



**Notes de M. Macky Tall  
Premier vice-président, Infrastructures,  
Caisse de dépôt et placement du Québec  
Président et chef de la direction, CDPQ Infra**

Audition publique sur le projet de loi n° 137  
Loi concernant le Réseau électrique métropolitain  
Commission des transports et de l'environnement

Québec, 6 juin 2017

SEULE LA VERSION PRONONCÉE FAIT FOI

---

Monsieur le Président,

Mesdames et messieurs les député(e)s de la Commission,

Je vous remercie de cette occasion qui est offerte à la Caisse de dépôt et placement du Québec de discuter du Réseau électrique métropolitain et du projet de loi 137.

Il y a plus d'un an, la Caisse présentait le projet du REM, un nouveau réseau de métro léger, automatisé et 100 % électrique.

Avec :

- 67 km de rail,
- 27 stations,
- un service 20 h par jour, sept jours sur sept,
- une fréquence de service aux 2 minutes 30 en heures de pointe, et
- une intégration au métro à trois stations, sur les lignes bleue, verte et orange,

le REM facilitera la vie de milliers de citoyens et d'entreprises à travers la région métropolitaine de Montréal.

Dès le lancement du projet, nous avons mis en place une approche basée sur le dialogue et la collaboration qui s'est déployée à travers une vaste consultation.

Nous avons été à la rencontre des municipalités, des sociétés de transport, de plus de 300 groupes d'intérêt et, bien entendu, de plus de 3 000 citoyens et usagers du transport collectif.

Pour y arriver, nous avons tenu des centaines de rencontres, organisé douze soirées portes ouvertes sur le territoire visé et maintenu plusieurs canaux de communication avec le public.

En parallèle, nous avons travaillé en étroite collaboration avec les sociétés de transport. Des ateliers de travail ont été mis en place afin d'assurer la meilleure intégration possible avec tous les autres réseaux de la métropole.

Une telle approche est essentielle au succès du projet. Cela nous a permis :

- d'une part, d'optimiser le projet en réalisant toutes les études requises,
- et d'autre part, d'améliorer le projet en se basant sur les idées des municipalités et des groupes rencontrés.

Nous avons donc non seulement l'intention, mais nous prenons aussi l'engagement, de poursuivre la réalisation du REM avec cette même approche basée sur la consultation et la collaboration.

Aujourd'hui, le projet de loi 137 permet au REM de franchir une nouvelle étape. À cet égard, j'aimerais revenir sur trois aspects plus particuliers qu'aborde le projet de loi.

---

## **Tout d'abord, notre collaboration avec les municipalités**

Comme nous l'avons souligné, nous avons travaillé avec nos partenaires municipaux pour bien intégrer le REM à leurs plans d'aménagement.

Une collaboration structurée par la mise en place d'ateliers nous a permis d'arriver à des solutions concrètes aux défis que présente un projet d'une telle envergure.

Par exemple :

- Pour protéger les milieux humides, nous avons déplacé des équipements prévus à la station Sainte-Anne-de-Bellevue et nous avons prolongé le tracé en souterrain dans le secteur du Technoparc;
- Pour éviter les impacts sur des bâtiments patrimoniaux, nous avons intégré le tracé dans une structure surélevée du CN à Griffintown;
- Pour assurer une meilleure intégration urbaine, nous avons ajusté le tracé pour limiter l'impact sur les rues à Laval et à Deux-Montagnes, et nous avons déplacé la station Pointe-Claire.

Ce ne sont que quelques exemples des améliorations qu'il nous a été possible de faire.

Comme vous le savez, la filiale de la Caisse, CDPQ Infra, développe ce projet, supervisera sa construction et assurera l'exploitation du REM, dans une perspective à long terme.

C'est pourquoi il est crucial pour nous de maintenir l'excellente collaboration que nous avons mise en place avec les municipalités.

Cela dit, dans un projet de cette envergure, certaines balises sont nécessaires. Le projet de loi 137 vient offrir ces balises et les mécanismes par lesquels nous interviendrons sur le territoire des municipalités en période de construction.

Le projet de loi permet de préciser les rôles et responsabilités de chacun, pour que les travaux se fassent de manière coordonnée et diligente.

À cet égard, nous croyons qu'il serait bénéfique que soient mieux définies la nature et la durée des garanties sur les ouvrages qui seront remis aux villes à la fin des travaux et que ces notions soient précisées dans le cadre de la loi qui sera adoptée.

