

**COMMISSION DE PROTECTION DU  
TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC**

---

NUMÉRO DE DOSSIER : 385417

LES MEMBRES : Geneviève Côté, commissaire  
Lise Gendreau, commissaire  
Guy Lebel, vice-président

DATE : 30 septembre 2016

---

**AVIS  
SELON L'ARTICLE 66 DE LA LOI SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE ET DES  
ACTIVITÉS AGRICOLES**

---

**LA DEMANDE D'AVIS**

- [1] Dans une lettre datée du 12 août 2016, le directeur des Inventaires et du Plan métropolitain du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) requiert de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (Commission) un avis conformément à l'article 66 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*<sup>1</sup> (la Loi) relativement à l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement, l'aliénation et l'exclusion de la zone agricole des terrains requis pour la réalisation du projet de Réseau électrique métropolitain (REM) de la filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), soit CDPQ Infra inc. (CDPQ Infra).
- [2] Le MTMDET, qui représente le gouvernement du Québec (Gouvernement) dans cette demande d'avis, est notamment responsable de l'acquisition, de gré à gré ou par expropriation, des biens nécessaires à la réalisation du projet.
- [3] L'avis demandé porte sur l'ensemble des terrains nécessaires au projet REM qui sont situés dans la zone agricole. Ils forment trois sites distincts qui totalisent une superficie de 36,3 hectares. Ces trois sites, tous localisés sur le territoire de la ville de Brossard, sont requis pour la construction de la station terminale Rive-Sud et de ses accès à l'autoroute 10 (A-10).

---

<sup>1</sup> RLRQ, c. P-41.1

**Carte 1 : Sites visés par la demande d'avis**

**Sources :** Carte réalisée par la CPTAQ à partir de son système géomatique GIPTAAQ (Gestion de l'information sur la protection du territoire et des activités agricoles du Québec) et des fichiers DXF transmis par le MTMDET avec la demande d'avis du 12 août 2016.

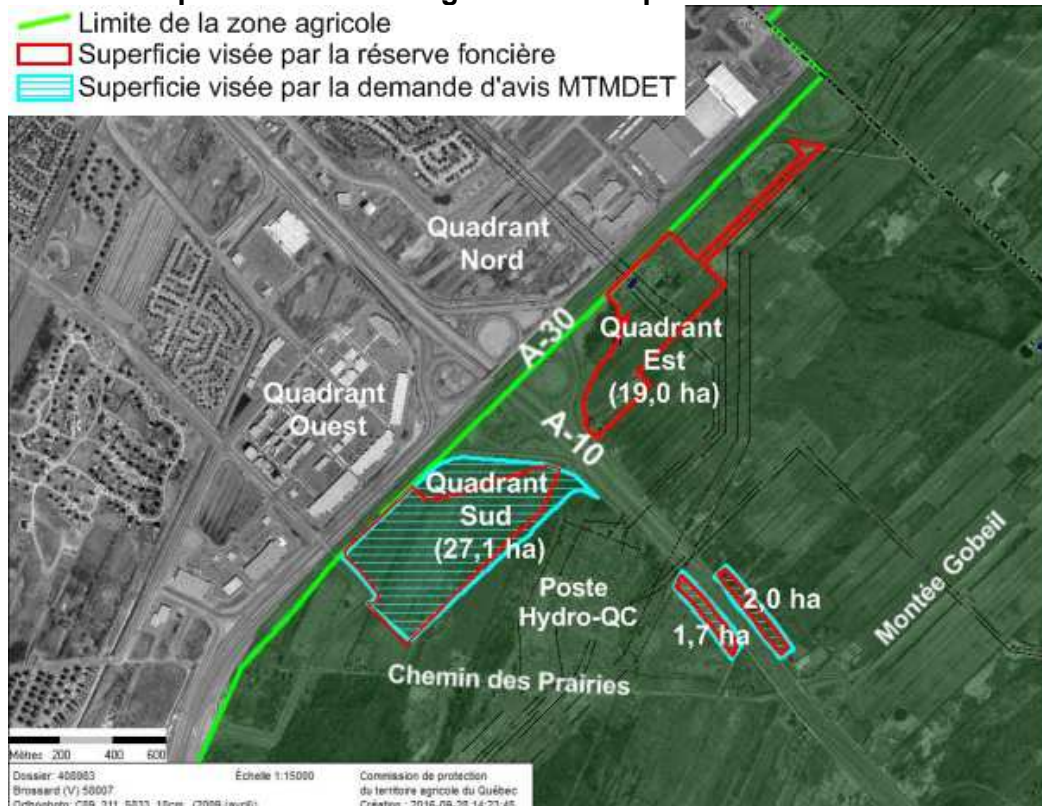
## LES DÉCRETS CONCERNANT L'IMPOSITION D'UNE RÉSERVE FONCIÈRE

- [4] Le 20 avril 2016, le Gouvernement a adopté deux décrets (335-2016 et 336-2016) concernant l'imposition d'une réserve pour fins publiques sur certains biens requis pour la réalisation du projet de REM. La réserve prohibe, pendant sa durée, toute construction, amélioration ou addition sur les immeubles qui font l'objet des décrets, sauf les réparations.
- [5] Ces décrets autorisent le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports à imposer, pour le compte de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) ou l'une de ses filiales en propriété exclusive, une réserve pour fins publiques sur des biens requis pour la réalisation du projet de REM.
- [6] Le décret 335-2016 concerne l'imposition d'une réserve pour fins publiques sur certains biens requis pour la construction d'un système léger sur rail (SLR) sur le territoire des villes de Brossard et Montréal.
- [7] Ce décret vise les lots 2 702 135, 2 702 136, 2 702 234, 2 702 240 et 3 705 716 et une partie des lots 2 702 130, 2 702 131, 2 702 144, 2 702 145, 2 702 148, 2 702 205, 3 467 158, 4 533 731, 4 533 750 et 4 537 666 du cadastre du Québec, situés sur le territoire de la Ville de Brossard, dans la circonscription électorale de La Pinière, et sur les lots 1 179 373, 1 179 377, 1 179 699, 1 179 734, 1 179 785, 1 179 855, 1 179 937, 1 179 938, 1 179 939, 1 179 942, 1 382 615, 1 382 616, 1 542 976,

1 853 667, 2 400 867, 2 400 868, 2 400 869, 2 749 983, 4 657 481, 5 069 560, 5 573 598, 5 573 600, 5 646 828, 5 662 021, 5 829 243 et 5 829 244 et une partie des lots 1 179 341, 1 179 700, 1 382 609, 1 382 619, 1 382 623, 1 543 022, 1 728 978, 1 728 980 2 596 622, 2 597 381, 5 069 561 et 5 662 020 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal, situés sur le territoire de la Ville de Montréal, dans la circonscription électorale de Saint-Henri-Sainte-Anne.

- [8] Plus spécifiquement, les lots et parties de lots se trouvant dans la zone agricole forment quatre sites distincts localisés sur le territoire de la ville de Brossard. La superficie totale en zone agricole représente 49,8 hectares.

### Carte 2 : Superficies en zone agricole visées par le décret de réserve foncière



**Sources** : Carte réalisée par la CPTAQ à partir de son système géomatique GIPTAAQ (Gestion de l'information sur la protection du territoire et des activités agricoles du Québec) et des plans 8, 9 et 10 - Secteur Rive-Sud - Réserves foncières, datés du 15 février 2016 et réalisés pour le compte de CDPQ Infra inc.

- [9] Une superficie d'environ 27,1 hectares est située dans le quadrant Sud de l'échangeur des autoroutes 10 et 30 (échangeur A-10/A-30). Ce site est formé des lots 2 702 234 et 2 702 240 ainsi que d'une partie du lot 3 467 158. Comme illustré sur la carte 2, la superficie affectée par la réserve foncière est plus petite que celle réellement requise pour la construction de la station terminale Rive-Sud (32,6 hectares). La différence s'explique par le fait que deux parcelles de terrain nécessaires à la réalisation du projet et totalisant 5,5 hectares sont issues de propriétés appartenant à la ville de Brossard (sous la gestion du MTMDET) et à Hydro-Québec. Il n'était donc pas nécessaire d'imposer une réserve sur ces terrains.

- [10] Un deuxième site se localise dans le quadrant Est de l'échangeur A-10/A-30. D'une superficie d'environ 19,0 hectares, il est constitué des lots 2 702 135 et 2 702 136, ainsi que d'une partie des lots 2 702 130 et 2 702 131. Il est à noter qu'aucun avis de réserve n'a été publié dans le registre foncier concernant ces lots et parties de lots, puisque CDPQ Infra ne prévoit finalement pas empiéter dans le quadrant Est pour réaliser le projet de REM.
- [11] Une bande de terrain borde le côté nord-est de l'emprise de l'A-10, à environ un kilomètre au sud-est de l'échangeur. Ce site, d'une superficie d'environ 2,0 hectares, correspond à une partie des lots 2 702 144, 2 702 145 et 2 702 148. Il est requis pour dévier le boulevard Lapinière et construire un pont d'étagement permettant d'accéder à la station terminale à partir de l'A-10, en direction de Montréal.
- [12] Une autre bande de terrain, d'une superficie d'environ 1,7 hectare, se trouve du côté sud-ouest de l'A-10, également à environ un kilomètre au sud-est de l'échangeur. Prise à même une partie du lot 2 702 205, cette bande de terrain est nécessaire pour la construction du pont d'étagement et la déviation du chemin des Prairies.
- [13] Quant au décret 336-2016, il concerne l'imposition d'une réserve pour fins publiques sur certains biens requis pour la construction et l'amélioration d'une infrastructure de transport collectif entre Saint-Eustache, l'ouest de l'île de Montréal, l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (Aéroport) et le centre-ville de Montréal, situés sur des terrains des villes de Montréal, Laval, Deux-Montagnes, Saint-Eustache et Pointe-Claire. La totalité des immeubles visés par ce décret est localisée à l'extérieur de la zone agricole.

