

# Réseau électrique métropolitain (REM)

Réponses par le ministère des Transports, de la Mobilité durable  
et de l'Électrification des transports aux questions soumises  
par la Commission le 28 septembre 2016

---

Question 1) Veuillez déposer les documents suivants :

1. Agence métropolitaine de transport (AMT) (2007). *Études d'avant-projet d'un système léger sur rail – L'axe de l'autoroute 10/centre-ville de Montréal – Rapport synthèse*, 97 pages.
2. Agence métropolitaine de transport (AMT) (2011). *Plan stratégique de développement du transport collectif – Vision 2020*, 110 pages.
3. Agence métropolitaine de transport (AMT) (2013). *Projet de SLR dans le corridor A-10/Montréal, présentation de la situation actuelle – note technique, version préliminaire*, 53 pages.

Réponse 1) Les documents demandés ont été transmis le 30 septembre 2016.

Question 2) Au cours de la séance du 30 août en après-midi, le représentant du ministère a mentionné : « En fait, ce qui avait été demandé au promoteur, c'était de développer une solution pour étudier une solution pour la Rive-Sud et une autre pour l'ouest et il est arrivé effectivement avec une solution intégrée qui n'était pas... et donc, il a dû étudier des variantes, là. Ce n'était pas la demande initiale qui a été comme bonifiée, là. Donc, c'est à la suite des études que le promoteur a faites et ses variantes qu'il a étudiées » (DT2, M. Daniel Donais, p. 27 et 28).

**Veuillez déposer le document qui précise la demande initiale et, le cas échéant, les demandes subséquentes qui ont été adressées à CDPQ Infra par le gouvernement.**

Réponse 2)

Au plan québécois des infrastructures 2015-2025 du gouvernement du Québec publié en mars 2015, le gouvernement a exposé les grandes lignes d'« un nouveau mode de réalisation de projets d'infrastructures structurants » impliquant la Caisse de dépôt et placement du Québec. Voir les pages 13, 15, 26 et 40 du document.

[http://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget\\_depenses/15-16/infrastructuresPubliquesQuebec.pdf](http://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/15-16/infrastructuresPubliquesQuebec.pdf)

Le PQI 2015-2025, annonce les projets qui pourraient éventuellement être pris en charge par la Caisse, soit :

1. La mise en place d'un système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain;
2. La mise en place du Train de l'Ouest de Montréal, incluant la desserte de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

À la page 40, il était indiqué que le projet de Train de l'Ouest incluant la desserte de l'aéroport de Montréal et le projet de système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain sont éventuellement destinés à être pris en charge par la Caisse de dépôt et placement du Québec.

La *Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec* (L.Q. 2015, c. 17), communément appelée la « **Loi 38** », a été adoptée par l'Assemblée nationale le 12 juin 2015 et est entrée en vigueur le même jour.

**La Loi 38 a modifié plusieurs lois afin de permettre et d'encadrer la gestion et la réalisation de projets ayant pour objet de nouvelles infrastructures de transport collectif par la Caisse de dépôt et placement du Québec (« la Caisse »), dont :**

- la ***Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec*** (RLRQ, c. C-2), afin de permettre à la Caisse de détenir des actions de personnes morales dont l'activité principale consiste à faire de l'investissement ou autrement agir en matière d'infrastructures. Elle fixe également des limites tant à l'égard du pourcentage d'actions ordinaires que la Caisse peut détenir dans le capital-actions d'une telle personne morale qu'à l'égard de la valeur maximale de l'investissement que peut faire la Caisse dans une telle personne morale ;
- la ***Loi sur le ministère des Transports*** (RLRQ, c. M-28), afin de permettre au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports d'acquérir par expropriation, pour le compte de la Caisse, les biens requis pour la réalisation d'une infrastructure de transport collectif faisant l'objet d'une entente avec cette dernière et
- la ***Loi sur les transports*** (RLRQ, c. T-12), afin de permettre au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports de conclure, avec l'autorisation du gouvernement du Québec, une entente avec la Caisse visant à confier à cette dernière la gestion et la réalisation de projets ayant pour objet de nouvelles infrastructures de transport collectif, selon des modalités précisées dans cette loi.

