

# MÉMOIRE CONJOINT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL ET DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE LONGUEUIL

## SUR LE PROJET DE RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN DE LA CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC – INFRA

Présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

---

29 septembre 2016



# TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	4
2. PRÉOCCUPATIONS ET ENJEUX : RÉPERCUSSIONS SUR L'AGGLOMÉRATION	6
3. CONCLUSION	12

# 1. INTRODUCTION

Longueuil est la ville centre de l'agglomération de Longueuil qui regroupe aussi Brossard, Boucherville, Saint-Lambert et Saint-Bruno-de-Montarville. Elle compte 420 000 résidents. Elle fait partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et de la région administrative de la Montérégie. Les villes liées de l'agglomération de Longueuil peuvent compter sur le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la 3<sup>e</sup> société de transport en importance au Québec, pour desservir leur territoire. Le RTL comprend un réseau d'autobus de près de 800 km et son offre de service se structure principalement autour de la desserte des terminus Longueuil (Longueuil), Panama et Chevrier (Brossard) et centre-ville (Montréal). Cela représente en moyenne plus de 100 000 déplacements par jour ouvrable.

Depuis des années, sur toutes les tribunes et d'une voix forte et unie, l'agglomération de Longueuil et le RTL ont plaidé l'importance d'implanter un mode de transport collectif lourd dans l'axe de l'A-10 pour relier efficacement et de façon sécuritaire la Rive-Sud à Montréal. Le Réseau électrique métropolitain (REM) mettra fin à l'incessant défilé d'autobus chargés quotidiennement de plus de 20 000 passagers, matin et soir, sur le pont Champlain.

Après des années d'échanges, de débats, d'avenues explorées, d'études et de promesses, voilà que le gouvernement s'associe à la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) et de sa nouvelle filiale en propriété exclusive, CDPQ-Infra, pour réaliser le REM.

Pour l'agglomération de Longueuil, ce projet de REM concrétise une vision que nous caressons depuis fort longtemps. On peut dire : « Enfin ! ».

Mais lorsqu'on s'y attarde attentivement, qu'on décortique le projet qui est actuellement sur la table, émergent des enjeux qui auront un impact direct sur tous les contribuables de l'agglomération de Longueuil :

- Comment la CDPQ a-t-elle défini le mécanisme de captation de la plus-value foncière, qui contribuera pour 5 % ou 6 % des coûts d'immobilisation, soit l'équivalent de 350M \$, en plus de financer les quelque 2 % de coûts annuels d'exploitation encore non chiffrés ?

- Pourquoi est-ce que ce ne sont que les villes visées par des projets de développement immobilier, dans un corridor de 1,5 km de part et d'autre du tracé, qui contribueront directement au financement des immobilisations et aux coûts d'exploitation du REM par une ponction de leur assiette fiscale, alors que des villes situées juste un peu plus loin en bénéficieront tout autant ?

- À ce chapitre, quels seront les paramètres utilisés pour définir la part du développement immobilier à survenir à Brossard qui sera réellement attribuable à l'arrivée du REM, alors que des projets étaient en route avant même l'annonce du REM par la CDPQ ?

- Qui financera certains coûts associés à cette nouvelle offre de transport, comme le rabattement à haute fréquence des autobus vers le REM, des voies réservées et d'autres mesures préférentielles de transport collectif ?

- Quels seraient les coûts d'exploitation à la charge des municipalités par l'entremise de la CMM et l'ARTM ?

Cela fait beaucoup de questions pour lesquelles il nous est important de connaître les réponses. D'autres villes, tout au long du tracé, formulent des préoccupations semblables. Il y a aussi des inquiétudes bien légitimes sur le dossier d'affaires du projet.

Bien que nous ayons réclamé inlassablement pendant plus de quatre décennies un système performant de transport collectif, nous ne ferons pas l'économie d'un débat sur le fond et sur la facture pour les citoyens de notre agglomération.

