

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 13 octobre 2016

1. Quelle est la planification réalisée par le MTMDET concernant l'arrimage du réseau routier sous sa responsabilité avec la nouvelle offre de service en transport en commun du réseau électrique métropolitain? Est-ce que des études de circulation ont été réalisées par le ministère pour élaborer certaines mesures préférentielles comme des voies réservées, ou apporter des changements au réseau routier, en vue d'améliorer les conditions de circulation vers les gares? Si oui, quelles sont ces mesures? Sinon, est-ce qu'une telle démarche est envisagée?

1.1. Quelle est la planification réalisée par le MTMDET concernant l'arrimage du réseau routier sous sa responsabilité avec la nouvelle offre de service en transport en commun du réseau électrique métropolitain?

Réponse 1.1 : Il revient à CDPQ Infra de planifier les interventions nécessaires pour arrimer le réseau routier au REM, qu'il relève du MTMDET ou des municipalités. Ainsi, CDPQ Infra a commandé plusieurs études d'impact sur la circulation qui sont disponibles sur le site du BAPE. En ce qui concerne l'arrimage du projet au réseau relevant du MTMDET, CDPQ Infra prévoit notamment une nouvelle sortie sur l'autoroute 10 en direction ouest pour donner accès à la station terminale à Brossard.

1.2. Est-ce que des études de circulation ont été réalisées par le ministère pour élaborer certaines mesures préférentielles comme des voies réservées, ou apporter des changements au réseau routier, en vue d'améliorer les conditions de circulation vers les gares ? Si oui, quelles sont ces mesures ? Sinon, est-ce qu'une telle démarche est envisagée ?

Réponse 1.2 : La planification des voies réservées relève de l'AMT et éventuellement de l'ARTM. Un programme d'aide du MTMDET appuie les initiatives des sociétés de transport et de l'AMT. Dans le cadre de Mobilité Montréal, des mesures de mitigation temporaires proposées par les sociétés de transport sont également financées par les projets routiers du MTMDET. Ainsi, le développement d'un réseau de voies réservées a été réalisé dans l'axe de l'autoroute 10 et dans celui de la route 134, de part et d'autre du terminus Panama. Par ailleurs lors de la reconstruction du réseau autoroutier dans la région montréalaise, le Ministère planifie les chaussées pour l'ajout éventuel de voies réservées. C'est notamment le cas dans le corridor de l'A-40, ce qui permettra éventuellement de desservir la station terminale dans l'ouest de l'île. Dans le cas de l'A-10 et de l'A-30, l'avancement de projets d'amélioration de la fonctionnalité de ces autoroutes a été retardé afin de permettre l'arrimage avec

le projet de système de transport collectif en développement dans l'axe du pont Champlain. Si CDPQ Infra identifie d'autres interventions potentielles touchant le réseau du MTMDET, le MTMDET est prêt à collaborer à leur planification.

Le ministère favorise le transport actif et le rabattement en transport collectif vers les gares. Il examinera attentivement les mesures proposées pour améliorer les conditions de circulation à proximité des gares afin de s'assurer que celles-ci ne favorisent pas davantage l'utilisation de l'automobile, plutôt que le transport collectif.

2. Une politique québécoise des transports collectifs a été rendue publique en 2006. Quel bilan votre ministère fait-il de cette politique ? Est-ce que les objectifs fixés ont été atteints et les moyens retenus pour y parvenir mis en œuvre ? Étant donné qu'une décennie s'est écoulée depuis sa publication, est-ce qu'il est prévu qu'une nouvelle politique soit élaborée ?

Réponses 2. : Par l'adoption de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC), en vigueur de 2007 à 2011, et prolongée par la suite en 2012 et 2013, le gouvernement québécois a reconnu l'importance du transport en commun. Un nouveau cadre financier a été mis en place pour soutenir la réussite de cette Politique. La PQTC a été un grand succès et le gouvernement maintient ses efforts pour améliorer le transport collectif.