L'Entente-cadre : l'Entente en matière d'infrastructure publique

Afin de compléter les modalités prévues par la Loi 38, une Entente en matière d'infrastructure publique – Principes directeurs est intervenue en juillet 2015 entre le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Cette « entente-cadre » prévoit les principaux rôles et responsabilités du Gouvernement, et de la Caisse, la structure de gouvernance, le processus de réalisation des différentes étapes de la démarche ainsi que les modes de financement.

L'entente-cadre prévoit **trois phases** principales à de tels projets :

1. une **phase de planification**, menant à la signature d'une « entente définitive de projet » (ou « entente finale de projet »), correspondant aux étapes 1 à 5 de l'annexe 2 de l'Entente-cadre;
2. une **phase de réalisation** (acquisitions des biens fonciers, conception et construction), correspondant à l'étape 6 de l'annexe 2 de l'Entente-cadre; et
3. une **phase d'exploitation**, correspondant à l'étape 7 de l'annexe 2 de l'Entente-cadre.

Le projet REM de la Caisse est actuellement en phase de planification.

Au PQI 2016-2026 publié en mars 2016, les deux projets susmentionnés sont indiqués comme pris en charge par la Caisse de dépôt et placement du Québec. Voir les pages 18, 32 et 63 du document.

[http://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget\\_depenses/16-17/infrastructuresPubliquesQuebec.pdf](http://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/16-17/infrastructuresPubliquesQuebec.pdf)

Rappelons que le projet ne ferait l'objet d'une autorisation du gouvernement qu'au terme du processus de planification en 2017.

**Question 3) À la demande de votre ministère, 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).**

1. **Est-ce que les prévisions tendanciennes des déplacements, basées sur l'enquête OD 2013, sont maintenant disponibles ?**
2. **Dans la négative, à quel moment le seront-elles ?**
3. **Ce rapport a-t-il été pris en compte dans les analyses subséquentes que le ministère a réalisées et qui sont liées au projet de REM.**

Réponses 3)

Sous-question 1

Non, les prévisions de déplacements basées sur l'enquête OD de Montréal 2013 ne sont pas encore disponibles.

Sous-question 2

Notre objectif est d'avoir une version des prévisions de la demande 2013-2036 au cours de 2017.

### Sous-question 3

Bien qu'il soit en appui à des analyses en cours réalisées par l'AMT et la STM, le ministère seul n'a pas procédé à des analyses subséquentes liées au projet de REM depuis le dépôt du rapport des experts.

**Question 4) Selon les méthodologies reconnues de calcul d'achalandage, quel est l'impact de l'introduction d'une rupture de charge sur l'achalandage en transport collectif et quel est le risque d'un transfert modal vers l'automobile ?**

Réponse 4) Une correspondance entre deux modes (rupture de charge) n'a pas nécessairement d'incidence sur le choix d'utiliser, ou non, le transport collectif. C'est plutôt la durée totale du déplacement qui est déterminante. Toutefois, une correspondance entre deux modes peut allonger le temps de parcours à cause de la distance à parcourir pour la correspondance entre les modes et du temps d'attente. La fréquence du service et la configuration de la zone de correspondance sont donc cruciales pour éviter d'allonger le temps de parcours et ainsi décourager l'usage du transport collectif par rapport à l'automobile.

**Question 5) Le tarif du REM serait sous l'autorité de CDPQ Infra, mais un comité de concertation serait responsable de l'intégration tarifaire.**

1. Ce comité serait-il décisionnel ?
2. Comment se prendraient les décisions au sein de ce comité ?
3. Le cas échéant, comment seraient gérés les différends au sein de ce comité ; certains acteurs auraient-ils préséance et a-t-on prévu des mécanismes de conciliation ou d'arbitrage ?

