

Mémoire déposé par la Ville de
Brossard dans le cadre des
audiences publiques concernant le
projet de transport collectif dans
l'axe A10/centre-ville de Montréal

Septembre 2016

Table des matières

PREAMBULE	3
INTRODUCTION	4
LES OUTILS METROPOLITAINS ET REGIONAUX DE PLANIFICATION	4
LA STATION TERMINALE RIVE-SUD	5
LA STATION DU QUARTIER	9
LA STATION CHEVRIER	9
LA STATION PANAMA	11
INFRASTRUCTURES ET AUTRES AMENAGEMENTS	12
LE FINANCEMENT DU REM	14
CONCLUSION	15

PREAMBULE

La Ville de Brossard est heureuse de transmettre ce mémoire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) dans le cadre du mandat du projet de transport collectif dans l'axe A10/centre-ville de Montréal qu'il s'est vu confié, le 28 juillet dernier, par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Douzième ville en importance au Québec, Brossard compte plus de 86 000 habitants. Avec trois stations confirmées à Brossard, à savoir : Panama, du Quartier et Rive-Sud, et celle projetée à Chevrier, ce système intégré de transport collectif offrira aux Brossardois un large accès au grand réseau métropolitain de transport.

La Ville de Brossard est d'avis que le BAPE a devant lui un projet porteur. Ayant toujours été un fervent promoteur d'un système léger sur rail (SLR) sur le pont Champlain, c'est avec fierté qu'elle entend collaborer pleinement à chacune des étapes de la consultation et qu'elle soumet le présent document qui résume ses commentaires et aborde ses principales recommandations.

INTRODUCTION

La Ville de Brossard salue d'entrée de jeu la mise en place du Réseau électrique métropolitain (REM), qui reliera, grâce à un système léger sur rail, le centre-ville de Montréal, Brossard, Sainte-Anne-de-Bellevue, Deux-Montagnes et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.

Ce nouveau réseau, axé sur la mobilité durable, est en adéquation avec la vision stratégique de la Ville de Brossard en termes de promotion et de mise en valeur du transport collectif comme une composante structurante de développement urbain.

Cependant, elle estime que certains usages ou orientations privilégiées par CDPQ Infra pourraient faire l'objet d'une bonification. Ainsi, la Ville de Brossard, dans les différentes sections du présent document, souhaite contribuer à enrichir la réflexion sur l'aménagement d'un projet d'une telle ampleur.

LES OUTILS METROPOLITAINS ET REGIONAUX DE PLANIFICATION

La Ville de Brossard a entamé, en 2012, un important exercice de planification stratégique 2013-2030, duquel découle un plan d'action 2014-2017, en plus de s'être dotée de diverses politiques.

Elle a également entrepris la plus importante réforme réglementaire d'urbanisme depuis les 15 dernières années. La révision du *Plan d'urbanisme* (PU) et des règlements afférents, rappelons-le, doit être conforme au *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil* (SAD), lequel doit à son tour être conforme au *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Avec son nouveau plan d'urbanisme, Brossard concourra à affirmer le leadership de sa collectivité, en plus de concrétiser la vision que la Ville s'est donnée dans sa *Planification stratégique 2013-2030* en termes de développement intelligent, de nouvel urbanisme et de développement durable.

La région métropolitaine, sous l'impulsion du PMAD, profite d'une vision commune et cohérente de l'aménagement de son territoire. Considérant ce contexte, Brossard estime que le projet d'implantation du REM s'arrime, de façon générale, avec les outils métropolitains et régionaux de planification urbaine.

Dans l'optique de soutenir les éléments qui seront exposés dans le cadre de ce présent mémoire, la Ville, en tout respect, souhaite néanmoins mettre en relief certaines prémisses identifiées dans ces dits outils.

Les outils de planification locale

D'entrée de jeu, il importe de mentionner que la Ville adhère pleinement au concept des TOD (Transit-Oriented Development ou aménagements axés sur le transport en commun) émanant du PMAD. Brossard a d'ailleurs développé nombre de dispositions réglementaires (zonage, plan d'implantation et d'intégration architecturale, système d'évaluation du développement durable, etc.) afin de faire du territoire situé dans les aires d'influence des futures gares du REM et des autres corridors structurants de transport collectif des milieux de vie exemplaires.