L'ampleur de ce projet commande qu'on puisse aborder des préoccupations légitimes. L'objectif ici est de façonner le meilleur projet qui soit et de le faire au bénéfice de tous.



Par ce mémoire, l'agglomération de Longueuil et le RTL renouvellent leur appui au projet de REM et souhaitent contribuer à son enrichissement par leur expertise. Alors nous disons :

OUI à une fluidité accrue et à une diminution de la congestion;

OUI à une diminution des émissions de gaz à effet de serre;

OUI à un réseau de transport en commun performant et moderne;

OUI à un Réseau électrique métropolitain.

Mais, pas à n'importe quel prix et sans avoir obtenu réponse à nos questions, et ce, dans l'intérêt des contribuables et des usagers qui défrayeront les coûts de ce nouveau réseau.

## 2. PRÉOCCUPATIONS ET ENJEUX : RÉPERCUSSIONS SUR L'AGGLOMÉRATION

De façon plus précise, selon la documentation mise en ligne sur le site du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), le projet de REM dans l'agglomération de Longueuil se résume ainsi :

- Implantation d'un mode de transport collectif structurant, de type métro léger automatisé, dans l'axe central de l'A-10 et du nouveau pont Champlain permettant, notamment, de relier l'agglomération de Longueuil au centre-ville de Montréal et à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, à l'ouest de l'île de Montréal, à Laval et à la Rive-Nord;
- Implantation de trois stations : Panama, Quartier et Rive-Sud (terminale en zone agricole). Une 4<sup>e</sup> station potentielle est prévue à la hauteur de l'actuel stationnement incitatif Chevrier;
- Aménagement de terminus d'autobus aux stations Panama et Rive-Sud;
- Réduction de la capacité du stationnement incitatif Panama, aménagement d'un nouveau stationnement incitatif en amont de la zone urbaine à la station Rive-Sud et abandon du stationnement Chevrier;
- Implantation d'un bâtiment d'entretien satellite du REM à la station Rive-Sud;
- Aménagement d'un nouveau lien routier (sortie) entre l'A-10 (secteur montée Gobeil), la Rive-Sud et le boulevard de Rome;
- Démolition du tunnel Chevrier;
- Ajustements à des infrastructures routières en place;
- Construction d'équipements et services entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Depuis le début des années 2000, l'agglomération de Longueuil et le RTL ont toujours milité en faveur d'investissements majeurs en matière de transport collectif sur la Rive-Sud, dont l'implantation d'un mode transport

collectif lourd dans l'axe de l'A-10 et du pont Champlain. Nous ne pouvons que nous réjouir de la mise en œuvre de ce projet structurant tant attendu. Tout comme certains autres territoires de la région métropolitaine et autorités organisatrices de transport, l'agglomération de Longueuil et le RTL seront directement interpellés par ce projet.

L'implantation d'un mode de transport collectif lourd dans l'axe de l'A-10, aussi attendu et mobilisant soit-il, présente son lot de défis en termes de transport et de mobilité, d'aménagement du territoire et de financement. Nous nous attardons maintenant plus en détail à chacun de ses volets et à illustrer l'importance d'une meilleure compréhension quant aux modalités de discussions et de concertation futures.

### 2.1 TRANSPORT : CONJUGUER MOBILITÉ ET EFFICACITÉ

#### 2.1.1. LA NÉCESSITÉ D'AXES DE TRANSPORT STRUCTURANTS SUR LE BOULEVARD TASCHEREAU ET L'A-30 POUR UN RABATTEMENT EFFICACE VERS LE REM

Le rabattement de la clientèle par autobus devrait représenter une portion importante de l'achalandage de l'antenne Sud du REM. La capacité des stationnements incitatifs étant réduite par rapport à la situation actuelle, l'achalandage par autobus est donc appelé à croître. Cet apport de clientèle est névralgique pour assurer le succès du projet. Il est primordial que les accès se fassent efficacement pour les autobus, de façon à minimiser l'impact de la correspondance pour les usagers. Toutefois, l'ajout de places de stationnement ne peut constituer une solution durable à la problématique de croissance, considérant que la circulation additionnelle puisse être générée sur un réseau déjà fort congestionné. Sans oublier sa résultante sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) et sur le succès des futurs aménagements de *Transit-Oriented Development (TOD)*.