Réponse 5) À la suite de la mise en place de CDPQ Infra à l'été 2015, un groupe de travail regroupant des représentants de CDPQ Infra, de l'AMT et du MTMDET a été mis en place pour faire un état de situation de la tarification du transport collectif dans l'agglomération de Montréal et établir les enjeux afin de permettre à CDPQ Infra de mieux planifier son projet. Ce groupe de travail n'est plus actif.

*L'Entente en matière d'infrastructure publique* conclue en juillet 2015 entre le gouvernement et la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) précise (article 3.4.2) :

L'établissement de la tarification et du mode de collecte des revenus ainsi que de leur évolution sont de la responsabilité de la Caisse. Le cadre tarifaire à long terme sera défini par la Caisse au cours de la phase planification.

*L'Entente en matière d'infrastructure publique* prévoit également, pour chaque projet de la Caisse approuvé par le gouvernement, la conclusion d'une entente définitive.

Un nouvel article de la *Loi sur les transports* (art. 88.10) précise que :

Le ministre peut, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, conclure une entente avec la Caisse de dépôt et placement du Québec concernant la gestion et la réalisation d'un projet ayant pour objet une nouvelle infrastructure de transport collectif. Cette entente prévoit notamment les mécanismes d'intégration d'un tel projet aux systèmes de transport en commun appropriés et le cadre tarifaire de cette infrastructure de transport collectif, incluant les mécanismes d'indexation.

En ce qui concerne l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal* ne s'applique pas au projet de CDPQ Infra, mais prévoit que CDPQ Infra puisse s'entendre avec l'ARTM pour assurer l'intégration tarifaire et l'intégration des services de transport collectif.

Si le projet de la Caisse est autorisé par le gouvernement, le cadre tarifaire serait traité dans l'entente entre le gouvernement et la Caisse, ainsi que dans une entente entre l'ARTM et la Caisse.

Aucune disposition légale ou réglementaire ne prévoit l'établissement d'un comité de concertation. Toutefois, les ententes prévoient généralement des dispositions en cas de mésentente.

**Question 6) Veuillez fournir une mise à jour des données présentées dans l'étude des besoins DA50 relativement à l'offre de transport collectif actuelle dans le corridor de l'A10.**

Réponse 6) Les données présentées au rapport datent de 2014, étant donné la saturation des équipements dans ce corridor (dont notamment le Terminus Centre-ville) et puisqu'il n'y a eu aucun changement majeur à l'offre de service, nous croyons qu'une situation similaire prévaut toujours aujourd'hui. La mise à jour complète de la section « offre de service » du document D50 avec les dernières données disponibles (janvier 2016) prendrait plusieurs jours et donnerait des résultats similaires.

À titre indicatif, le tableau des lignes d'autobus qui empruntent le pont Champlain en période de pointe du matin en janvier 2016 a été mis à jour. On constate que le même nombre de lignes circulent dans le corridor, mais qu'il y a de légères variations selon les transporteurs.

Lignes dans l'axe du pont Champlain en PPAM (27 janvier 2016)

AOT	Lignes	Nombre de lignes
RTL	5, 15, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 42, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 59, 60, 90, 100, 115, 132, 135, 142, 144, 150	27
CIT Le Richelain	121, 122, 123, 124, 132, 133, 321, 323	8
Ville de St-Jean-sur-Richelieu	96A, 96E, 96L, 96S	4
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	400, 401, 500, 600	4
CIT Roussillon	100, 115, 200	3
Ville de Sainte-Julie	600	1
CIT de la Vallée-du-Richelieu	300	1

