

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 4 novembre 2016

- 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. Le cas échéant, 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.**

Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé

Le système de transport proposé par CDPQ Infra est assimilable à un ouvrage de transport terrestre guidé et relèvera de l'autorité législative du Québec.

La Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé (LSTTG) (Chapitre S-3.3) définit les termes suivants :

« *Ouvrage de transport terrestre guidé* » comprend notamment les passages à niveau, les voies ferrées, y compris une voie de métro ou un monorail, et toute autre voie de guidage ainsi que ses infrastructures, structures et ouvrages d'art.

« Transport terrestre guidé » comprend le transport à propulsion électrique, hydraulique, mécanique, électromécanique ou autre, à sustentation mécanique, électrodynamique, électromagnétique ou par pression pneumatique, relié ou non à un réseau et exploité sur rail ou autre voie de guidage.

CDPQ Infra sera donc contrainte de respecter les exigences énoncées dans cette loi, notamment à l'égard de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de son ouvrage.

Plusieurs exigences énoncées dans cette loi méritent d'être mentionnées. Soit notamment : « Nul ne peut entreprendre des travaux de construction d'un ouvrage de transport terrestre guidé qui dérogent aux normes d'ingénierie reconnues sans avoir obtenu au préalable l'approbation du ministre ».

À chacune des phases du projet (conception/ exploitation/entretien), CDPQ Infra devra donc faire la démonstration au MTMDET qu'elle utilise effectivement les normes d'ingénieries reconnues.

Il faut également considérer que le promoteur de l'ouvrage devra, à la fin des travaux de construction et avant la mise en service de l'ouvrage, transmettre au ministre une déclaration de l'ingénieur responsable des travaux attestant qu'ils ont été réalisés en conformité avec les normes d'ingénierie reconnues, les conditions d'approbation du ministre ou les normes de construction prescrites par règlement lorsqu'aucune approbation n'est requise.

Plusieurs autres dispositions de la LSTTG ajoutent des précisions quant à la gestion de la sécurité de l'infrastructure proposée. Il faut retenir principalement que CDPQ Infra devra déposer pour approbation par le ministre, des règles de sécurité portant minimalement sur les domaines suivants :

- l'exploitation ferroviaire;
- la sécurité de la voie;
- les freins des trains de passagers;
- l'inspection et la sécurité des voitures-voyageurs;
- l'inspection et la sécurité des locomotives;
- la gestion de la sécurité des structures ferroviaires.

Loi sur les chemins de fer

Il faut de plus considérer la Loi sur les Chemins de fer (LCF) (Chapitre C-14.1) applicable aux chemins de fer qui relèvent de l'autorité législative du Québec.

Cette loi stipule que « tout transporteur ferroviaire doit obtenir, par voie de requête écrite, un certificat d'aptitude délivré par la Commission des transports du Québec avant d'exercer ses activités de transport ferroviaire, sauf le transporteur ferroviaire qui n'exerce ses activités qu'à l'intérieur des limites d'un site commercial ou industriel qui lui appartient.

Le certificat d'aptitude est délivré si le requérant fournit notamment à la Commission une attestation d'assurance responsabilité civile conforme au montant déterminé par règlement et couvrant tout préjudice causé au cours d'activités ferroviaires.

CDPQ Infra devra donc obtenir ce certificat avant d'exercer ses activités de transport.

2. **Dans le cas où la construction et l'exploitation d'un système léger sur rail automatisé destiné au transport de personnes ne sont actuellement soumises à aucune norme reconnue ou à aucun encadrement législatif de la part du Gouvernement du Québec ou du Gouvernement du Canada, veuillez expliciter à la Commission quelles démarches le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports serait susceptible d'entreprendre dans le cas précis du Réseau électrique métropolitain et sur quels paramètres reposeraient cet éventuel encadrement.**

La construction et l'exploitation du système léger sur rail automatisé relèvent de l'autorité législative du Québec et seront assujetties à la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé dans lequel est défini le cadre législatif et réglementaire.

3. **Veuillez également apporter des précisions en ce qui concerne l'échéancier de mise en œuvre de cet éventuel encadrement.**

Sans objet.

4. **Le nouveau pont Champlain prévoit un corridor central pour le transport collectif. L'étude finale des besoins d'un système de transport collectif Axe A-10/Montréal daté de juin 2015 mentionne qu'un premier tri des pistes de solution a permis de retenir trois modes, soit le système léger sur rail, le tram-train et le système rapide par bus.**

- a. **À quel moment précis le choix d'y implanter un système léger sur rail sur le pont Champlain a-t-il été fait ?**

En avril 2013, le gouvernement a annoncé qu'il privilégiait le système léger sur rail comme mode de transport collectif.

En juillet 2014, le ministère des Transports a transmis à Infrastructure Canada, responsable du Projet du Corridor du nouveau pont Champlain, ses critères techniques pour le corridor de transport collectif, en vue de l'exploitation d'un système d'autobus dès l'ouverture du nouveau pont, qui pourrait éventuellement être converti en corridor ferroviaire pour un SLR.

- b. **Quel est l'état d'avancement de la planification des travaux de construction de ce pont au regard de cette décision?**

En juillet 2014, le gouvernement fédéral a transmis sa demande de propositions aux consortiums sélectionnés à la suite de l'appel de qualification. Cette demande de propositions intégrait les critères techniques pour un tablier « hybride » transmis par le ministère des Transports et précisait que le tablier devait être aménagé pour des autobus à l'ouverture du nouveau pont Champlain. En juin 2015, le gouvernement fédéral a annoncé la signature de l'entente de partenariat public-privé avec le Groupe Signature sur le Saint-Laurent. Dès l'été 2015, le partenaire privé du gouvernement fédéral a amorcé la construction et la

conception détaillée du projet sur la base des exigences de la demande de propositions de juillet 2014.

Le corridor de transport collectif sur le nouveau pont Champlain a donc été conçu pour accueillir des autobus ou un SLR. Si le gouvernement du Québec donne le feu vert au projet de REM à l'été 2017, CDPQ Infra pourra, à la suite de la livraison du nouveau pont, procéder à l'installation des infrastructures ferroviaires. Si le gouvernement du Québec ne donne pas le feu vert au projet de REM, le Groupe Signature sur le Saint-Laurent complétera l'aménagement du corridor de façon à ce qu'il puisse accueillir des autobus à l'ouverture du nouveau pont, prévue en décembre 2018.