La PQTC a notamment permis une hausse de l'offre de service de transport en commun de 29 % entre 2006 et 2014, ce qui s'est traduit par une hausse de l'achalandage de 16 % pour la même période. En termes de déplacements réalisés en transport en commun, à l'échelle du Québec, en 2006 on en dénombrait 524 millions alors qu'on en dénombrait 605 millions en 2014.

- Sur la période 2006-2011, la PQTC se fixait comme objectif d'augmenter de 8 % l'achalandage du transport et de 16% l'offre de service.
- La PQTC s'appuyait sur le principe selon lequel une augmentation de 2 % de l'offre de service se traduirait par une augmentation de 1 % de l'achalandage du transport en commun.

En termes d'offre de service, l'aide financière découlant de la PQTC a notamment permis :

- Une augmentation du parc d'autobus des sociétés de transport en commun (STC), lequel a augmenté de près de 485 autobus entre 2006 et 2015, passant ainsi de 3169 en 2006 à 3654 en 2015. Il s'agit d'une augmentation de l'ordre de 15 %.
- Une hausse de 1,7 million d'heures de service sur les réseaux de transport par autobus entre 2006 et 2014, ce qui équivaut à une croissance de l'ordre de 22 %. Une croissance du nombre de kilomètres parcourus annuellement en autobus et en métro, lesquels sont passés de plus de 210 millions en 2006 à près de 260 millions en 2014. Il s'agit de plus de 30 millions de km additionnels parcourus en autobus et de près de 18 millions de km additionnels parcourus en métro. Pour un total de près de 50 millions de km additionnels, ce qui équivaut à une augmentation de l'ordre de 24 % par rapport à 2006.

La stratégie nationale de mobilité durable (SNMD) rendue publique le 10 février 2014 a orienté et structuré plusieurs actions gouvernementales en matière de transport collectif :

- Les orientations présentées dans la Stratégie ont permis le transfert vers le transport collectif d'une partie des sommes initialement réservées au transport routier. Cette volonté s'est concrétisée dans le PQI 2014-2024, alors qu'une somme de près de 1 G\$ a été transférée du réseau routier vers le transport collectif. Le PQI 2016-2026 consacre directement au transport collectif 29 % de l'ensemble des investissements en transports du Québec.
- Ce faisant, la somme consacrée au transport collectif dans le PQI est passée de 6,4 G\$ (PQI 2013-2023) à 8,1 G\$ (PQI 2016-2026).
- La SNMD prévoyait une révision de la gouvernance du transport collectif. Le gouvernement a adopté le 20 mai dernier la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Celle-ci permettra d'améliorer la planification, le développement et l'amélioration des services de transport collectif à l'échelle de la région.

En matière de transport collectif régional, la PQTC a produit des effets structurants en favorisant le développement et l'utilisation du transport collectif en région :

- La PQTC a permis la mise en place d'un premier programme d'aide dédié au transport collectif régional. Ce programme s'accompagnait d'une augmentation substantielle du montant de l'aide financière octroyée aux organismes admissibles, laquelle est passée d'un maximum de 28 000 \$ à 100 000 \$. Depuis l'aide maximale peut atteindre 275 000\$ (en 2016).
 - Les conditions générales de financement des organismes ont permis une augmentation générale de l'offre de service :
 - De 2006 à 2015, le nombre de déplacements annuels est passé de 215 871 à environ 1 100 000 sur une période de 9 ans, soit une hausse de l'ordre de 410 %.
 - En 2006, 49 organismes admissibles offraient des services de transport en commun sur leur territoire. En 2015, ce nombre est passé à 78, soit une augmentation de l'ordre de 60 %.
3. Le promoteur indique que les secteurs à desservir ont été définis par le gouvernement du Québec (DQ15.1, p. 12). Quelle a été la démarche pour établir les secteurs à desservir dans l'Ouest de l'île de Montréal ? Expliquez de quelle façon le nombre d'usagers à desservir et la densité de population ont été considérés pour prioriser la desserte des certains secteurs ?