## LA MISE EN CONTEXTE

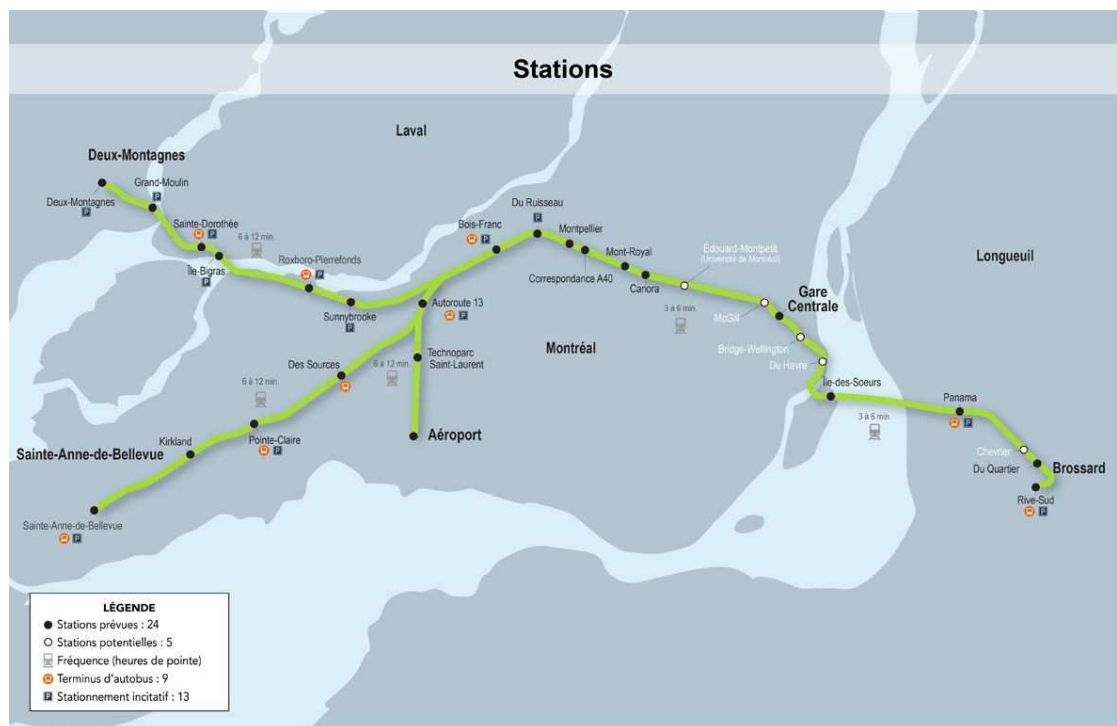
- [14] En janvier 2015, le Gouvernement et la CDPQ concluent une entente commerciale visant la mise en place d'un modèle d'affaires public-public pour la réalisation de grands projets d'infrastructures au Québec.
- [15] En juin 2015, l'Assemblée nationale adopte la *Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec*<sup>2</sup>. Cette loi permet au ministre des Transports de conclure, avec l'autorisation du Gouvernement, une entente avec la CDPQ visant à confier à cette dernière la gestion et la réalisation de projets ayant pour objet de nouvelles infrastructures de transport collectif. Elle confie au Gouvernement la responsabilité de définir les besoins à combler et d'autoriser la solution à mettre en œuvre parmi les options proposées par la CDPQ. Elle accorde toutefois à la CDPQ pleine autorité sur chaque projet faisant l'objet d'une entente, dont le pouvoir de fixer les tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure de transport collectif retenue<sup>3</sup>. Cette loi permet également à la CDPQ de détenir des actions de personnes morales dont l'activité principale consiste à faire de l'investissement ou agir en matière d'infrastructures.

<sup>2</sup> L.Q., 2015, chapitre 17 (projet de loi 38)

<sup>3</sup> Dans le cadre de la première partie de l'audience publique, CDPQ Infra a précisé que ses tarifs seront intégrés à la structure tarifaire développée par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). Cette position est confirmée dans : CDPQ Infra. *TARIF – Réseau électrique métropolitain*. Août/septembre 2016, p. 2 (DA69).

- [16] C'est en juillet 2015, conformément à ses nouveaux pouvoirs, que la CDPQ a créé la filiale CDPQ Infra, dont les activités principales consistent à concevoir, réaliser, gérer et financer des projets majeurs d'infrastructures.
- [17] En septembre 2015, le Gouvernement confie à CDPQ Infra le mandat d'évaluer deux projets de transport collectif électrifié, l'un permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal via le nouveau pont Champlain et l'autre reliant le centre-ville de Montréal à l'ouest de l'île de Montréal et à l'Aéroport.
- [18] En avril 2016, CDPQ Infra annonce une solution intégrée permettant de connecter les deux systèmes projetés avec la mise en place du REM, soit un réseau de SLR électrique et entièrement automatisé permettant de relier le centre-ville de Montréal, l'Aéroport, la Rive-Sud, l'Ouest de l'île de Montréal et la Rive-Nord. Le réseau proposé s'étend sur 67 kilomètres et compte 4 antennes (Rive-Sud, Aéroport, Sainte-Anne-de-Bellevue et Deux-Montagnes), 24 stations, 9 terminus d'autobus et 13 stationnements incitatifs.

**Carte 3 : Tracé d'ensemble du REM**



Source : CDPQ Infra. Réseau électrique métropolitain. Étude d'impact sur l'environnement. Rapport synthèse. Juillet 2016, p. 11 (PR 3.4).

- [19] En raison de ses caractéristiques, le projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue à la *Loi sur la qualité de l'environnement*<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> RLRQ, c. Q-2



- [20] Pour réaliser cet avis, la Commission s'est principalement tournée vers deux sources, soit le site Internet de CDPQ Infra et celui du Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE). De nouveaux documents sont ajoutés sur ces sites régulièrement, surtout depuis la fin du mois d'août 2016.
- [21] Les sites visés par la présente demande d'avis concernent essentiellement l'antenne Rive-Sud, dont le projet est principalement décrit dans le rapport principal de l'étude d'impact sur l'environnement d'avril 2016 et dans les addenda 1 (mai 2016) et 3 (juillet 2016). Le projet des antennes Sainte-Anne-de-Bellevue, Aéroport et Deux-Montagnes est traité dans les addenda 2 (mai 2016) et 3 (juillet 2016). Les documents présentant les réponses du promoteur aux questions des ministères et organismes sur les études d'impact fournissent des précisions supplémentaires.
- [22] Le 28 juillet 2016, avec le début de la période d'information et de consultation de l'étude d'impact sur l'environnement, CDPQ Infra a rendu publics un rapport synthèse, un résumé de l'étude d'impact sur l'environnement et des fiches techniques.
- [23] Le 24 août 2016, elle annonce une série de modifications qui seraient apportées au projet pour en diminuer les impacts sur le milieu, dont le prolongement d'un tunnel sur l'antenne Aéroport pour éviter le parc-nature des Sources, la modification du tracé de l'antenne Rive-Sud à Montréal pour préserver des bâtiments patrimoniaux, le déplacement du stationnement incitatif et du terminus d'autobus de la station Sainte-Anne-de-Bellevue pour éviter deux milieux humides et l'ajout de mesures de compensation, notamment en regard de la perte de terres agricoles.
- [24] À la fin du mois d'août, un grand nombre de documents sont déposés sur le site du BAPE, dont des études clés qui viennent d'être finalisées, souvent en version préliminaire (études d'impact sur la circulation, fiches techniques des stations et ouvrages d'art, étude des besoins (axe A-10/Montréal) et sommaire des études d'achalandage préliminaires).
- [25] En principe, les informations contenues dans le présent avis sont à jour à la date de celui-ci, mais étant donné que le projet REM fait l'objet d'un processus d'optimisation en continu, il se peut que certaines mises à jour aient échappé à la Commission. De même, le lecteur devra s'assurer que les faits, constats et conclusions énoncés dans ce document sont toujours d'actualité, surtout que des éléments importants du projet restent à documenter ou à préciser, dont la tarification, les prévisions d'achalandage, les revenus, les coûts et les impacts du projet sur le réseau autoroutier et les autres réseaux et systèmes de transport collectif.
- [26] Des aspects majeurs du projet font d'ailleurs l'objet de discussions avec des ministères et organismes gouvernementaux, des organismes de transport en commun, des villes, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et d'autres partenaires, notamment des promoteurs immobiliers. La réorganisation des réseaux d'autobus, la tarification, le partage des recettes métropolitaines du transport collectif et la captation de la plus-value foncière en sont des exemples.

- [27] Il est également à noter que CDPQ Infra n'a pas fourni d'évaluation comparative des coûts et des bénéfices du projet par rapport à d'autres solutions de transport collectif, alors que plusieurs solutions ont été étudiées au cours des dernières années, notamment pour accroître la fréquence des trains de banlieue sur la ligne Deux-Montagnes, améliorer la mobilité dans l'Ouest de l'île de Montréal, incluant la desserte de l'Aéroport, ainsi que pour remplacer la voie réservée actuelle du pont Champlain et dans l'axe de l'A-10. CDPQ Infra explique simplement que l'analyse effectuée des différents modes de transport (service rapide par bus, tramway, tram-train, trains de banlieue et SLR) a révélé que le mode SLR est celui qui offre les meilleures performances, principalement parce que l'automatisation du système permet d'accroître la capacité du réseau.
- [28] De plus, les analyses fournies sur les différentes options étudiées en regard notamment de la localisation des stations, des stationnements incitatifs, des terminus d'autobus et des centres d'entretien du matériel roulant sont très sommaires.
- [29] Aussi, considérant l'état d'avancement des travaux, la **Commission juge prématuré de mettre en perspective les impacts appréhendés du projet sur le territoire et les activités agricoles avec les bénéfices attendus du projet**. C'est pourtant ce qu'elle fait généralement lorsqu'elle apprécie une demande d'autorisation ou une demande d'exclusion, particulièrement quand cette demande vise un projet d'utilité publique, et ce, en tenant compte évidemment des dispositions applicables de la Loi et en pondérant les critères prévus à l'article 62 de la Loi.
- [30] Dans ce contexte, pour réaliser cet avis, la Commission s'est penchée plus particulièrement sur la portion de l'antenne Rive-Sud localisée à Brossard, puisque ce sont surtout les choix qui ont été faits en regard de ce volet du projet qui donnent lieu aujourd'hui à un empiètement dans la zone agricole. Néanmoins, le document comprend une présentation sommaire du projet.
- [31] Enfin, la Commission a vérifié si le projet de REM comportait d'autres empiètements potentiels dans la zone agricole. Il appert que les stations terminales des antennes Sainte-Anne-de-Bellevue et Deux-Montagnes se trouvent en territoire non agricole, respectivement à 1,15 et 1,5 kilomètre des limites de la zone agricole<sup>5</sup>, soit au-delà de la distance d'un kilomètre qui est habituellement considérée pour planifier l'aménagement d'un TOD (*Transit oriented development*)<sup>6</sup> autour d'un système de transport collectif de grande capacité, comme un SLR.

---

<sup>5</sup> Les distances ont été évaluées par les services professionnels de la Commission à partir de la figure 2-8 du document *Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires additionnels du MDDELCC* (3<sup>e</sup> série de réponses – PR5.3.1) et de la carte 17 du *Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement, Addenda no 2 – Systèmes de transport collectif de l'Ouest-de-l'île de Montréal, via l'aéroport, Volume 2 – Cartes* (PR3.2.1).

<sup>6</sup> Un TOD (*Transit oriented development*) est un développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station ou d'une gare d'un système de transport collectif performant et de grande capacité, de façon à faciliter l'usage des transports collectifs et actifs.

- [32] Le projet prévoit par ailleurs le réaménagement du garage de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour en faire un centre d'entretien mineur et un lieu de remisage du matériel roulant du REM<sup>7</sup>. Ce garage se situe dans le territoire de la ville de Saint-Eustache, sur un terrain qui est contigu à la zone agricole. Les nouvelles installations projetées doivent être implantées à l'intérieur de l'emprise actuelle, de sorte qu'il n'y aurait pas d'empiètement dans la zone agricole.

