmiez cette information et que vous précisiez si d'autres connexions entre le REM et des stations de métro de la Société de transport de Montréal sont prévues ?
 - b. À combien s'élève l'estimation des coûts de chacune de ces stations ? Quelles sont les stratégies de financement envisagées et sont-elles incluses ou seront-elles incluses dans le montage financier final du projet ? Si oui, préciser selon quelles seraient le montage financier envisagé pour ces stations modalités

(emprunt, contribution gouvernementale, contribution municipale, fonds propres de la caisse) ?

3. Dans votre document de réponses (DQ26.1) du 20 octobre 2016, vous précisez à la commission d'enquête qu'une convention d'actionnaires régira la comptabilisation financière de chaque partenaire du projet REM, définira la rémunération des actionnaires selon leur profil de risque ainsi que les modalités de la distribution des liquidités aux actionnaires sous forme de dividende. Considérant que le montage financier du REM repose sur une participation financière issue des cotisations versés à la Caisse de dépôt et des fonds publics des gouvernements fédéral et provincial, la convention d'actionnaires envisagé sera-t-elle publique ? Dans le cas contraire, quels mécanismes de reddition de comptes sont-ils ?
4. Dans sa série de question transmise le 13 octobre 2016, la commission d'enquête vous a demandé d'expliquer en quoi les contributions du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral sont nécessaires à la réalisation du projet REM. La réponse 12.b de CDPQ Infra est à l'effet que « Les contributions des gouvernements permettent de garder de bas coûts par km/passager ». En lien avec cette réponse, la commission souhaite obtenir les précisions suivantes :
 - a. Veuillez expliciter la nature de ces coûts par km/passager.
 - b. S'il s'agit de coûts d'exploitation, veuillez expliciter, en utilisant la terminologie comptable généralement reconnue, comment la participation des gouvernements du Québec et du Canada sous forme d'équité du projet REM contribuerait à réduire les coûts d'exploitation du REM et, conséquemment, à accroître son bénéfice d'exploitation.
 - c. Si ces coûts par km/passager ne sont pas des coûts d'exploitation, veuillez expliciter, en utilisant la terminologie comptable généralement reconnue, comment la participation des gouvernements du Québec et du Canada sous forme d'équité du projet REM contribuerait à réduire ces autres coûts en en précisant la nature et leur impact sur son bénéfice d'exploitation.
 - d. Veuillez également fournir à la commission d'enquête toute autre information pertinente qui lui permettra d'interpréter avec exactitude la signification de votre réponse 12.b du document DQ26.1.
5. En page 7-3 du PR3.1.1, en référence à l'opération du REM à la Gare Centrale, vous mentionnez que « les voies 9 à 12 seront utilisées pour l'embarquement et débarquement des passagers des trois antennes (Sainte-Anne-de-Bellevue, Aéroport et Deux-Montagnes) ». Plus loin, en page 7-5, vous précisez que « les besoins pour la desserte du sud seront intégrés à l'ensemble des travaux à réaliser. »
 - a. Sur quelle(s) voie(s) circuleront les rames de l'antenne Rive-Sud ?

- b. Dans la situation actuelle, la Ville de Montréal avance le chiffre de 9 millions d'usagers annuels à la Gare Centrale. Quel est le nombre d'usagers quotidien et celui à la période de pointe du matin à la Gare Centrale lors d'une journée typique de semaine ?
 - c. À l'horizon 2031 et 2041, veuillez fournir le nombre d'usagers annuel, quotidien et en période de pointe (matin) qui embarqueraient ou débarqueraient des rames du REM à la Gare Centrale. Veuillez ventiler ces chiffres par antenne.
 - d. Veuillez fournir le plus de détails possible sur les éventuels travaux qui devront être effectués à la Gare Centrale pour adapter les infrastructures existantes à l'apport d'achalandage additionnel amené par le REM. Veuillez préciser également la contribution financière de CDPQ Infra à ces travaux.
6. L'annexe B du DA17 (étude d'achalandage de Steer Davies Gleave 2015) dresse la liste des secteurs municipaux (SM) de recensement de l'enquête OD qui ont été pris en compte pour établir les prévisions d'achalandage de l'antenne Rive-Sud et répartir celles-ci entre les stations. Le tableau 7 recense et distribue, toujours par station, les services d'autobus qui pourraient servir au rabattement des usagers de la Rive-Sud et de la Couronne Sud vers les stations.
- a. Comme certains SM énumérés à l'annexe B recoupent les lignes de trains de banlieue Candiac, Mont-St-Hilaire et la ligne jaune du métro, est-ce qu'une partie de l'achalandage prévue sur l'antenne Rive-Sud proviendrait d'un transfert d'usagers entre ces services et le REM ? Le cas échéant, veuillez préciser le volume d'achalandage du REM qui proviendrait de ce transfert et le ventiler par service (ligne Candiac, ligne Saint-Hilaire et ligne jaune du métro). Fournir l'information pour les horizons 2031 et 2041 en période de pointe du matin.
7. Selon les informations les plus à jour dont nous disposons, les quantités de places de stationnement aux différentes stations du REM seraient celles présentées dans le tableau plus bas. Veuillez préciser si ces informations sont toujours exactes. Le cas échéant, veuillez fournir l'information la plus récente.

Antenne	Station	Places de stationnement	
		Situation actuelle	Situation projetée
Rive-Sud	Terminale	0	3 000
	Du Quartier	(2 300 à Chevrier)	0
	Panama	958	700
	Île-des-Soeurs	0	0
Deux-Montagnes	Toutes les stations jusqu'à la Gare Centrale	Aucun ajout ni retrait de places de stationnement par rapport à la situation actuelle	
Sainte-Anne-de-Bellevue	Sainte-Anne-de-Bellevue	0	2 000
	Kirkland	0	500
	Pointe-Claire	0	1 500
	Des Sources	0	500
	Autoroute 13	0	800
Aéroport	Aéroport	0	0
	Technoparc	0	0

8. Selon nos informations, la station Kirkland et son stationnement incitatif seraient situés dans le quadrant nord-ouest de l'échangeur autoroute 40 – boulevard Saint-Charles (DA32). Quant à la station Sainte-Anne-de-Bellevue, CDPQ Infra envisagerait de déplacer son stationnement plus à l'est (DA63). Veuillez fournir l'information la plus à jour sur les emplacements de ces deux stations et de leurs stationnements.
9. Quel est le nombre total d'acquisitions de propriétés, publiques ou privées, qui seraient nécessaires pour la réalisation du projet ?
10. Quels seraient les secteurs touchés à cet égard ?
11. En référence à la réponse donnée à la première partie de l'audience publique (DT2 p. 36), quelle serait la valeur totale actualisée des biens requis (acquisition de propriétés) pour la réalisation du projet, incluant l'antenne Rive-Sud ?
12. L'entente de principe qui a été conclue avec le CN au sujet de l'acquisition du Viaduc du Sud (structure aérienne qui mène à la Gare centrale) prévoit-elle un prix pour les infrastructures qui seraient cédées et si oui, à combien s'élève la transaction ? Précisez s'il s'agit d'un prix définitif ou d'une première estimation qui reste à confirmer entre les parties.

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 8 novembre 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