Réponse 3 : Le gouvernement a identifié les deux axes dans lesquels il souhaitait l'implantation d'un nouveau système de transport collectif¹ :

¹ Voir le Plan québécois des infrastructures 2015-2025, à la page 15 du document.
(http://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/15-16/infrastructuresPubliquesQuebec.pdf)

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

Outre ces deux axes et la desserte de l'aéroport, le gouvernement n'a pas précisé les secteurs à desservir. Cependant, les études effectuées dans le cadre du Plan de mobilité de l'Ouest ainsi que les études produites par le bureau de projet conjoint de l'Agence métropolitaine de transport et du Ministère sur le système de transport collectif dans l'axe de l'autoroute ont été transmises à CDPQ Infra, à titre informatif.

4. L'article 7 de la Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et de placement du Québec (2015, chapitre 17) modifie la Loi sur le ministère des Transports en donnant au ministère un pouvoir d'acquisition de biens pour le compte de la Caisse ou d'une de ses filiales. L'expression « pour le compte de » signifie-t-elle que les biens ainsi acquis (par expropriation ou suite à une transaction de gré à gré) sont donnés à la Caisse (ou à une de ses filiales) ou bien lui seraient-ils vendus à leur valeur marchande ?

Réponse 4. : Les biens acquis en vertu de ce mécanisme deviendront directement propriété de la Caisse. Les biens acquis et les coûts afférents seront payés par la Caisse ou une de ses filiales en propriété exclusive visée au troisième alinéa de l'article 32 de la *Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec* (R.L.R.Q., c. C-2). Le rôle du MTMDET se limite à la mise en œuvre du processus d'acquisition. Plus précisément, le rôle du SEI du MTMDET est d'évaluer et de négocier en vue de l'acquisition des biens de gré à gré et par expropriation ainsi que d'appliquer la *Loi sur l'expropriation* (R.L.R.Q., c. E-24).

5. À quelle étape et à quelle date serait conclue l'entente définitive entre la Caisse et le gouvernement relativement au projet.

Réponse 5. : Selon l'*Entente en matière d'infrastructure publique* conclue en juillet 2015 entre le gouvernement et la Caisse de dépôt et placement du Québec (voir : https://www.cdpqinfra.com/sites/all/themes/custom/cdpq_infra/assets/pdf/Version-integrale_Entente.pdf), l'entente définitive de projet est conclue à l'étape 5, à la fin de la planification du projet. Le gouvernement doit avoir préalablement autorisé le projet. CDPQ Infra prévoit compléter la phase de planification en 2017.

6. En réponse à une question de la commission, la Caisse précise qu'elle a : « l'obligation en vertu de sa loi constitutive de présenter à chaque année au ministre des Finances un rapport de ses opérations de l'année précédente (art. 44 de la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec). Ce rapport est déposé à l'Assemblée nationale et il doit comprendre notamment les états financiers et un exposé des opérations et politiques poursuivies. La Caisse de dépôt et placement du Québec n'a d'autres obligations d'information à l'égard du projet à l'exception de rendre public son cadre tarifaire, incluant les mécanismes d'indexation au moment de la signature de l'entente avec le gouvernement du Québec. Cette obligation est prévue à la Loi sur les transports ».

Comment se comparent ces obligations avec celles des sociétés de transport collectif et des organismes publics du domaine du transport comme la STM ou l'AMT ?

Réponse 6.1 : Obligations des sociétés de transport

a) Rapport annuel des sociétés de transport

De façon similaire à l'exigence prévue à la loi constitutive de la CDPQ, la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01) prévoit que ces organismes doivent, chaque année dresser un rapport financier pour l'exercice qui vient de se terminer et attester sa véracité (voir chapitre V). Ce rapport comprend les états financiers de la société et tout autre renseignement requis par le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire.