Ainsi, la capacité de transport collectif des principaux axes de rabattements au REM, notamment sur le boulevard Taschereau et l'A-30, doit être améliorée et protégée. Par exemple, l'accessibilité à la station Panama, qui pourrait être la plus achalandée de l'ensemble du REM, est hautement à risque, considérant le niveau de congestion actuel des axes routiers dans le secteur de l'A-10 et du

boulevard Taschereau. L'agglomération de Longueuil et le RTL demandent ainsi :

- Que la transformation du boulevard Taschereau, en véritable axe structurant de transport collectif, devienne incontournable et que la CDPQ assure la connectivité avec le réseau du métro.

L'élargissement de l'A-30 entre les autoroutes 10 et 20, ainsi que l'optimisation de l'échangeur A-10/A-30 doivent être priorités par le gouvernement du Québec. D'autant que l'A-30 est actuellement utilisée comme axe de circulation locale, en l'absence d'une alternative performante dans le secteur desservant cet axe nord-sud. La solution optimale est sans contredit l'intégration de troisièmes voies véhiculaires dédiées dans l'emprise de l'A-30, du moins aux heures de pointe, au transport collectif et aux véhicules à haut taux d'occupation.

Cette bonification permettrait d'assurer un rabattement optimal vers les stations Quartier et Rive-Sud. L'agglomération de Longueuil et le RTL demandent donc :

- Que l'élargissement de l'A-30 entre les autoroutes 10 et 20 soit une priorité du gouvernement du Québec pour favoriser une accessibilité régionale au REM.

### **2.1.2. DES PÔLES D'ÉCHANGES ET UN SERVICE EN RABATTEMENT BONIFIÉ POUR ASSURER LE SUCCÈS DU REM**

Même s'il va considérablement améliorer la mobilité des usagers du transport collectif, le REM va introduire un changement dans leurs habitudes. Certains d'entre eux, en particulier ceux provenant de la Rive-Sud, se verront désormais contraints d'effectuer une correspondance entre un réseau local et le REM. Pour garantir une correspondance optimale entre l'autobus et le REM, il faut prévoir les conditions nécessaires pour réduire les incidences négatives associées à la rupture de charge.

Conséquemment, les infrastructures d'accueil (terminus et stations) doivent répondre aux meilleures pratiques en la matière. Ces équipements doivent proposer des lieux d'échanges et d'attente de grande qualité pour la clientèle, tant en termes de confort que de services offerts.

Par exemple, les stations Panama et Quartier doivent être accessibles aux usagers à partir des deux côtés de l'A-10 et le trajet pour les piétons, entre le bus et les quais du REM, devra être le plus direct, convivial et sécuritaire. Il en va de même pour les accès piétonniers et cyclistes à partir des quartiers environnants.

Par ailleurs, le projet doit prévoir des dispositions nécessaires pour la bonification des réseaux d'autobus en rabattement. Ces derniers devraient être plus fréquents pour répondre à l'apport de nouvelles clientèles et pour limiter les temps d'attente, plus particulièrement en pointe de l'après-midi. Des voies réservées et des mesures préférentielles devraient être implantées pour assurer une fiabilité accrue.

