



**Mémoire déposé dans le cadre des audiences publiques du BAPE
concernant le projet de réseau électrique métropolitain (REM) de
transport collectif de la CPDQ Infra**

par M. Denis Epoh

Directeur général de Conseils Capwood

Le 22 septembre 2016

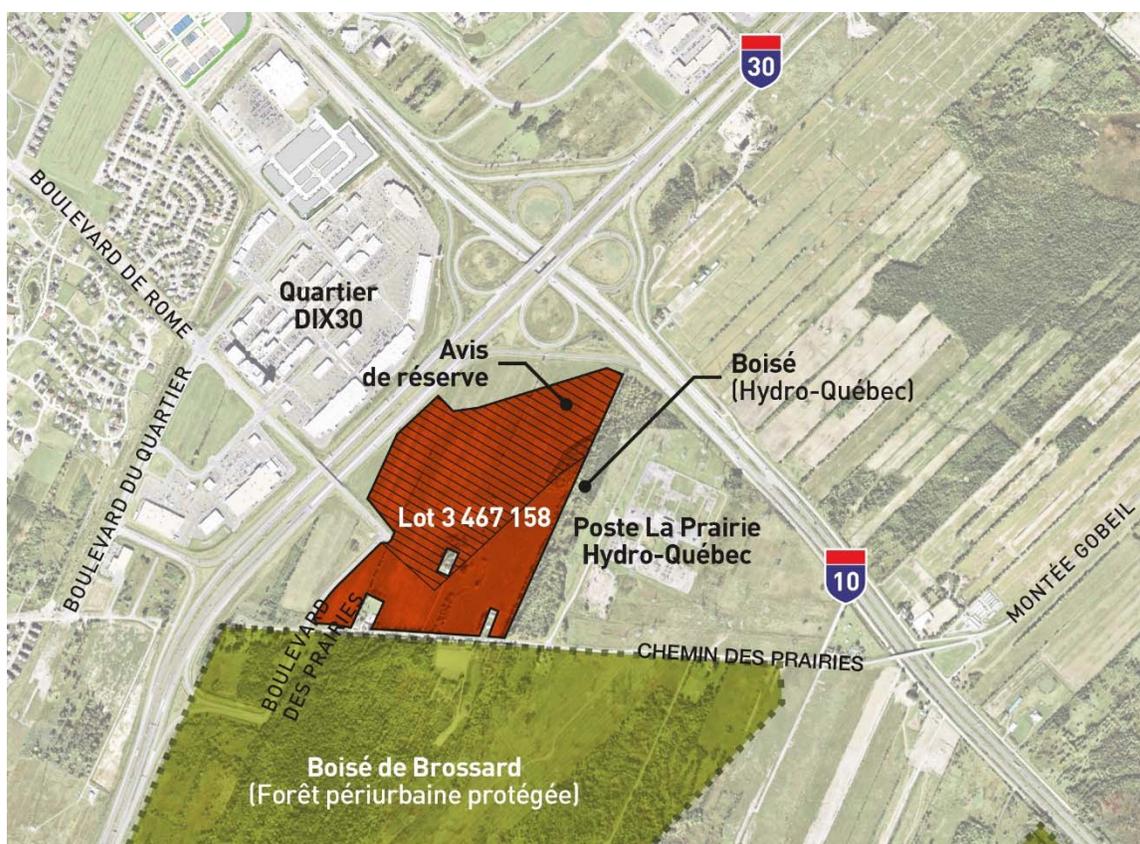
Table des matières du mémoire

1.	Mise en contexte	5
1.1.	Objectifs du mémoire	5
1.2.	La station terminale de l'antenne Champlain	6
2.	Développement métropolitain et urbain durable	8
2.1.	Les principes TOD énoncés au PMAD : les enjeux environnementaux intégrés à la planification de la métropole	8
2.1.1.	Les ajustements requis à la planification	9
2.2.	Pertinence de créer un TOD à la station terminale.....	10
2.2.1.	Bonifier les bénéfices du réseau REM	10
2.2.2.	Optimisation de la part modale du REM.....	11
2.2.3.	Création d'un lieu de destination en amont du goulot d'étranglement.....	12
2.2.4.	Optimisation de l'urbanisation	13
2.2.5.	Réduction des GES.....	14
2.3.	Développement économique et financement des infrastructures viables	15
2.3.1.	Potentiel de taxation et captation foncière.....	15
2.3.2.	Contribue à accroître la rentabilité et l'utilisation du REM.....	16
3.	Protection du territoire agricole	16
3.1.	Possibilité de compensation ou remise en culture d'autres terrains.....	16
3.2.	Valeur agricole très limitée	16
3.3.	Une exclusion sans effet d'entraînement	18
4.	Résumé et impacts de la proposition de Capwood	19
	Conclusion.....	19

Présentation de Champlain-Brossard S.E.C. et Conseils Capwood

Dans le contexte des audiences publiques du BAPE concernant le projet de réseau électrique métropolitain (REM) de transport collectif de la CPDQ Infra, Champlain-Brossard S.E.C. représenté par Conseil Capwood souhaite transmettre à la commission le fruit de ses réflexions à propos du projet de REM envisagé et plus spécifiquement le projet de station terminale de l'antenne Champlain.

Champlain-Brossard (une société en commandite détenue par Cap-des-Prairies et Les Placements Claude Gazaille) est l'actuel propriétaire du lot 3 467 158 faisant l'objet en partie d'un avis de réserve. CDPQ Infra entend construire la station terminale Champlain sur la partie du lot 3 467 158 visée par l'avis de réserve.



Ce lot est entièrement situé en zone agricole provinciale. À cet effet, une demande d'avis en vertu de l'article 66 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles du Québec* visant à exclure la partie du lot expropriée de la zone agricole a été déposée auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) par le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET).

Conseil Capwood (« Capwood ») est le propriétaire, représentant et promoteur du projet sur le site. L'activité principale de Capwood consiste à acquérir, à développer, à gérer activement les projets immobiliers pour son propre compte et pour le compte de tiers. Les principaux champs d'activités de Capwood comprennent la conception et le développement de projets immobiliers novateurs et structurants, la gestion et la location d'actifs immobiliers. La direction de Capwood comprend une équipe de professionnels chevronnés, hautement qualifiés et combinant 40 ans d'expérience et d'expertise poussée en développement et en gestion immobilière.

