

RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN

Impact des projets de transport
urbain sur l'immobilier

> 10 novembre 2017



- > CDPQ Infra : filiale exclusive de la Caisse créée en juin 2015
- > Rôle : agir comme maître d'œuvre de grands projets d'infrastructures à travers le monde, du développement à l'exploitation
- > Plus de 15 ans d'expérience en infrastructures au Canada, en Europe, aux États-Unis et en Australie
- > Dans le secteur du transport collectif, actionnaire de The Canada Line, Eurostar, Heathrow Express, Gatwick Express et Keolis



14,7 G\$

Actif net du portefeuille
Infrastructures au
31 décembre 2016

5,4 %

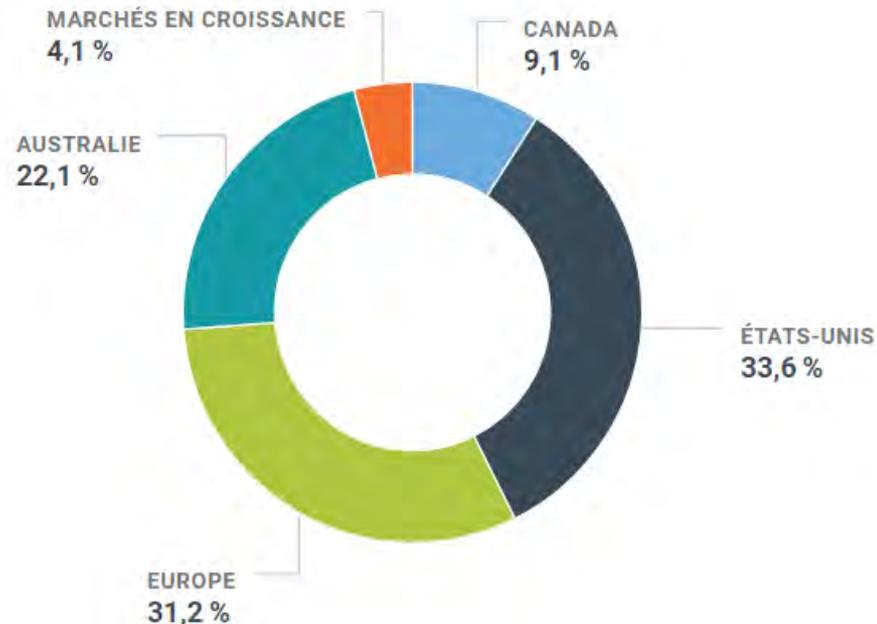
Du portefeuille global
de la Caisse

10

Pays dans lesquels
la Caisse investit

TOP 10

Parmi les principaux
investisseurs mondiaux
en infrastructures



Investissements en infrastructures (transport)