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

Le PMAD propose d'orienter 40 % du développement vers des aires TOD. Pour Brossard, ces aires sont projetées à Panama, à Chevrier et à du Quartier. Les seuils minimaux de densité pour ces aires TOD sont de 80 logements à l'hectare. Un règlement de contrôle intérimaire (RCI) a d'ailleurs été adopté afin d'assurer le respect de ces densités minimales.

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil (SAD)

Le SAD prescrit les affectations du sol, dont les limites de la zone agricole. Il requiert aussi des villes liées qu'elles prennent des mesures visant la préservation des paysages d'intérêt, entre autres en ce qui a trait aux vitrines autoroutières, afin notamment d'atténuer l'impact visuel des stationnements de surface.

Recommandation 1

Que l'arrimage soit fait entre le projet de REM et les outils métropolitains et régionaux de planification urbaine de manière à s'assurer de la cohérence des interventions.

Recommandation 2

Que CDPQ Infra respecte les règlements municipaux de Brossard en ce qui a trait aux dispositions normatives et discrétionnaires, et qu'elle veille à obtenir les permis et autorisations requises de la municipalité.

LA STATION TERMINALE RIVE-SUD

Le quadrant nord-est et le quadrant sud-est

Lorsqu'on analyse la documentation soumise dans le cadre du présent processus, on constate que CDPQ Infra a choisi de ne pas retenir l'utilisation du site nord-est pour l'implantation de la station terminale Rive-Sud. Les motifs ayant mené à cette décision sont cependant peu documentés.

À ce titre, la Ville de Brossard tient à amener certains éléments qui pourraient être pris en considération quant à la localisation de la station terminale dans ce quadrant pour l'antenne Rive-Sud.

L'impact sur la zone agricole

La réalisation d'un plan concept d'une station terminale dans le quadrant nord-est, basé sur les mêmes paramètres de conception que ceux utilisés par CDPQ Infra pour sa proposition de station terminale dans le quadrant sud-est, permet d'avancer que la destruction de terres agricoles serait beaucoup moins importante, soit entre 7,3 et 12,5 hectares dans le quadrant nord-est, comparativement à environ 28 hectares pour le quadrant sud-est.

En privilégiant l'implantation de la station dans le quadrant nord-est, situé en partie sur le site utilisé pour la gestion des matières résiduelles par l'entreprise Matrec, cela permettrait donc de

réduire la destruction de terres agricoles de bonne qualité, puisqu'une grande partie du site nord-est est déjà utilisée à des fins autres que l'agriculture.

De plus, il importe de mettre en exergue qu'un écocentre de propriété municipale sur le boulevard Payer devrait à terme remplacer celui exploité par Matrec dans le quadrant nord-est, d'ici au plus deux ans¹. Puisque ce terrain est déjà utilisé à des fins autres que l'agriculture et, qu'en plus, il perdra à terme sa vocation, l'aménagement dans cette zone nous apparaîtrait cohérent.

La Ville de Brossard comprend certes que le coût de la décontamination puisse constituer une certaine contrainte. Cependant, la décontamination de ce lieu ne pourrait-elle pas être admissible à des subventions? Le Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités ne pourrait-il pas être une option à envisager pour financer la décontamination de ce site potentiel? À ce titre, la Ville de Brossard enjoint CDPQ Infra d'évaluer la décontamination de ce site comme une avenue à privilégier.

Les infrastructures

Qui plus est, en plus de limiter l'impact sur la zone agricole, le site du quadrant nord-est pourrait représenter des économies importantes en ce qui a trait à la construction des infrastructures.

En effet, plutôt que de requérir la construction d'une bretelle de sortie surplombant l'autoroute 10 pour l'accès des véhicules routiers à la gare terminale, tel qu'envisagé par CDPQ Infra, le quadrant nord-est représenterait, de par sa configuration, une opportunité beaucoup moins coûteuse, puisqu'une simple bretelle d'accès au sol pourrait être requise.