## LA DESCRIPTION DU PROJET

### Une vue d'ensemble du projet

#### L'offre de service

- [33] Le réseau de 67 kilomètres du REM, avec ses 24 stations, converge vers le centre-ville de Montréal, à la gare Centrale. L'antenne Deux-Montagnes remplacerait la ligne de trains de banlieue du même nom et la ligne Mascouche (Train de l'Est) prendrait fin à la station A-40 de l'antenne Deux-Montagnes, obligeant ainsi ses usagers à une correspondance supplémentaire<sup>8</sup>.
- [34] La moitié du réseau projeté emprunterait des voies ferroviaires existantes (ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes et antenne ferroviaire Doney). Près de 30 % des voies seraient construites dans des corridors routiers (A-10, pont Champlain et A-40).
- [35] Le service de SLR serait offert 20 heures par jour (5h00 à 1h00), du lundi au dimanche. Il serait assuré par des rames de quatre voitures en période de pointe et par des rames de deux voitures le reste du temps. Chaque voiture pourrait accueillir jusqu'à 150 personnes (assises et debout). Les édicules seraient fermés et tempérés.
- [36] En période de pointe, la fréquence serait de 3 à 12 minutes, selon l'antenne, les stations et l'achalandage. Sur l'antenne Rive-Sud, par exemple, une fréquence de 3 à 6 minutes est envisagée.
- [37] Les temps de parcours fournis dans la documentation correspondent au temps de déplacement en SLR de la station terminale d'une antenne à la gare Centrale. Comme la réalisation du projet nécessite un réaménagement d'un grand nombre de lignes d'autobus des sociétés de transport en commun et des conseils intermunicipaux de transport (CIT), il est impossible pour le moment d'évaluer les impacts du projet sur les temps de déplacement des usagers actuels du transport en commun.

---

<sup>7</sup> CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement, Addenda no 3 – Projet optimisé et intégré, Volume 1 – Rapport principal*. Août 2016, pp. 5-15 et 5-16 (PR3.1.2).

<sup>8</sup> CDPQ Infra inc. *Fiches techniques – Stations et ouvrages d'art – Station A-40*. Août-septembre 2016, p. 4 (DA39).



La croissance anticipée de la demande de transport collectif

- [38] Pour le moment, seul un sommaire préliminaire des achalandages est disponible. Ces estimations ne tiennent pas compte des modifications récentes apportées au projet.
- [39] En 2022, soit la première année d'opération de l'ensemble des antennes du REM, l'achalandage quotidien est estimé à 141 000 passagers. Les gains d'achalandage estimés par rapport à la situation actuelle sont principalement attribuables à une augmentation de la clientèle utilisant des autobus pour se rendre aux stations, en particulier sur les antennes Deux-Montagnes et Rive-Sud, puisque les stationnements incitatifs existants sont déjà pleins ou en voie de l'être.
- [40] Les usagers du Réseau de transport de Longueuil (RTL) et des CIT qui vont à Montréal devront effectuer une correspondance supplémentaire pour transférer sur le REM. D'après les études déposées, la correspondance s'effectuerait pour une grande majorité d'entre eux à la station Panama, puisque la plupart des circuits d'autobus du RTL convergeraient à cet endroit et que 57 % des usagers actuels du transport collectif qui empruntent le pont Champlain utilisent les autobus du RTL<sup>9</sup>. Le changement de point de chute à la gare Centrale au lieu du terminus Centre-ville (TCV) implique également une augmentation du temps de correspondance vers le métro, ce qui toucherait environ le tiers de la clientèle. Selon l'étude d'achalandage préliminaire, ces inconvénients seraient compensés dans la plupart des cas par les améliorations des temps de déplacement qu'offre le SLR.

**Tableau 1 : Prévisions d'achalandage aux horizons 2022 et 2031**

Antenne	Achalandage quotidien			Écarts	
	2013 <sup>1</sup>	2022 <sup>2</sup>	2031 <sup>2</sup>	2013-2022	2022-2031
Rive-Sud	55 000	74 300	84 400	19 300	10 100
Deux-Montagnes	27 000 <sup>3</sup>	47 200	62 100	20 200	14 900
Sainte-Anne-de-Bellevue	---	16 800	21 400	16 800	4 600
Aéroport	3 000	2 700	3 800	-300	1 100
<b>Total</b>	<b>85 000</b>	<b>141 000</b>	<b>171 700</b>	<b>56 000</b>	<b>30 700</b>

Sources : 1) Compilation effectuée par la Commission à partir des données contenues dans CDPQ Infra. *Un nouveau mode de transport – Un nouveau mode de vie – Rive-Sud+ Centre-ville+Ouest de l'île+Rive-Nord+aéroport*. 22 avril 2016.

2) CDPQ Infra. Réseau électrique métropolitain- Sommaire des études d'achalandage préliminaires. Août 2016, p. 25 (DA55).

3) Dans le Sommaire des études d'achalandage préliminaires daté d'août 2016 (DA55), l'achalandage quotidien sur la ligne Deux-Montagnes est estimé à 31 200.

4) À compter de 2022, la clientèle de l'antenne Deux-Montagnes inclut également une partie des usagers du Train de l'Est.

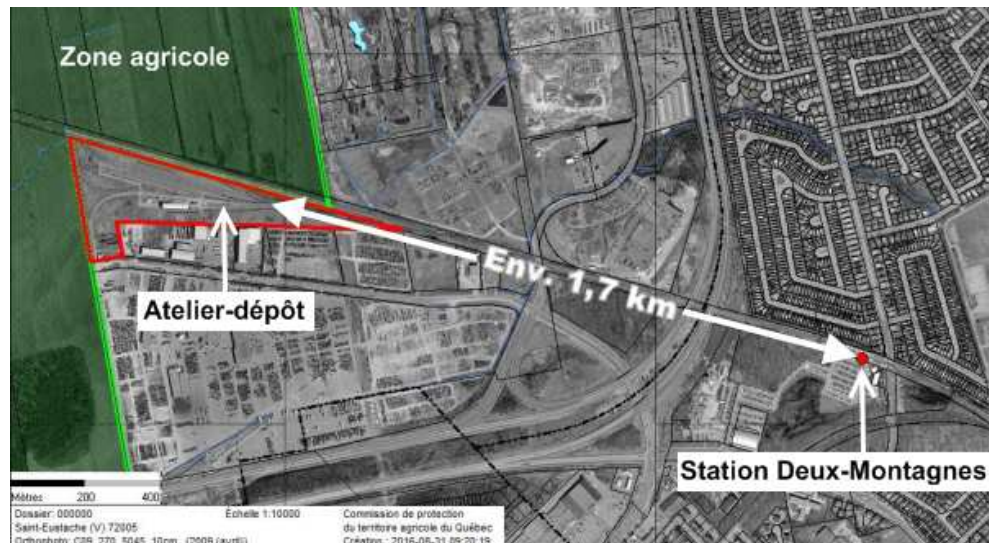
<sup>9</sup> CDPQ Infra. *Réseau électrique métropolitain- Sommaire des études d'achalandage préliminaires*. Août 2016, p. 6 (DA55).

- [41] L'achalandage 2022 de l'antenne Aéroport est moindre que celui de l'année 2013, qui est celui de la navette 747 de la Société de transport de Montréal (STM), notamment parce que le modèle de prévision s'appuie sur l'hypothèse que le service de la navette 747 serait partiellement maintenu (fréquence de 30 minutes).
- [42] Il est à noter que tant que les questions relatives à la tarification et au partage des recettes ne seront pas réglées, les prévisions d'achalandage resteront préliminaires.

#### Les sites d'entretien et de remisage du matériel roulant

- [43] Le promoteur prévoyait initialement se doter de deux ateliers-dépôts pour effectuer les activités de maintenance (entretiens majeurs et mineurs) et le remisage du matériel roulant, l'un à la station terminale Rive-Sud et l'autre au garage de l'AMT situé à l'extrémité de la ligne Deux-Montagnes, à Saint-Eustache. À la station terminale Rive-Sud, l'empreinte au sol de l'atelier-dépôt était initialement de 19 hectares<sup>10</sup>. Par la suite, CDPQ Infra a opté pour le centre d'entretien Pointe-Saint-Charles de l'AMT, en cours de construction, pour réaliser les activités d'entretien majeur du matériel roulant du REM, lesquelles représentent environ 60 % des activités de maintenance.
- [44] Les ateliers-dépôts de la station terminale Rive-Sud et de Saint-Eustache serviraient aux entretiens mineurs et au remisage quotidien des rames. Avec ce changement, l'empreinte au sol de l'atelier-dépôt de la station terminale Rive-Sud a été réduite à environ 8,7 hectares. Dans ce cas précis, l'atelier-dépôt se trouve sur le même site que la station. Dans le cas de l'antenne Deux-Montagnes, il se trouverait à 1,7 kilomètre de la station Deux-Montagnes.

#### **Carte 4 : Distance entre la station Deux-Montagnes et l'atelier-dépôt Saint-Eustache**



**Sources :** Carte réalisée par la CPTAQ à partir de son système géomatique GIPTAAQ et de la carte 17 du volume 2 – Cartes de l'Addenda 2 de l'étude d'impact (PR3.2.1).

<sup>10</sup> CDPQ Infra. *Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 - Rapport principal*. Avril 2016, p. 262 (PR3.1).

Les coûts et le financement du projet

- [45] Le projet nécessiterait un investissement annoncé de 5,5 milliards de dollars (5,5 G\$), dont 2,9 milliards (2,9 G\$) pour les infrastructures et équipements des lignes, 1,78 milliard (1,78 G\$) pour le matériel roulant et les systèmes, 235 millions (235 M\$) pour la construction des stations, terminus d'autobus et stationnements incitatifs et pour les améliorations au réseau routier local et finalement 585 millions (585 M\$) pour l'acquisition du corridor, le déplacement des utilités et le traitement des sols<sup>11</sup>. CDPQ Infra prévoit acquérir 200 voitures pour assurer le service projeté. Le coût d'immobilisation du système proposé serait donc d'environ 82 millions de dollars du kilomètre (82 M\$/km)<sup>12</sup>.
- [46] Ce coût n'inclut pas celui des cinq stations potentielles identifiées par CDPQ Infra. Lors de l'appel de propositions, les consortiums seront invités à déposer des solutions et des prix pour trois d'entre elles (McGill, Wellington-Bridge et Édouard-Montpetit).
- [47] Dans l'étude d'impact sur l'environnement portant sur l'antenne Rive-Sud, le coût global du projet concernant cette antenne est évalué à 2,5 milliards de dollars (2,5 G\$). Ce montant inclut le coût des infrastructures et des systèmes, le coût d'achat et d'entretien du matériel roulant, le coût d'acquisition et de décontamination des terrains, les coûts d'opération et d'entretien pour toute la durée du projet, ainsi que les coûts estimés pour les contingences et les risques<sup>13</sup>.
- [48] Dans l'étude d'impact portant sur les antennes Sainte-Anne-de-Bellevue, Aéroport et Deux Montagnes, le coût global du projet est estimé à près de 3,5 milliards de dollars (3,5 G\$), incluant le coût des infrastructures, l'achat du matériel roulant et des équipements ferroviaires connexes (garages, stationnements, stations, etc.), ainsi que les risques et contingences<sup>14</sup>. Ce montant exclut le coût d'acquisition et de décontamination des terrains, les coûts de transformation de l'alimentation électrique sur la ligne Deux-Montagnes ainsi que les coûts d'opération et de maintenance pour la durée de vie du projet.
- [49] Étant donné le stade de planification du projet, le coût annoncé de 5,5 G\$ reste approximatif, comme en témoignent les différents estimés publiés. Le promoteur n'a d'ailleurs pas indiqué la marge d'erreur associée à ce coût.