Heathrow Express



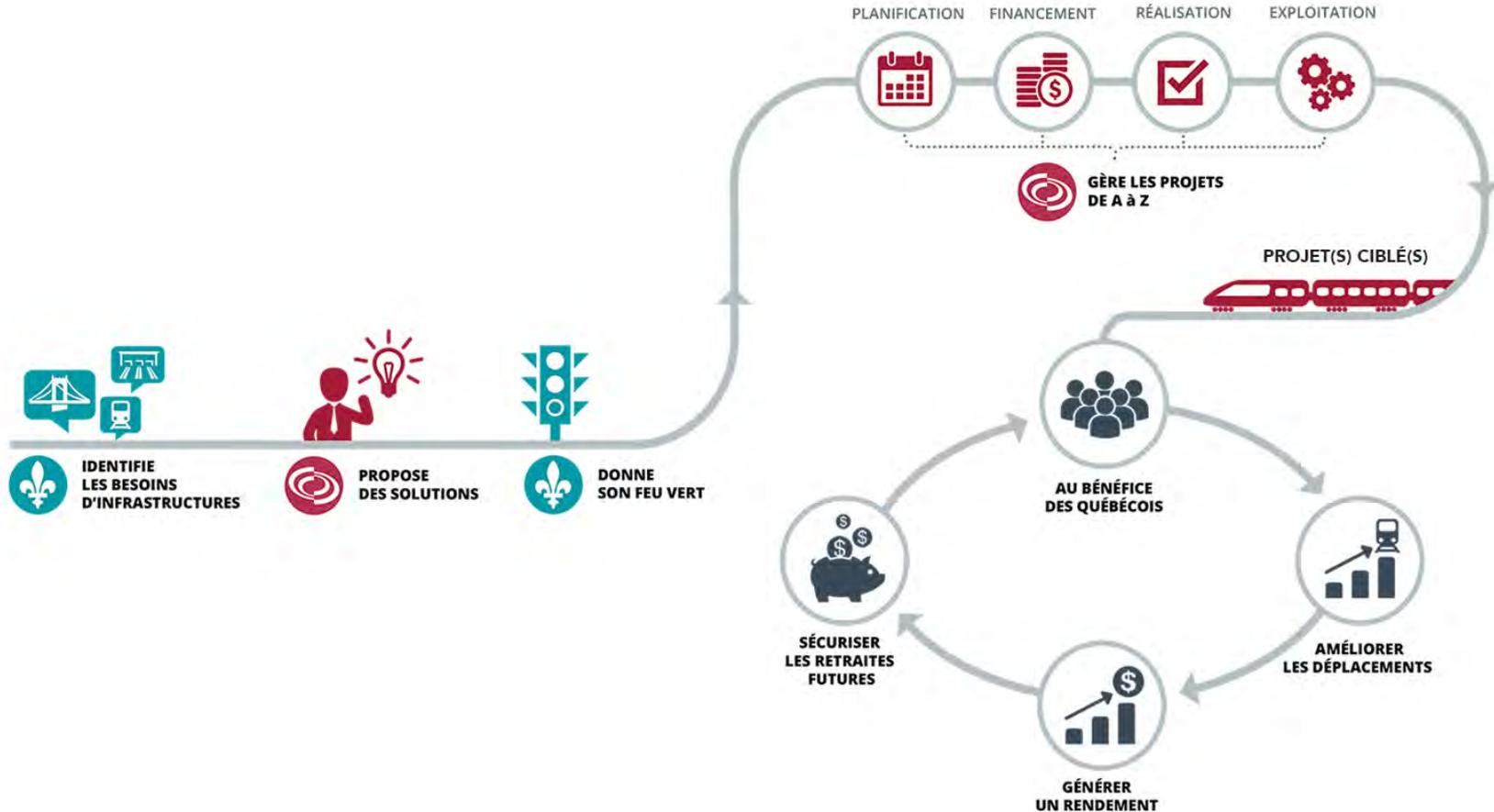
Canada Line



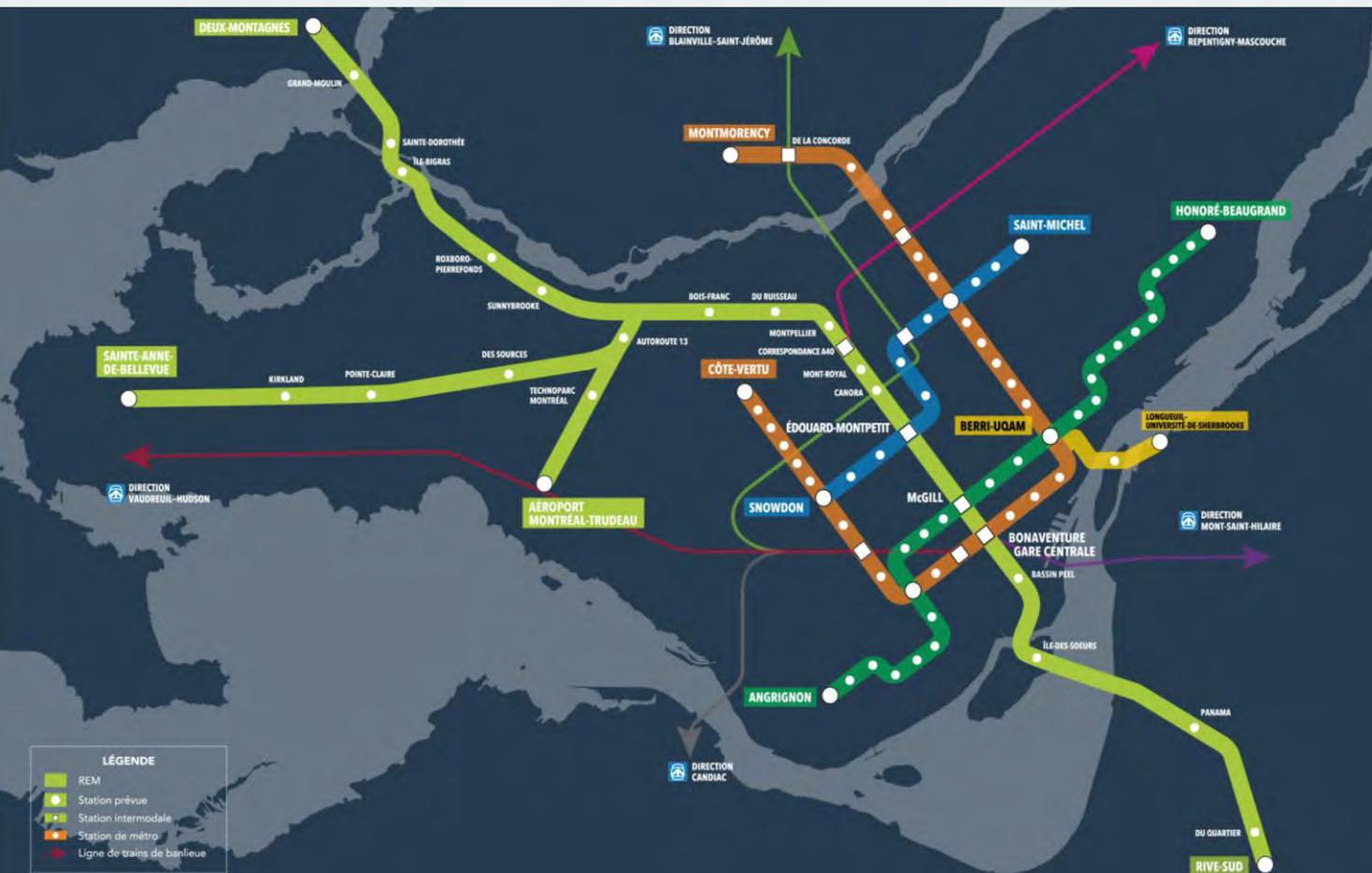
Eurostar



Keolis



Réseau électrique métropolitain (REM)



Métro
100 % électrique
et automatisé

20 h/jour
7 jours/7

27 stations
67 km
(80 % sur
emprises existantes)

4^e plus
grand réseau
automatisé
au monde

Le tracé



Différents types
d'intégration du
tracé au milieu
urbain

- > Aérien
- > En surface
- > Souterrain

**POURQUOI
PRIVILÉGIER LA
TECHNOLOGIE SLR
POUR LE REM ?**



Heures de service

- > En service 20 h par jour,
7 jours sur 7



Stations

- > Bâtiments fermés et tempérés
- > Quai séparé des rails par des portes palières automatiques



Nombreuses destinations

- > Gare Centrale
- > Aéroport
- > Technoparc Montréal
- > Rive-Sud
- > Rive-Nord
- > Ouest-de-l'Île



Accessibilité

- > À pied, à vélo, en transport en commun et en voiture
- > Rabattement des autobus aux stations
- > Accès universel



Connexions au métro

- > Connecté à ligne bleue (Édouard-Montpetit), verte (McGill) et orange (Bonaventure)