Actuellement, de nombreuses lignes d'autobus du RTL traversent le fleuve pour se rendre au centre-ville. Une fois le REM en service, les ressources libérées devront notamment servir à une bonification de la fréquence des services d'autobus en rabattement. Des ressources devront également être prévues afin d'améliorer les dessertes internes du territoire du RTL et les liens avec les autres réseaux de la Rive-Sud. L'agglomération de Longueuil et le RTL demandent à ce chapitre :

- Que les sommes nécessaires soient disponibles pour développer le réseau de rabattement sans compromettre le développement de nouveaux services;
- Que soit maintenu et consolidé le rabattement des circuits d'autobus existants vers les stations de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke et Radisson, afin que la clientèle n'ait pas à transiter par le REM pour accéder à l'île de Montréal;
- Qu'une attention particulière soit portée à la conception et à l'aménagement des pôles d'échange de façon à créer une expérience positive pour la clientèle et réduire l'impact de la correspondance;
- Que soit fournie une information en continu à la clientèle tout au long de son parcours;
- Que des équipements de perception rapides et conviviaux soient intégrés;
- Que l'arrimage des titres de transport soit réalisé dans l'ensemble du réseau métropolitain de transport collectif;
- Que le projet contribue concrètement à résorber les problématiques actuelles de congestion dans le secteur Panama et non seulement à amoindrir l'effet de son arrivée.

## **2.2 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : AGIR DE FAÇON EXEMPLAIRE**

### **2.2.1 INTÉGRER LE REM AU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL (SAD)**

En termes de tracé, d'équipements ou d'aménagements, le projet de REM est en majeure partie conforme aux dispositions du nouveau SAD de l'agglomération de Longueuil; ce dernier identifiant un tel mode lourd de transport collectif dans l'axe de l'A-10. Il y déroge cependant sur deux éléments : l'emplacement de la station terminale en zone agricole et l'incertitude quant à la station Chevrier.

Selon le projet déposé par la CDPQ, la porte d'entrée du REM serait une station terminale dans le quadrant sud du carrefour des autoroutes A-10 et A-30 afin de capter les clientèles automobiles et en transport collectif externes à l'agglomération avant leur entrée en zone urbanisée. Quoique justifié par la CDPQ, un tel emplacement ne respecte pas les dispositions du SAD de l'agglomération de Longueuil, et n'est pas conforme aux orientations du PMAD de la CMM. L'agglomération de Longueuil rappelle aussi à la CDPQ que les interventions et les fonctions suivantes ne sont pas autorisées actuellement en vertu du nouveau SAD de l'agglomération de Longueuil :

- Coupe d'arbres dans les bois et corridors forestiers métropolitains pour l'implantation d'équipements de transport collectif ou de voies de circulation publiques;
- Remblayage d'un cours d'eau;
- Fonctions et usages associés à une station de transport collectif, un stationnement incitatif, un atelier d'entretien, l'entreposage de trains, etc.

Directement inspiré du PMAD, le nouveau SAD de l'agglomération de Longueuil propose d'orienter 40 % de la croissance des ménages projetée d'ici 2031 autour des points d'accès au transport collectif métropolitain structurant, incluant les services rapides par autobus, notamment, par le développement de quartiers de type TOD. Cet objectif pourrait même augmenter à 60 %, si l'offre en transport collectif était accrue.

La station Chevrier est actuellement identifiée au nouveau SAD de l'agglomération de Longueuil et au PMAD comme étant un point d'accès névralgique au transport collectif structurant. Pour cette station, l'agglomération de Longueuil et le RTL demandent :

- Que la CDPQ s'assure que son projet de REM respecte les outils de planification en place, qui intègrent les orientations gouvernementales en matière d'organisation du territoire;
- Que la CDPQ statue rapidement sur un calendrier et sur les modalités de réalisation de la station Chevrier;
- Que les interventions planifiées dans ce secteur, dont la démolition du tunnel Chevrier et le réaligement des voies de l'A-10, intègrent les composantes essentielles à la réalisation de cette station, soit le tunnel donnant accès au centre de l'autoroute, l'espacement suffisant entre les voies autoroutières, etc.