**Question 7) Dans l'étude de besoins pour l'axe A10-Montréal (DA50, p. 21), une section s'intitule *Services professionnels en urbanismes dans le cadre du développement du corridor A-10/Montréal – Captation de la valeur*, et annonce à propos d'une étude réalisée en 2014 selon une méthodologie différente, « un ou deux paragraphes à venir pour résumer ce nouveau rapport en voie de finalisation ». Cette section du rapport a-t-elle été complétée ? Si oui, fournir la mise à jour.**

Réponse 7) Le DA50 est daté du 29 mai 2015 et c'est une version préliminaire, tel qu'indiqué en page couverture. Dans la version finale, datée du 15 juin 2016, transmise le 29 septembre 2016 au Secrétariat de la commission, les un ou deux paragraphes annoncés n'ont pas été ajoutés. La section 3.2.4 porte plutôt sur l' « Étude de préfaisabilité portant sur le remplacement du pont Champlain ».

Vous pouvez cependant prendre connaissance de l'étude « Évaluation des retombées issues d'un éventuel développement urbain », un rapport final daté du 8 juin 2015, sur notre site ftp :

<ftp://FTP-BAPE-REM-R:U6=pwrm6@ftp.mtg.gouv.qc.ca/>

**Question 8) En ce qui a trait à la gouvernance des transports collectifs dans la grande région de Montréal.**

1. Pour quelles raisons CDPQ Infra n'est-elle pas assujettie à la Loi 76 ?
2. Quels sont les mécanismes qui assureront une coordination efficace, axée sur l'intérêt public, des offres de transport collectif ?
3. Qu'arrivera-t-il en cas de différend entre l'ARTM, la CMM et CDPQ Infra au sujet de la tarification, de la planification, de la gestion et de l'opération du réseau de transport collectif, notamment quant aux équipements communs, partagés ou connexes ?

Réponses 8)

Sous-question 1

Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (Loi 76) propose des changements dans l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Ainsi elle vise les autorités organisatrices de transport de la région soit l'AMT, les sociétés de transport et les conseils intermunicipaux de transport de la région.

La Caisse de dépôt et placement du Québec n'est pas un organisme de transport et n'est donc pas visée par la loi.

Le gouvernement a conclu une entente avec la Caisse afin qu'elle assure la réalisation de certains projets d'infrastructures pour moderniser les infrastructures publiques du Québec tout en limitant leur impact financier sur le bilan du gouvernement.

L'entente avec la Caisse se veut une façon innovante de financer la réalisation de grands projets d'infrastructure publique.

Sous-question 2

Le gouvernement a pour objectif une intégration optimale des services et des tarifs.

La Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (2016, chapitre 8) a été sanctionnée le 20 mai 2016. Les articles 3 et 4 de la Loi (qui entreront en vigueur ultérieurement) édictent la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et la Loi sur le Réseau de transport métropolitain (RTM). Les projets de CDPQ Infra sont soustraits de l'application de cette loi. Toutefois, la Loi permet à l'Autorité de conclure des ententes avec CDPQ Infra (art. 10).

De plus, l'entrée en vigueur de la *Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec* (L.Q. 2015, c. 17), communément appelée la « Loi 38 », a notamment mené à l'ajout de la Section IX.3 de la *Loi sur les transports* qui prévoit, aux articles 88.10 et suivants, les exigences pour la conclusion d'une **entente concernant la gestion et la réalisation d'un projet ayant pour objet une nouvelle infrastructure de transport collectif entre la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra) et le ministre des Transports**, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Dans le cas du projet REM, cette entente à venir a été nommée l'« Entente REM ».