Cette option, entre deux échangeurs, aurait également comme bénéfice d'assurer une meilleure accessibilité du transport collectif en provenance de Sainte-Julie, Saint-Hubert et Saint-Bruno, tout en limitant considérablement l'impact sur le réseau routier municipal.

Par ailleurs, en privilégiant le quadrant nord-est, le volume de circulation s'en trouverait accommodé de par la probable capacité accrue du viaduc Grande-Allée, qui offre, contrairement au viaduc de Rome², 4 voies de circulation, en plus d'un meilleur accès autoroutier.

Enfin, le quadrant nord-est fournirait une opportunité pour l'avenir de prolonger le REM pour permettre le rabattement de certains axes structurants de transport collectif, incluant la ligne potentielle de train de banlieue vers Carignan/Richelieu dans l'axe du boulevard Maricourt (identifiée au SAD).

Le quadrant sud-est

Le quadrant sud-est est, de par sa configuration, plus difficile d'accès, ce qui ne sera pas sans accroître la circulation sur le réseau local, et ce, de manière significative.

¹ L'Agglomération de Longueuil est liée par contrat avec Matrec pour les services d'écocentre jusqu'à la fin de 2016.

² Le Viaduc de Rome a 2 voies.

La circulation sur le réseau local

En effet, si le tracé initial est maintenu, tout porte à croire que le réseau routier local pourrait subir une augmentation significative des débits de circulation, notamment sur la montée Gobeil, sur le chemin des Prairies ainsi que sur les boulevards du Quartier et de Rome. La Ville de Brossard est donc préoccupée par cet accroissement de volume de circulation et les impacts qui en découlent.

Il importe de mentionner que la montée Gobeil et le chemin des Prairies, entre les autoroutes 10 et 30, sont considérés et aménagés comme des liens ruraux. L'emprise limitée, conjuguée à la hausse importante de volume de circulation anticipée à ces endroits, nécessiteront un réaménagement de la chaussée, en plus de représenter un niveau de complexité accru et pourrait même donner lieu à un conflit d'usage. La valeur patrimoniale élevée des maisons Banlier et Sénécal sur le chemin des Prairies doit également être considérée.

Les milieux humides et les cours d'eau

La localisation de la gare terminale dans le quadrant sud-est, proposée par CDPQ Infra, entraînerait la destruction d'une superficie d'environ 5 500 mètres carrés de milieux humides et la canalisation d'une partie du ruisseau des Prairies. Bien que CDPQ Infra prévoie des mesures de compensation, nous estimons que de manière à favoriser une préservation de l'environnement, une limitation accrue de la destruction de ce type de milieux devrait être privilégiée. Rappelons que dans le quadrant nord-est, en plus de ne pas y avoir de cours d'eau, il est possible d'éviter la destruction de milieux humides.

Si CDPQ Infra choisissait néanmoins de retenir le site sud-est pour la localisation de la station terminale et que des milieux humides étaient détruits, la Ville de Brossard estime que les compensations devraient se faire dans le respect du Plan de gestion des milieux naturels de Brossard (PDGMN).

En ce qui a trait à la relocalisation ou à la canalisation du ruisseau des Prairies, nous estimons qu'une telle mesure engendrerait un impact environnemental non négligeable dans le sous-bassin versant qui lui est associé ainsi que dans le bassin versant de la rivière Saint-Jacques.

Dans le cas où CDPQ Infra décidait de poursuivre l'implantation du REM dans le quadrant actuellement identifié, la Ville de Brossard juge important que des études hydrologiques approfondies soient réalisées afin de s'assurer qu'il y ait le moins d'impacts possibles sur le milieu récepteur et sur le sous-bassin versant.

La bretelle d'accès

En ce qui a trait à la nouvelle bretelle d'accès à partir de l'autoroute 10 pour se rendre au stationnement incitatif du terminal Rive-Sud, la Ville de Brossard estime qu'en raison du très peu d'information dont elle dispose dans l'évaluation environnementale, il lui est difficile d'anticiper l'impact réel sur le milieu.