---

<sup>11</sup> CDPQ Infra inc. Note – Pourcentage et rendement des projets ferroviaires dans le portefeuille de CDPQ Infra, (DA79).

<sup>12</sup> Selon le Certu, sur la base de réalisations dans les villes françaises, le coût d'investissement au kilomètre, en euros 2 010, de la 1<sup>re</sup> ligne de métro léger (ou SLR) est de 60 à 80 millions d'euros, comparativement à 90 à 120 millions d'euros pour le métro lourd et de 2 à 10 millions d'euros pour un système rapide par bus (SRB). Source : Certu – Cete Méditerranée. *Choisir un mode de transport capacitaire – L'exemple de villes méditerranéennes*. Collection Dossier n° 266, avril 2013. p. 15.

<sup>13</sup> CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement, Volume 1 – Rapport principal*. Avril 2016, pp.332-333 (PR3.1).

<sup>14</sup> CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement, Addenda no 2 – Systèmes de transport collectif de l'Ouest-de-l'île de Montréal, via l'aéroport, Volume 1 – Rapport principal*. Mai 2016, page 7-60 (PR3.1.1).

- [50] CDPQ Infra s'engage à investir trois milliards de dollars (3 G\$) dans le projet. Le solde viendrait principalement de la contribution financière attendue des gouvernements du Québec et du Canada. Des options de financement sont encore à l'étude<sup>15</sup>. Lors de l'audience publique du 31 août 2016, le directeur général adjoint de CDPQ Infra a mentionné que des discussions sont en cours pour financer une partie des coûts de réalisation du projet, soit de 5 à 6 % des coûts totaux (275 M\$ à 330 M\$), à partir de la captation de la plus-value foncière. Comme le REM serait un système entièrement automatisé, ses coûts d'exploitation sont très bas. Une fois le service en opération, les revenus des usagers couvriraient l'essentiel des coûts d'exploitation. La captation de la plus-value foncière pourrait générer de 2 à 3 % des revenus et les autres sources (publicité, commerces, etc.), de 1 à 1,5 %<sup>16</sup>.

#### Les retombées

- [51] Les retombées du projet sur le produit intérieur brut (PIB) québécois sont estimées à plus de trois milliards de dollars (3 G\$) sur quatre ans. Les développements immobiliers anticipés le long du tracé représenteraient pour leur part des investissements privés de près de cinq milliards de dollars (5 G\$).
- [52] La réalisation du projet permettrait de créer près de 7 500 emplois temporaires (emplois directs et indirects) durant chacune des quatre années de construction du REM. En phase d'exploitation, le REM générerait annuellement quelque 1 000 emplois directs et indirects<sup>17</sup>.
- [53] La réalisation du projet permettrait une diminution des gaz à effet de serre (GES) de près de 16 800 tonnes par année. Le promoteur prévoit également une diminution des pertes économiques reliées à la congestion, sans toutefois la quantifier.

#### Le mode et le calendrier de réalisation

- [54] Conformément à l'entente convenue entre la CDPQ et le Gouvernement, CDPQ Infra serait l'unique propriétaire des actifs du système. Une option d'achat à la juste valeur marchande serait octroyée au Gouvernement afin de permettre la rétrocession des biens corporels et ouvrages, si CDPQ Infra souhaitait un jour se départir d'une partie ou de la totalité des actifs du REM.
- [55] La conception et la réalisation des infrastructures seraient confiées en mode ingénierie, approvisionnement et construction (IAC) à une entité contractuelle sélectionnée à la suite d'un appel d'offres international. La fourniture du matériel roulant, l'exploitation et l'entretien du système seraient confiés à une autre entité contractuelle également sélectionnée à la suite d'un appel d'offres international.

---

<sup>15</sup> CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain (REM) – Audience publique du BAPE*. Montréal, 29 août 2016, p. 18 (DA57).

<sup>16</sup> BAPE. Enquête et audience publique sur le projet de Réseau électrique métropolitain de transport collectif par CDPQ Infra inc. Première partie. Volume 5, Transcription de la séance tenue le 31 août 2016 à 19h00. Hôtel Bonaventure, Montréal, p. 22 (DT 5).

<sup>17</sup> CDPQ Infra inc. Communiqué de presse. 22 avril 2016.

- [56] Les appels de proposition sont prévus pour l'automne 2016 et la décision finale du Gouvernement, pour l'hiver 2017. En débutant la réalisation du projet au printemps 2017, CDPQ Infra prévoit une mise en service des premières rames en 2020, vraisemblablement sur l'antenne Deux-Montagnes.

### **La justification de l'antenne Rive-Sud**

- [57] Actuellement, 56 lignes d'autobus empruntent la voie réservée du pont Champlain reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal et deux lignes d'autobus de la STM relient l'île des Sœurs et Montréal. En période de pointe du matin, environ 450 autobus (22 500 passagers) empruntent cette voie réservée en direction du centre-ville de Montréal<sup>18</sup>.
- [58] Selon l'étude d'impact déposée, le système de transport collectif reliant la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal dans l'axe de l'A-10 a atteint sa pleine capacité. D'une part, le TCV, principal point de chute à Montréal, est saturé. D'autre part, les stationnements incitatifs Panama et Chevrier sont également utilisés à pleine capacité. D'autres contraintes sont soulevées, dont les retards attribuables à la congestion sur le réseau routier aux approches du TCV, la fermeture occasionnelle de la voie réservée à cause d'incidents de circulation ou de conditions climatiques difficiles et les nuisances occasionnées par le nombre élevé d'autobus (émissions polluantes, bruit et vibrations)<sup>19</sup>.
- [59] Par ailleurs, la demande croît d'année en année. Même sans augmentation majeure de l'offre de service, le nombre de déplacements augmenterait de 28 % entre 2013 et 2031<sup>20</sup>. L'étude d'impact sur l'environnement mentionne que si l'offre n'est pas accrue dans ce corridor, il y aurait augmentation de l'achalandage sur la ligne 4 du métro, ce qui occasionnerait une augmentation de la congestion dans les rues avoisinants le métro Longueuil, et une perte d'attractivité du centre-ville de Montréal. Le statu quo ne serait donc pas souhaitable.
- [60] Il est donc proposé de remplacer la voie réservée aux autobus par une ligne de SLR automatisée de 15 kilomètres, qui prendrait son origine dans le quadrant Sud de l'échangeur A-10/A-30, qui s'insérerait au centre de l'emprise de l'A-10 jusqu'à l'île des Sœurs, et qui emprunterait un nouveau pont ferroviaire, puis un corridor dédié jusqu'à la gare Centrale.
- [61] Outre la gare Centrale et la station terminale Rive-Sud, l'antenne Rive-Sud compterait trois stations intermédiaires (Île-des-Sœurs, Panama et Du Quartier). Trois autres stations potentielles ont été identifiées le long de cette antenne, dont deux à Montréal (Du Havre et Wellington-Bridge) et l'une sur la Rive-Sud (Chevrier).

---

<sup>18</sup> CDPQ Infra. *Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 - Rapport principal*. Avril 2016, p.8 (PR3.1).

<sup>19</sup> Idem, pp. 10-12.

<sup>20</sup> Idem, p. 13.

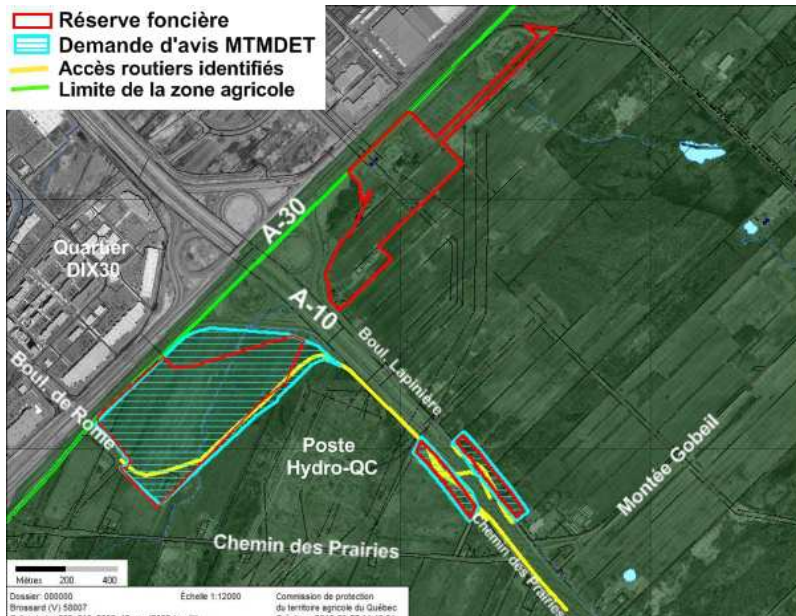
- [62] Le stationnement incitatif Chevrier, qui mesure approximativement 11 hectares<sup>21</sup> et qui compte 2 313 places<sup>22</sup> en surface et quelques abribus, serait démoli pour y permettre le développement et la consolidation de la trame urbaine. Selon les informations fournies, la station Chevrier n'a pas été retenue, du moins pas pour le moment, pour des raisons d'optimisation de la conception du système<sup>23</sup>.
- [63] La réalisation de l'antenne Rive-Sud implique la construction de près de trois kilomètres de tunnels dans le secteur Du Havre à Montréal, trois ponts d'étagement, cinq passages routiers, deux ponts ferroviaires pour la traversée du chenal et de l'île des Sœurs et deux viaducs aériens, l'un entre l'île des Sœurs et le boulevard Marc-Cantin à Montréal<sup>24</sup> et l'autre entre la station terminale Rive-Sud et le centre de l'A-10.

## La station terminale Rive-Sud

### Ses principales caractéristiques

- [64] Le site retenu pour l'implantation de la station terminale Rive-Sud, d'une superficie de 32,6 hectares, se trouve dans le quadrant Sud de l'échangeur A-10/A-30. Comme mentionné précédemment, ce site est un peu plus grand que la superficie visée par la réserve foncière décrétée par le Gouvernement dans ce quadrant de l'échangeur (27,1 hectares).

**Carte 5 : La station terminale Rive-Sud et les accès routiers projetés**



**Sources :** Carte réalisée par la CPTAQ à partir de son système géomatique GIPTAAQ, des plans 8, 9 et 10 - Secteur Rive-Sud - Réserves foncières, datés du 15 février 2016 et réalisés pour le compte de CDPQ Infra inc. et des fichiers DXF transmis par le MTMDET avec la demande d'avis du 12 août 2016.

<sup>21</sup> Superficie évaluée par les services professionnels de la Commission à l'aide de l'outil géomatique GIPTAAQ.

<sup>22</sup> AMT. *Rapport annuel 2015 – Transformer la mobilité*. p. 11.

<sup>23</sup> CDPQ Infra. *Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 - Rapport principal*. Avril 2016, pp. 226-228 (PR3.1).

