

ATTENDU QUE le 7 décembre 2017, M<sup>e</sup> Philippe-André Tessier a été nommé par l'Assemblée nationale membre et vice-président de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse et qu'il y a lieu de le désigner pour remplacer temporairement la présidente;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation de la ministre de la Justice :

QUE M<sup>e</sup> Philippe-André Tessier, membre et vice-président de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, soit désigné à compter des présentes pour remplacer la présidente durant son absence.

*Le greffier du Conseil exécutif,*  
ANDRÉ FORTIER

68215

Gouvernement du Québec

### Décret 285-2018, 21 mars 2018

CONCERNANT l'autorisation au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports de conclure une entente concernant la gestion et la réalisation d'un projet de Réseau express métropolitain

ATTENDU QUE, en vertu du premier alinéa de l'article 88.10 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports peut, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, conclure une entente avec la Caisse de dépôt et placement du Québec concernant la gestion et la réalisation d'un projet ayant pour objet une nouvelle infrastructure de transport collectif;

ATTENDU QUE, en vertu du deuxième alinéa de cet article, le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant le projet et autorise la solution à mettre en œuvre parmi les différentes options proposées par la Caisse;

ATTENDU QUE la Caisse de dépôt et placement du Québec a proposé le projet de Réseau électrique métropolitain, désormais désigné le Réseau express métropolitain;

ATTENDU QUE, dans le Plan économique du Québec 2017-2018, le gouvernement a annoncé son appui à la réalisation de ce projet;

ATTENDU QUE, en vertu de l'article 88.15 de la Loi sur les transports, une référence à la Caisse de dépôt et placement du Québec, dans la section IX.3 de cette loi, est également une référence à une filiale en propriété exclusive au sens du cinquième alinéa de l'article 4 de la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec (chapitre C-2) et qui est visée au paragraphe a.1 du premier alinéa de l'article 31 ou au troisième alinéa de l'article 32 de cette loi;

ATTENDU QUE CDPQ Infra inc., InfraMTL inc. et Réseau express métropolitain inc. sont des filiales visées à l'article 88.15 de la Loi sur les transports;

ATTENDU QUE, en vertu des articles 2 à 4 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (chapitre R-25.02), une société en commandite peut être partie à une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports, pourvu qu'au moment de la conclusion de l'entente elle soit une société en commandite constituée entre un seul commandité et un seul commanditaire qui, chacun, est une filiale visée à l'article 88.15 de la Loi sur les transports et que la Caisse de dépôt et placement du Québec ou toute autre filiale visée à l'article 88.15 de la Loi sur les transports y soit également partie;

ATTENDU QUE Projet REM s.e.c. est une société en commandite visée aux articles 3 et 4 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, du ministre des Finances et du ministre responsable de l'Administration gouvernementale et de la Révision permanente des programmes et président du Conseil du trésor :

QUE le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports soit autorisé à conclure une entente concernant la gestion et la réalisation du projet de Réseau express métropolitain avec CDPQ Infra inc., InfraMTL inc., Réseau express métropolitain inc. et Projet REM s.e.c., laquelle sera substantiellement conforme au projet d'entente joint à la recommandation ministérielle du présent décret;

QUE soit autorisée la mise en œuvre du projet de Réseau express métropolitain tel que proposé par la Caisse de dépôt et placement du Québec;

QUE les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public de ce projet soient ceux définis à l'annexe « A » du présent décret, laquelle sera également l'annexe « A » du projet d'entente joint à la recommandation ministérielle du présent décret;

QUE la description du projet soit celle apparaissant à l'annexe «B» du présent décret, laquelle sera également l'annexe «B» du projet d'entente joint à la recommandation ministérielle du présent décret;

*Le greffier du Conseil exécutif,*  
ANDRÉ FORTIER

---

## ANNEXE A

### BESOINS À COMBLER ET OBJECTIFS D'INTÉRÊT PUBLIC DU PROJET DE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

#### Transport collectif

— Augmenter l'offre de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal;