Les stations



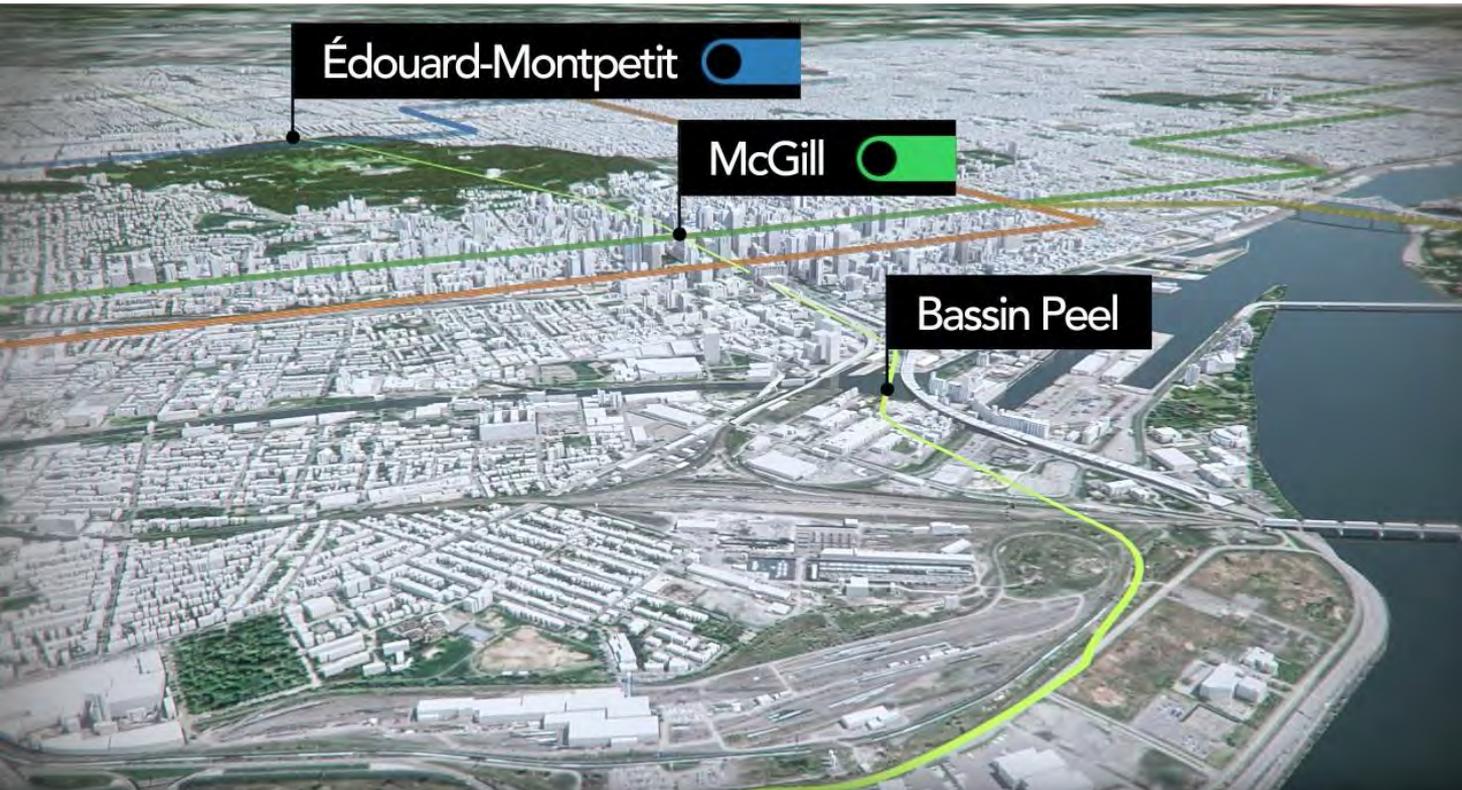
- > Quais de 80 m
- > Portes palières
- > Accès universel dans toutes les stations
- > Ascenseurs et escaliers mécaniques
- > Accessible à pied, en vélo, en auto et en transport en commun

Temps de parcours et fréquence en pointe

	Temps de parcours			Fréquence	
	En voiture actuellement	Transport collectif actuellement	REM	Transport collectif actuellement	REM
De la Rive-Sud au centre-ville	40 à 50 min en moyenne	20 à 25 min en moyenne de Chevrier	- de 16 min	- de 5 min	Aux 2 min 30
De l'aéroport au centre-ville	30 à 45 min en moyenne	45 à 60 min en moyenne	- de 26 min Express : 18 à 20 min	Aux 8 min	Aux 10 min
De l'Ouest au centre-ville	50 min en moyenne	45 à 50 min de Sainte-Anne-de-Bellevue en moyenne	- de 35 min	Aux 20 min en moyenne	Aux 10 min
De Deux-Montagnes au centre-ville	Plus d'une heure	40 à 45 min en moyenne	- de 35 min	aux 30 min en moyenne	Aux 5 min

Sources : Agence métropolitaine de transport, Société de transport de Montréal, Aéroport de Montréal et Ministère des Transports du Québec

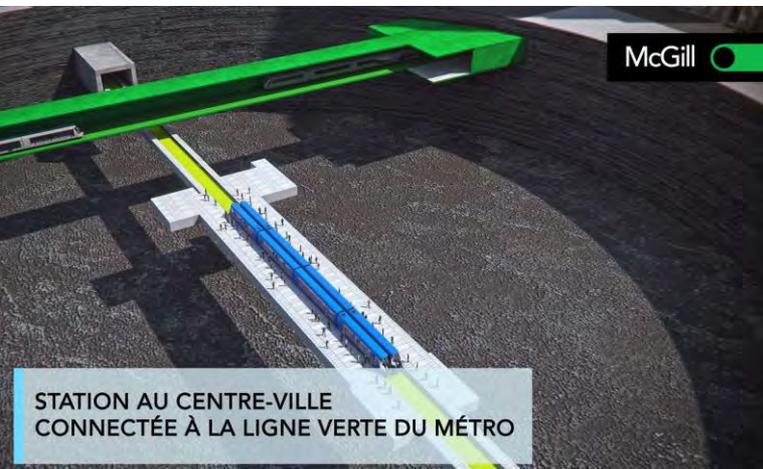
Trois stations au centre-ville



Trois stations ajoutées au tracé en novembre 2016

- > **Édouard-Montpetit**, desservant le Campus Montréal
- > **McGill**, en plein cœur du centre-ville
- > **Bassin Peel**, dans le secteur de Griffintown et Pointe-Saint-Charles