<sup>24</sup> CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement, Addenda no 3 – Projet optimisé et intégré – Volume 1 – Rapport principal*, août 2016, p. 2-2. (PR3.1.2)



- [65] Pour faciliter l'accès à la station terminale Rive-Sud, de nouveaux liens routiers sont prévus<sup>25</sup>. Le boulevard de Rome serait prolongé pour permettre la desserte locale et un accès en provenance des autoroutes 30 et 10. Le trottoir et la piste cyclable aménagés sur le viaduc existant seraient raccordés à la station. De plus, des nouveaux liens routiers seraient construits pour relier la station terminale à l'A-10. En direction nord-ouest, une bretelle d'accès avec pont d'étagement au-dessus de l'A-10 serait construite entre la montée Gobeil et la future station. En direction sud-est, la station terminale serait raccordée au chemin des Prairies, qui donnerait dorénavant accès à l'A-10. La construction du pont d'étagement et de ces deux bretelles d'accès implique la déviation d'un tronçon du chemin des Prairies et d'un tronçon du boulevard Lapinière sur environ 400 mètres, d'où la réserve foncière établie sur une bande de terrain de chaque côté de l'A-10. Les autobus et les voitures partageraient ainsi une voie dans chaque direction.
- [66] Avec les travaux d'optimisation, le concept de la station terminale Rive-Sud a considérablement changé. Cette station serait maintenant aérienne<sup>26</sup>, avec un quai d'arrivée et deux quais de départ, le tout dans une emprise de 35 mètres de largeur<sup>27</sup>. L'édicule occuperait une superficie approximative de 2 800 mètres carrés<sup>28</sup>.
- [67] Le transfert des activités d'entretien majeur au centre d'entretien de l'AMT de Pointe-Saint-Charles a permis de réduire la superficie occupée par l'atelier-dépôt à 8,7 hectares, au lieu des 19 hectares prévus originalement<sup>29</sup>.
- [68] Le terminus d'autobus serait doté de 17 quais répartis sur deux boucles et d'un quai dédié aux véhicules de transport adapté<sup>30</sup>.
- [69] Il est important de souligner que la version initiale du projet prévoyait la construction d'un stationnement de trois étages de 2 300 cases du côté ouest et d'un stationnement de surface de 700 places du côté est<sup>31</sup>. Ce concept a toutefois été abandonné pour un stationnement de surface de 3 000 places entourant la station et le terminus d'autobus<sup>32</sup>.

---

<sup>25</sup> CDPQ Infra. *Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 - Rapport principal*. Avril 2016, p. 247 (PR3.1).

<sup>26</sup> CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement, Addenda no 3 – Projet optimisé et intégré, Volume 1 – Rapport principal*. Août 2016, p.5-26 (PR3.1.2).

<sup>27</sup> CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC*. Juillet 2016, p.125 (2<sup>e</sup> série de réponses – PR5.2.1).

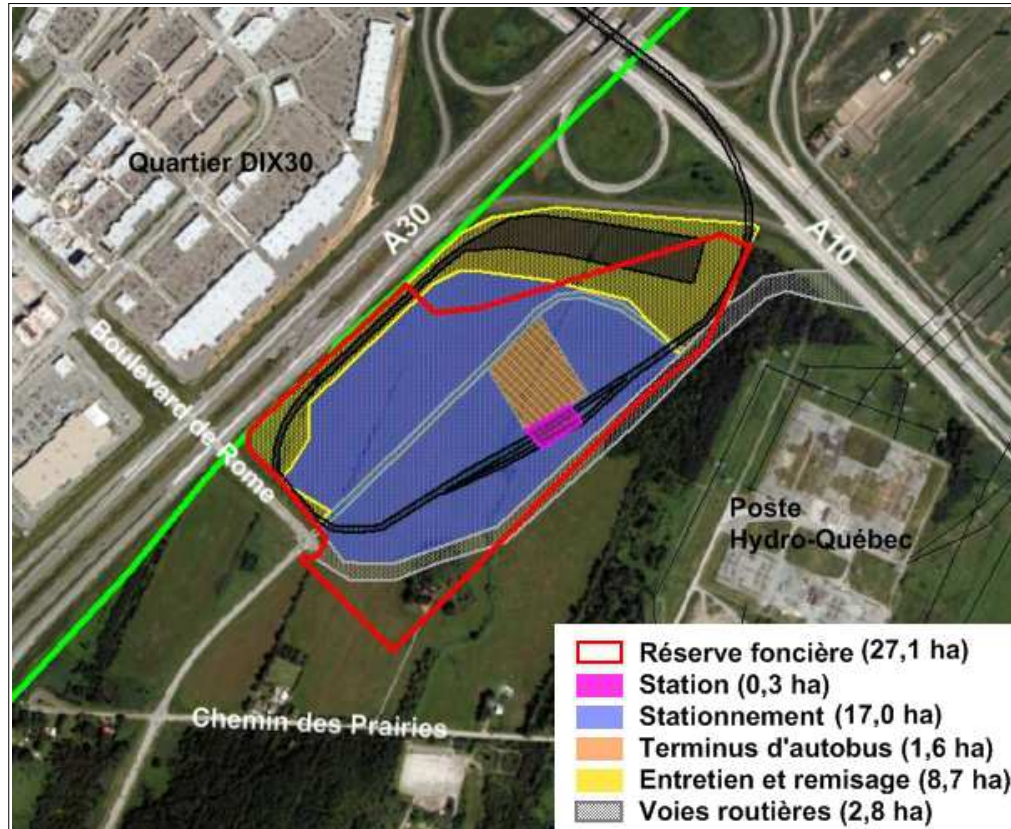
<sup>28</sup> CDPQ Infra. *Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 - Rapport principal*. Avril 2016, p. 245 (PR3.1).

<sup>29</sup> CDPQ Infra. *Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 - Rapport principal*. Avril 2016, p. 262 (PR3.1).

<sup>30</sup> CDPQ Infra Inc. *Fiches techniques – Stations et ouvrages d'art - Station Rive-Sud*. Août-septembre 2016, pp. 1-2 (DA47).

<sup>31</sup> CDPQ Infra. *Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 - Rapport principal*. Avril 2016, p. 247 (PR3.1).

<sup>32</sup> CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement, Addenda no 3 – Projet optimisé et intégré, Volume 1 – Rapport principal*. Août 2016, p. 5-26 (PR3.1.2).

**Carte 6 : Concept d'aménagement de la station terminale Rive-Sud**

**Sources :** Carte réalisée par la CPTAQ à partir de son système géomatique GIPTAAQ et de la figure 2.7 du document : CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires additionnels du MDDELCC*. Juillet 2016, p. 30 (3<sup>e</sup> série de réponses - PR5.3.1).

- [70] Ainsi, le projet de construction de la station terminale Rive-Sud requiert, dans son état actuel, un terrain de 32,6 hectares en zone agricole, abstraction faite des 3,7 hectares requis pour la construction du pont d'étagement et des liens routiers qui relieraient la future station et l'A-10. Au total, la réalisation de cette station conduirait donc à une perte de sols à vocation agricole d'environ 36,3 hectares.
- [71] Selon CDPQ Infra, la dimension du site a été déterminée principalement par l'espace nécessaire aux mouvements des rames entre leur sortie du terre-plein central de l'A-10 et les voies de remisage. L'utilisation de l'espace disponible entre l'A-30, les rails et le prolongement du boulevard de Rome jusqu'à l'A-10 aurait également été optimisée, ce qui aurait permis de construire un stationnement en surface à la place des stationnements étagé et souterrain<sup>33</sup>.
- [72] En somme, les travaux d'optimisation n'ont pas permis à ce jour de réduire la superficie empiétant dans la zone agricole, qui serait approximativement de 36,3 hectares, incluant les superficies nécessaires à la construction du pont d'étagement et des deux bretelles d'accès à l'A-10.

<sup>33</sup> CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires additionnels du MDDELCC*. Juillet 2016, p. 49 (3<sup>e</sup> série de réponses - PR5.3.1).

Le choix du site

- [73] Le promoteur soutient qu'aucun espace approprié pour l'implantation de la station terminale Rive-Sud autour de l'échangeur A-10/A-30 n'est disponible en dehors de la zone agricole, étant donné la superficie nécessaire, les projets de développement prévus et les contraintes qui affectent les terrains vacants.
- [74] Parmi les raisons fournies pour justifier une implantation dans le **quadrant Sud**, on note la volonté de capter les usagers régionaux (automobilistes et usagers des autobus des CIT) avant la zone récurrente de congestion observée sur l'A-10 en période de pointe du matin et de limiter par le fait même la circulation de transit dans les rues locales de Brossard<sup>34</sup>. En effet, la station terminale Rive-Sud doit desservir principalement la clientèle régionale, soit des usagers provenant notamment des villes de Saint-Jean-sur-Richelieu, Chambly et Carignan. Il appert en effet qu'environ 30 % des usagers actuels du stationnement Panama et 50 % de ceux du stationnement Chevrier proviennent de l'extérieur du territoire de l'agglomération de Longueuil<sup>35</sup>.
- [75] De plus, le promoteur fait valoir que le site privilégié, en étant situé en périphérie du périmètre urbain, permet de regrouper sur un même lieu la station terminale, un terminus d'autobus, un stationnement incitatif et un atelier-dépôt (entretiens mineurs et voies de remisage du matériel roulant). Pour CDPQ Infra, il serait difficile de scinder en deux le projet<sup>36</sup> et il n'est pas souhaitable de localiser le centre d'entretien et les voies de remisage à proximité d'un secteur résidentiel à cause du bruit des aiguillages<sup>37</sup>.
- [76] Autre avantage mentionné, le site ne présente aucune contrainte physique ou géotechnique pour la construction des infrastructures projetées<sup>38</sup>, ce qui permet de minimiser les coûts de construction des infrastructures.
- [77] Par ailleurs, CDPQ Infra soutient que la disponibilité de terrains dans le **quadrant Nord** de l'échangeur échangeur A-10/A-30 est théorique parce que la Ville de Brossard et le promoteur Devimco Immobilier (Devimco) prévoient y développer un quartier de type TOD, c'est-à-dire un quartier dense, à usages mixtes et misant sur la présence de la future station Du Quartier du REM projeté. De l'avis de CDPQ Infra, la réalisation de la station terminale dans le **quadrant Nord** n'est pas envisageable parce que cela engendrerait des coûts d'expropriation trop importants<sup>39</sup>.
- [78] Le 12 septembre 2016, Devimco a convié les médias à la première pelletée de terre, inaugurant ainsi la mise en chantier du projet Solar Uniquartier. Le promoteur immobilier prévoit y construire 2 500 unités résidentielles, un million de pieds carrés

---

<sup>34</sup> CDPQ Infra. *Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 - Rapport principal*. Avril 2016, p. 226 (PR3.1).

<sup>35</sup> Ville de Brossard. *Plan d'urbanisme 2016-2035 - version préliminaire*. Février 2016, p. 198.

<sup>36</sup> CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain - Étude d'impact sur l'environnement – Antenne Rive-Sud - Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC*. Juin 2016, p. 11 (PR5.1).

<sup>37</sup> CDPQ Infra. *Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 - Rapport principal*. Avril 2016, p. 233 (PR3.1).

<sup>38</sup> Idem, p.234.

<sup>39</sup> CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain - Étude d'impact sur l'environnement – Antenne Rive-Sud - Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC*. Juin 2016, p. 11 (PR5.1).