De plus, les livres et les comptes d'une société sont vérifiés chaque année par un vérificateur qu'elle désigne. Le rapport du vérificateur accompagne le rapport annuel de la société. Le trésorier dépose son rapport lors d'une assemblée du conseil d'administration en même temps que le rapport du vérificateur. Les sociétés de transport doivent remettre au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, au ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et au greffier de la ville, un rapport de ses activités pour l'exercice financier précédent. Ce rapport contient tous les renseignements exigés par le ministre. Finalement, elles doivent fournir au ministre tout autre renseignement qu'il requiert quant à ses opérations.

b) budget annuel

La Loi sur les sociétés de transport en commun prévoit qu'une société dépose à la ville, pour adoption, son budget pour l'exercice financier suivant et l'informe des tarifs qui seront en vigueur au cours de la période couverte par son prochain budget.

c) programme des immobilisations

Chaque société produit, chaque année, un programme de ses immobilisations pour les trois exercices financiers subséquents. Ce programme est divisé en phases annuelles et détaille, par période, l'objet, le montant et le mode de financement des dépenses en immobilisation que prévoit engager ou effectuer la société et dont la période de financement excède 12 mois.

Ce programme mentionne également les dépenses en immobilisation que prévoit effectuer la société au-delà de la période qu'elle vise, si ces dépenses résultent d'engagements pris pendant cette période

La loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (2016, chapitre 8), prévoit que la période de référence des programmes des immobilisations passera de trois à dix ans. De plus, cette loi stipule que les trois sociétés de transport en commun de la région métropolitaine, c'est-à-dire la Société de transport de Laval, le Réseau de transport de Longueuil et la Société de transport de Montréal, devront transmettre leur programme d'immobilisation et toute modification de celui-ci à l'Autorité régionale de transport métropolitain (l'Autorité). Ces trois programmes devront également être produits en conformité avec le plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité. Il est prévu que les dispositions susmentionnées de cette loi entreront en vigueur le 1^{er} juin 2017.

d) plan stratégique de développement

Toujours en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun, une société doit produire un plan stratégique de développement du transport en commun sur son territoire précisant les objectifs qu'elle poursuit, les priorités qu'elle établit et les résultats attendus.

Ce plan prévoit une perspective de développement du transport en commun, incluant les services adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite, sur une période de 10 ans pour tous les modes de transport en commun et tous les équipements et les infrastructures. Il est ajusté annuellement et révisé à tous les cinq ans.

La réforme de la gouvernance prévoit cependant que les trois sociétés de transport de la région de Montréal, c'est-à-dire la Société de transport de Laval, le Réseau de transport de Longueuil et la Société de transport de Montréal doivent plutôt chacune adopter un « plan stratégique organisationnel » qui comporte :

- 1° une description de leur mission;
- 2° le contexte dans lequel la société évolue et les principaux enjeux auxquels elle fait face;
- 3° les orientations stratégiques, les objectifs et les axes d'intervention retenus;
- 4° les résultats visés au terme de la période couverte par le plan;
- 5° les indicateurs de performance utilisés pour mesurer l'atteinte des résultats.

Ces trois sociétés de transport doivent transmettre à la Communauté métropolitaine de Montréal, pour approbation, leur plan stratégique ainsi que toute modification de celui-ci dans les 30 jours de leur adoption.

e) autres particularités applicables aux trois sociétés de transport de la région de Montréal

La loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal prévoit que les trois sociétés de transport de la région de Montréal doivent fournir à l'Autorité régionale de transport métropolitain des services de transport collectif visés par une entente qui les lie avec l'Autorité. Elles doivent aussi collaborer à la planification, à la coordination, au développement, au soutien et à la promotion du transport collectif.

Ces trois sociétés de transport en commun doivent aussi produire un plan de desserte qui précise leur offre de transport. Ce plan doit répondre aux normes de service et objectifs établis par l'Autorité régionale de transport métropolitain.

Réponse 6.2 : Obligations de l'Agence métropolitaine de transport

La Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (chapitre A-7.02) prévoit que l'Agence doit préparer un rapport financier pour l'exercice qui vient de se terminer. Ce rapport comprend les états financiers de l'Agence et tout autre renseignement requis par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. De plus, les livres et comptes de l'Agence sont vérifiés chaque année et chaque fois que le décrète le gouvernement par le vérificateur général. Le rapport du vérificateur doit accompagner le rapport annuel de l'Agence.