Nous comprenons, à la lecture de la documentation de CDPQ Infra, que le tracé proposé pourrait avoir un impact sur un des boisés identifiés dans le PDGMN comme un site en aire écorécréative et qui fait l'objet d'une affectation lui offrant un certain degré de protection dans le

cadre du SAD. Dans un tel cas, nous anticipons une possible perte d'habitat à cet endroit, ainsi qu'un impact potentiel de perte de milieux humides.

Considérant le manque d'information et les conséquences importantes reliées à la localisation de la station terminale, la Ville de Brossard demande qu'une analyse comparative avantages/coûts/bénéfices soit réalisée par la CDPQ Infra sur les deux sites.

Le stationnement incitatif

La Ville de Brossard est d'accord pour capter les usagers en amont des zones de congestion, comme CDPQ Infra propose de le faire avec le stationnement incitatif de la station terminale. Cependant, l'aménagement d'une aire asphaltée de 3000 espaces de stationnement doit se faire selon les meilleures pratiques pour en minimiser les impacts.

En effet, ce type d'infrastructure minéralisée, s'il est mal aménagé, peut représenter un important îlot de chaleur et risque à terme d'engendrer des problèmes reliés à la gestion des eaux pluviales, sans parler du lessivage d'hydrocarbure. Le déversement de ces eaux dans les cours environnants représente un impact environnemental qu'il importe de ne pas sous-estimer. De manière à s'assurer de limiter les répercussions, nous proposons que les eaux pluviales ne viennent pas se déverser dans les milieux humides adjacents et qu'il y ait un traitement préalable avant le rejet dans les fossés et cours d'eau.

Dans cette optique, nous recommandons que le stationnement incitatif soit, au minimum, aménagé selon la norme BNQ 3019-190, *Lutte aux îlots de chaleur urbains — Aménagement des aires de stationnement*.

Recommandation 3

Que CDPQ Infra, devant la perspective d'empiétement en zone agricole dans le quadrant sud-est, reconsidère le site situé au nord-est de manière à limiter les impacts sur les terres agricoles.

Recommandation 4

Que CDPQ Infra évalue la décontamination de ce site comme une avenue à privilégier.

Recommandation 5

Que CDPQ Infra veille à atténuer les impacts liés à l'implantation de la station terminale en produisant un plan de gestion de la circulation qui évaluera, à terme, les déplacements générés par la station et leur répartition sur le réseau avoisinant, et qui identifiera les interventions requises en ce qui a trait aux infrastructures municipales adjacentes.

Recommandation 6

Que CDPQ Infra effectue des études hydrologiques approfondies afin de s'assurer que l'impact sur le milieu récepteur et sur le sous-bassin versant soit minimal.

Recommandation 7

Que CDPQ Infra, en tout respect du Plan de gestion des milieux naturels de Brossard (PDGMN) mette en place un fonds de compensation destiné à des initiatives locales de conservation, de préservation ou de maintien des espaces bleus et verts, de manière à contrebalancer la perte de milieux naturels.

Recommandation 8

Que CDPQ Infra veuille à ce que les eaux pluviales ne viennent pas se déverser dans les milieux humides adjacents ni dans les cours d'eau, et que des mesures spéciales soient mises en œuvre en matière de gestion des eaux pluviales.

Recommandation 9

Que CDPQ Infra réalise une analyse comparative avantages/coûts/bénéfices sur les deux sites.

Recommandation 10

Que CDPQ Infra aménage le stationnement incitatif selon la norme BNQ 3019-190, *Lutte aux îlots de chaleur urbains — Aménagement des aires de stationnement*.

LA STATION DU QUARTIER

La station REM Quartier sera localisée entre le Quartier DIX30 et le futur TOD du Quartier. Ce secteur continuera de se développer et avec la venue d'une station, il est appelé à subir de fortes pressions engendrées par une circulation accrue.