(93 000 mètres carrés) d'espaces commerciaux et à bureaux, 15 000 mètres carrés de parcs, deux hôtels, un centre des congrès pouvant accueillir 1 000 personnes et un complexe sportif, de santé et de loisir<sup>40</sup>. Au total, quelque 25 immeubles de 8 à 25 étages seraient construits et les investissements prévus sont de l'ordre du milliard de dollars (1 G\$). Le président de Devimco, monsieur Serge Goulet, a annoncé à cette occasion que Solar Uniquartier allait devenir le nouveau centre-ville de la Rive-Sud et que Devimco allait participer au financement du REM en payant une charge de développement au pied carré lors des demandes de permis de construction. Selon La Presse<sup>41</sup>, monsieur Goulet n'a pas chiffré de façon précise le montant que Devimco était prête à verser à CDPQ Infra au chapitre de la captation de la plus-value foncière, mais il aurait mentionné que cette contribution dépasserait les dix millions de dollars (10 M\$).

- [79] Quant au **quadrant Ouest**, CDPQ Infra mentionne ne pas avoir considéré les espaces disponibles en raison des activités commerciales du Quartier DIX30<sup>42</sup>.
- [80] Le **quadrant Est**, situé dans la zone agricole, a pour sa part été écarté à cause de la présence de l'écocentre Grande Allée sur la propriété de Services Matrec inc. et des contraintes environnementales et géotechniques que présente cette dernière<sup>43</sup>. L'écocentre est affecté à la gestion des matières résiduelles d'origine résidentielle provenant des municipalités de l'agglomération de Longueuil<sup>44</sup>. Cet usage non agricole a été accordé par la Commission en 2008, au dossier 358083<sup>45</sup>, principalement parce que le terrain visé était déjà voué, depuis 1992, à la disposition de matériaux secs, ayant également fait l'objet d'une autorisation de la Commission, au dossier 184662<sup>46</sup>. Il faut préciser que cet usage visait la réhabilitation d'une ancienne carrière.
- [81] Selon CDPQ Infra, la réalisation de l'atelier-dépôt initialement prévu à la station terminale (entretiens majeurs et mineurs) sur le site de l'écocentre aurait nécessité des investissements additionnels de l'ordre de 100 millions de dollars (100 M\$) pour pallier à la faible portance des sols<sup>47</sup>.
- [82] Comme le site du quadrant Est a été écarté par le promoteur, on peut penser que c'est pour cette raison que la superficie de 19 hectares visée par le décret 335-2016 n'a pas fait l'objet d'un avis de réserve publié dans le registre foncier.

---

<sup>40</sup> Devimco Immobilier. *Solar Uniquartier*. En ligne <http://solaruniquartier.com/fr/>, site consulté le 21 septembre 2016.

<sup>41</sup> Maxime Bergeron. Un modèle « simple » pour financer le train de la Caisse. Affaires. lapresse.ca. 12 septembre 2016. En ligne <http://affaires.lapresse.ca/economie/transports/201609/12/01-5019494-un-modele-simple-pour-financer-le-train-de-la-caisse.php>. Site consulté le 13 septembre 2016.

<sup>42</sup> BAPE. Enquête et audience publique sur le projet de Réseau électrique métropolitain de transport collectif par CDPQ Infra inc. Première partie. Volume 4, Transcription de la séance tenue le 31 août 2016 à 13h00. Hôtel Bonaventure, Montréal, p. 55 (DT 4).

<sup>43</sup> CDPQ Infra. *Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 - Rapport principal*. Avril 2016, p. 234 (PR3.1).

<sup>44</sup> Ville de Longueuil. *Règles d'accès aux écocentres*. En ligne <https://www.longueuil.quebec/fr/ecocentres-regles>. Site consulté le 15 septembre 2016.

<sup>45</sup> Services Matrec inc., n° 358083, 3 novembre 2008

<sup>46</sup> 2853-5839 Québec inc., n° 184662, 12 novembre 1991

<sup>47</sup> CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain - Étude d'impact sur l'environnement – Antenne Rive-Sud - Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC*. Juin 2016, p. 11 (PR5.1).

### La station Du Quartier

- [83] La station Du Quartier serait construite entre les deux voies de l'A-10, du côté sud-est du futur viaduc qui relierait les deux tronçons existants du boulevard Du Quartier. Elle permettrait une desserte locale du Quartier DIX30 (quadrant Ouest), du projet TOD de Devimco prévu entre l'A-30 et le boulevard Du Quartier (quadrant Nord) et du secteur résidentiel qui est en développement au nord-ouest du boulevard Du Quartier (quadrant Nord)<sup>48</sup>.
- [84] La station Du Quartier aurait une emprise au sol de 1 000 mètres carrés. Elle serait dotée d'un quai central avec les rails situés de part et d'autre à cause de la faible largeur d'emprise disponible entre les chaussées (environ 20 mètres). Une passerelle pour piétons permettrait un accès direct au TOD et un trottoir serait aménagé sur le viaduc. Des arrêts sur rue sont prévus pour les autobus. Aucun stationnement incitatif n'est planifié à proximité de cette station.
- [85] Certains équipements de la station seraient implantés dans l'aire du TOD adjacent (Solar Uniquartier), notamment un stationnement pour vélos de 74 places, un dépose-minute de six places pour automobiles et taxis et deux places de stationnement pour des employés du REM<sup>49</sup>.

### La station Panama

- [86] La station Panama, située à la jonction du boulevard Taschereau, a été retenue à cause de la présence actuelle du terminus d'autobus du même nom, qui joue un rôle stratégique dans la desserte de transport collectif de l'agglomération de Longueuil. Cette station desservirait des clientèles à la fois locale et régionale. Aménagée au centre de l'A-10, elle aurait une emprise au sol de 990 mètres carrés. Comme pour la station Du Quartier, les rails seraient situés de chaque côté de l'édicule à cause de la faible largeur disponible entre les chaussées de l'A-10. Toutefois, dans ce cas-ci, l'accès à la station se ferait par un tunnel construit sous l'autoroute<sup>50</sup>.
- [87] Le stationnement incitatif Panama existant, qui compte 962 places<sup>51</sup>, serait remplacé par un terminus d'autobus de 25 quais. Deux stationnements incitatifs seraient construits, l'un étagé et l'autre sous le terminus d'autobus. Le nombre total de places prévu est actuellement de 700<sup>52</sup>. Des discussions seraient en cours avec la Ville de Brossard sur la réduction de la capacité totale à 500 places<sup>53</sup>. Enfin, un dépose-minute et des accès piétonniers et cyclables sont prévus.

---

<sup>48</sup> CDPQ Infra. *Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 - Rapport principal*. Avril 2016, p. 248 (PR3.1) et CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement, Addenda no 3 – Projet optimisé et intégré, Volume 1 – Rapport principal*. Août 2016, p. 5-26 (PR3.1.2).

<sup>49</sup> CDPQ Infra Inc. *Fiches techniques – stations et ouvrages d'art, station du Quartier*. Août/septembre 2016, p. 2 (DA43).

<sup>50</sup> CDPQ Infra. *Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 - Rapport principal*. Avril 2016, pp. 249-251 (PR3.1).

<sup>51</sup> AMT. *Rapport annuel 2015 – Transformer la mobilité*. p. 11.

<sup>52</sup> CDPQ Infra Inc. *Fiches techniques – stations et ouvrages d'art, station Panama*. Août/septembre 2016, p. 2 (DA46).

<sup>53</sup> CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Antenne Rive-Sud – Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC*. Juin 2016, p. 12 (PR5.1).

[88] Un développement mixte (résidences, commerces et bureaux) de type TOD serait privilégié aux alentours de la station Panama.

### **Les mesures visant à diminuer les impacts sur le territoire et les activités agricoles**

[89] Pour atténuer les pertes permanentes de terres agricoles ainsi que les pressions additionnelles pour le développement d'un TOD dans la zone agricole, les mesures suivantes sont proposées :

- Explorer et mettre en place des mesures compensatoires visant à dynamiser l'activité agricole dans le secteur.
- Limiter la modification des usages et affectations à la stricte zone requise pour l'implantation des infrastructures du projet.
- S'assurer d'une remise en état des aires temporaires de travail qui garantit un potentiel agricole équivalent ou supérieur à celui d'origine.
- S'assurer que le sol de qualité soit déblayé et transféré sur un autre site en zone agricole pour amender un sol de moindre qualité.
- Privilégier l'obtention d'une autorisation pour un usage autre qu'agricole plutôt que pour une exclusion permanente.
- Obtenir un engagement du promoteur de ne pas promouvoir de TOD ou d'autres développements en station terminale.
- Proscrire toute implantation d'habitation, d'immeubles protégés ou modification du périmètre urbain tel qu'inscrit à la Directive sur les odeurs causées par les déjections animales provenant d'activités agricoles<sup>54</sup>.

[90] Au départ, les actions annoncées pour dynamiser l'activité agricole dans ce secteur de la zone agricole se résument à l'installation d'un kiosque de vente de produits agricoles<sup>55</sup>. En août 2016, le promoteur a indiqué qu'un plan de compensation conforme aux attentes des partenaires était en préparation. Ce plan pourrait inclure différentes mesures, dont la conversion de lots non agricoles en lots agricoles, l'aménagement de serres sur les toits de certaines stations/installations et l'exploitation de marchés publics dans les stationnements incitatifs la fin de semaine<sup>56</sup>.

[91] Les lots qui pourraient être inclus dans la zone agricole n'ont pas encore été identifiés parce que des démarches sont requises avec les propriétaires et les municipalités concernés.

---

<sup>54</sup> CDPQ Infra. *Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 - Rapport principal*. Avril 2016, p. 265-366 (PR3.1).

<sup>55</sup> CDPQ Infra inc. *Étude d'impact sur l'environnement – Réseau électrique métropolitain - Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC*. Juillet 2016, p. 128 (PR5.2.1).

<sup>56</sup> CDPQ Infra. *Mise à jour – Réseau électrique métropolitain - Fiches techniques (optimisation récentes au tracé) – Étude d'impact sur l'environnement*. Août 2016 (DA63).



## LE CADRE RÉGLEMENTAIRE EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

### Les orientations gouvernementales

- [92] Les orientations gouvernementales établissent un cadre pour l'aménagement du territoire québécois et précisent les attentes formulées à l'endroit des municipalités régionales de comté (MRC), agglomérations et communautés métropolitaines dans leur travail de planification.
- [93] En matière de protection du territoire et des activités agricoles, les instances municipales, régionales et métropolitaines doivent planifier l'aménagement et le développement du territoire, dans le respect de leurs compétences respectives, en assurant la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et en accordant la priorité aux activités et aux exploitations agricoles en zone agricole. Plus spécifiquement, le Gouvernement demande de freiner l'empiétement et l'expansion de l'urbanisation en zone agricole et de contrôler les usages non agricoles afin de créer un cadre propice au maintien et au développement des activités et des exploitations agricoles<sup>57</sup>.
- [94] Dans le cadre de l'élaboration du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM, le Gouvernement a produit une mise à jour de ses orientations et attentes visant spécifiquement le territoire de la CMM.
- [95] Selon l'une des orientations formulées dans l'addenda publié, la CMM est tenue de « Favoriser la mise en valeur optimale du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain, dans une perspective de croissance économique, de création d'emplois et de protection de l'environnement ». La première attente identifiée en lien avec cette orientation est le maintien de l'intégrité de la zone agricole en y exerçant un contrôle restrictif de l'urbanisation et des pressions de développement<sup>58</sup>.
- [96] En regard de l'aménagement du territoire, le Gouvernement demande à la CMM de favoriser une forme urbaine qui encourage l'utilisation du transport en commun et des modes non motorisés au lieu de l'automobile. À cette fin, il précise notamment l'attente suivante : « Adopter des mesures d'urbanisation afin d'accorder la priorité au développement ou au redéveloppement urbain (résidentiel, commercial, industriel et institutionnel) arrimé aux infrastructures métropolitaines de transport collectif, et inciter l'utilisation de ces infrastructures comme leviers principaux du développement urbain métropolitain et local. »<sup>59</sup>

---

<sup>57</sup> Ministère des Affaires municipales et de la Métropole. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – La protection du territoire et des activités agricoles - Document complémentaire révisé*. Décembre 2001, p. 13.