Trois stations au centre-ville



Trois stations ajoutées au tracé en novembre 2016

- > **Édouard-Montpetit**, desservant le Campus Montréal
- > **McGill**, en plein cœur du centre-ville
- > **Bassin Peel**, dans le secteur de Griffintown et Pointe-Saint-Charles

- > 288 lots par ententes gré à gré
- > 219 lots du domaine public par ententes municipales (rues)
- > 165 lots par acquisition directe
 - 13 lots résidentiels (*6 ententes de gré à gré à ce jour*)
 - 105 lots non résidentiels
 - 47 lots municipaux du domaine privé

> Loi sur le Ministère des transports

> Art. 11.1.1.

*«... l'indemnité d'un bien visé à l'un des articles 11 et 11.1 est fixée d'après la valeur du bien et du préjudice directement causé par l'expropriation à la **date de l'expropriation**, mais **sans tenir compte de la plus-value** attribuable à l'**annonce publique**, faite par le gouvernement ou l'autorité chargée de la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport collectif, du trajet projeté pour le système de transport collectif ou de l'emplacement projeté de ses gares ou de ses stations.»*

22 avril 2016

- > Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- > Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
- > Réseau de transport métropolitain (RTM)
- > Hydro-Québec
- > Infrastructure Canada
- > Parcs Canada
- > Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)
- > Société immobilière du Canada
- > Administration portuaire de Montréal
- > Aéroport de Montréal – Transport Canada
- > CN

La création de valeur nette =

**Le gain
de valeur
nette**

+

**Le coût du
statu quo**

-

**Les
inconconvénients**

Gains de valeur liés au REM

- > Amélioration des heures et de la fréquence de service
- > Amélioration des temps de parcours
- > Nouvelles destinations
- > Nouvelles dessertes de secteurs à fort potentiel de développement économique et de pôles d'emplois importants
- > Nouvelles opportunités de développement urbain
- > Amélioration de la fluidité des déplacements
- > Amélioration de la qualité de l'air

Retombées potentielles

Pendant la construction (4 ans)

+ 34 000*

Emplois directs et
indirects créés

+ 3,7 G\$*

sur le PIB québécois

Une fois le réseau en service

Réduction de
680 000 **
tonnes de GES
sur 25 ans
d'exploitation

* Estimation préliminaire, Institut de la statistique du Québec

** Estimation préliminaire, Steer Davies Gleave.

Exemple de création de valeur



AUJOURD'HUI

Avenue Sheppard/Warden, Toronto



DEMAIN

Avenue Sheppard/Warden, Toronto

AUJOURD'HUI

Avenue Sheppard/Warden, Toronto



DEMAIN

Avenue Sheppard/Warden, Toronto

STRATÉGIES
URBAINES
INC.

**Le coût du
statu quo**

=

Ne pas ajouter de service
lorsque la demande s'accroît
équivalent à en retirer lorsque
la demande est stable

Approche

Éviter

Atténuer

Compenser



- > Impacts évités par la plongée en souterrain en amont du tracé pour être au niveau du roc dans le parc-nature des Sources – éviter les milieux humides
- > Travail en continu avec le MDDELCC, Technoparc Montréal et l'Arrondissement Saint-Laurent



- Déplacement de certains équipements prévus (stationnement incitatif et terminus d'autobus) vers l'est pour éviter les impacts permanents sur ces milieux
- Travail en continu avec MDDELCC et la municipalité

ENVIRONNEMENT



- > Aménagement de liens fauniques dans l'éco-territoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand
- > Engagements pris pour préserver les milieux floristiques et fauniques, ainsi que les milieux humides et les aires protégées