1. Mise en contexte

Le projet du Réseau électrique métropolitain (REM) porté par CDPQ Infra vise l'implantation d'un tout nouveau réseau ferré régional automatisé de transport en commun. À terme, il comptera 67 kilomètres et deviendra ainsi le troisième plus grand réseau de transport en commun automatisé au monde. En plus d'offrir le tant attendu accès à l'aéroport de Montréal en transport en commun sur emprise dédiée, ce service de train léger permettra notamment de relier rapidement la Rive-Sud au centre-ville de Montréal. En plus de répondre aux besoins actuels et projetés, ce projet constituera l'un des premiers projet majeur et concret vers une nouvelle façon de voir le développement métropolitain. Ce projet est une réponse ambitieuse, efficace, innovante et durable aux enjeux de transport auxquels font face depuis au moins une décennie les citoyens de la Rive-Sud et la Ville de Brossard dans l'axe de l'autoroute 10. Un projet d'une telle ampleur et d'une telle nature permettra de concrétiser les orientations que se sont données le Québec et la région métropolitaine de Montréal en matière de développement durable du territoire.

1.1. Objectifs du mémoire

Capwood soutient fermement le projet de REM, toutefois nous sommes d'avis que le projet, tel qu'il existe en ce moment, souffre d'une lacune importante, à savoir le fait qu'il ne prévoit pas le développement d'un TOD autour de la station terminale sur l'antenne Champlain et ainsi ne permet pas l'utilisation optimale du site. Le développement d'un TOD autour de ce point stratégique du réseau de transport collectif est essentiel afin de maximiser les retombées positives du projet, particulièrement au plan environnemental. L'intégration d'un TOD au projet de REM est une condition *sine qua non* pour une véritable réussite de ce projet d'envergure. En effet, cet élément contribuerait à rehausser significativement les retombées bénéfiques du projet au regard des principes de développement durable énoncés dans la *Loi sur le développement durable*¹ et, par le fait même, ferait de celui-ci un projet acceptable et viable à plus d'un point de vue.

¹ Article 6 de la *Loi sur le développement durable*, L.R.Q. c. D-8.1.1.

1.2. La station terminale de l'antenne Champlain

CDPQ Infra envisage attirer quotidiennement 141 000 passagers dès 2022. 74 000 de ces déplacements prévus, soit plus de la moitié, se feront dans l'axe du pont Champlain afin de desservir la Rive-Sud et l'île des Sœurs. Cette antenne occupera donc une place particulièrement importante au sein du projet de REM. En plus des installations du REM, cette station terminale comptera un terminus d'autobus de 17 quais qui servira de point rabattement pour les différents opérateurs du transport en commun desservant les diverses villes de la Rive-Sud. Elle inclura aussi un stationnement incitatif de 3 000 cases pour les usagers motorisés qui pourront y accéder rapidement par les autoroutes 10 et 30. Cet équipement sera d'une importance critique, pour l'ensemble du réseau de transport de la Rive-Sud. Cependant, le projet tel que présenté actuellement par la CDPQ ne prévoit aucun développement du site autre que la construction d'espaces de stationnement ce qui ne peut constituer un usage optimal du site. Selon la documentation déposée dans le cadre des audiences du BAPE, la station terminale de la Rive-Sud (antenne Champlain) sera stratégiquement localisée dans le quadrant sud des autoroutes 10 et 30. La localisation de la station terminale dans ce quadrant permettra en elle-même de capter les navetteurs en amont du goulot d'étranglement que constitue le carrefour des autoroutes 10 et 30. Elle permettra aussi d'isoler et protéger les autres quadrants exploités à des fins agricoles ou en voie d'être redéveloppés dans l'esprit TOD.

Le quadrant visé pour l'implantation de cette station terminale est constitué de propriétés presque entièrement vacantes actuellement situées dans la zone agricole permanente de Brossard. Celles-ci ne sont plus utilisées pour des fins d'agriculture depuis 1954 et sont fortement enclavées puisque bordées par les autoroutes 10 et 30 ainsi que par un poste d'Hydro-Québec incluant une frange boisée et par le Boisé de Brossard qui est protégé par une affectation « forêt périurbaine »². En raison de sa position stratégique, de la disponibilité de ce quadrant, de son enclavement et pour un ensemble d'autres facteurs limitant son potentiel d'exploitation agricole (sur lesquels nous reviendrons à la section 3), Capwood croit que la CDPQ Infra a choisi le site optimal pour l'implantation de la gare terminale.

Nous en sommes tellement convaincus que nous envisageons depuis plusieurs années le développement de ces propriétés dans le quadrant sud en incluant une station intermodale (station, terminus d'autobus, stationnements pour vélos et des aires de stationnement incitatif cumulant 3000 cases). Cependant le projet de Capwood internalise les stationnements incitatifs (à l'intérieur de structures étagées et en souterrain) afin de permettre le développement d'un quartier dense et mixte conçu dans l'esprit TOD est arrimé de façon étroite avec les équipements de transport. Celui-ci inclus 10 700 logements (moyenne de 90 m²/log.), 6 000 m² de superficie de plancher commercial ainsi que 2 680 m² de superficie de plancher de bureaux. Avec ces rues plantées ainsi que les

² Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil, 2016

parcours piétonniers parcourant l'ensemble du site et reliant un ensemble de jardins et parcs (total de 55 054 m² en parcs et sentiers verts), le projet est conçu pour encourager au maximum les déplacements à pied ou à vélo au sein du quartier et l'usage du transport collectif pour se déplacer vers l'ensemble de la région et du territoire métropolitain. En complément, la mixité des usages permettra d'offrir divers services pour que les résidents et utilisateurs des équipements de transport collectifs puissent répondre à des besoins courants.