— Améliorer la rapidité, le confort et la fiabilité des déplacements en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal;

— Contribuer à la diminution ou au ralentissement de l'augmentation de la congestion routière;

— Relier à la fois la Rive-Sud, le centre-ville de Montréal, l'aéroport international de Montréal, l'Ouest-de-l'Île et la Rive-Nord;

— Arrimer le transport collectif vers ou en provenance de la Rive-Sud avec le nouveau pont Champlain;

— Augmenter le service de transport collectif sur la ligne Deux-Montagnes tout en améliorant la sécurité dans le tunnel sous le Mont-Royal;

— Assurer des connexions avec les réseaux existants du métro de Montréal, des trains de banlieue et des autobus;

— Répondre de façon optimale aux besoins des usagers;

— Offrir un service continu aux usagers (7 jours sur 7);

— Assurer l'accessibilité universelle pour l'ensemble des stations de transport collectif;

— S'assurer du fonctionnement optimal et de la sécurité des équipements et des usagers;

— S'assurer de l'acceptabilité sociale du projet;

— Faciliter la réalisation de tout développement futur du réseau métropolitain de transport en commun et d'autres infrastructures publiques;

— Prendre en compte la croissance de l'achalandage;

— Participer au processus de simplification de la tarification dans la région métropolitaine de Montréal;

— Participer aux efforts de promotion pour mieux faire connaître le projet à la population, ses retombées pour le Québec et plus particulièrement pour les citoyens de la région métropolitaine de Montréal;

— Mettre en place un mode de transport collectif électrique qui est en adéquation avec le Plan d'action gouvernemental en électrification des transports 2015-2020;

— Mettre en place un système de transport collectif en accord avec la vision et les grandes orientations de la future Politique de mobilité durable du MTMDET;

#### Économie

— Stimuler l'économie du Québec;

— Minimiser l'impact sur la dette du Gouvernement du Québec;

— Desservir les principaux pôles d'emploi de la région métropolitaine de Montréal (centre-ville et aéroport de Montréal);

— Desservir des secteurs à fort potentiel de développement économique (Technoparc Saint-Laurent, pôles universitaires et hospitaliers, cité du multimédia, Griffintown, Pointe-Saint-Charles, Île des Sœurs et Quartier DIX30);

— Stimuler des investissements privés pour le développement immobilier autour des stations;

— Favoriser l'utilisation du transport collectif afin de réduire les pertes économiques (retards, etc.) liées à la congestion routière;

#### Milieu municipal

— Favoriser la densification du territoire le long du tracé et aux abords des stations;

— Répondre aux attentes en matière de mobilité des citoyens de la région métropolitaine de Montréal;

— Contribuer à renforcer le rayonnement et la position de Montréal en tant que métropole internationale;

— Répondre aux préoccupations et aux besoins exprimés par les organismes municipaux concernés;

## Environnement

— Participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) (diminution de l'utilisation de l'automobile, de la congestion routière et de la consommation d'essence) contribuant ainsi à la lutte contre les changements climatiques;

— Contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air (diminution des polluants rejetés dans l'atmosphère);

— Minimiser les impacts du projet dans les milieux naturels ainsi que les pressions de l'urbanisation (spéculation foncière) sur le territoire et les activités agricoles;

— Mettre en place un système de transport collectif durable et efficace qui est complémentaire à certains objectifs de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020.

## ANNEXE B

### DESCRIPTION DU PROJET DE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

Le Projet est un réseau de 67 km de voies ferroviaires réparties en quatre antennes et dédiées à la circulation d'un système de transport collectif de type métro léger automatisé et électrique pour le transport collectif de passagers. Ce réseau compte 26 stations. Le Projet offre une correspondance avec la ligne orange du métro à la station Gare centrale, une correspondance avec la ligne verte du métro à la station McGill et une correspondance avec la ligne bleue du métro à la station Édouard-Montpetit.