PLANTATION DE 250 000 ARBRES

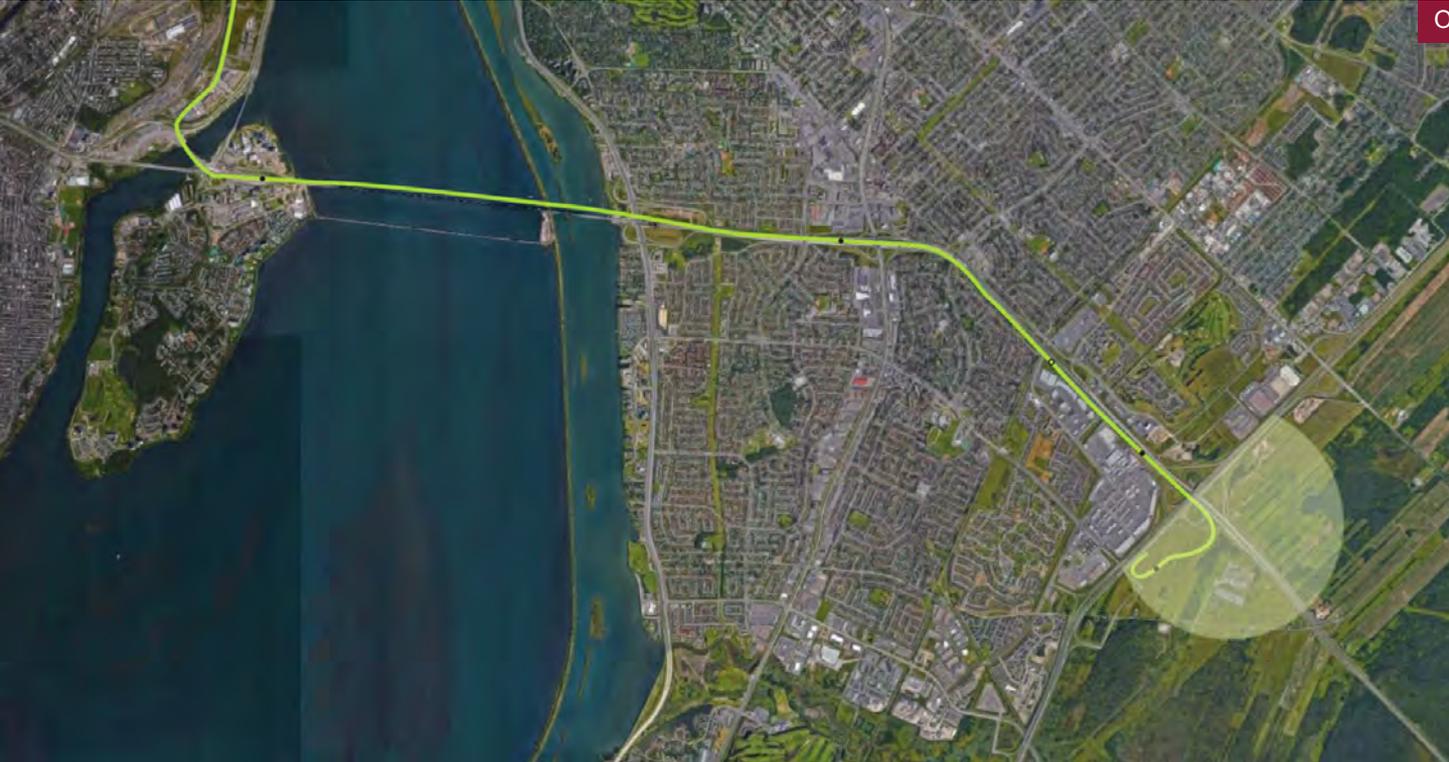


- > Un partenariat avec le Jour de la Terre pour compenser les GES pendant la construction du REM
- > S'assurer que le projet contribue à la réduction des GES dès la première pelletée de terre

Améliorer le projet et limiter les impacts

OBJECTIFS DE LA FIDUCIE CRÉÉE

- > Assurer la vitalité et l'occupation dynamique de la zone agricole par les activités agricoles à proximité du REM
- > Optimiser la mise en valeur des bois et corridors forestiers
- > Contribuer au maintien en production des terres agricoles et la mise en culture des superficies non exploitées du territoire