Puisque son projet repose sur la présence d'une station terminale, Capwood considère que l'implantation d'une station terminale dans ce secteur est plus qu'indiquée. Cependant, l'établissement de stationnements en surface sur la majorité des 40,6 hectares expropriés (tels qu'illustrés aux figures 1 et 2) constitue un gaspillage pur et simple de notre précieux territoire ainsi qu'une négation complète des enjeux environnementaux majeurs auxquels nous sommes confrontés. Tel qu'il est conçu, ce projet nie à la fois nos lois et la planification métropolitaine en vigueur qui visent à prendre concrètement en compte ces enjeux environnementaux. De plus, le développement d'une station terminale isolément de toute autre fonction urbaine s'apparente à une approche urbanistique désormais révolue et n'est pas du tout en accord avec les principes ayant guidé les autres choix pour le réseau REM lui-même, dont son électrification.

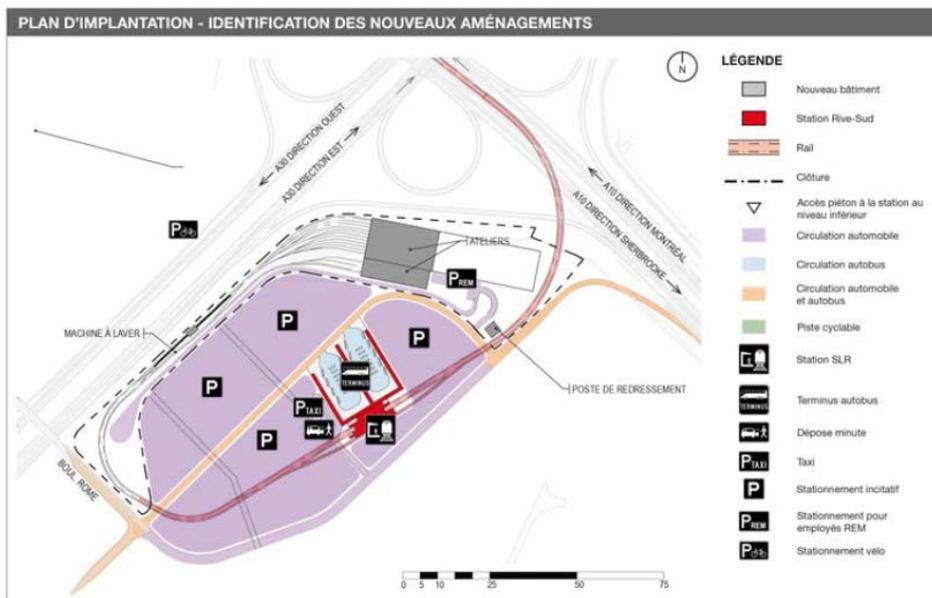


Figure 1- Plan de la Fiches Techniques Stations et ouvrages d'art – août-septembre 2016 - CPDQ Infra (Document déposé au BAPE- DA47.1) illustrant une des versions de la station terminale

Le présent mémoire vise donc à présenter les principes qui ont amené Capwood à conclure que seul un projet TOD constituait un projet acceptable pour ce secteur. Cette démonstration fera, par le fait même, ressortir les éléments qui contribueraient à bonifier de façon majeure le projet de station terminale et améliorer les retombées du projet de REM pour tous. Plus concrètement, les questions de développement métropolitain et urbain durable, développement économique et financement des infrastructures viable seront abordées et mises en perspective, tant à l'échelle métropolitaine que celle de l'agglomération de Longueuil, de la Ville de Brossard que de l'axe du pont Champlain.



Figure 2- Autre configuration de la station terminale, plan inclus à la demande d'avis à la commission de protection du territoire agricole di 18 août 2016.

2. Développement métropolitain et urbain durable

2.1. Les principes TOD énoncés au PMAD : les enjeux environnementaux intégrés à la planification de la métropole

Plusieurs stratégies permettent d'appliquer concrètement les principes du développement durable aux territoires urbains. Par l'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en 2012, la communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a choisi d'orienter l'urbanisation de la région métropolitaine vers une telle démarche stratégique en prévoyant la création de quartiers de type TOD³ autour des points d'accès aux infrastructures de transport en commun les plus importantes.

³ Selon la CMM : « Le TOD est un secteur de développement de moyenne à haute densité, situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, offrant des opportunités de logement,

Cet arrimage du développement et des transports prend en compte les enjeux d'aménagement à diverses échelles afin d'optimiser l'occupation du territoire et vise notamment à réduire un ensemble d'impacts néfastes pour l'environnement liés à la multiplication de ces déplacements et plus spécifiquement ceux en mode autosolo. Les objectifs de cette approche sont notamment de réduire l'étalement urbain de façon à optimiser l'occupation du territoire, la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), l'amélioration de la qualité de vie, la préservation des milieux naturels et la limitation de la pression sur le territoire agricole permanent.

Le principal objectif chiffré du PMAD vise à orienter 40 % de l'urbanisation projetée dans ces quartiers afin de concentrer plus de 320 000 ménages et plus de 150 000 nouveaux emplois dans les aires d'un 1 kilomètre autour des stations. En termes de GES, la CMM vise une réduction de 14 % des émissions d'ici 2031. Le PMAD prévoit aussi des seuils de densité résidentielle minimale à respecter dans les aires TOD, en fonction de la capacité du mode de transport prévu au cœur du TOD. Actuellement, le PMAD prévoit des seuils de densité minimales allant de 40 à 110 logements à l'hectare brut pour les stations de train de banlieue et des seuils minimaux allant de 60 à 150 logements à l'hectare brut pour les stations de métro. Les seuils minimaux pour les stations du REM devraient varier selon les endroits, mais devraient être similaires. Plus spécifiquement pour les aires TOD déjà prévues au PMAD dans l'axe de l'autoroute 10, une densité minimale de 80 logements à l'hectare brut est prévue à l'horizon 2031.