#### 1.1 Antenne Rive-Sud

Le tracé de l'Antenne Rive-Sud prend son origine aux quais de la future station Gare Centrale et se termine au sud de l'échangeur A-10/A-30 à Brossard.

Dès la sortie de la station Gare Centrale, le tracé emprunte le même alignement que le faisceau de voies ferrées du côté ouest de la structure aérienne existante avant de traverser le bassin Peel puis les voies du CN. Le tracé se poursuit vers le sud dans l'axe de la rue Marc-Cantin située dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles puis rejoint l'Île-des-Sœurs et traverse le fleuve Saint-Laurent sur le nouveau pont Champlain. Le tracé se poursuit au centre de l'autoroute 10 à Brossard jusqu'à l'autoroute 30. Une fois l'échangeur A-10/A-30 franchi, le tracé traverse les voies de circulation de l'autoroute 10, direction est, pour rejoindre la station terminale Rive-Sud située dans le quadrant Sud de l'échangeur.

La station Bassin Peel est localisée près du bassin Peel, alors que les stations Île-des-Sœurs, Panama et du Quartier sont aménagées au centre de l'autoroute 10.

#### 1.2 Antenne Deux-Montagnes

L'Antenne Deux-Montagnes correspond au corridor existant de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes entre la Gare Centrale et Deux-Montagnes. Les voies permettront une circulation bidirectionnelle à haute fréquence et le REM circulera dans un corridor dédié. Les passages à niveau actuels seront éliminés.

Les douze gares existantes de la ligne de train Deux-Montagnes (incluant la Gare Centrale) sont converties en stations du REM.

À ces douze stations s'ajoute la station de Correspondance A-40 permettant les échanges avec la ligne de train de banlieue Mascouche, de même que deux nouvelles stations dans le tunnel Mont-Royal, soient les stations Édouard-Montpetit et McGill qui offrent des connexions au réseau du métro de Montréal.

#### 1.3 Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue

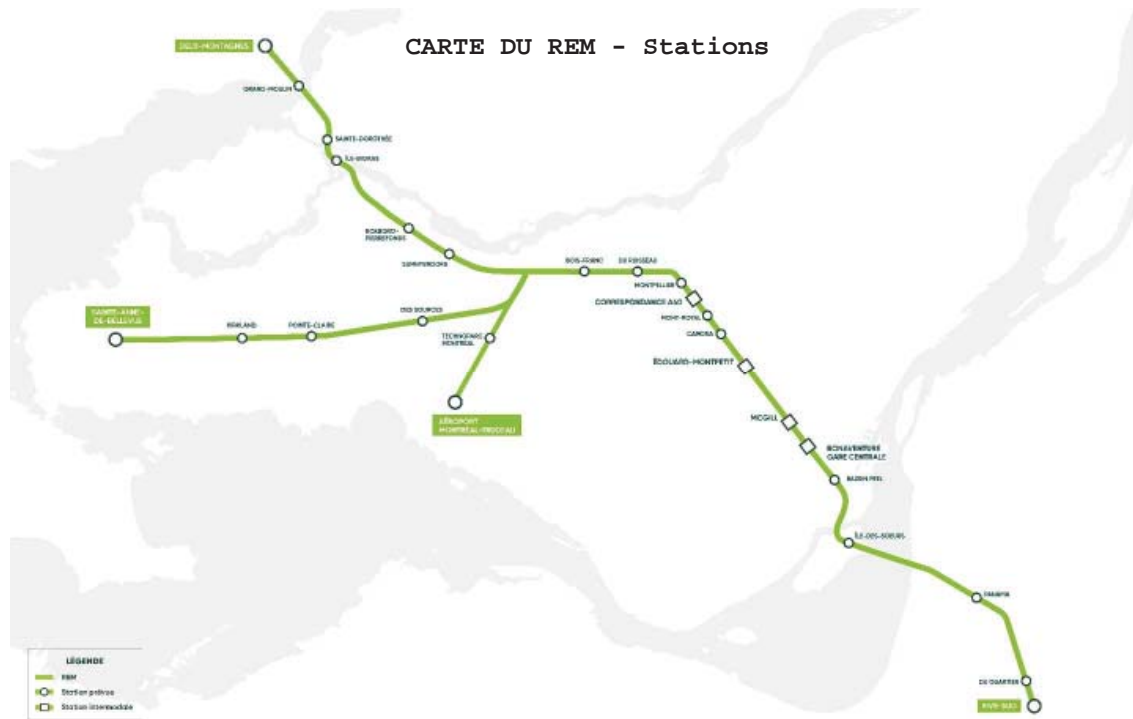
Le tracé débute à l'est du boulevard Morgan à Sainte-Anne-de-Bellevue et se termine à la jonction de l'Antenne Deux-Montagnes située à l'ouest de la station Bois-Franc. À l'est de la station Sainte-Anne-de-Bellevue, le tracé emprunte le corridor de l'autoroute 40, au nord de la voie de desserte jusque dans le secteur du boulevard Saint-Jean à Pointe-Claire. À partir de cet endroit, le tracé bifurque vers le sud pour franchir l'autoroute 40, puis s'insère à l'intérieur de l'emprise ferroviaire Doney. Le tracé continue dans l'emprise ferroviaire Doney, traverse de nouveau l'autoroute 40, passe en dessous de l'autoroute 13, pour se connecter à l'Antenne Deux-Montagnes.