> Trois partenaires unis pour valoriser le territoire agricole

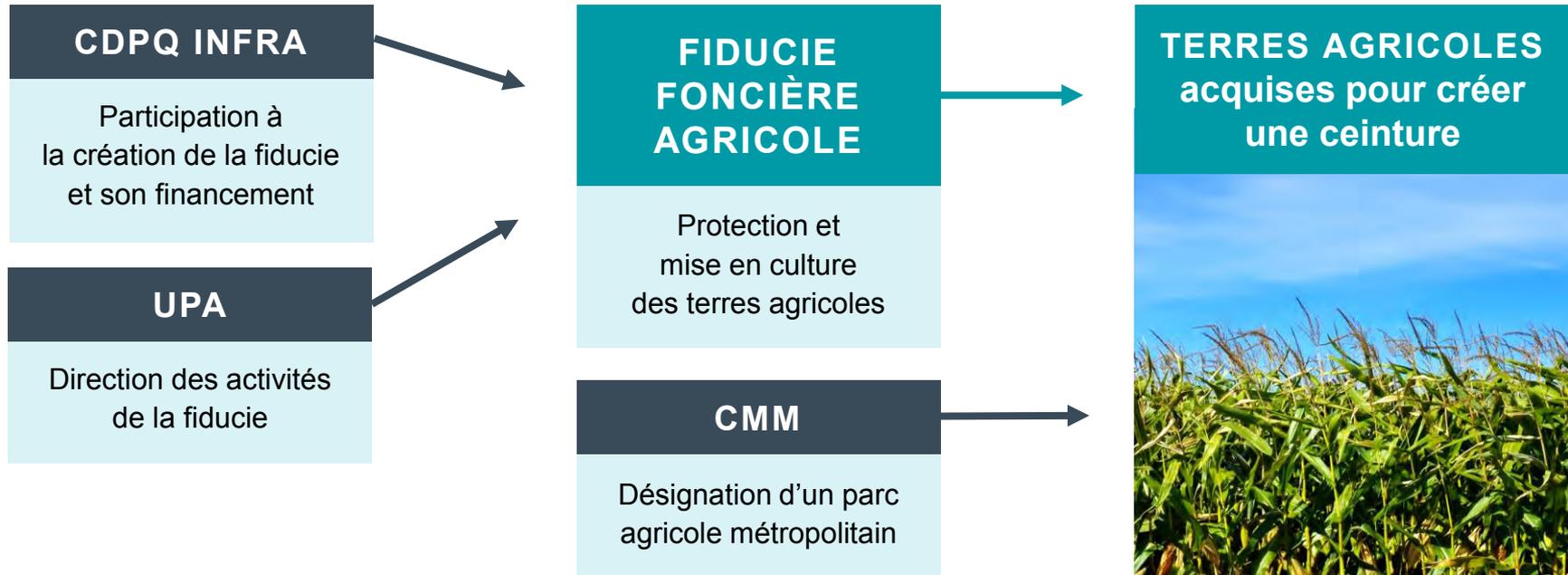


Tableau 1 : Effet de la distance d'une **station de métro** sur le prix de vente d'une propriété

Unifamiliale		Copropriété	
0-1500 mètres	38,9 %	0-1500 mètres	19,1 %
0-500 mètres	38,9 %	0-500 mètres	22,0 %
500-1000 mètres	41,0 %	500-1000 mètres	19,6 %
1000-1500 mètres	37,1 %	1000-1500 mètres	15,3 %

Une maison (unifamiliale) située dans un **rayon de 1,5 km** d'une station de métro gagne une plus-value de **38,9 %** comparé à une maison semblable à l'extérieur du rayon

Source : FCIQ par le système Centris

Tableau 3 : Effet de la distance d'une **gare de train de banlieue** sur le prix de vente d'une propriété

Unifamiliale		Copropriété	
0-1500 mètres	2,8 %	0-1500 mètres	4,9 %
0-500 mètres	**	0-500 mètres	4,6 %
500-1000 mètres	4,4 %	500-1000 mètres	7,0 %
1000-1500 mètres	2,3 %	1000-1500 mètres	2,2 %

Tableau 4 : Effet de la distance d'une **station de Métrobus** sur le prix de vente d'une propriété