2.1.1. Les ajustements requis à la planification

Les densités et principes prescrits au PMAD devront à court terme se refléter dans la planification et la réglementation des différentes agglomérations, MRC et municipalités de la CMM. Ils sont d'ailleurs transposés au Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Longueuil actuellement en voie d'adoption et sont en voie d'être inclus aux règlements d'urbanisme de la Ville de Brossard. Inversement, puisque le projet du REM aura un impact très important sur la stratégie d'aménagement et de développement du territoire de la CMM, nous croyons que le PMAD devrait lui aussi être révisé⁴ afin d'inclure cette nouvelle infrastructure de transport en commun à la planification métropolitaine⁵. De plus, puisque le site de la station terminale se trouve à l'extérieur du périmètre d'urbanisation, son implantation nécessitera un dézonage et la modification des documents de planification métropolitains et régionaux.

d'emploi et de commerce, conçu pour le piéton, mais n'excluant pas l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou le redéveloppement d'un secteur selon une conception facilitant l'usage des transports collectifs et actifs. » (PMAD, 2012).

⁴ L'article 2,24 de la Loi sur l'aménagement et l'Urbanisme (LRQ A-19.1) indique que la « planification du transport terrestre » (existant, projeté et futur) doit (obligatoirement) faire partie du contenu du PMAD.

⁵ Le PMAD a été adopté en 2012 et l'article 55 de la Loi sur l'aménagement et l'Urbanisme (LRQ A-19.1) oblige que la période de révision du plan commence cinq ans après son entrée en vigueur. Ainsi, puisque le PMAD de la CMM est entré en vigueur en 2012, la période de révision commencera en 2017.

En accord avec les principes du PMAD (vision intégrée et durable du transport et du territoire), Capwood croit aussi que la future station terminale puisqu'elle constituera un point majeur et stratégique du réseau de transport collectif métropolitain et sera desservie par un mode de transport lourd devrait logiquement être intégrée dans les aires TOD. Au même titre que les autres pôles de transport structurants identifiés en 2012, la création d'un TOD sur le site de la station terminale serait non seulement en phase avec l'esprit du PMAD, mais améliorerait aussi la possibilité d'atteindre les objectifs de densité qui y sont prévus et pourrait, à terme, permettre leur rehaussement, car l'ajout d'un nouveau quartier autour de la station terminale inciterait davantage de citoyens à s'installer dans une aire TOD avant 2031.

2.2. Pertinence de créer un TOD à la station terminale

2.2.1. Bonifier les bénéfices du réseau REM

Le fait d'implanter un réseau REM en lui-même contribuera en lui-même de façon significative à réduire l'usage de l'automobile et le navettage par autobus sur le segment de l'autoroute 10 entre le centre-ville de Montréal et l'autoroute 30. D'entrée de jeu, l'utilisation d'un système électrique plutôt que celle de véhicules utilisant des énergies fossiles (principalement les automobiles) aura assurément un impact positif pour les conditions atmosphériques et réduira les émissions de GES qui n'ont pas seulement des impacts sur l'environnement local, mais aussi sur les conditions climatiques de l'ensemble de la planète.

La réduction des embouteillages au carrefour des autoroutes 10 et 30 aura aussi pour effet de réduire les émissions de GES produites par la marche au ralenti des véhicules : « *En fait, si les automobilistes canadiens évitaient la marche au ralenti pendant à peine trois minutes chaque jour de l'année, les émissions de CO₂ pourraient être réduites de 1,4 million de tonnes par année. Ceci équivaudrait à économiser 630 millions de litres de carburant et à retirer 320 000 voitures de la circulation pendant toute l'année⁶ ».*

Bien que les bénéfices environnementaux du REM soient considérables, nous croyons que l'isolement d'un équipement de transport dans le quadrant-sud soit un non-sens en termes environnemental. En effet, l'occupation du quadrant sud seulement à des fins de transport ne permet de répondre à aucun des objectifs d'urbanisation mentionnés précédemment. Pourtant, ce sont ces objectifs d'urbanisation qui participeront le plus à la réduction des émissions de GES, car ils permettront de réduire à la source le nombre et les distances de déplacements motorisés. De plus, le gain de temps dans les déplacements qui sera obtenu grâce au réseau REM pourrait encourager certains

⁶ Ressources naturelles Canada (2016) *Les effets des émissions produites par la marche au ralenti* [www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/collectivites-infrastructures/transports/voitures-camions-legers/ralenti/4416]

ménages à s'installer au-delà de la région métropolitaine. Afin de limiter cet impact potentiel, il est du devoir des instances publiques de mettre en place les stratégies requises pour faire en sorte de contrer cette fuite résidentielle.

En ce sens, nous croyons non seulement qu'il est souhaitable, mais qu'il est essentiel de consolider la stratégie de création des aires TOD élaborée en 2012 pour prendre en compte ces nouveaux enjeux et inclure au sein des aires TOD la station terminale de l'antenne Champlain. Aussi, selon les études réalisées par les experts mandatés par Capwood, les bénéfices environnementaux du REM à l'horizon 2031 pourraient être rehaussés de manière significative par l'aménagement d'un TOD à la station terminale. Selon l'étude de YHC environnement⁷, une réduction additionnelle des GES de 8 300 tonnes est envisageable, faisant passer le bilan global du projet de 16 804 tonnes⁸ à 25 100 tonnes annuelles, pour une amélioration de 49 % des émissions de GES total du projet de REM.

2.2.2. Optimisation de la part modale du REM

En complétant et consolidant le réseau de transport collectif métropolitain, le projet de REM de la CDPQ Infra offrira en lui-même une alternative intéressante et viable à l'usage de la voiture pour les déplacements pendulaires. Le choix d'un métro léger (un mode de transport lourd) a généralement pour avantage d'améliorer les services et l'expérience quotidienne des navetteurs. Ce choix marque déjà une volonté d'encourager l'usage des modes de transports alternatifs à l'automobile.