## **2.3 ASPECTS FINANCIERS : TRANSPARENCE ET ÉQUITÉ**

### **2.3.1 METTRE DE L'AVANT UN MODE DE FINANCEMENT PLUS ÉQUITABLE QUE LA CAPTATION DE LA PLUS-VALUE FONCIÈRE**

La CDPQ envisage le recours à la captation de la plus-value pour financer une portion du REM. Les impacts pour l'agglomération du concept, tel que présenté, n'ont pas été clairement définis à ce jour. Plus encore, ce concept fait en sorte que les autres villes qui bénéficieront du REM n'auront pas à assumer une part de la facture. Également, les municipalités absorbent déjà une part importante des coûts du transport collectif par leur taxation foncière. Voilà pourquoi l'agglomération de Longueuil s'oppose de prime abord à cette approche de financement qui soulève bien des questionnements.

Jusqu'à maintenant, aucune information n'a été communiquée sur les coûts réels de cette captation ou les sommes qui seront imputées à l'agglomération pour financer les coûts d'exploitation annuels du REM par l'entremise de la CMM ou de la nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

L'arrivée du REM, ajoutée au développement qu'il entraînera, imposera des dépenses considérables pour l'agglomération de Longueuil au chapitre par exemple de la surveillance policière, de la sécurité incendie, de l'adaptation des usines de filtration et de traitement des eaux, le transport collectif, etc.

L'agglomération de Longueuil ne dispose que de moyens limités pour assurer l'amélioration de ses services et infrastructures. Toute perte de revenus fonciers au profit de la captation de la plus-value foncière pourrait mettre en péril l'offre de tels services essentiels à la population.

L'agglomération de Longueuil ne sera pas la seule entité territoriale de la Rive-Sud ou de la Couronne Sud à profiter du REM. Les municipalités du corridor de l'autoroute 116, de l'A-10 vers Bromont, ou de l'A-30 vers Saint-Constant, par exemple, profiteront également du REM en y déployant une offre en transport collectif depuis leur territoire respectif. Cette offre en transport collectif générera forcément du développement dans ces municipalités. Cependant, selon les principes préliminaires annoncés, ces dernières ne contribueraient pas directement au financement du REM. De plus, les usagers du REM originaires de ces territoires, plus éloignés, transiteront par l'agglomération de Longueuil et cette dernière devra en assumer les impacts en plus de leur assurer certains services.

Les sommes avancées, dont profiterait la CDPQ en vertu de cette captation, semblent bien marginales, par rapport à l'ampleur du projet, pour priver l'agglomération de ses revenus fonciers. C'est pourquoi nous privilégions une approche de financement plus traditionnelle de ce projet. D'autres mécanismes de financement existent dans la région métropolitaine et des approches plus équitables peuvent être proposées. La nouvelle gouvernance du transport en commun, qui est à se mettre en place, pourrait contribuer à ces choix. L'agglomération de Longueuil et le RTL demandent donc :

■ Que le modèle financier, incluant les coûts d'immobilisation et d'exploitation, soit présenté et que des solutions, plus équitables visant à remplacer la captation de la plus-value foncière, soient élaborées de concert avec les municipalités bénéficiaires du nouveau service et la nouvelle autorité du transport métropolitain;

■ Que toute entente à intervenir entre la CDPQ et une ville de l'agglomération soit préalablement approuvée par le conseil d'agglomération, compte tenu des impacts financiers sur l'ensemble de ses contribuables, d'autant que le transport collectif est une compétence de cette instance.

### **2.3.2. REPENSER ET REQUALIFIER LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES, EN PLUS D'ASSOCIER LE FINANCEMENT REQUIS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS FUTURS**

Le REM aura une incidence directe sur le développement et le redéveloppement de l'agglomération de Longueuil, et ce, plus particulièrement dans les axes de l'A-10 et du boulevard Taschereau. Déjà un quartier TOD a été annoncé à Brossard dans l'aire d'influence de la station Quartier et le redéveloppement du pôle Panama et celui du boulevard Taschereau ne sauront tarder.