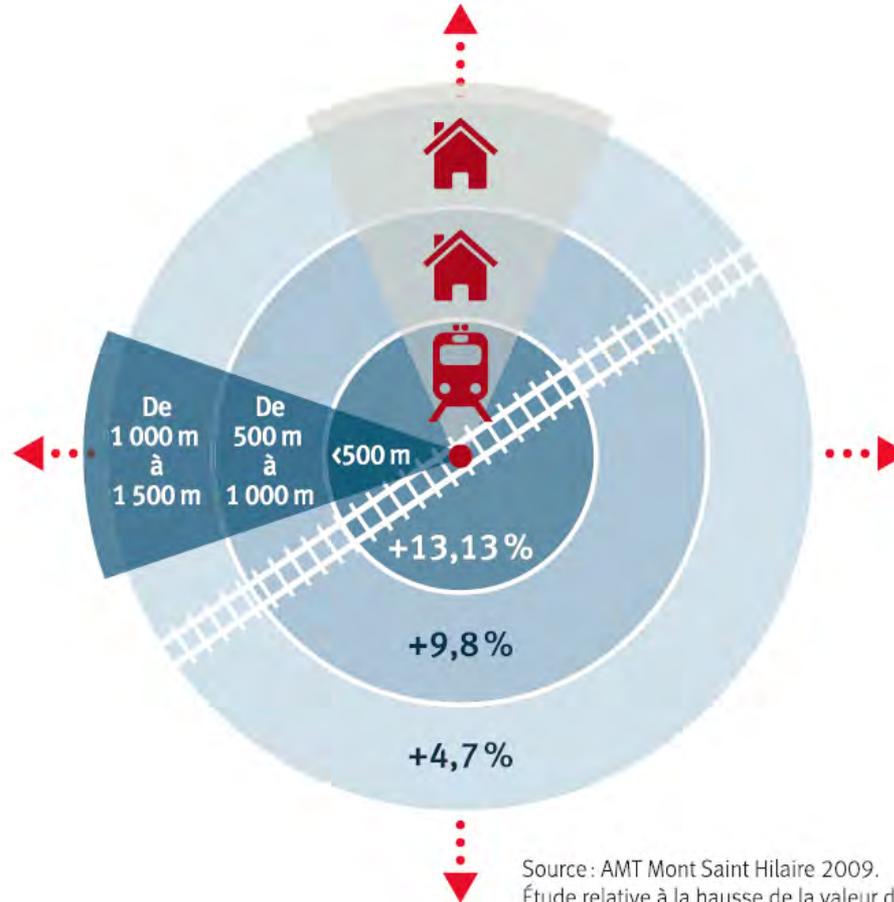
Unifamiliale		Copropriété	
0-1500 mètres	8,7 %	0-1500 mètres	8,1 %
0-500 mètres	8,6 %	0-500 mètres	11,2 %
500-1000 mètres	8,7 %	500-1000 mètres	**

Source : FCIQ par le système Centris

**Variable non significative ou absence d'observation

Train de banlieue

Source : AMT
Mont Saint-Hilaire
2009



Source : AMT Mont Saint Hilaire 2009.
Étude relative à la hausse de la valeur des immeubles résidentiels.

Pour l'acheteur, la création de valeur provient de :



accessible



de services



de qualité de vie

Prix de vente	325 \$/p ²
Coût de construction	219 \$/p ²
Superficie	150 000 p ²
Densité	2
Sup. moyenne	1 000 p ²
Nombres	300 unités
Coût des ventes	5 %
Taux de rendement exigé	12 %
Profit du promoteur	10 %
Terrain	25 \$/p ² constructible
Valeur terrain	7 500 000 \$ 50 \$/p ²

année	0	1	2	3	4	5	
Rythme de vente	0%	30%	20%	20%	20%	10%	100%
Unités vendues	0	90	60	60	60	30	300
Rythme construction	10%	40%	30%	20%	0%	0%	100%
Ventes	-	29 289 600	19 526 400	19 526 400	19 526 400	9 763 200	
Coût des Ventes	-	(1 464 480)	(976 320)	(976 320)	(976 320)	(488 160)	
Coût du terrain	(7 500 000)	-	-	-	-	-	
Coûts de construction	(6 561 600)	(26 246 400)	(19 684 800)	(13 123 200)	-	-	
Profit du promoteur	-	(2 928 960)	(1 952 640)	(1 952 640)	(1 952 640)	(976 320)	
	-	-	-	-	-	-	
Flux monétaires	(14 061 600)	(1 350 240)	(3 087 360)	3 474 240	16 597 440	8 298 720	

VAN	-
TRI	12,0%

Plus de densité
de 2 à 3



VAN TRI 3,7 M\$
16,7 %

Plus rapide
+ 10%



VAN TRI 1,6 M\$
15,2 %

Plus de valeur
Prix de vente + 10%



VAN TRI 6,3 M\$
22,8 %

Effet combiné



VAN TRI 15,7 M\$
37,3 %

Plus-value
34,8 \$/p² construit

PÉRIODE DE QUESTIONS



EN SAVOIR PLUS SUR LE PROJET
CDPQINFRA.COM