Dans le même esprit, la création d'un TOD autour d'une station permet à davantage de gens d'accéder à cette infrastructure efficace sans employer leur véhicule et constitue un mode d'urbanisation incitant à l'utilisation des modes de transports actifs. En comparaison avec un développement traditionnel, un quartier de type TOD autour d'une station REM devrait engendrer une part plus importante des déplacements en transport en commun et actif (marche et vélo). Le développement de ce site contribuerait ainsi à optimiser l'utilisation du REM et augmenter la part modale du transport en commun escompté par la CDPQ Infra. Selon l'estimation réalisée par la firme YHC Environnement, la mise en place d'un TOD entraînerait un taux de transfert vers le transport collectif de 32,7 %. Ce taux « *correspond à l'augmentation du taux d'utilisation de transports collectifs et actif pour aller au travail du TOD de Mont-Saint-Hilaire qui représente un modèle de référence conservateur pour comparer l'impact futur du TOD à l'étude pour Brossard* »⁹.

Le déploiement de lieux de destination en bout de ligne du REM ferait aussi en sorte de créer un mouvement pendulaire de navetteurs dans les deux directions. De tels déplacements éviteraient de déplacer des wagons vides et contribueraient à réduire

⁷ YHC Environnement (2016) Rapport préliminaire REM – Projet TOD- 41706-1

⁸ HATCH (2016) *Étude sur les gaz à effet de serre* - CPDQ Infra Réseau électrique métropolitain (DA15)

⁹ YHC Environnement (2016) Rapport préliminaire REM – Projet TOD- 41706-1

l'impact environnemental global du projet de REM en plus d'améliorer la rentabilité du projet de CDPQ Infra.

2.2.3. Création d'un lieu de destination en amont du goulot d'étranglement

En retenant les navetteurs et autobus avant qu'ils atteignent ce carrefour autoroutier stratégique des autoroutes 10 et 30, la localisation de la station terminale fera en sorte que le réseau artériel supérieur sera libéré de façon significative. Cela permettra de fluidifier les échanges et déplacements dans la région métropolitaine de l'agglomération de Longueuil et de la Ville de Brossard et sera bénéfique pour tous.

Un projet privilégiant une urbanisation au bout de la ligne du REM pourrait aussi rendre ce nouveau pôle plus attractif et, en participant à la redistribution des lieux de destination, contribuerait à réduire les embouteillages et les impacts de la circulation sur le tissu urbain de l'autre côté de l'autoroute 30. En effet, la création d'un véritable quartier TOD, incluant des résidences et une diversité d'activités et services (commerces, bureaux et institutions) qui seraient conçues en fonction de l'infrastructure de transport ou arrimées à celle-ci, participerait à créer un véritable lieu de destination. Puisque divers services seraient offerts au même endroit et qu'il serait possible pour les navetteurs qui y transiteront de répondre à plus d'un besoin, un tel pôle pourrait réduire le nombre, la distance et les temps de déplacements.

En relation avec le PMAD, le Réseau de transport de Longueuil envisage aussi un redéploiement de son réseau d'autobus afin de créer des corridors de transport structurants desservis par son réseau rapide d'agglomération (RAA). Ce redéploiement impliquera notamment l'abandon du stationnement incitatif Chevrier et la réduction du nombre de cases de certains stationnements incitatifs telles que celles de la station Panama. Les autobus seront redirigés vers la station terminale et les cases offertes à cette extrémité du réseau. L'ensemble de ces choix permettra de réduire la pression que crée la circulation automobile sur ces quartiers résidentiels autour de ces deux lieux qui n'ont pas été conçus pour recevoir un tel achalandage et réduiront les effets négatifs de la circulation de transit sur les milieux existants ainsi que sur le réseau dans le reste l'agglomération de Longueuil.

La création d'un véritable milieu de vie plurifonctionnel aurait aussi pour avantage d'assurer une animation en période hors pointe. En effet, puisque le réseau REM sera en fonction 20 heures sur 24, l'enjeu de la sécurité (et du sentiment de sécurité), se pose. Si l'équipement était implanté sans aucune autre activité, puisque celle-ci serait dans un vaste espace isolé du reste de la ville, une surveillance accrue des installations serait requise afin d'offrir aux usagers un milieu véritablement sécuritaire et rassurant. Contrairement à un équipement isolé, un quartier entourant la station où seraient déployées différentes activités créerait une animation naturelle la présence continue de plusieurs types de population (usagers du REM, travailleurs, résidents) donnerait un cadre d'ambiance plus sécuritaire.

2.2.4. Optimisation de l'urbanisation

Dans l'optique où des aires TOD sont déjà prévues autour des stations du REM moins importantes en termes de rabattement et sur lesquels il y a très peu d'espaces vacants disponibles aux fins d'un développement de type TOD, il est tout indiqué de créer un TOD autour de ce point de rabattement stratégique du réseau de transport collectif de la Rive-Sud, afin d'en faire un réel pôle urbain complet. Plusieurs autres éléments liés notamment à la disponibilité limitée de terrains dans le périmètre d'urbanisation militent en faveur de cette position.

L'aménagement de cases de stationnement sur une très grande partie du site tel que prévu au projet de la CDPQ Infra (voir figure 1) ne constitue d'aucune façon l'utilisation optimale du terrain. À ce titre, le simple fait de prévoir l'enfouissement des cases de stationnement et le développement en hauteur au-dessus de ces dernières constitueraient en soi une amélioration majeure d'un point de vue urbanistique et environnemental.

De surcroît, l'aménagement d'une station terminale tel que proposé par la CDPQ Infra entraînera la création de lots et espaces résiduels qui feront en sorte de condamner ces terrains à rester inutilisés, et ce, même pour des fins agricoles. En effet, puisque ces terrains ne peuvent et ne pourront être exploités à des fins agricoles de façon viable (voir section 3) et qu'une portion des lots dans ce quadrant sont exclus de la zone agricole, ce projet aura pour effet de créer des espaces résiduels sans usages et sans valeur. Tant pour la CMM que pour l'agglomération, la Ville ou CPDQ Infra, il n'y a aucun avantage à dévaloriser des terrains ayant autant de potentiel.

Ainsi, un développement sur le site de la station terminale permettrait de préserver et d'utiliser de façon optimale les ressources foncières régionales et locales. Depuis la dernière décennie, la Rive-Sud et plus particulièrement Brossard se sont développées de façon importante et rapide. Le PMAD faisait déjà état en 2012 des enjeux de ressources foncières dans le périmètre d'urbanisation. Compte tenu de ces éléments, il importe de mettre à profit le potentiel réel de chacun des nouveaux secteurs qui seront utilisés pour l'implantation du REM.

