



Le 21 octobre 2016

Lynda Carrier
Coordonnatrice de commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet: Rectifications écrites suite à la deuxième partie de l'audience publique

Madame Carrier,

Ce document est déposé afin d'apporter des rectifications écrites à des éléments contenus dans les mémoires qui ont été présentés lors de la deuxième partie de l'audience publique. Les rectifications sont présentées par thème.

Achalandage

- *Le mémoire DM29 mentionne que « la CDPQ a annoncé qu'elle gardera pour elle les études d'achalandages ».*

Le sommaire des études d'achalandage a été rendu public sur le site web de CDPQ Infra et sur celui du BAPE. L'étude d'achalandage finale sera déposée cet automne et également rendue publique.

Approvisionnement

- *Le mémoire DM79 indique que « the proposed Caisse REM system model is also proprietary which means that the transportation authority will be legally required to use the original train-car contractor which seems to be Bombardier (with a record for cost overruns and missed deadlines) for all subsequent needs no matter how expensive ».*

Un processus d'appels d'offres international a été lancé pour sélectionner le fournisseur du matériel roulant. Ce processus d'appels d'offres respecte les plus hauts standards en matière d'équité, de transparence et de rigueur. Aucune entreprise ne sera favorisée ou défavorisée dans le cadre de ce processus. Par ailleurs, CDPQ Infra sera responsable de l'exploitation et de la

maintenance du matériel roulant du REM. En aucun cas, la future ARTM ne sera légalement tenue de s'approvisionner auprès du fournisseur qui sera sélectionné pour le matériel roulant du REM. L'ARTM suivra ses propres processus et critères d'approvisionnement pour ses besoins de matériel roulant.

Capacité

- *Le mémoire DM90 mentionne que « there is not enough capacity projected in their own minimum headway scenarios for the existing line and there is no room for expansion because they have fixed and short platforms ».*

Le REM est un système flexible qui peut s'ajuster à la demande dans le temps. Il est en effet possible de doubler la capacité du REM sans modifier les infrastructures, notamment en augmentant la fréquence des passages aux 90 secondes (au lieu de 3 minutes). De plus, cinq rames supplémentaires seront acquises à l'ouverture pour pouvoir augmenter la capacité rapidement, au besoin. Finalement, il sera possible d'ajouter une voiture aux rames composées de quatre voitures, afin d'accroître la capacité. L'ajout d'une voiture par rame peut se faire sans modifier les infrastructures des stations.

- *Le mémoire DM22 mentionne que : « le métro léger favorisé par CDPQ Infra offre une capacité inférieure à celle des autres technologies ferroviaires disponibles ».*

Le métro léger offre une capacité horaire supérieure au tramway, au tram-train et, dans certains cas, au train de banlieue.

Choix technologique

- *Relativement à la technologie de métro léger, le mémoire DM73 indique que « des études réalisées à Vancouver ont d'ailleurs révélé que ce mode de transport pouvait coûter jusqu'à trois fois plus cher qu'un tram-train à capacité équivalente (référence à l'étude A Cost Comparison of Transportation Modes) ».*

Le tram-train, qui circule en voies partagées en milieu urbain, n'offre pas les mêmes capacités horaires qu'un métro léger circulant en tout temps dans une emprise dédiée et exclusive. L'étude qui est citée en référence dans le DM73 additionne les coûts en capital (1,71 \$ par passager/mile) et les coûts d'exploitation (0,06 \$ par passager/mile), sans toutefois faire référence aux durées de vie des équipements qui ont été considérés. Il n'est donc pas possible de faire une comparaison simple. Par ailleurs, cette même étude établit que le système le plus approprié pour parcourir des distances par passage de plus de 10km est le métro léger (hormis

l'automobile). Le REM couvre un large territoire et l'estimation du trajet moyen par passage sur le réseau du REM est de l'ordre de 15 km.

- *Le mémoire DM90 indique que la technologie choisie par CDPQ Infra est un « automated light rail 2-car trainsets coupled to 4 cars in rush hour with a European loading gauge (loading gauge is the standard exterior car dimensions that includes door and platform heights)... ».*

CDPQ Infra n'a imposé aucun gabarit pour le matériel roulant du REM. Le fournisseur du matériel roulant qui sera sélectionné au terme d'un appel d'offres international sera libre de proposer le type de véhicule qui répond aux critères de performance édictés.