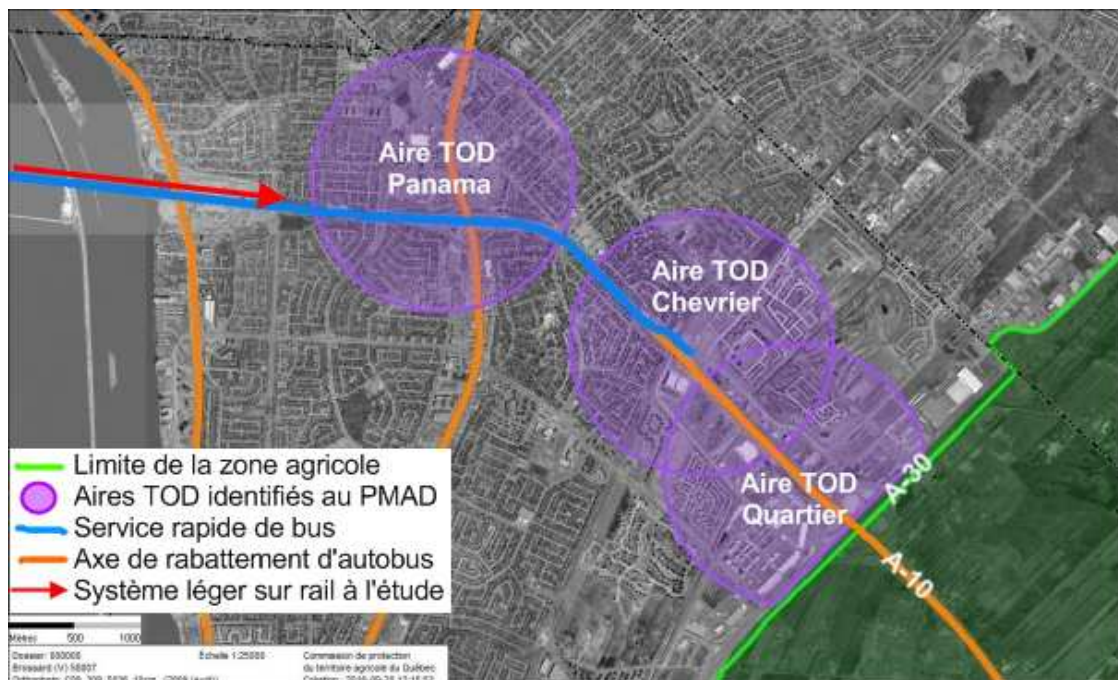
<sup>58</sup> Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. *Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement*. 2011, p. 24.

<sup>59</sup> Idem, p. 22.

## La planification métropolitaine

- [97] Le PMAD de la CMM est entré en vigueur le 12 mars 2012. La CMM y balise l'aménagement et le développement du territoire de la grande région de Montréal à l'horizon 2031.
- [98] Parmi les objectifs prioritaires, le PMAD propose d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages d'ici l'an 2031 dans des quartiers de type TOD, c'est-à-dire dans des quartiers développés dans un rayon d'environ un kilomètre autour des points d'accès aux systèmes de transport collectif structurants. La CMM mise sur les quartiers TOD pour densifier l'occupation du territoire et contenir l'étalement urbain. À la grandeur du territoire de la CMM, 155 points d'accès aux réseaux structurants de transport collectif ont été identifiés à cette fin. Parmi les dix aires TOD potentielles identifiées sur le territoire de l'agglomération de Longueuil, trois sont localisées dans l'axe de l'A-10, soit à la hauteur du Quartier DIX30 et des stationnements incitatifs Chevrier et Panama. Sur la carte 7 du PMAD, la CMM note la présence d'un service rapide par bus (SRB) dans l'axe de l'A-30, tout en indiquant qu'un projet de SLR est à l'étude<sup>60</sup>. Le PMAD ne prévoit pas d'empiétement dans la zone agricole du SRB prévu dans l'axe de l'A-10 ni d'aucune aire TOD.

**Carte 7 : Les aires TOD et le réseau de transport collectif structurant identifiées au PMAD de la CMM**



**Sources :** Carte réalisée par la CPTAQ à partir de son système géomatique (GIPTAAQ) et des données géoréférencées de la CMM (fichiers *Réseau de transport en commun métropolitain structurant* et *Aires TOD*).

<sup>60</sup> CMM. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) – Un grand Montréal attractif, compétitif et durable*. Avril 2012, p. 87.

- [99] Au contraire, le PMAD est plutôt clair sur la nécessité de préserver le territoire agricole. La CMM y établit un objectif de croissance de la superficie des terres en culture de 6 % d'ici 2031 sur le territoire de la CMM<sup>61</sup>. Cet objectif est ambitieux, car il est pratiquement impossible d'augmenter les superficies en culture sur près de 70 % du territoire de la CMM à cause du moratoire imposé par le *Règlement sur les exploitations agricoles* (REA). En effet, la totalité des municipalités de l'agglomération de Longueuil et de la Couronne Sud, à l'exception de celles de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, ainsi que la plupart des municipalités de la Couronne Nord sont visées par ce moratoire. Dans les municipalités concernées, l'ajout de superficies en culture est interdit, hormis quelques exceptions ou pour y cultiver certains types d'arbres, des arbustes, des vignes ou des petits fruits. Par le fait même, les superficies nécessaires à l'épandage des fumiers et des lisiers ne peuvent s'y agrandir.
- [100] Par ailleurs, une partie du site retenu pour la station terminale Rive-Sud, soit environ 6,1 hectares, s'intègre aux bois et corridors forestiers métropolitains à protéger identifiés dans le PMAD. Aussi, en vertu du critère 3.1.3 du PMAD, les MRC et les agglomérations sont tenues d'identifier les usages compatibles à la protection des bois et corridors forestiers identifiés, tels que l'agriculture, le récréotourisme, l'habitation de faible densité, les parcs et la conservation, et d'adopter des mesures régissant l'abattage d'arbres. Des modifications doivent être apportées à la réglementation d'urbanisme des MRC et des municipalités pour intégrer les usages compatibles à la protection des bois et des corridors métropolitains. L'Agglomération de Longueuil n'a pas encore complété le processus de conformité de son schéma d'aménagement et de développement aux orientations, objectifs et critères du PMAD.

### **La planification régionale**

- [101] Le schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de l'agglomération de Longueuil est en vigueur depuis le 25 février 1999. La station terminale Rive-Sud est située dans une aire d'affectation agricole récréative à ce schéma.
- [102] En matière de transport et d'aménagement du territoire, le SADR prévoit notamment :
- Consolider et densifier le milieu urbain et favoriser la mixité des usages.
  - Privilégier une plus forte densité près des corridors de transport en commun, des équipements publics structurants et des pôles multifonctionnels structurants.
  - Améliorer les liens interrives entre l'agglomération et Montréal, notamment par la mise en place de sites propres aux autobus et, ultimement, d'un SLR.
  - Établir un aménagement du territoire axé vers les transports collectifs et alternatifs.
- [103] En matière de territoire et d'activités agricoles, le SADR poursuit notamment les orientations et objectifs suivants :
- Mettre en valeur le territoire agricole périurbain dans une perspective de développement multifonctionnel, viable et optimal.

---

<sup>61</sup> Idem, p. 112.

- Accélérer le remembrement des terres agricoles morcelées et préciser le programme d'intervention et les modes de partenariats requis pour soutenir la remise en valeur agricole des terres en friche.

[104] Tirant parti de son obligation de concordance au PMAD, l'Agglomération a entamé la deuxième révision de son SADR. Le 11 juillet 2014, elle adoptait un premier projet de schéma révisé. Dans l'avis gouvernemental émis le 14 novembre 2014, des modifications au projet de schéma sont exigées avant d'autoriser son entrée en vigueur, dont l'une affecte particulièrement le projet du REM, soit :

*« L'agglomération devra [...] retirer toute référence à un éventuel point d'accès au transport en commun situé hors du périmètre d'urbanisation. »<sup>62</sup>*

[105] Le 27 avril 2016, l'Agglomération de Longueuil adoptait une nouvelle version de son schéma (règlement CA-2014-210). Elle y prend des engagements clairs en matière de protection du territoire et des activités agricoles, comme en font foi les objectifs suivants :

- Confirmer la pérennité de l'agriculture périurbaine de l'agglomération par une occupation dynamique de la zone agricole.
- Remettre en culture au moins 425 hectares de terres agricoles d'ici 2035, soit une hausse de 10 % de la superficie actuellement cultivée.

[106] Dans l'avis gouvernemental émis le 18 août 2016, le sous-ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire informe l'Agglomération de Longueuil que son schéma révisé n'est toujours pas conforme aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement, de sorte qu'il ne peut entrer en vigueur. On demande notamment à l'Agglomération de Longueuil de : *« ne pas permettre les nouvelles infrastructures routières ou ferroviaires et l'extension des réseaux d'aqueduc et d'égout en zone agricole. »<sup>63</sup>*

[107] Par ailleurs, en 2014, l'Agglomération de Longueuil a adopté son Plan de développement de la zone agricole (PDZA). Sur la question des contraintes à l'occupation dynamique de la zone agricole, le PDZA insiste sur deux points. Premièrement, les superficies en friche dans la zone agricole sont considérables, puisqu'elles représentent 1 458 hectares, soit 16 % de la superficie totale de la zone agricole<sup>64</sup>. La plupart des parcelles en friche le sont depuis très longtemps (avant 2004), de sorte qu'elles ne peuvent pas être remises en culture à cause du REA. Deuxièmement, les terres agricoles sont très morcelées, ce qui limite considérablement leurs possibilités d'utilisation agricole. À l'est de l'A-30, dans l'arrondissement Saint-Hubert, 1 300 hectares, soit 14 % de la zone agricole de l'agglomération, sont fractionnés en très petites entités foncières.<sup>65</sup>

---

<sup>62</sup> MAMOT, *Orientations et projets du gouvernement en matière d'aménagement – Agglomération de Longueuil*, novembre 2014, p. 18 (DB20).

<sup>63</sup> MAMOT. *Avis concernant le règlement numéro CA-2014-210*, 18 août 2016, p. 2 (DB21).

<sup>64</sup> Agglomération de Longueuil. *Plan de développement de la zone agricole*. 2014, p. 20.

<sup>65</sup> Idem, p. 22.