En vertu des principes énoncés à l'Entente en matière d'infrastructure publique (l'entente-cadre) intervenue préalablement entre le gouvernement du Québec et CDPQ Infra, l'**Entente REM constitue une « entente définitive de projet », qui clôt la Phase de planification du projet.**

L'Entente REM devra préciser les éléments suivants :

- les besoins du gouvernement à combler (art. 88.10 al. 2);
- les objectifs d'intérêt public poursuivis par le gouvernement (art. 88.10 al. 2);
- la définition du projet de nouvelle infrastructure de transport collectif, incluant sa gestion et sa réalisation (art. 88.10 al. 1);
- les mécanismes d'intégration d'un tel projet aux systèmes de transport en commun appropriés (art. 88.10 al. 1);
- le cadre tarifaire de cette infrastructure de transport collectif, incluant les mécanismes d'indexation (art. 88.10 al. 1);
- le potentiel de rendement commercial pour la CDPQ (art. 88.10 al. 3); et
- les modalités et conditions relatives à l'exploitation de l'infrastructure de transport collectif (art. 88.13).

Cela n'exclut pas des ententes particulières ou des avenants pour préciser, modifier ou compléter l'Entente REM.

### Sous-question 3

Les mécanismes de règlement des différends seront établis dans l'entente REM à intervenir entre le gouvernement et CDPQ Infra.

Ainsi le ministre des Transports pourrait intervenir auprès de la Caisse en fonction des dispositions prévues à l'entente qu'il négociera avec cette dernière. Rappelons tel que mentionné à la question 8.1 que l'entente entre la Caisse et le ministère devra entre autres prévoir :

- les mécanismes d'intégration d'un tel projet aux systèmes de transport en commun appropriés (art. 88.10 al. 1);
- les modalités et conditions relatives à l'exploitation de l'infrastructure de transport collectif (art. 88.13).

Par ailleurs comme cela est possible en vertu de l'article 10 de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (Loi 76) CDPQ Infra et l'Autorité pourront conclure une entente. Dans cette entente CDPQ Infra et l'Autorité pourront aussi s'entendre sur les mécanismes de règlement des différends.

**Question 9) Une étude commandée par le ministère des Transports évaluait que les coûts socio-économiques de la congestion routière dans la région métropolitaine de Montréal étaient de 1,4 milliard de dollars en 2003.**

- **Est-ce que cette étude a été mise à jour ?**
- **Quelle est votre évaluation de l'évolution de la congestion depuis 2003 et des coûts qui y sont associés ?**
- **Quelle pourrait être l'évolution de ces coûts dans le futur, à l'horizon 2021, 2031 et 2041, dans l'hypothèse d'une offre stable en matière de transport routier ou en considérant l'ajout de capacité routière ?**



## Réponses 9)

### Sous-question 1

Une nouvelle étude a été publiée en 2014 (sur base 2008) et est disponible en ligne (<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1165444.pdf>). Elle chiffre le coût annuel de la congestion à 1,85 G\$ en dollars courants de 2008. Cette même étude indique que les coûts de la congestion se chiffraient à 1,56 G\$ en 2003 en dollars courants de 2008, soit une hausse de 19 % en 5 ans. Le Ministère n'a pas encore produit l'édition de cette étude qui serait dérivée des conditions associées à l'Enquête Origine-Destination 2013 de la région de Montréal. Les modèles de simulation routière du Ministère sont présentement en phase de validation et calibration et une telle étude ne pourrait être mise en route avant l'automne 2017.

### Sous-question 2

L'évolution des coûts entre 1993 et 2008 est décrite dans le rapport précité, à la Figure 5.1. On y constate que les coûts reliés à la congestion routière ont affiché une croissance plus rapide que celle du PIB.

### Sous-question 3

Le MTMDET n'a pas réalisé de projections de ces coûts. Mais il dispose de simulations de la demande routière prévue aux horizons futurs qui laissent entrevoir l'évolution de l'utilisation du réseau routier. Le tableau qui suit montre l'estimation des « vitesses moyennes » sur le réseau routier de la grande région de Montréal, jusqu'à l'horizon 2031 (qui est le plus éloigné couvert par nos actuelles prévisions de la demande). Ces vitesses sont calculées ici (en km/h) pour 3 périodes de la journée (période de pointe AM, pointe PM et le reste de la journée ou hors-pointe) en divisant le nombre total de véhicules-km parcourus par le nombre total de véhicules-heures y étant consacrés. Toutes les classes de véhicule sont ici considérées (auto et camions). Ces simulations prennent en compte une certaine évolution du réseau (ex. : réalisation du projet Turcot).