- *Le mémoire DM33 indique que le choix du mode a été effectué à partir de deux critères : répondre à la demande anticipée et proposer un temps de parcours similaire (ou inférieur) à celui observé sur le corridor actuel.*

Le choix technologique de CDPQ Infra s'est basé sur plusieurs critères, dont notamment : la réponse à la demande projetée pour l'horizon 2031, la flexibilité d'ajustement du système pour répondre à la demande au-delà de 2031, les coûts du système par déplacement et la vitesse commerciale.

- *Le mémoire DM 19 présente le Skytrain comme un mode technologique.*

Le Skytrain n'est pas un mode technologique, mais une dénomination pour désigner spécifiquement et uniquement le système de transport de Vancouver.

Coût du projet

- *Le mémoire DM79 mentionne que « existing infrastructure inadequacies such as the obsolete Canadian National (CN) Deux-Montagnes line tunnel and Ile-Bigras Bridge are not included in the cost ».*

Le coût du projet de 5,5 G\$ inclut l'acquisition du corridor de la ligne Deux-Montagnes et des infrastructures connexes, incluant le pont ferroviaire de l'Île-Bigras.

- *Le mémoire DM90 indique que « CPDQ Infra already has possession of the D-M (Deux-Montagnes) line, tunnel and the St-Eustache layover yard and shops via legislative fiat (transfer). The AMT service shops in Point-St- Charles will be transferred later. They also have possession of Central station leases for the tracks and two platforms the AMT uses*

in that Terminal ». Il est également mentionné dans ce mémoire que « there is already a substantial subsidy in the form of ceded properties from the AMT ».

À ce jour, aucun actif de l'AMT n'a été acquis ou transféré à CDPQ Infra, que ce soit la ligne Deux-Montagnes ou la Gare Centrale. CDPQ Infra fera l'acquisition de la ligne Deux-Montagnes de l'AMT à sa juste valeur marchande. La valeur de tous les actifs de l'AMT requis pour le REM sera validée par un évaluateur externe.

- *Le mémoire DM55 indique que l'AMT a fait l'acquisition du tunnel Mont-Royal pour une somme de 500 M\$.*

L'AMT a fait l'acquisition de la ligne Deux-Montagnes, incluant le tunnel Mont-Royal, en 2014 pour une somme de 97 M\$.

Évaluation des émissions de GES

- *Le mémoire DM25 mentionne que « ... De plus, le MDDELCC a clairement demandé d'évaluer les émissions de la construction du projet. La CDPQ a également refusé de faire cette évaluation ».*

L'estimation des GES en phase de construction sera produite par le fournisseur IAC lorsqu'il aura défini ses approches et méthodes de construction. Par contre, pour les gros chantiers (construction des tunnels), l'estimation des GES sera incluse dans le rapport de dispersion atmosphérique qui sera déposé cet automne.

Gouvernance du transport collectif

- *Le mémoire DM25 mentionne que « la CDPQ Infra a déposé le document « TARIF » où on peut voir comment la CDPQ propose que les sociétés de transport, dont la STM soient tenues d'établir un « coût d'opération km/passager ».*

La capsule sur la tarification, et plus spécifiquement la diapositive en question, présente le mécanisme actuellement en place pour le partage des recettes métropolitaines du transport en commun. Les sociétés de transport fournissent déjà leur coût d'opération km/passager à l'AMT (et dans le futur à l'ARTM), base sur laquelle est établie la proportion de revenus qui leur sont redistribués sur la base des recettes métropolitaines liées à la vente des titres.

Infrastructures du projet

- *Le mémoire DM29 indique que « ...le nouveau centre d'entretien des trains de l'agence métropolitaine de transport (AMT) qui a coûté 320 millions ne va pouvoir entretenir qu'un quart des trains prévu car seulement une des quatre lignes de trains prévus pour atteindre le centre sera disponible dû à la construction du SLR ».*

Initialement prévu pour l'entretien d'environ 130 voitures de trains conventionnels, le centre d'entretien Pointe-Saint-Charles permettra à terme d'assurer l'entretien d'environ 240 voitures, soit une quarantaine de voitures pour la ligne Saint-Hilaire et environ 200 voitures pour le REM.