Dans une perspective d'optimisation des terrains autour des stations, il est pertinent d'examiner le cas des espaces entourant la station de métro Longueuil. Le site du métro de Longueuil est relativement isolé du tissu urbain voisin (séparé par des voies artérielles) et un complexe multifonctionnel s'est développé avec le temps de manière autonome en offrant une diversité d'activités (habitation, université, commerces de proximité, bureau). Les espaces qui furent d'abord utilisés de façon presque intégrale comme lieu de rabattement pour les autobus et comme espaces de stationnement incitatif sont graduellement convertis en espaces bâtis et la quantité de cases de stationnement y est réduite et relocalisée en souterrain.

Nous comprenons qu'il était encore envisageable, dans le contexte de planification du métro Longueuil ou même des gares AMT, d'aménager de vastes stationnements incitatifs en surface. Les questions de rareté du territoire développable, de réchauffement climatique et des GES ou même d'intégration n'étaient pas les préoccupations qu'elles sont aujourd'hui. La nécessité de densifier ne s'était pas encore fait sentir. Cependant, aujourd'hui, il est beaucoup moins compréhensible, pour qui se préoccupe minimalement de la protection des ressources foncières, d'envisager une station terminale qui occuperait 40 hectares sans inclure aucun autre usage.

Pour l'ensemble des acteurs engagés dans le projet de REM, il serait beaucoup plus intéressant d'envisager le développement du secteur. Une approche qui ne prendrait pas en compte toutes les connaissances auquel a désormais accès la CMM pourrait apparaître comme irresponsable à plus d'un point de vue. En plus d'être désuète, cette approche monofonctionnelle aurait diverses autres incidences sur l'environnement en général ainsi que sur la convivialité et la sécurité des lieux (sujets sur lesquels nous développerons dans les prochaines sections de ce mémoire).

Ainsi, puisqu'elle sera contrainte par la présence d'autoroutes et la présence du poste d'Hydro-Québec et de la base de plein air, la planification de la station terminale devrait inclure un projet complet et le développement devrait y être optimisé. Un développement multifonctionnel dense et diversifié permettrait d'envisager un stationnement incitatif souterrain ou étagé qui réduirait d'emblée l'impact négatif associé à un espace asphalté de grande envergure (îlot de chaleur, sous-utilisation de l'espace) et d'optimiser l'usage de ces terrains. À terme, cette station terminale ne devrait pas être un stationnement et des quais au cœur d'un *no man's land*, mais devrait devenir un atout stratégique pour l'ensemble des instances impliquées. Elle devrait de surcroît marquer ce virage majeur en termes de transport métropolitain que constitue le projet de REM.

2.2.5. Réduction des GES

En comparaison avec un milieu de vie traditionnel, un quartier TOD autour de la station terminale contribuerait de différentes façons à réduire l'impact environnemental du projet de REM. Tel que nous l'avons mentionné précédemment, la mise en place d'un réseau de transport collectif performant peut avoir pour effet d'encourager une forme d'étalement urbain si la planification n'est pas analysée autour des points d'accès à ce réseau. En ce sens, la mise en place d'un TOD supplémentaire sur l'antenne Champlain participerait à réduire cette incidence potentielle du nouveau réseau.

Un développement de type TOD, comparativement à un développement suburbain traditionnel aurait aussi pour avantage de réduire les émissions de GES ainsi que la pollution atmosphérique produite par l'utilisation de la voiture dans la région.

À ce titre, la simple modification du projet de la CDPQ Infra à l'effet de prévoir un TOD au pourtour de la station terminale engendrerait, sur la base d'un estimé calculé par la firme

YHC Environnement une réduction des émissions de GES qui pourrait atteindre jusqu'à 8,3 kilotonnes par an pour le site, et ce, seulement en considérant les questions de transport des personnes. Capwood a mandaté YHC Environnement pour effectuer une étude finale à ce sujet. L'étude complète et finale pourra être transmise au BAPE sur demande.

2.3. Développement économique et financement des infrastructures viables

2.3.1. Potentiel de taxation et captation foncière

Il est important de ne pas négliger l'aspect financier du projet. Selon CPDQ Infra, la mise en place et l'opération du REM auront des retombées économiques mesurables à l'échelle du PIB du Québec tout en contribuant à permettre au Québec. Selon Capwood, à l'image des bénéfices urbanistiques et environnementaux, les bénéfices économiques pourraient aussi être rehaussés par la création d'un TOD à la station terminale.

En fait, la garantie de la viabilité du projet de REM, tant économique qu'environnementale, repose sur cette interconnexion entre transport et aménagement du territoire. Un développement urbain de type TOD, tel que proposé par Capwood, permettrait d'optimiser le grand potentiel du site sur le plan financier de différentes façons :

- a) La construction de bâtiments engendrerait de la valeur foncière (immeubles et terrains) pour laquelle des taxes foncières devraient être payées ;
- b) En raison de la position stratégique par rapport aux services de transport collectif métropolitains et locaux, lors de la construction du site une redevance foncière pourrait être versée à CPDQ Infra ;
- c) En raison de la plus-value foncière qu'engendre un équipement de transport, la valeur des propriétés dans ce secteur serait forcément plus importante que dans les autres milieux suburbains. La valeur étant plus importante, la contribution en termes de taxes foncières serait forcément plus importante. Cette plus-value recueillie par l'agglomération et la Ville pourrait être transférée en partie à la CPDQ Infra par des redevances annuelles.

Soulignons que l'ensemble de ces revenus additionnels générés par la mise en place d'un quartier TOD représente plusieurs millions de dollars par année. Ces revenus potentiels seront perdus si ledit équipement de transport multimodal est implanté seul sur ce site tel qu'actuellement prévu. De plus, ayant déjà entrepris des pourparlers avec divers propriétaires fonciers le long de son réseau REM, la CPDQ Infra sait qu'elle a beaucoup à gagner en matière d'intégration de ces stations et partage des coûts.