Période	Vitesse-réseau moyenne selon l'horizon (km/h)					
	2008	2011	2016	2021	2026	2031
PPAM	33.6	33.5	31.7	32.0	32.3	32.1
PPPM	34.0	33.2	31.4	31.5	31.7	31.4
HP	54.2	53.3	52.1	51.7	51.2	50.7

### Lexique :

PPAM : période de pointe du matin

PPPM : période de pointe du soir

HP : hors pointe

**Question 10) En pointe du matin et de l'après-midi, quel est le pourcentage de kilomètres d'autoroutes ou d'artères congestionné dans la région métropolitaine de Montréal ?**

- **Pour les mêmes périodes, quel est le pourcentage des distances totales parcourues en situation de congestion ?**
- **Quelle a été la progression du nombre de véhicules-heures de retard depuis 2003 ? Quelle a été l'évolution de la durée des périodes de pointe dans les dernières décennies ?**

Réponses 10)

Le tableau 5.1 de *l'Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2008* (étude citée dans la réponse à la question 9) indique le nombre de voies-km totales et congestionnées pour la période de pointe du matin en 2003 et 2008 :

#### Description des termes

- Voies-kilomètres : total du nombre de voies multiplié par la longueur du segment du réseau; indique la « taille » du réseau – il s'agit ici du réseau routier modélisé, qui exclut les rues locales et secondaires.
- Congestionné : relatif aux segments du réseau dont la vitesse est inférieure à 60 % de la vitesse en écoulement libre (ex. : pour une autoroute dont la vitesse à écoulement libre est de 100 km/h, le seuil de congestion est de 60 km/h);
- Véhicules-kilomètres : somme du nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules;
- Véhicules-heures : somme du nombre d'heures passées sur le réseau routier pour l'ensemble des véhicules
- Retard : différence entre le temps de déplacement en situation de congestion et le temps qui aurait été requis si le véhicule avait pu circuler à la vitesse du seuil de congestion

**Tableau 5.1 : Nombre de voies-km totales et congestionnées pour la période de pointe du matin, entre 2003 et 2008<sup>1</sup>**

Indicateur	2003	2008	Variation (%)
Voies-km totales	11 930	12 585	5 %
Voies-km congestionnées	2 016	2 838	41 %
Véh.-km totaux (milliers)	16 360	15 769	-4 %
Véh.-km congestionnés (milliers)	4 470	4 849	8 %
Véh.-h totaux (milliers)	370	378	2 %
Véh.-h de retard (milliers)	109	97	-11 %

Le nombre de voies-kilomètres d'autoroutes et d'artères congestionnées dans la région métropolitaine de Montréal pour la période de pointe du matin a été estimé pour l'année de référence 2003 à 2016 voies-km congestionnés et pour l'année de référence 2008 à 2838 voies-km congestionnées. Ces estimations sont basées sur les résultats des modèles du MTMDET.

<sup>1</sup> Partie extraite du tableau 5.1 du rapport « Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2008 », Les Conseillers ADEC inc- Janvier 2014.

### Sous-question 1

Les pourcentages des distances totales parcourues en situation de congestion sur les autoroutes et artères congestionnées dans la région métropolitaine de Montréal pour la période de pointe du matin ont été estimés pour l'année de référence 2003 à 27 % et pour l'année de référence 2008 à 31 %. Ces estimations sont également basées sur les résultats des modèles du MTMDET.

### Sous-question 2

La progression du nombre de véhicules-heures de retard entre 2003 et 2008 est de -11 %. Toutefois, sur la période 1993 à 2008 cette progression a été de 105 %. Encore une fois, ces estimations sont basées sur les résultats des modèles du MTMDET.

