



**NOTES D'ALLOCUTION PRÉPARÉES EN VUE  
DES CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET DES AUDITIONS PUBLIQUES  
DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT  
SUR LE PROJET DE LOI N° 137 :  
*LOI CONCERNANT LE RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN***

Mardi 6 juin 2017 à 10 h 00  
dans la salle Louis-Hippolyte-La Fontaine de l'hôtel du Parlement



**Monsieur le Ministre** (M. Laurent Lessard)

**Monsieur le Président** (M. Alexandre Iracà)

**Madame et Messieurs les Députés** (selon les remplacements)

Au nom de la Ville de Montréal et des municipalités de l'île de Montréal, nous souhaitons vous exprimer le plaisir d'être parmi vous aujourd'hui. Nous tenons à remercier les membres de la Commission de nous avoir conviés aux consultations particulières relatives au projet de loi 137.

Comme nous l'avons exprimé lors des consultations du BAPE, les réseaux de transport de Montréal, dont le métro, datent des années 60 et 70 et se voient maintenant proches de la saturation.

Une amélioration majeure de l'offre de transport en commun dans le Grand Montréal est nécessaire. Il est crucial pour les gouvernements et les municipalités d'investir dans le transport collectif. Montréal a été claire sur ses priorités à ce sujet : le REM et le prolongement de la ligne bleue.

Plus important projet de transport collectif depuis l'arrivée du métro, qui célèbre justement ses 50 ans cette année, le REM fera entrer la région métropolitaine dans une nouvelle ère du transport collectif.

De plus, la présence de Montréal dans le réseau des métropoles d'influence et de calibre international exige, depuis de nombreuses années, qu'une desserte de qualité soit présente à l'aéroport. Le REM, intégré à trois lignes de métro, permettra à Montréal d'offrir un meilleur accueil aux 16 millions de voyageurs annuels utilisant son aéroport avec un système de transport à haute fréquence et à horaire prolongé tout en reliant l'aéroport à de nombreux secteurs de l'île et de la région métropolitaine.

**Montréal tient donc à saluer la volonté du gouvernement d'établir un cadre qui permettra la réalisation et l'exploitation la plus efficace possible du REM en respectant les délais et le budget prévus.** Les modifications proposées dans le projet de loi 137 s'inscrivent en parfaite cohérence avec ces principes et sont nécessaires pour permettre le succès de ce grand chantier d'une envergure considérable qui aura des retombées majeures dans la région métropolitaine de Montréal et dans tout le Québec.

**Puisque le projet de loi 137 propose plusieurs mesures visant à soutenir une réalisation rapide du REM et à assurer son financement, Montréal l'appuie et souhaite que l'Assemblée nationale l'adopte le plus rapidement possible.**

Le REM doit miser sur l'intégration intermodale avec une optique de réseau de transport intégré.

Nous voulons saluer la volonté de la Caisse d'assurer un maximum d'intégration avec tous les modes de transport, cette volonté s'étant traduite par des modifications au projet, dont les connexions au métro, et par la conclusion d'ententes de partenariat avec des organismes et des entreprises de transport.

**Le présent projet de loi soutient cette logique en assurant une cohérence avec les réseaux existants et en permettant l'intégration, tant souhaitée par la population, de leurs systèmes et de leurs tarifs.**

Par ailleurs, il est important de rappeler que l'adoption du projet de loi 137 est nécessaire, compte tenu des retombées positives du projet sur la qualité de vie des résidents et travailleurs ainsi que sur l'économie du Québec.

À cet égard, en plus de soutenir des emplois dans des secteurs à forte valeur ajoutée du Grand Montréal et du Québec, le REM donnera accès plus particulièrement à deux pôles économiques majeurs de l'île de Montréal regroupant la plus importante concentration d'emplois de la métropole. De plus, avec son intégration au métro, il permettra de relier les multiples pôles d'emploi et de travailleurs de Montréal. **Le fait que ces pôles ne soient pas plus accessibles et connectés en transport en commun constitue une véritable anomalie au 21<sup>e</sup> siècle.**

Le choix d'un projet électrique soutiendra l'image forte du Québec dans l'exploitation de cette ressource renouvelable et aura des impacts sur la lutte aux GES. Mais plus particulièrement, ce projet électrique contribuera au développement d'un secteur économique fort important, soit celui des transports électriques et intelligents. Il est donc en cohérence avec les Stratégies d'électrification des transports de la Ville de Montréal et du gouvernement ainsi qu'avec les gestes posés pour soutenir l'essor d'une grappe économique dans ce secteur.

\*\*\*

En matière de financement, le projet de loi confirme les sommes prévues au Budget 2017-2018 du gouvernement du Québec. Il permet d'octroyer au projet du REM une contribution de près de 1,3 G\$ pour une souscription d'actions ainsi qu'une somme de 512 M\$ en provenance de l'ARTM.

Le projet de loi confère à l'ARTM le pouvoir d'imposer, par règlement, une redevance à des fins de transport collectif.

**En ce qui concerne le REM, Montréal est entièrement favorable à l'imposition d'une redevance sur les projets de densification autour des stations futures.**

Le projet de loi 137 propose un **régime régional** de redevances avec **application obligatoire**, qui sera mis en place par un règlement adopté par l'ARTM. Dans ce régime, les **municipalités sont uniquement perceptrices** de la redevance, qui est alors exclue du périmètre financier des municipalités.