Un développement immobilier très dynamique est en cours depuis plusieurs années dans ce secteur. L'arrivée du REM entraînera forcément une hausse de la densité du développement en nombre de logements, mais aussi en matière d'emplois, de commerces et de services. Toutefois, ce développement pourrait se réaliser plus rapidement qu'initialement envisagé. L'agglomération de Longueuil devra donc évaluer rapidement l'impact du REM sur la capacité de ses réseaux et installations de production et traitement de l'eau, ainsi que sur son offre en matière de services incendies et policiers. Le REM entraînera indéniablement une pression à court terme pour que soient consentis des investissements majeurs de l'agglomération dans ces domaines.

De plus, si le projet s'avère être le succès annoncé, la croissance de l'achalandage sera au rendez-vous, ce qui impliquera que les infrastructures municipales devront être ajustées pour répondre à la demande. Et puisque l'offre de stationnement incitatif est limitée et non tarifée, une saturation de ces équipements et des débordements sur les rues avoisinantes sont à prévoir. Si l'on se fie à l'expérience du dernier prolongement de métro réalisé à Laval, les réseaux et les infrastructures de transport devront s'adapter rapidement à la croissance.

Nous soulignons à ce sujet que les analyses de circulation soumises par le promoteur nous apparaissent incomplètes. Elles ne prennent pas en compte la génération des déplacements futurs et ne comportent aucune hypothèse de déplacements sur le réseau. Les volumes de déplacements générés par le développement des aires TOD ne semblent pas non plus avoir été considérés. Il en découle que les niveaux de services futurs sont sous-estimés et nous craignons devoir assumer, par exemple, les bonifications au réseau routier actuel et aux feux de circulation, qui seront requis après-coup pour en minimiser les impacts. De sorte que des études de circulation plus approfondies et portant sur un périmètre élargi devraient à notre avis être réalisées par le promoteur.

Par ailleurs, une pression additionnelle portera sur l'amélioration des services en rabattement pour répondre aux besoins de la population et à la croissance d'achalandage du REM. Des solutions sont à développer pour gérer les débordements sur rue, prévoir des terminus pouvant s'adapter facilement aux nouveaux besoins et assurer le financement requis pour les services en rabattement.

Afin que le projet constitue une réussite durable, l'agglomération de Longueuil et le RTL demandent :

- Que les incidences de la mise en place et de la croissance soient évaluées et que le financement associé soit assuré dans le cadre d'un programme gouvernemental spécifique et selon le même calendrier que le projet REM.
- Que des études de circulation plus approfondies et sur un périmètre élargi, soient réalisées par le promoteur pour prendre en compte l'implantation des nouveaux TOD, de même que les impacts du rabattement d'autobus à haute fréquence.

### **2.3.3 DONNER L'HEURE JUSTE DÈS MAINTENANT SUR L'INTÉGRATION TARIFAIRE ET L'IMPACT DU REM SUR L'ACHALANDAGE DES AUTRES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF**

L'intégration tarifaire est nécessaire et l'impact pour l'agglomération du financement futur du réseau métropolitain doit être connu. L'agglomération de Longueuil et le RTL s'attendent d'ailleurs à ce que l'ARTM et les acteurs concernés engagent rapidement une réflexion

approfondie sur l'intégration tarifaire entre le REM et les autres offres de services de la région métropolitaine et son financement. Cette intégration facilitera la correspondance des clients entre les différents réseaux, tout en limitant l'impact financier du projet sur les usagers. L'un des défis majeurs consistera à proposer aux clients des tarifs compétitifs face à l'automobile pour conserver les usagers actuels et en attirer de nouveaux. C'est un juste équilibre qu'il faudra impérativement trouver, d'autant plus qu'une part importante des déplacements par autobus sur le pont Champlain sont le fait de titres locaux non intégrés.