2.3.2. Contribue à accroître la rentabilité et l'utilisation du REM.

Le choix d'implanter une aire TOD sur le site assurera une clientèle de base à la station du REM. En effet, il est possible d'envisager qu'une partie relativement importante des habitants du TOD ou de ceux qui s'y rendront pour diverses raisons utiliseront le REM en raison de son efficacité et de sa facilité d'accès. Ainsi, en choisissant de développer les terrains entourant la station, le terminus d'autobus et le stationnement incitatif il est possible d'accroître la rentabilité du projet de CDPQ Infra.

Tel que mentionné préalablement, selon l'estimation réalisée par la firme YHC Environnement, la mise en place d'un TOD entraînerait un taux de transfert vers le transport collectif de 32,7 %. Ainsi, la mise en place d'un TOD augmentera d'environ 3 000 utilisateurs additionnels, en plus des 3 000 utilisateurs du stationnement incitatif (plus s'il y a covoiturage) et des autres navetteurs accédant à la station terminale en autobus.

3. Protection du territoire agricole

3.1. Possibilité de compensation ou remise en culture d'autres terrains

Capwood est consciente de l'importance de préserver et protéger une quantité significative de terrains en zone agricole permanente. Dans cette optique, Capwood entend compenser la perte de la partie résiduelle par l'inclusion en zone agricole d'autres terrains cultivables ou boisés d'une superficie équivalente ou supérieure actuellement en zone blanche à la zone agricole permanente. D'ailleurs, cette approche visant à compenser la perte de terres en zone agricole a déjà été approuvée par le BAPE dans le cadre d'un rapport d'enquête et d'audience publique¹⁰.

Dans une optique de développement durable, il serait aussi possible d'introduire des composantes d'agriculture urbaine sur les toits des bâtiments d'un éventuel projet TOD afin de perpétuer la présence d'activités agricoles dans le secteur.

3.2. Valeur agricole très limitée

Bien qu'il ne soit pas exploité à de telles fins depuis plus les années 50, le site se trouve toujours en territoire agricole. Soucieux de connaître le potentiel agricole de ces propriétés, Capwood a mandaté M. Réjean Racine, ingénieur et agronome du Groupe Conseil UDA Inc (UDA) afin de mener une étude concernant le potentiel agricole des propriétés du quadrant sud.

En ne considérant que les caractéristiques physiques du site (qualité des sols et géométrie des parcelles), cette étude permet d'affirmer que les possibilités agricoles actuelles du

¹⁰ Rapport 292 : Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse à Saguenay, septembre 2012, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, p. 81 à 83.

lot 3 467 158 sont élevées et permettraient une utilisation agricole variée (céréales et protéagineux, fourrage, légumes, fruits, etc.). Bien qu'elle pourrait être utilisée pour la culture des fruits et légumes ou servir de parcelle d'appoint pour une ferme de la région, « *la superficie du lot ne permettrait pas une exploitation viable et autonome* ¹¹ » pour les céréales, protéagineux et du fourrage.

Toutefois, si une demande d'exclusion était présentée à la CPTAQ s'appuyant sur le parcellaire prévu à la demande d'avis préparé par le ministère des Transports du Québec (dossier 385417) et que celle-ci était approuvée, un terrain résiduel d'environ 14,6 ha et de forme très irrégulière serait créé en bordure du chemin des Prairies (voir portion exclue de l'avis de réserve à la carte en page 4). En raison de cette superficie et de cette forme, le potentiel agricole du site serait significativement réduit. En raison de la superficie réduite du terrain résiduel : « [...] *les possibilités d'utilisation de ce résidu comme parcelle d'appoint pour les céréales, protéagineux ou fourrages seraient cependant très réduites* » car insuffisante pour justifier le déplacement de la machinerie agricole. En ce qui a trait aux cultures de légumes, fruits ou horticulture environnementale, puisque celles-ci nécessitent aussi une échelle importante pour être viabilisées, elles ne seraient plus envisageables. Selon UDA, « *Seule une exploitation maraîchère à plus petite échelle (ex. agriculture soutenue par la communauté [« ASC »]) pourrait être viable et autonome sur une telle superficie* ».

Outre les contraintes physiques du site, il est important de considérer que la remise en culture de ce secteur ne serait pas autorisée par la réglementation en vigueur. En effet, afin de protéger l'environnement le *Règlement sur les exploitations agricoles* (REA) en vigueur depuis le 14 juin 2002 et s'appliquant à la Ville de Brossard : « *met de l'avant une nouvelle approche qui vise à résoudre le problème de la pollution diffuse causée par les activités agricoles, notamment par l'atteinte d'un équilibre des sols en phosphore* ¹² ». L'article 50.3 du REA interdit plus spécifiquement « *de mettre en culture des terres autres que celles correspondant aux superficies cultivées lors de la saison 2004* ¹³ ». Comme le site n'est pas exploité à des fins agricoles depuis 1954, les seules cultures possibles seraient celles des arbres, arbustes, bleuets, canneberges, fraisiers, framboisiers et vignes.

Les conclusions de l'étude finale pourront aussi être transmises au BAPE sur demande. Cependant, ces informations permettent d'ores et déjà d'affirmer que le potentiel d'exploitation agricole à l'heure actuelle est limité de manière importante par le REA. Considérant que le projet de CPDQ Infra englobe plus de 65 % du lot 3 467 158, il est aussi possible d'affirmer que le morcellement et l'exclusion partielle de cette portion de lot auraient pour effet de réduire presque à néant le potentiel de la portion résiduelle.

¹¹ UDA (2016) Projet de REM (Station terminale Rive-Sud) *Évaluation agronomique préliminaire*

¹² UDA (2016) Projet de REM (Station terminale Rive-Sud) *Évaluation agronomique préliminaire*

¹³ Idem

3.3. Une exclusion sans effet d'entraînement

Il importe aussi de considérer l'effet d'entraînement que cette exclusion peut avoir sur les autres portions du territoire agricole de Brossard. Selon l'étude d'UDA, une exclusion des 40,6 hectares, telle que proposée par la CPDQ Infra et le MTQ, aurait un impact beaucoup plus important sur le territoire agricole qu'une exclusion de l'ensemble des terrains vacants du quadrant sud.