## **En second lieu, je parlerai des terrains requis pour le REM**

Depuis le début du projet, nous cherchons à limiter au maximum ses impacts sur les propriétés privées. D'ailleurs, les municipalités ont été des partenaires importants dans cette réflexion.

Nous avons donc maximisé l'utilisation de corridors routiers ou ferroviaires existants pour définir le tracé. Le résultat est que 80 % des voies du REM passeront par des liens existants.

---

Un important travail a aussi été réalisé pour limiter le nombre de propriétés requises. Grâce à ces efforts, nous avons été en mesure de réduire de moitié le nombre de terrains initialement requis.

- Nous sommes passés de plus de 200 lots privés à environ 117 aujourd'hui.
- Plus de 75 % sont des terrains vacants ou des lots sans bâtiment.
- Parmi la trentaine de lots privés avec bâtiments, on trouve treize lots résidentiels.
- De ces treize lots, des ententes de gré à gré sont déjà conclues avec quatre propriétaires.
- Pour les neuf autres propriétaires, les discussions avancent bien.

Comme vous pouvez le constater, notre objectif premier est d'en arriver à une entente de gré à gré, qui soit équitable et raisonnable, avec chaque propriétaire.

Ici, le projet de loi 137 vient offrir les balises et les mécanismes qui vont permettre de demeurer dans l'échéancier du projet.

Cela dit, notre objectif restera le même jusqu'à la finalisation du projet, soit de s'entendre de gré à gré avec chacun des propriétaires.

### **En troisième lieu, je parlerai des redevances immobilières**

Le projet de loi 137 propose des redevances de développement pour financer des projets de transport collectif. De telles redevances sont particulièrement importantes pour la réalisation du REM.

Ces mécanismes ont démontré leur efficacité à travers le monde. Par exemple, à New-York ou à Édimbourg en Écosse. Au Canada : l'Ontario, la Colombie-Britannique, la Nouvelle-Écosse et d'autres ont adopté des législations similaires.

Pourquoi ? Parce qu'il a été démontré qu'un mode de transport collectif fréquent et fiable attire les utilisateurs qui cherchent à s'établir à proximité. On peut comprendre tout l'attrait d'habiter à côté d'un service qui, en quelques minutes, nous transporte de la maison au centre-ville ou à l'aéroport.

En ce sens, le projet de loi 137 parle de densification, mais nous croyons que le REM permettra de revitaliser les quartiers environnant ses stations. Nous sommes donc d'avis que le projet de loi devrait refléter cette notion.

On peut préciser que la densification et la revitalisation sont compatibles avec le Plan d'aménagement de la CMM. C'est d'ailleurs ce qui est ressorti de nos consultations.

Le REM permettra ainsi à Montréal d'être au diapason des méthodes de développement urbain les plus durables.

---

## Conclusion

En conclusion, j'aimerais rappeler que derrière le REM, il y a à la fois une vision et une démarche.

Cette vision, c'est celle d'un système de transport moderne et adapté à la région métropolitaine, mais surtout un système pensé en fonction des besoins des usagers qui sont notre première raison d'agir.

Notre vision se base donc sur des principes réfléchis :

- La desserte de plusieurs secteurs du Grand Montréal à relier par un service régulier, toute la journée.
- Le désengorgement et l'augmentation de la capacité des réseaux existants qui stimuleront la croissance du transport collectif.
- L'intégration aux réseaux de transport actuels par des connexions efficaces.
- Un service de grande qualité et à haute fréquence qui augmente l'attrait du transport collectif.
- Enfin, la flexibilité de s'adapter aux besoins futurs et grandissants de la métropole.

En ce qui concerne la démarche, nous travaillons sur plusieurs paramètres du projet en même temps, ce qui a permis au REM de se bonifier au fil des mois.

À présent, le projet de loi 137 offre les conditions nécessaires pour assurer une meilleure coordination des travaux et l'atteinte de notre échéancier, en gardant en tête les besoins des citoyens et des entreprises. C'est essentiel dans un projet de cette envergure.

Dans le futur, nous poursuivrons notre collaboration avec nos partenaires et nos communications auprès du public. Car nous avons la volonté ferme de faire du REM un grand succès collectif.

Merci, monsieur le Président.