Considérant l'attractivité du REM par rapport au réseau actuel de transport collectif, des impacts sont notamment anticipés sur l'achalandage des réseaux d'autobus, du train de banlieue et du réseau de métro, mais demeurent non quantifiés pour le moment. Ceux-ci pourraient entraîner une réduction des revenus des différents réseaux actuels et ainsi contribuer à augmenter les charges financières à être assumées par la région. Les mécanismes servant à redistribuer ces charges additionnelles entre les municipalités demeureront également à être précisés et devront faire l'objet d'une entente pour s'assurer de préserver l'équité régionale.

Finalement, les autres composantes essentielles dans l'équation qui demeurent inconnues sont le détail des coûts d'exploitation du REM et les objectifs de rentabilité qui seront fixés pour la CDPQ. Aussi, l'agglomération de Longueuil et le RTL demandent :

- Que l'intégration tarifaire soit assurée pour le REM;
- Que les coûts d'exploitation du REM soient précisés;
- Que les impacts sur l'achalandage des autres modes de transport collectifs soient évalués;
- Que les objectifs de rentabilité pour la CDPQ soient précisés;
- Que les mécanismes de partage des charges résiduelles soient convenus préalablement à son approbation par le gouvernement.

### **2.3.4 PRENDRE EN COMPTE LES COÛTS RÉELS DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE**

Un projet de la complexité et de l'ampleur du REM aura un impact indubitable sur l'organisation des services civils

dans l'agglomération de Longueuil. Que ce soit pour une intervention en cas d'évènements sur cette infrastructure ou par l'interaction d'un évènement externe pouvant toucher les opérations du REM, les services de sécurité civile de l'agglomération (incendie et police, notamment) seront, tôt ou tard, appelés à venir en renfort aux usagers ou aux populations avoisinantes le long du tracé.

La surveillance à l'intérieur ou aux abords du REM, ainsi que l'urbanisation prévue à ses abords imposeront des investissements et des dépenses pour le Service de sécurité incendie de l'agglomération de Longueuil (SSIAL) et le Service de police de l'agglomération de Longueuil (SPAL), que ce soit pour la construction ou l'acquisition d'installations ou d'équipements particuliers ou l'embauche d'effectifs supplémentaires. Pour ces motifs, l'agglomération de Longueuil et le RTL demandent :

- Que soient défrayés les coûts éventuels de surveillance du SPAL à l'intérieur et aux abords du REM.

### **2.3.5. PRÉCAUTIONS CONCERNANT LE TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES**

Les documents consultés relatifs au projet incluent des sections concernant un éventuel Plan préliminaire des mesures d'urgence. Lors de la finalisation de ce plan, il est fortement recommandé que le promoteur du projet ajoute l'identification des risques impliquant des matières dangereuses (accidents routiers ou sur des sites fixes) ou de déflagration le long du parcours du REM et procède à l'analyse du risque selon l'approche proposée par le ministère de la Sécurité publique (MSP).

Il doit aussi, à notre avis, travailler de concert avec les autorités municipales et les services d'urgence, dont le SSIAL et le SPAL, dans l'élaboration des scénarios de risques, du Plan de mesures d'urgence (PMU), la formation des organisations pour l'intervention sur le métro léger, la tenue d'exercices pour valider le PMU et la coordination des actions des différentes organisations.

L'élaboration d'un PMU associé au développement et à l'exploitation d'un tel projet exige une étroite coordination entre plusieurs organisations. Dès qu'une situation d'urgence exigera l'apport d'organisations autres que le personnel de l'éventuel exploitant du REM, seule une

coordination efficace de tous les intervenants d'urgence assurera la sécurité des usagers du REM, mais également celle de la population immédiate aux abords du tracé et du personnel intervenant. Ainsi, l'agglomération de Longueuil et le RTL recommandent :

- Que l'exploitant du REM implique rapidement les diverses organisations de mesures d'urgence et les autorités responsables de la sécurité civile à réaliser le PMU associé au REM;
- Que le SSIAL et le SPAL prennent part à la conception du projet, pour assurer que leur capacité de réponse aux secours publics soit adéquate et que le projet final intègre leurs recommandations.