Afin d'établir l'impact d'une exclusion du territoire agricole, il est essentiel de prendre en compte l'usage projeté du site. La CPDQ Infra prévoit actuellement un usage strictement à des fins de transport (aménagement de la station, de stationnements en surface et d'accès) sur 40,6 hectares. Outre le fait de permettre l'établissement d'un réseau électrique, ce projet ne présente aucun avantage pour la protection du territoire agricole ou celui de l'environnement local. Cependant, si ces 40,6 hectares étaient utilisés pour le transport et afin de créer un quartier de type TOD, la pression sur le reste du territoire agricole serait réduite de façon importante, tel que démontré par l'expert Réjean Racine.

Effectivement, puisque le quadrant sud est enclavé (autoroutes, boisées de Brossard qui est dans une aire de conservation « écorécréative », poste d'Hydro-Québec et son boisé) et qu'il ne possède une connexion avec le reste du territoire agricole que par le Chemin des Prairies, son exclusion du territoire agricole et son développement n'aurait pas l'effet domino qui est souvent redouté. Par exemple, le dézonage de ce site serait de moindre impact que celui des terrains du quadrant est. De plus, puisque le morcellement réduit le potentiel agricole du terrain résiduel de façon drastique, l'exclusion et l'utilisation de ces 14,6 hectares pour le développement d'un TOD plus complet apparaissent appropriées et témoigneraient d'une approche plus globale de la protection du territoire agricole.

La proposition de station terminale entourée en grande partie de vastes stationnements incitatifs en surface, telle que présentée par CPDQ Infra, ne répond actuellement qu'à des enjeux de transports, tel que démontré par l'expert Racine. L'exclusion pour permettre l'établissement d'un quartier TOD sur l'intégralité des terrains ceinturés par le boisée et le poste d'Hydro-Québec ainsi que par le boisé de Brossard permettrait quant à lui de réduire concrètement la pression sur les autres terres agricoles de la région. Cette ceinture verte continuerait aussi d'agir comme bande tampon entre la zone agricole permanente et la ville. Ainsi, cette stratégie participerait non seulement à donner une vocation viable au site de la gare actuellement projeté et à optimiser son potentiel, mais participerait également à la valorisation de l'ensemble de ce secteur.

En résumé, UDA conclut que, si l'exclusion du territoire visait le site global (et non seulement le site visé au dossier 385417), celle-ci « *n'aurait aucun impact négatif réel et significatif sur :*

- *les activités agricoles existantes;*
- *le développement de ces activités agricoles;*
- *les possibilités d'utilisation agricole des lots avoisinants;*

- *l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles;*
- *la ressource eau. »¹⁴*

4. Résumé et impacts de la proposition de Capwood

- Il est essentiel d'inclure sur le site de la station terminale de l'antenne Champlain un projet de type TOD;
- L'intégration d'un quartier TOD à la station terminale engendrerait les avantages suivants :
 - réduction additionnelle des GES de l'ordre de 8 300 tonnes par an, ce qui représente une amélioration de 49 % des émissions de GES liés au transport des personnes pour l'ensemble du site;
 - optimisation du taux d'utilisation et de la rentabilité du REM notamment en doublant le taux d'utilisation de la station terminale;
 - accroissement du potentiel de taxation et de captation foncière reliée à la station terminale; ,
 - réduction de la pression sur la zone agricole en optimisant et consolidant le développement sur le site de la station terminale;
- Capwood s'engage à compenser l'impact de l'exclusion du résidu par une demande d'inclusion de terrains situés en zone blanche ayant une superficie et un potentiel agricole supérieur.
- Pour une même atteinte à des lots situés en zone agricole, le projet de la CDPQ Infra peut être bonifié de façon majeure s'il intègre des usages complémentaires (résidentiels et commerciaux) bénéfiques au déploiement et à l'utilisation du REM

Conclusion

Puisque le site prévu pour la station terminale de l'antenne Champlain est vacant et non exploité depuis plus de 60 ans, son développement constituerait une occasion unique de maximiser les retombées positives du projet de REM particulièrement au plan environnemental, mais également en ce qui a trait aux enjeux urbanistiques et économiques ainsi que ceux concernant le territoire agricole. Cela est aussi véridique à l'échelle métropolitaine, régionale que locale.

Capwood, au soutien de sa proposition de développer un projet, est prêt à prendre un engagement à l'effet :

¹⁴ UDA (2016) Projet de REM (Station terminale Rive-Sud) *Évaluation agronomique préliminaire*

- d'assurer le respect intégral des territoires agricoles par des mesures de compensation;
- de mettre en place un projet TOD qui diminuera de façon majeure les GES;
- d'accroître de façon importante le taux d'utilisation de la station terminale;
- de contribuer financièrement au projet de REM par la captation foncière, au même titre que les autres promoteurs du secteur;
- de collaborer de façon étroite avec les différentes instances publiques pour que soit réalisé le meilleur projet sur le site de la station terminale.

Capwood soutient donc le projet de REM dans son ensemble, mais souhaite qu'une approche plus intégrée entre transport et urbanisme soit privilégiée pour le site de la station terminale de l'antenne Champlain. Nous espérons que notre proposition sera considérée tant par la CDPQ Infra que par les autorités du BAPE comme une bonification essentielle du projet de REM et encouragera les autorités à prévoir un véritable projet de type TOD plutôt qu'un équipement de transport collectif métropolitain isolé.

La création d'un quartier de type TOD arrimé et articulé autour de la station terminale n'est pas seulement une belle idée, mais participera à assurer la cohérence et l'acceptabilité de ce projet de station terminale tout en respectant les principes énoncés dans la *Loi sur le développement durable*, notamment celui de protection de l'environnement.

Denis Epoh
Directeur général

Conseils Capwood
1155, boul. Robert-Bourassa
Bureau 1009
Montréal (Québec) H3B 3A7
T 514 866 9111 poste 224



www.capwood.ca

Fin du document