Le projet de loi conserve ainsi la logique d'une vision régionale du transport en commun en cohérence avec la mise en place de la nouvelle gouvernance en la matière.

Ces principes permettent d'assurer une équité entre les municipalités puisque les redevances seront obligatoires. Telles qu'elles sont conçues, elles font reposer le risque financier sur les épaules de la Caisse, préservant ainsi les citoyens et les finances municipales. Cela dit, la forte attractivité du REM sous l'angle du développement urbain permet à la Caisse d'avoir confiance que les sommes attendues seront au rendez-vous.

De plus, le projet de loi prévoit la présence d'un plafond qui permet d'assurer une limite prévisible à la contribution au projet et de réduire l'incertitude que la redevance pourrait occasionner. **Pour nous, ces dispositions du projet de loi 137 sont fondamentales.**

L'article 42 du projet de loi indique que le périmètre d'application de la redevance autour d'une gare sera au maximum de 1,5 km.

Le pouvoir habilitant prévoit que les zones identifiées pour l'application de la redevance doivent tenir compte du Plan métropolitain d'aménagement et de développement adopté par la CMM. L'ARTM doit d'ailleurs consulter la CMM à ce sujet. Nous sommes heureux de constater que le projet de loi prévoit la possibilité d'une variabilité des zones selon les réalités territoriales.

**Ces principes permettant une flexibilité sont essentiels aux yeux de Montréal.**

\*\*\*

**Ceci étant dit, en matière de redevances, Montréal vous propose deux principaux amendements ainsi que quelques ajustements ou demandes de clarifications.**

Dans sa formulation actuelle, l'article 53 du projet de loi 137 octroie à l'ARTM le pouvoir d'identifier, pour l'ensemble de son territoire, des zones propices à l'articulation de l'urbanisation et des services de transport collectif qu'elle finance. Dans ces zones, une redevance de transport pourra être prélevée sur les travaux de densification.

**Nous recommandons que les dispositions relatives aux redevances de transport prévues à l'article 53 s'appliquent uniquement aux gares et aux stations du REM.**

L'application éventuelle de ce pouvoir à l'ensemble du territoire de l'ARTM influencerait la mise en œuvre de la stratégie de gestion de l'urbanisation prévue au PMAD concernant les secteurs de densification. Il apparaît également prématuré d'élargir ce pouvoir à l'ensemble des services de transport collectif que l'ARTM finance, puisque celle-ci n'a pas encore adopté son Plan stratégique de développement du transport collectif, lequel devra tenir compte du PMAD et être approuvé par la CMM.

\*\*\*

Deuxièmement, en toute logique avec les programmes d'inclusion de logements sociaux et par souci de cohérence avec le projet de loi 121, lequel prévoit que la Ville de Montréal pourra imposer l'inclusion de logements abordables dans les projets immobiliers, **nous recommandons que le projet de loi prévoie d'exempter ces logements de l'application de la redevance.** Ceci permettrait de ne pas pénaliser et, potentiellement même, de susciter le développement de ce type de logements.

\*\*\*

De plus, des précisions techniques sont nécessaires. À titre d'exemple, la définition des travaux déclenchant la redevance immobilière fournie par le projet de loi 137 mériterait des précisions, particulièrement pour les travaux effectués dans les immeubles non résidentiels. Il serait approprié que cette définition soit élargie pour inclure une notion de « travaux de revitalisation » notion qui englobe entre autres les changements d'usage.

À défaut d'ajouter ces éléments dans la loi, il faudrait à tout le moins que le règlement de l'ARTM puisse prévoir de telles dispositions.

Autre exemple, en matière de reddition de compte, le projet de loi requiert des municipalités qu'elles fournissent à l'ARTM l'ensemble des permis qui sont délivrés dans la zone visée par la redevance. Non seulement le nombre de permis transmis à l'ARTM serait vraisemblablement important, mais surtout, plusieurs d'entre eux ne seraient pas pertinents. Il serait important de proposer une méthode de reddition de compte plus légère.

**Avec une définition plus précise des travaux déclenchant une redevance, la loi pourrait prévoir que seuls les permis déclenchant des travaux pourraient être transmis à l'ARTM.**

En conclusion, les municipalités de l'île de Montréal souhaitent donner leur appui au projet de loi.

En raison de l'innovation et des impacts forts enviables d'un tel projet historique pour le Grand Montréal et le Québec, des besoins législatifs particuliers sont nécessaires à sa réalisation.

L'adoption rapide du projet de loi permettrait au gouvernement d'autoriser la mise en place du REM dans les meilleurs délais.

De notre côté, l'engagement de toutes les municipalités de l'île de Montréal envers la réalisation de ce projet est total. Déjà, un bon nombre de professionnels dans divers domaines d'expertise sont déployés pour assurer des analyses de qualité dans les temps requis, permettant une prise de décision rapide et efficace.

Le projet du REM nous fera entrer dans une nouvelle ère du transport collectif dans la région métropolitaine. Nous croyons que les citoyens du Grand Montréal méritent de passer à cette nouvelle ère sans plus attendre.

Je vous remercie.