Il est donc essentiel d'assurer que l'accessibilité pour les usagers du transport collectif et actif soit optimale. À ce titre, la Ville de Brossard demande à CDPQ Infra de prévoir les aménagements et infrastructures requis pour assurer la sécurité, la convivialité et la fluidité des déplacements.

Qui plus est, bien que cette station ne soit pas identifiée comme terminus ou rabattement pour les autobus, il est important de permettre un transfert efficace et compétitif pour les usagers qui utiliseront localement le Réseau rapide d'agglomération (RRA).

Recommandation 11

Que CDPQ Infra veuille à accroître les usages piétonniers, de manière à rendre les déplacements actifs sécuritaires, et ce, en produisant, à l'échelle du secteur, un plan de déplacements et d'accessibilité à la station pour les modes actifs.

Recommandation 12

Que CDPQ Infra s'assure de permettre un transfert efficace et convivial pour les usagers qui utiliseront localement le RRA.

LA STATION CHEVRIER**Une station justifiée dès l'ouverture du REM**

Pôle important de transport en commun en raison de la présence d'un stationnement incitatif d'un peu plus de 2300 places, dont plusieurs citoyens ont choisi de s'établir à proximité de ce lien structurant de transport commun dans l'axe du Pont Champlain en raison de l'accès rapide et efficace vers le centre-ville de Montréal, assuré par autobus et, ultimement, par un train léger sur rail3.

La densité de population dans un rayon d'un kilomètre et d'au plus un kilomètre et demi étant jugée relativement importante pour procurer l'achalandage suffisant d'une gare dès l'ouverture, et se comparant avantageusement à d'autres stations prévues en termes de densité, la Ville de Brossard enjoint CDPQ Infra de confirmer l'implantation d'une station à Chevrier dès la première phase de développement.

Peu coûteuse de par ses infrastructures en surface, cette station, en plus d'accroître la desserte de transport collectif, aurait un impact positif sur les résidents des secteurs B, M et particulièrement C, ainsi que sur la gestion de l'urbanisation et le développement immobilier.

Les stations Panama et du Quartier étant à l'extérieur des rayons de marche et cyclables pour les résidents de ces secteurs, une telle confirmation viendrait restreindre l'incertitude que pourrait provoquer son report.

Les seuils de densité minimaux

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement établit des seuils minimaux de densité, de manière à contribuer à optimiser le développement urbain et à diversifier l'offre de logements. De par son règlement de contrôle intérimaire, il oblige un seuil minimal de 80 log./ha dans un rayon d'un kilomètre d'une gare, obligation qui, par mesure de concordance, est reprise au Schéma d'aménagement et de développement.

De plus, en conformité avec les mécanismes prévus à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), Brossard a l'obligation de prévoir, dans son règlement de zonage, une densité élevée. Une densité de 80 log./ha ne devient justifiable uniquement qu'en présence d'une gare de métro ou d'un SLR. Dans l'optique où CDPQ Infra ne concrétiserait pas la station Chevrier, un tel seuil de densité serait injustifié, voire inopportun.

Contre l'étalement urbain

Sans un signal clair de CDPQ Infra concernant la mise en place de cette infrastructure de transport dès le début du projet, force est de constater que le développement immobilier pourrait s'en trouver freiné, voire gelé, engendrant ainsi des répercussions néfastes sur l'étalement urbain, en forçant le développement en périphérie sur la Rive-Sud.

Dans un autre ordre d'idée, la Ville de Brossard comprend, à la lecture de l'étude d'impact, que le stationnement à Chevrier, propriété de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), verra sa vocation redéfinie. Présentant un potentiel de redéveloppement intéressant, la Ville désire collaborer activement avec CDPQ Infra à la redéfinition de cet espace névralgique pour Brossard.

³ Un certain nombre de ces résidents ne possèdent pas de voiture et ont pris la décision de s'établir à cet endroit en fonction de la proximité du terminus Chevrier.

Recommandation 13

Que CDPQ Infra confirme l'implantation d'une station à Chevrier dès la première phase de développement.

Recommandation 14

Que soit mis en place un espace de dialogue de manière à permettre à la Ville de Brossard de collaborer à la redéfinition de la nouvelle vocation du stationnement Chevrier.

