

Le 8 novembre 2016

Madame Lynda Carrier
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) portant sur
le *Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif par CDPQ Infra inc.*
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Réponses aux questions soumises par la commission le 4 novembre 2016

Madame la Coordonnatrice,

Le 4 novembre dernier, vous nous avez adressé des questions relativement au projet du Réseau électrique métropolitain. Il nous fait plaisir, par la présente, de vous fournir les réponses aux questions formulées.

Question 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.

Réponse 1 : La construction du système du REM est assujettie à la réglementation en vigueur pour la construction d'infrastructures ferroviaires.

Concernant la sécurité, la loi S-3.3, Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé, régit les systèmes de transport terrestre guidés. Cette loi nécessite des précisions pour couvrir les particularités d'un système automatique tel que le REM. C'est pourquoi CDPQ Infra a choisi d'appliquer les normes internationales EN50126, EN50128 et EN50129 qui sont spécifiques aux systèmes automatiques. Ces normes, utilisées à travers le monde, garantissent les plus hauts standards en matière de sécurité ferroviaire. Enfin, un règlement de sécurité ferroviaire pour le REM est en préparation et sera adopté par le MTQ pour compléter l'encadrement légal.

En ce qui concerne l'accessibilité, nous appliquerons des exigences du Code de la construction du Québec et de la norme CAN/CSA-B651-12 qui traitent de l'ensemble des aspects liés à l'accessibilité universelle.

Question 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 ?

Réponse 2.a. : Les stations McGill et Édouard-Montpetit figureront effectivement dans les documents d'appel d'offres comme des options. Il n'y a pas d'autres connexions prévues entre le REM et le réseau du métro de la STM outre Bonaventure, McGill et Édouard-Montpetit.

- 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) ?

Réponse 2.b. : Le coût approximatif de ces deux stations est de 300 M\$. Dans l'éventualité où ces stations se réaliseraient, le montage financier devra faire l'objet de discussion avec les parties concernées.

Question 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 ?

Réponse 3 : Certains éléments de la convention d'actionnaires pourraient être rendus publics. Il appartiendra aux parties de convenir des éléments à rendre publics. Chaque partie devra également utiliser ses propres mécanismes et règles de reddition de comptes.

Question 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.

Réponse 4. a, b, c et d. : Ces coûts par km/passager servent à couvrir à la fois les coûts d'exploitation et les coûts de remboursement des immobilisations. Les participations des gouvernements permettent de réduire cette deuxième catégorie de coûts, et donc de garder de bas coûts par km/passager pour le REM.

Question 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 ?

Réponse 5.a. : Les rames qui circulent sur l'antenne Rive-Sud arriveront aux mêmes quais que les rames des autres antennes. Nous prévoyons que les rames poursuivent leur route dans chacune des directions (nord et sud) après leur arrêt à la Gare Centrale. Une rame en provenance de la Rive-Sud arrive à la Gare Centrale sur la voie 12, puis poursuit sa route en direction du tunnel du Mont-Royal. Une rame qui circule en direction Sud arrive à la Gare Centrale sur la voie 9 et poursuit sa route en direction de la station terminale de la 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 ?

Réponse 5.b. : Voici les données dont nous disposons :

	2015 – PPAM	2015 - Journalier	2015 - Annuel
Passages à la Gare Centrale (Ligne Deux-Montagnes seulement)	14 371	31 835	7 675 000

- c. À l'horizon 2031 et 2041, veuillez fournir le nombre d'usagers annuels, quotidiens et en période de pointe (matin) qui embarqueraient ou débarqueraient des rames du REM à la Gare Centrale. Veuillez ventiler ces chiffres par antenne.

Réponse 5.c. :

	Période de pointe (matin) – 2031	Période de pointe (matin) – 2041
Antennes Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport	22 600	23 700
Antenne Rive-Sud	34 000	37 500

	2031 - Journalier	2041 - Journalier
Antennes Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport	67 700	71 100
Antenne Rive-Sud	84 900	93 900

	2031 - Annuel	2041 - Annuel
Antennes Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport	18 502 700	19 452 900
Antenne Rive-Sud	21 244 400	23 472 800

- 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.

Réponse 5.d.: Les travaux prévus à la Gare Centrale dans le cadre de la construction du REM comprennent les éléments suivants et sont entièrement à la charge de CDPQ Infra :

- Quai et zone d'arrêt du métro léger : Construction d'un quai central entre les voies ferrées no 9 et no 12. Ce nouveau quai est fermé sur l'environnement extérieur par des portes palières qui entourent la zone d'arrêt des trains.