En plus de la station terminale, on compte trois stations sur cette Antenne : Kirkland, Pointe-Claire et des Sources.

#### 1.4 Antenne Aéroport

Le tracé de l'antenne de l'aéroport débute à l'Aéroport Montréal-Trudeau et se poursuit vers le nord en tunnel sous l'aérogare et les pistes. À la sortie du territoire aéroportuaire, le tracé franchit l'autoroute 40 pour se raccorder avec l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (jonction de l'Aéroport Montréal-Trudeau).

En plus de la station de l'aéroport, on retrouve sur cette antenne la station Technoparc Montréal.



## 1.5 Les stations

Le REM est intégré au réseau métropolitain de bus, de trains de banlieue et de métro. Les stations sont conçues pour faciliter l'accès des usagers des transports collectifs, des piétons et des cyclistes au REM. Certaines stations comprennent également des places de stationnement pour automobiles, des terminus d'autobus et des places de dépose-minute. L'ensemble des stations de l'ITC respecte les critères d'accessibilité universelle.

Les édicules sont fermés et tempérés. Les quais sont protégés des voies par des portes palières ne s'ouvrant qu'en présence d'une rame. Les stations sont équipées d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques ainsi que de commerces de détail.

L'accès aux quais est contrôlé par des barrières pourvues de tourniquets arrimés au système métropolitain de perception des titres de transport.

## 1.6 Les voitures

Le matériel roulant utilisé pour le REM est de type métro léger. Il est électrique, alimenté par caténaire et totalement automatique et sans conducteur.

Le service aux heures de pointe est offert par des rames composées de deux unités de deux voitures chacune. En dehors des heures de pointe, les rames sont composées d'une unité de deux voitures. Les rames sont de type « boa » et sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Elles offrent environ 20 % de places assises.

## 1.7 Niveaux de service du REM prévus à la Mise en service commerciale complet du REM

Les niveaux de service mentionnés ci-après sont ceux prévus à la Mise en service commerciale complet du REM. Il est entendu que ces niveaux de service varieront pendant la durée de l'Entente.

### 1.7.1 Niveaux de service - jours ouvrables

#### Services de pointe

Pendant les heures de pointe du matin et de l'après-midi, l'offre de service sera ajustée à la demande. Il est prévu que les intervalles maximum seront d'environ :

- 3 minutes sur le tronçon Rive Sud – Bois-Franc
- 5 minutes sur le tronçon Bois-Franc – Deux-Montagnes

— 10 minutes sur les tronçons Bois-Franc – Aéroport et Bois-Franc – Sainte-Anne-de-Bellevue

Des phases de montée en charge et de retour aux heures creuses permettront d'assurer la transition entre les heures de pointe et les heures creuses.