LA STATION PANAMA

Le TOD Panama et la revitalisation du boulevard Taschereau

Un autre TOD est en cours de planification autour de la station Panama. Il importe que la configuration de cet espace demeure conviviale et que soit prise en considération la notion de quartier à échelle humaine. Une importance doit donc être accordée à l'aménagement de cette station pour en faire un véritable TOD. Les accès à la gare et le dépôt-minute gagneraient à être mieux intégrés aux espaces publics.

Toujours dans un souci de cohérence, cette nouvelle station doit s'arrimer avec les plans de revitalisation du boulevard Taschereau. L'axe Taschereau passe au cœur de Brossard et en constitue la colonne vertébrale. Cette artère stratégique doit donc être reconfigurée au bénéfice de tous les usagers. Pour la Ville, le redéveloppement du boulevard Taschereau constituera l'occasion d'introduire des modes d'occupation du sol plus durable, d'optimiser la performance environnementale et de favoriser les saines habitudes de vie en donnant une plus grande place au transport actif. Dans ce contexte, si CDPQ Infra prévoit des interventions à l'échangeur A10/Taschereau, elles devraient se faire dans un souci d'intégration urbaine plutôt que dans un aménagement d'inspiration autoroutière.

L'offre en stationnements incitatifs

De manière générale, nous adhérons aux principes de la réduction de l'offre de stationnement, qui est en concordance avec notre vision en termes de mobilité active et durable.

En ce sens, Brossard croit que les 800 cases de stationnement souterrain prévues à Panama ne devraient, ultimement, ne desservir que les édifices à bureaux les surplombant. Nous estimons que des stationnements incitatifs devraient être situés plus en amont, à la station terminale, ou même dans les villes périphériques. La Ville de Brossard enjoint CDPQ Infra de faire en sorte que le transport collectif soit en adéquation avec le REM et que les infrastructures actives de déplacement soient en parfaite cohérence avec notre vision du redéveloppement de Taschereau.

L'importance de la congestion routière

L'aménagement de nouveaux accès, dont celui sur le boulevard Pelletier et celui vers Tisserand, emmènera d'importants changements au niveau des déplacements sur le territoire et, incidemment, aura un impact sur les secteurs résidentiels avoisinants.

Aux impacts possibles sur la congestion routière locale anticipés, le futur accès actif pourrait donner lieu à des dépose-minute improvisés. La rue Tisserand pourrait donc devenir un exutoire. Dans sa documentation, CDPQ Infra mentionne qu'à la majorité des stations, des aires de dépose-minute ou de stationnement incitatif seront aménagées pour permettre aux clients se rendant en voiture d'y accéder facilement. Pour la Ville de Brossard, il est essentiel de prévoir, pour l'ensemble des stations, des dépose-minute dédiés à cette fin et bien intégrés à l'environnement urbain. Une attention particulière en ce qui a trait aux impacts que pourrait engendrer ce projet à proximité de la Place Portobello, doit être également accordée par CDPQ Infra.

La Ville recommande à cet effet que CDPQ Infra veille à produire un plan de gestion de la circulation (automobiles, autobus, piétons et cyclistes) qui évaluera, à terme, les déplacements générés par la station et leur répartition sur le réseau avoisinant et qui identifiera les interventions requises en ce qui a trait aux infrastructures municipales adjacentes. Dans ce sens, CDPQ Infra devra mettre en place des mesures de mitigation afin de limiter les impacts pour les résidents du quartier.

Recommandation 15

Que CDPQ Infra veille à ce que les interventions à l'échangeur A10/Taschereau se fassent dans un souci d'intégration urbaine plutôt que dans un aménagement d'inspiration autoroutière.

Recommandation 16

Que CDPQ Infra s'assure que les 800 cases de stationnement souterrain prévues à Panama ne servent, ultimement, qu'à desservir les édifices à bureaux.

Recommandation 17

Que CDPQ Infra veille à doter l'ensemble des stations de dépose-minute organisés.