## 3. CONCLUSION

L'agglomération de Longueuil et le RTL ne peuvent que se réjouir de l'annonce de la réalisation du REM. Ce projet répond à une attente de plus de 40 ans de la région en matière d'investissement majeur en transport collectif. De plus, le REM assurera le rayonnement de l'agglomération de Longueuil au sein du Grand Montréal et servira de vecteur et de catalyseur à son développement. Nous ne pouvons donc que souhaiter les plus grandes retombées économiques pour les entreprises de la Rive-sud.

En matière de développement économique, l'agglomération de Longueuil mise sur la bonification de sa participation dans la grappe industrielle de l'électrification des transports. Plusieurs entreprises de cette grappe ont déjà pignon sur rue ici. Le REM, qui sera entièrement électrique, cadre parfaitement avec cette vision de l'agglomération. Ainsi, il est souhaité que les entreprises de l'agglomération participent activement au projet de REM et que ce dernier permette de consolider cette grappe sur son territoire. Enfin, l'agglomération de Longueuil et le RTL demandent :

- Que la CDPQ confirme que les municipalités n'auront pas à financer les coûts d'exploitation, d'immobilisation et de déficit d'opération;
- Que le mode de financement du REM n'inclut pas la captation de la plus-value foncière, qui est inéquitable et inacceptable, étant donné que le champ foncier est la seule source de financement des municipalités et que le REM générera des dépenses supplémentaires;
- Que compte tenu de sa congestion actuelle, l'élargissement de l'A-30, entre les autoroutes A-10 et A-20, soit une priorité du gouvernement du Québec pour favoriser une accessibilité régionale au REM;
- Qu'une connectivité structurante et efficace existe entre le REM et le RTL pour desservir le boulevard Taschereau et l'A-30, de même que relier le REM à la station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke;
- Que la CDPQ respecte le cadre de planification du territoire en place, tant aux niveaux provincial et métropolitain, quant à l'implantation d'une station terminale en zone agricole;
- Que les sommes nécessaires soient disponibles pour développer le réseau d'autobus en rabattement à haute fréquence, sans accroître la correspondance déjà subie par les usagers et sans compromettre le développement de nouveaux services;

- Qu'une attention particulière soit apportée à la conception et à l'aménagement des pôles d'échange de façon à créer une expérience positive pour la clientèle;
- Que soit mis en place un financement dédié à la gestion de la croissance et des besoins en infrastructures découlant de l'implantation du REM;
- Que soit réalisée l'intégration tarifaire du REM.

Tout compte fait, ce grand projet nous convie à une redéfinition des paradigmes en matière de mobilité. Il pave la voie à une nouvelle dynamique en termes économiques et immobiliers et à une reconfiguration du développement urbain.

Cela dit, il comporte aussi son lot de défis, financiers entre autres, où l'on demande aux municipalités de s'engager dans une démarche sans toutefois connaître les coûts qui y sont associés.

Alors que s'ouvre une série de consultations, l'agglomération de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil jugent important de soulever un certain nombre de questionnements. C'est le rôle de facilitateur que nous entendons jouer en mettant à profit notre expertise, nos expériences et l'information dont nous disposons. L'agglomération et le RTL ont toujours été d'ardents défenseurs de ce projet et continueront de l'être. Par contre, on ne peut exiger qu'on y adhère à n'importe quel prix.

La concertation, c'est maintenant qu'il faut la faire.

La planification du financement et la réalisation des infrastructures, c'est maintenant qu'il faut y penser.

Les réponses qui tardent à venir, c'est dès maintenant qu'il faut les obtenir.

Ensemble, nous pouvons trouver des solutions gagnantes qui bénéficieront à tous.



Septembre 2016