**Question 11) Par ailleurs, pour les grands axes de mobilité sous la responsabilité du MTMDET qui seraient desservis par le REM, quel est le portrait détaillé de la congestion pendant les périodes de pointes ?**

Réponse 11)

D'après la connaissance du ministère de l'état du réseau, voici les principaux constants du portrait de la congestion des axes liés au futur REM, soit les axes A-10, A-15 et A-40. La notion de congestion ici utilisée signifie une valeur de vitesse observée approximative de moins de 60 km/h.

#### **Axe A-15 Décarie entre A-720 et A-40**

<b>DIRECTION NORD (vers Laval)</b>	
<b>Matin</b>	<b>Soir</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Congestion de 7:00 à 9:00 sur l'ensemble de l'axe, soit sur près de 6 km</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Congestion dès 13:00 jusqu'à 19 :00 sur l'ensemble de l'axe, soit sur 6 km</li></ul>
<b>DIRECTION SUD (vers pont Champlain)</b>	
<b>Matin</b>	<b>Soir</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Congestion de 7:30 à 9:15 de A-40 à Van Horne, soit sur près de 2 km</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Congestion dès 15:00 jusqu'à 19:00 de A-40 à Queen-Mary, soit sur 4 km</li></ul>

**Axe A-15 entre Turcot et Champlain**

<b>DIRECTION NORD (vers Laval)</b>	
<b>Matin</b>	<b>Soir</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Congestion entre La Vérendrye et échangeur Turcot de 7:30 à 8:00, soit sur 2 km</li><li>• Congestion de 6:30 à 9:30 entre boul. Gaétan-Laberge (Verdun) et Île-des-Sœurs, soit sur 1 km</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Congestion à l'approche de l'échangeur Turcot dès 15:00 jusqu'à 17:00, soit sur 1,5 km</li></ul>
<b>DIRECTION SUD (vers pont Champlain)</b>	
<b>Matin</b>	<b>Soir</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Aucun ralentissement important</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Congestion dès 15:00 jusqu'à 18:00 de l'échangeur Turcot au pont Champlain</li></ul>

**Axe A-40 entre pont Île-aux-Tourtes et A-15 Décarie**

<b>DIRECTION EST (vers le centre-ville)</b>	
<b>Matin</b>	<b>Soir</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Congestion entre les boul. St-Charles et Des Sources de 6:45 à 8:45, soit sur 7 km</li><li>• Congestion de 7:30 à 8 :45 entre Côte-Vertu et l'échangeur Décarie, soit sur 4 km</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Congestion entre le boul. Cavendish et l'échangeur Décarie de 14:00 à 19:00, soit sur 2 km</li></ul>
<b>DIRECTION OUEST (vers Vaudreuil-Dorion)</b>	
<b>Matin</b>	<b>Soir</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Aucun ralentissement important</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Congestion entre le boul. Cavendish et A-13 de 16:15 à 18:00, soit sur 3 km</li><li>• Congestion entre les boul. Henri-Bourassa et St-Jean de 16:45 à 17:45, soit sur 5 km</li><li>• Congestion entre Ch. Des Pins et le pont Île-aux-Tourtes de 16:45 à 17:30, soit sur près de 3 km</li></ul>

**Axe A-10 entre A-35 et pont Champlain**

<b>DIRECTION OUEST (vers le centre-ville)</b>	
<b>Matin</b>	<b>Soir</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Congestion de 6:00 à 9:15 de l'A-30 au pont Champlain, soit sur près de 6 km</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Congestion de 15:00 à 19:00 entre boul. Taschereau et pont Champlain, soit sur 2 km</li></ul>
<b>DIRECTION EST (vers Rive-Sud)</b>	
<b>Matin</b>	<b>Soir</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Aucun ralentissement important</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Congestion entre A-30 et A-35 de 16:00 à 17:45, soit sur 10 km</li></ul>