Recommandation 18

Que CDPQ Infra veille à prévoir les aménagements requis pour tenir compte de l'augmentation de la circulation dans les quartiers avoisinants la station Panama, et ce, pour tous les modes de transport.

INFRASTRUCTURES ET AUTRES AMENAGEMENTS

L'intermodalité

Avec la venue du REM, l'intermodalité des transports prend tout son sens. À ce titre, la Ville de Brossard juge primordial que le transfert modal soit planifié de manière à ne pas accroître les temps de déplacement des utilisateurs. Dans un souci constant que le temps de correspondance demeure minimal pour les navetteurs, une attention particulière doit être apportée à la conception des terminus et des gares.

Pour l'heure, les résidents de Brossard bénéficient, en pointe, d'une desserte efficace vers le centre-ville. Nous comprenons que le REM prévoit des temps de parcours réduits en comparaison à l'autobus; par contre, est-ce que l'on considère que présentement les résidents prennent un seul autobus qui les emmène directement au terminus Centre-Ville (TCV) et qu'ils devront dorénavant prendre le même autobus localement, s'arrêter à une station du REM, se

déplacer de nouveau pour accéder au train? Advenant que l'utilisation locale de l'autobus pour un court trajet ne soit pas favorisée, plusieurs pourraient être incités à utiliser leur véhicule jusqu'aux stations du REM, générant des problèmes de circulation et de stationnement.

La Ville de Brossard enjoint donc CDPQ Infra de collaborer étroitement avec le Réseau de transport de Longueuil (RTL) afin que ce nouveau réseau s'intègre de manière optimale. De plus, une étude conjointe de CDPQ Infra et du RTL devrait être également prévue pour mesurer l'impact sur l'ensemble du territoire du changement de mode pour les usagers.

Rappelons, comme le souligne le rapport synthèse de l'étude d'impact sur l'environnement, qu'au total plus de 56 lignes d'autobus empruntent des voies réservées qui se trouvent sur l'autoroute 10 et sur le pont Champlain et se dirigent vers le terminus du centre-ville. On estime que 200 autobus/h en pointe, et plus de 1 000 autobus par direction, circulent sur le pont Champlain.⁴

Dans une optique d'offrir un service en transport collectif des plus efficaces, les kilomètres économisés sur le pont Champlain par les autobus du RTL pourraient servir à augmenter le service de transport en commun sur le territoire.

La qualité des aménagements connexes

Brossard rappelle qu'il est essentiel que tous travaux en matière d'aménagements et d'infrastructures requis pour la construction et l'opération du REM fassent partie intégrante du projet et soient pris en charge par CDPQ Infra (déplacements d'infrastructures, de collecteurs, élargissement de voies de circulation, stationnement pour vélos, édicules, rampes d'accès). La Ville de Brossard juge essentiel que la CDPQ Infra s'assure que tout ce qui est requis pour acheminer les usagers du réseau local au REM soient mis en place, et ce, pour l'ensemble des stations. Ces infrastructures et aménagements devraient donc faire partie du montage financier et payés par CDPQ Infra.

Aussi, les gares, les infrastructures et les aménagements devraient être exemplaires en terme de design, de qualité et de durabilité des matériaux et de performance environnementale. À titre de promoteur, le gouvernement du Québec, via CDPQ Infra, se doit de montrer la voie et d'en faire un projet de référence.

Recommandation 19

Que CDPQ Infra porte une attention particulière à la conception des terminus afin que le temps de correspondance demeure minimal pour les navetteurs.

Recommandation 20

Que CDPQ Infra collabore étroitement avec le Réseau de transport de Longueuil (RTL) afin que ce nouveau réseau s'intègre de manière optimale.

Recommandation 21

Que CDPQ Infra, conjointement avec le RTL, réalise une étude pour mesurer l'impact sur l'ensemble du territoire du changement de mode pour les usagers.

⁴Voir à ce propos, CDPQ Infra, *Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement - Rapport synthèse*, Montréal, CDPQ Infra, 91 p.