- Circulations verticales menant à la Place Bonaventure : Aménagement d'une sortie via la place Bonaventure pour la connexion avec le métro. Ajout d'un ascenseur afin d'assurer l'accessibilité universelle entre le quai du REM et la Place Bonaventure. Ajout de deux escaliers mécaniques entre le quai et le niveau 89' de la Place Bonaventure.
- Circulations verticales menant à la Gare Centrale : Conservation des escaliers fixes et mobiles reliant actuellement les quais situés entre les voies 9-10 et 11-12 à la Gare Centrale (salle des pas perdus et au nord de celle-ci). De nouveaux escaliers fixes, deux escaliers mécaniques et un ascenseur sont aménagés entre le quai et le niveau de la salle des pas perdus.
- Circulations verticales menant à la rue De La Gauchetière Ouest : Démolition des volées d'escaliers situées dans les zones des quais et modification des volées d'escaliers conservées afin de les rendre conformes aux normes en vigueur.
- Espaces techniques : Au niveau de la rue De La Gauchetière Ouest, implantation de locaux techniques sous le stationnement étagé Belmont et à proximité des actuels escaliers d'issue en provenance du quai. Les locaux mécaniques et des locaux électriques seront prévus pour assurer l'alimentation de la zone des quais.
- Mobilier et signalisation : Installation de bancs à proximité du débarcadère de transport adapté et signalisation adéquate indiquant le débarcadère du transport adapté.
- Zone de remisage : Les voies 4-5-6-7 et 8 sont dédiées au remisage du matériel roulant du REM.

Question 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.

Réponse 6.a. : Une très faible partie de l'achalandage provient des lignes de trains de banlieue Candiac, Mont-Saint-Hilaire et la ligne jaune du métro. À ce stade, nous ne pouvons ventiler par service.

Question 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.

Réponse 7 : Le tableau ci-après fournit les informations les plus à jour relativement aux places de stationnement projetées.

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	200
	Kirkland	0	2 500
	Pointe-Claire	0	700
	Des Sources	0	500
	Autoroute 13	0	500
Aéroport	Aéroport	0	0
	Technoparc	0	0

Question 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.

Réponse 8 : Une grande majorité des places de stationnement initialement prévues à la station Saint-Anne-de-Bellevue seraient déplacées à l'est, à l'angle de la rue Jean-Yves et du chemin Sainte-Marie, à Kirkland. La station de Kirkland serait elle aussi déplacée à cet endroit. Les cases de stationnement incitatif de la station Sainte-Anne-de-Bellevue seront d'environ 200 et celles de Kirkland seront d'environ 2 500.

Question 9 : Quel est le nombre total d'acquisitions de propriétés, publiques ou privées, qui seraient nécessaires pour la réalisation du projet ?

Réponse 9 : Le tableau suivant présente les lots requis pour la réalisation du projet. Il exclut les acquisitions des corridors ferroviaires du CN et de l'AMT.

PRÉLIMINAIRE – LOTS IMPACTÉS

	Acquisitions	Servitudes	Servitudes - Aire de travail	TOTAL
Propriétés privées	119	19	11	149
Résidentielles	40	4	0	44
Commerciales	73	15	11	99
Terrains vacants	6	0	0	6
Municipal	92	19	173	284
Provincial	35	0	17	52
Fédéral	2	13	7	22
TOTAL	248	51	208	507

Question 10 : Quels seraient les secteurs touchés à cet égard ?

Réponse 10 : Les propriétés à acquérir se répartissent sur l'ensemble des 67 km du tracé. Par conséquent, tous les secteurs du REM sont concernés par des acquisitions ou servitudes.

Question 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 ?

Réponse 11 : La valeur totale actualisée n'est pas connue à ce moment puisque les mandats d'expertise visant l'estimation de la valeur marchande et les dommages éventuels sont en cours et ne seront complétés qu'en 2017. Nous estimons cependant, à titre préliminaire, que la valeur des indemnités se chiffrerait entre 500 et 600 M\$ (incluant les aires de travail).

Question 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.

Réponse 12 : La signature de l'acte de vente, qui affichera le prix final, est prévue pour le 1er décembre prochain. Cette information pourra être communiquée à cette date.

Espérant que ces réponses répondent aux questions formulées, je vous prie de recevoir, madame la Coordinatrice, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Virginie Cousineau', written in a cursive style.

Virginie Cousineau
Directrice, Affaires publiques