### Services hors-pointe

Les jours ouvrables, il est prévu que les intervalles maximum en dehors des heures de pointe seront d'environ :

— 20 minutes pour les tronçons Bois-Franc – Deux-Montagnes, Bois-Franc – Aéroport et Bois-Franc – Sainte-Anne-de-Bellevue

— 7 minutes sur le tronçon Rive Sud – Bois-Franc

### 1.7.2 Niveaux de service les samedis, dimanches et jours fériés

Les fins de semaine et les jours fériés, il est prévu que les intervalles maximums seront d'environ :

— 20 minutes pour les tronçons Bois-Franc – Deux-Montagnes, Bois-Franc – Aéroport et Bois-Franc – Sainte-Anne-de-Bellevue

— 7 minutes sur le tronçon Rive Sud – Bois-Franc

68219

Gouvernement du Québec

## Décret 290-2018, 21 mars 2018

CONCERNANT l'octroi de droits sur le domaine hydrique de l'État en faveur de Réseau express métropolitain inc. et de Projet REM s.e.c. pour le projet de Réseau express métropolitain sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et une autorisation au gouvernement du Canada d'accorder à Réseau express métropolitain inc. des droits réels et personnels sur le nouveau pont Champlain

ATTENDU QUE le Réseau électrique métropolitain, désormais désigné comme le Réseau express métropolitain, est un projet d'infrastructure de transport collectif électrifié d'intérêt public impliquant la construction, l'exploitation et l'entretien de quatre antennes ferroviaires implantées dans des corridors à voie double sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal;

ATTENDU QUE CDPQ Infra inc. est une filiale en propriété exclusive de la Caisse de dépôt et placement du Québec, que Réseau express métropolitain inc. est une filiale en propriété exclusive de CDPQ Infra inc., et que Projet REM s.e.c. est une société en commandite contrôlée exclusivement par la Caisse de dépôt et placement du Québec;

ATTENDU QUE Réseau express métropolitain inc. sera propriétaire de l'infrastructure du Réseau express métropolitain et que sa construction, son exploitation et son entretien seront confiés à Projet REM s.e.c. en sa qualité de société opérante du projet;

ATTENDU QUE Réseau express métropolitain inc. et Projet REM s.e.c., par l'entremise de CDPQ Infra inc., demandent l'autorisation au gouvernement du Québec d'occuper temporairement une partie du domaine hydrique de l'État aux fins de la construction d'ouvrages et améliorations dans le cadre de ce projet, tels que des ponts ferroviaires;

ATTENDU QUE Réseau express métropolitain inc., par l'entremise de CDPQ Infra inc., souhaite être propriétaire superficière de tous les ouvrages qui seront construits dans le domaine hydrique de l'État dans le cadre de ce projet et qu'une renonciation au bénéfice de l'accession en sa faveur à l'égard de ces ouvrages est nécessaire;

ATTENDU QUE des droits d'usage du domaine hydrique de l'État sont nécessaires en raison de la propriété superficière de ces ouvrages;

ATTENDU QU'une fois les ouvrages construits dans le domaine hydrique de l'État un acte de reconnaissance de propriété superficière sera conclu aux fins de la publicité légale;

ATTENDU QUE les parcelles du domaine hydrique de l'État pour lesquelles Réseau express métropolitain inc. et Projet REM s.e.c. demandent une autorisation d'occupation temporaire au gouvernement du Québec se situent sur une partie de la rivière des Mille Îles, de la rivière des Prairies, des terres remblayées du secteur ouest du technoparc sur l'île de Montréal et du chenal de l'île des Sœurs;

ATTENDU QUE certaines parcelles du domaine hydrique de l'État situées sur une partie de la rivière des Mille Îles et de la rivière des Prairies sont déjà occupées par des ponts ferroviaires existants dont Réseau express métropolitain inc. deviendra propriétaire;