Recommandation 22

Que CDPQ Infra, en partenariat avec le RTL, évalue la possibilité, dans l'optique d'offrir un service en transport collectif des plus efficaces, que les kilomètres économisés sur le pont Champlain par les autobus du RTL servent à augmenter le service de transport en commun sur le territoire.

Recommandation 23

Que CDPQ Infra prévoit et paie pour tous les aménagements et infrastructures connexes au REM requises pour acheminer adéquatement les usagers des réseaux locaux vers les

Recommandation 24

Que CDPQ Infra porte une attention particulière à la qualité architecturale et environnementale des gares et des aménagements du REM.

LE FINANCEMENT DU REM*L'établissement de la plus-value*

CDPQ Infra a prévu qu'une partie du financement pour la réalisation du REM proviendrait de la captation de la plus-value foncière générée par l'arrivée du SLR et des gares. Brossard est d'accord avec ce principe, car il a maintes fois été démontré que l'arrivée d'un mode lourd de transport collectif contribue à l'augmentation des valeurs des propriétés autour des gares et amène des développements plus importants. Il est donc raisonnable que le constructeur du système de transport à l'origine de la plus-value en bénéficie.

Actuellement, les usagers de la Rive-Sud et de Brossard peuvent compter sur un système d'autobus qui circule sur les voies réservées. Ce système offre un bon niveau de service, tant en termes de temps de parcours et de connexion directe que de fiabilité des horaires. Il permet le déplacement de plus de 22 000 personnes par jour vers Montréal. Le nouveau pont Champlain a prévu, au centre, l'espace pour un service rapide par bus (SRB), qui peut aussi servir à un SLR.

Le REM prévoit que l'achalandage de l'antenne Rive-Sud sera d'environ 74 000 passagers par jour.

Un REM contribuera probablement à plus de développement qu'un SRB, ou du moins à un développement plus rapide, étant donné l'achalandage accru du REM, qui incitera plus de résidents et de travailleurs à se localiser à proximité des stations.

Brossard estime que CDPQ Infra ne devrait tenir compte que de l'achalandage additionnel généré par le REM par rapport à un SRB dans l'estimation des montants de plus-values à capter.

La captation de la plus-value

La captation de la plus-value s'effectuerait en partie auprès des promoteurs de nouveaux projets de développement sous forme d'une redevance et en partie auprès des villes, en s'appropriant une partie des taxes foncières générées par ces nouveaux projets.

Or, les taxes municipales sont nécessaires pour payer les services à la population. Si l'appropriation d'une partie de la taxe municipale est trop importante, cela se traduira par un manque à gagner pour les municipalités, qui devra être compensé par une hausse de taxes dans les secteurs à l'extérieur des rayons des gares, ou par une diminution des services aux citoyens.

Dans ce contexte, Brossard estime que CDPQ Infra devrait percevoir la contribution « ville » directement auprès de l'agglomération de Longueuil et non auprès de la ville de Brossard, au même titre que le métro, ou encore que le gouvernement du Québec prévoit un mécanisme pour exclure du potentiel fiscal aux fins du calcul de la quote-part d'agglomération les aires TOD de Brossard.

Recommandation 25

Que CDPQ Infra ne tienne compte que de l'achalandage additionnel généré par le REM, par rapport à un SRB, dans l'estimation des montants de plus-value à capter.

Recommandation 26

Que CDPQ Infra perçoive la contribution « ville » directement auprès de l'agglomération de Longueuil, et non auprès de la ville de Brossard, au même titre que le métro, ou encore que le gouvernement du Québec prévoit un mécanisme pour exclure du potentiel fiscal aux fins du calcul de la quote-part d'agglomération les aires TOD de Brossard.

CONCLUSION

La Ville de Brossard réitère son appui plein et entier à la réalisation de ce projet combien porteur pour la collectivité. Le REM, ce projet visionnaire, répond aux attentes longtemps exprimées par Brossard. La Ville de Brossard se réjouit de voir ce projet se poursuivre et s'enrichir et elle entend maintenir son étroite collaboration avec CDPQ Infra afin de s'assurer que cette vision inspirante, en termes de mobilité durable, se concrétise harmonieusement.