- *Le mémoire DM36 indique que « chaque station doit être construite en hauteur ou en tunnel ».*

Le réseau du REM se déploie sur des infrastructures au sol (44% du tracé), aériennes (42% du tracé) et souterraines (14% du tracé). Sur l'ensemble des 24 stations du REM, 17 seront construites au sol, 6 seront construites en hauteur et une station sera en tunnel.

- *Le mémoire DM75 fait état que le « REM's concrete Skytrain superstructures will rise above much of the Écoterritoire de la coulée verte du Ruisseau Bertrand and Saraguay Village... ».*

L'antenne Deux-Montagnes se situe dans l'emprise ferroviaire actuelle de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes. Cette emprise borde le secteur de Saraguay. Le passage du REM dans ce secteur se fait au sol, et non en structure aérienne. La partie aérienne du tracé qui se trouve dans l'écoterritoire se situe au niveau de la station A13 sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue.

Milieux naturels

- *Le mémoire DM52 fait état que « the REM line to Ste Anne de Bellevue has been planned to cut through them [Anse à l'Orme, Senneville, Sainte-Anne-de-Bellevue and Technoparc green areas] ».*

L'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue se situe dans l'emprise de l'A-40 et ne traverse pas Senneville, ni le parc-Nature de l'anse à l'Orme. Le tracé effleure partiellement l'écoterritoire de l'Anse-à-l'Orme. Bien que la station Sainte-Anne-de-Bellevue soit implantée en bordure d'un milieu boisé et que celui-ci se trouve dans un milieu d'intérêt régional, le milieu d'accueil de la station se situe en bordure de l'emprise de l'A40, et est enclavé de chaque côté par l'A40, le chemin Ste-Marie et des terrains développés. Dans le secteur Technoparc, le tracé est

souterrain, au niveau du roc, ce qui réduit, voire élimine, les impacts sur les milieux humides de ce secteur.

- *Le mémoire DM65 mentionne que « this project, through the construction of track, stations, parking lots, and a variety of supporting infrastructure, will eliminate 75 percent plus of the wilderness and green space in the West Island ».*

Dans l'ouest de l'île, le projet affectera environ 10% du couvert végétal compris dans l'aire des travaux. Aucun élément de l'étude des impacts sur le milieu biologique ne laisse entrevoir de perte massive de biodiversité.

Modèle d'affaires

- *Le mémoire DM73 stipule que « bien que le projet s'inscrive comme étant un projet en partenariat public-privé... ».*

Le projet de REM n'est pas un projet réalisé en partenariat public-privé (PPP), mais un partenariat public-public. La Caisse est un investisseur public et les actifs du REM seront propriété de CDPQ Infra, une entité publique.

- *Le mémoire DM11 mentionne que « les subventions directes des gouvernements qui, en incluant les stations potentielles, s'élèvent à environ 3,5 milliards \$. »*

Le modèle proposé par CDPQ Infra propose une participation des gouvernements qui ne se fait pas sous forme de subvention, mais plutôt une participation sous forme d'équité ou quasi-équité offrant une possibilité de rendements.

Tracé

Dans le mémoire DM2, le tracé présenté n'est pas le plus récent. Il présente un tracé au sol dès la sortie du pont Champlain, direction Montréal. Le tracé retenu à la sortie de l'Île-des-Sœurs est en aérien à partir de la station Ile-des-Soeurs et se poursuit jusqu'à la fin de la rue Marc Cantin. Le tracé est au sol à partir de la rue Carrie Derick. Par ailleurs, le tracé se poursuit en tunnel pour rejoindre le centre-ville.

Zone agricole

- *Le mémoire DM47 indique que « une exclusion des 40,6 hectares, telle que proposée par la CPDQ Infra et le MTQ... ».*

La superficie requise en zone agricole pour construire la station terminale et ses équipements connexes est de 30,4 hectares. Cette superficie comprend le site de remisage, le terminus d'autobus, la station, le stationnement incitatif et le lien routier entre l'A10 et le boulevard Rome.

Espérant que ces précisions sauront éclairer la commission sur des éléments factuels, je vous prie de recevoir, madame la Coordonnatrice, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Virginie Cousineau

Directrice, Affaires publiques