Le trésorier dépose son rapport lors d'une séance du conseil d'administration de l'Agence en même temps que le rapport du vérificateur.

Chaque année, l'Agence doit remettre au ministre un rapport de ses activités pour l'exercice financier précédent. Ce rapport doit contenir tous les renseignements exigés par le ministre. De plus, l'Agence doit fournir au ministre tout autre renseignement que ce dernier requiert quant à ses opérations.

Le ministre dépose le rapport annuel et les états financiers de l'Agence devant l'Assemblée nationale. La commission parlementaire compétente de l'Assemblée nationale peut entendre au moins une fois par année le ministre ou le président-directeur général de l'Agence relativement à ces documents.

L'Agence a l'obligation de préparer et d'adopter un budget d'exploitation à chaque année. Le budget de l'Agence est soumis, pour approbation, au conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal. Malgré le défaut d'approbation du conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal, le budget de l'Agence entre en vigueur le 1er janvier qui suit. Le budget ne peut prévoir, sauf avec l'autorisation du ministre, aux conditions et selon les modalités qu'il détermine, de dépenses supérieures aux revenus de l'Agence.

L'Agence doit, chaque année après consultation de la Communauté métropolitaine de Montréal, produire un programme de ses immobilisations, comprenant les immobilisations relatives au prolongement du métro, pour les trois exercices financiers subséquents. Le programme doit être divisé en phases annuelles. Il doit détailler, pour la période qui leur est coïncidente, l'objet, le montant et le mode de financement des dépenses en immobilisation que prévoit engager ou effectuer l'Agence et dont la période de financement excède 12 mois.

Ce programme doit aussi mentionner les dépenses en immobilisation que prévoit effectuer l'Agence au-delà de la période qu'il vise, si ces dépenses résultent d'engagements pris pendant cette période. Il doit être transmis au ministre, pour approbation.

Aussi, l'Agence doit produire un plan stratégique de développement du transport métropolitain précisant les objectifs qu'elle poursuit, les priorités qu'elle établit et les résultats attendus. Ce plan doit prévoir une perspective de développement du transport métropolitain, incluant les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées, sur une période de dix ans pour tous les modes de transport et tous les équipements et les infrastructures métropolitains, y compris le métro. Il est ajusté annuellement et révisé à tous les cinq ans.

L'Agence doit transmettre au conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal, pour approbation, copie de son plan stratégique de développement ainsi que de ses ajustements et révisions.

Le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal transmet au ministre, pour approbation, le plan stratégique de développement du transport métropolitain révisé, ainsi que ses ajustements.

7. La Caisse précise également que : « Réponse 12 : La Caisse ne publie pas les rendements réels réalisés par projet. Ces rendements sont consolidés dans le portefeuille des projets d'infrastructures. ». Comment le public, les municipalités, les gouvernements et les autres organismes concernés pourront-ils prendre connaissance du rendement réel réalisé par le REM ?

Est-il prévu que celui-ci soit soumis à une obligation de divulgation ou si la caisse pourra, comme cela semble être le cas actuellement, s'abstenir de le divulguer ?

Réponse 7. : De manière générale, le MTMDET considère que la Caisse est la mieux placée pour décrire le cadre juridique applicable tant à elle-même qu'à ses filiales en propriété exclusive en vertu des articles 4 et 32 en vertu de la *Loi sur la caisse de dépôt et placement du Québec* (R.L.R.Q., c. C-2).

En ce qui concerne les obligations de la Caisse dans le cadre du projet REM, il faut rappeler que l'article 88.10 de *la Loi sur les transports* (R.L.R.Q., c. T-12) prévoit certaines exigences au sujet du rendement. En effet, la Caisse ne peut être partie à une entente visant la gestion et la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport collectif que si, après un examen par la Caisse en toute indépendance conformément à sa loi constitutive, ce projet offre un potentiel de rendement commercial pour ses déposants eu égard aux risques appréhendés. L'évaluation de ce potentiel et la comparaison avec les pratiques du marché pour des situations similaires devront être validées par un expert indépendant choisi par le MTMDET et la Caisse à partir d'une liste préalablement dressée.