- [108] Pour pallier à la problématique du morcellement, l'Assemblée nationale a adopté, le 18 juin 1999, le projet de loi n° 214, soit la *Loi concernant la Ville de Saint-Hubert*. Cette loi privée établit des mécanismes d'acquisition foncière pour favoriser le remembrement des terres agricoles. Elle permet notamment à la ville d'imposer une surtaxe sur les terrains agricoles non exploités et d'acquérir certains immeubles en zone agricole pour cause de non-paiement de taxes. Lorsque la ville devient propriétaire d'une superficie suffisante pour une utilisation agricole véritable et continue, elle dépose auprès du ministre des Ressources naturelles une demande d'annulation ou de remplacement de numéros de lots et dispose alors de deux ans pour offrir le lot nouvellement formé en vente, à sa valeur réelle, afin qu'il soit exploité à des fins agricoles<sup>66</sup>. Depuis 1999, trois lots originaires, d'une superficie approximative de 175 hectares, ont ainsi été recréés<sup>67</sup>.

### **La question de la conformité de la station terminale à la réglementation d'urbanisme**

- [109] Même s'il n'est pas de la compétence de la Commission de statuer sur la conformité d'une intervention aux divers plans et règlements d'urbanisme, l'implantation de la station terminale Rive-Sud dans la zone agricole n'est de toute évidence pas conforme au PMAD de la CMM ni au SADR de l'agglomération de Longueuil.
- [110] Cela dit, l'article 150 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) prévoit que le Gouvernement, l'un de ses ministres ou un mandataire de l'État ne peut réaliser une intervention, notamment construire une infrastructure, un bâtiment ou un équipement, que si cette intervention est réputée conforme, en vertu de l'article 157 de la LAU, au plan métropolitain, au schéma d'aménagement et de développement ou au règlement de contrôle intérimaire de la MRC ou de l'agglomération. En vertu de l'article 151, le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire doit notifier aux organismes compétents un avis qui décrit l'intervention projetée. Ces organismes ont ensuite 120 jours pour donner leur avis sur la conformité de l'intervention projetée.
- [111] Ainsi, si le projet de la station terminale Rive-Sud est réputée non conforme au PMAD ou au SADR, le ministre peut demander à la CMM de modifier le PMAD et à l'Agglomération de Longueuil de modifier son SADR pour assurer cette conformité. Le cas échéant, la CMM et l'Agglomération de Longueuil ont 90 jours pour adopter le règlement assurant cette conformité.
- [112] Si la CMM ou l'Agglomération de Longueuil fait défaut d'apporter la modification demandée, le Gouvernement peut se substituer au conseil de l'organisme, selon un processus prévu à l'article 156 de la LAU. Ce processus oblige notamment le ministre, par l'intermédiaire d'un représentant, à tenir une ou de plusieurs assemblées publiques de consultation. Ensuite, le Gouvernement peut, par décret, adopter un règlement modifiant le PMAD de la CMM et le SADR de l'agglomération de Longueuil.
- [113] Le Gouvernement s'est déjà prévalu de ces dispositions pour assurer la conformité du projet de prolongement de l'autoroute 25 sur le territoire de l'île de Montréal au schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal<sup>68</sup>.

---

<sup>66</sup> L.Q., 1999, c.94.

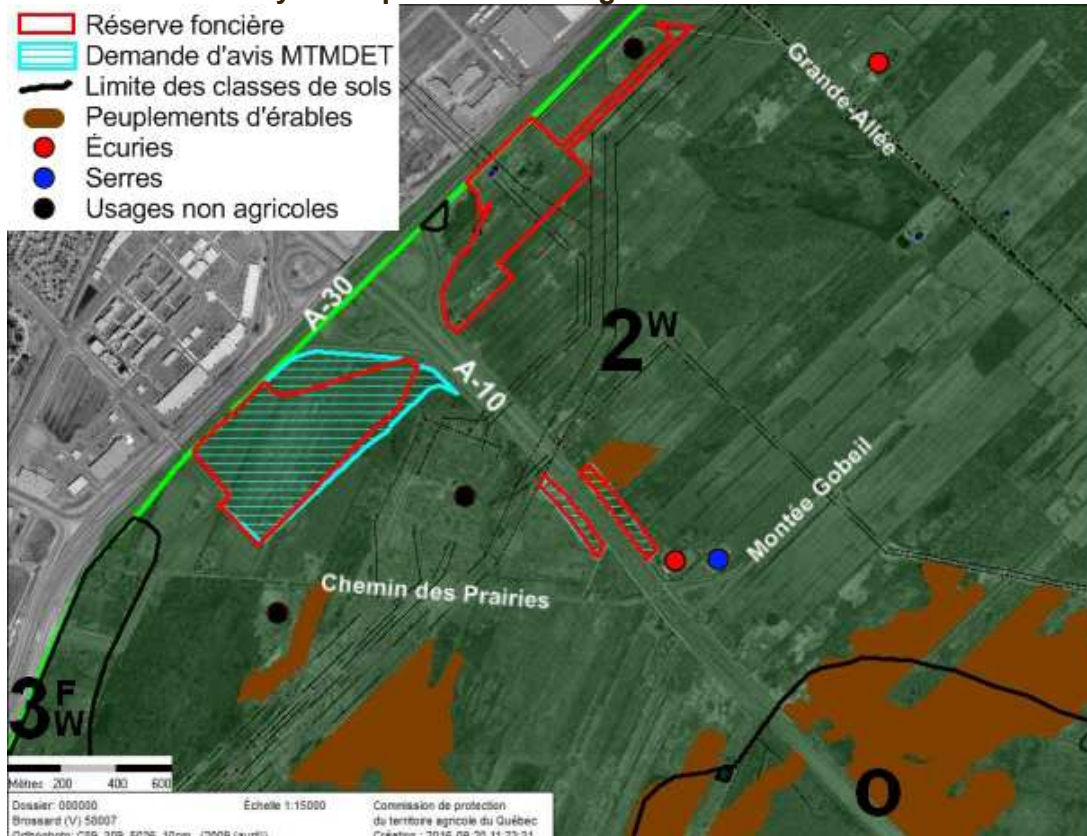
<sup>67</sup> Agglomération de Longueuil. *Règlement CA-2014-210*. p. 2-30.

## LE CONTEXTE D'INSERTION DU PROJET SUR LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL

### Le portrait d'ensemble du territoire et des activités agricoles

- [114] La ville de Brossard est bordée, au nord, par l'arrondissement Saint-Hubert de la ville de Longueuil, à l'est, par la ville de Carignan et au sud, par celle de La Prairie. Elle est desservie par les autoroutes 10 et 30, qui assurent un accès rapide aux municipalités localisées dans ces deux axes, notamment les villes de Saint-Jean-sur-Richelieu, Chambly, Candiac, Saint-Constant et Saint-Bruno-de-Montarville. Entre l'autoroute 15 et la route 116, la limite de la zone agricole longe l'emprise de l'autoroute 30 (A-30).
- [115] De manière générale, la zone agricole dans le secteur de la station terminale Rive-Sud se caractérise par d'importants massifs forestiers entrecoupés de terres en culture. Ces dernières se concentrent du côté nord-est de l'A-10 et sont principalement vouées aux céréales et aux oléagineux. On trouve aussi un peu de cultures fourragères et maraîchères.

**Carte 8 : Portrait synthétique de la zone agricole autour de la station terminale**



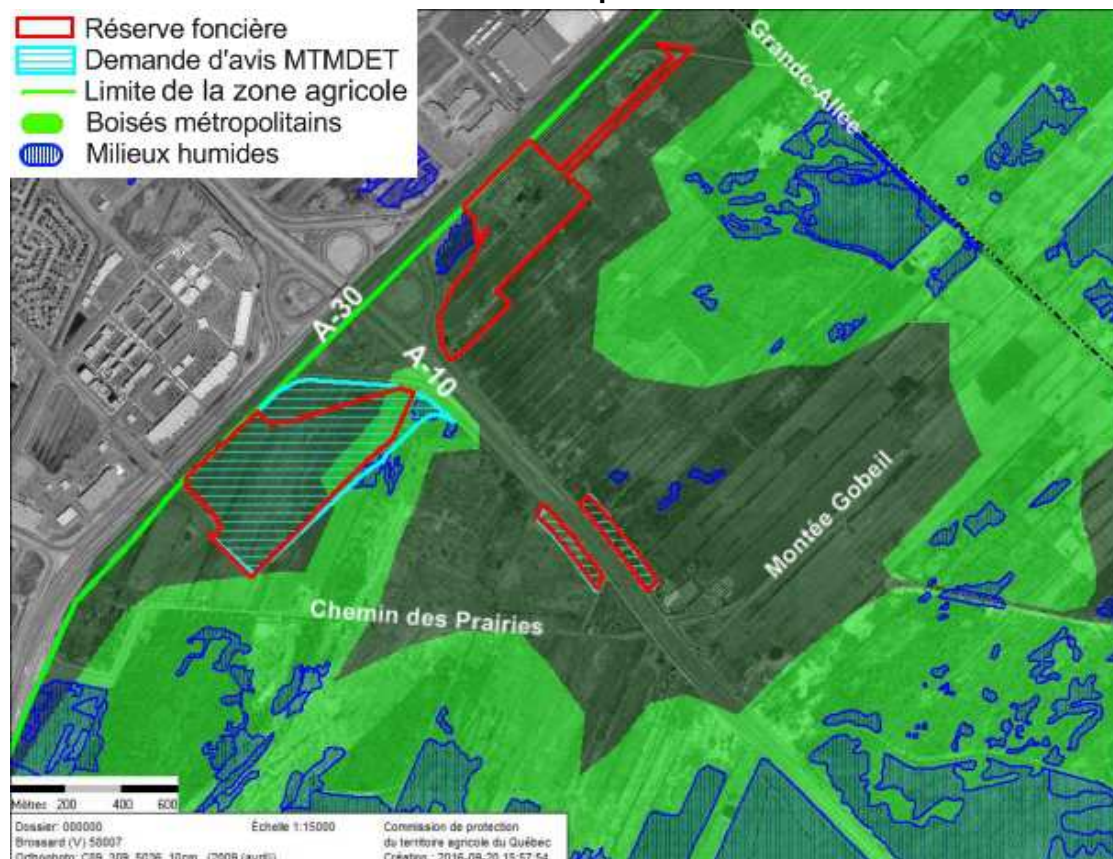
**Source :** Carte réalisée par la CPTAQ à partir de son système géomatique GIPTAAQ, Inventaire des terres du Canada du ministère de l'Environnement du Canada et 4<sup>e</sup> Inventaire écoforestier du MFFP

<sup>68</sup> Gouvernement du Québec. *Décret 1092-2006*, Gazette officielle du Québec – partie 2, 13 décembre 2006, p. 5647.



- [116] Le couvert forestier est parsemé d'érablières à érables rouges, selon le 4<sup>e</sup> inventaire écoforestier du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP). Tel que mentionné précédemment, les massifs forestiers du secteur font partie des bois et corridors forestiers métropolitains reconnus dans le PMAD de la CMM.
- [117] Une autre particularité est la présence marquée de friches herbacées et arbustives, particulièrement dans le quadrant Sud de l'échangeur A-10/A-30.
- [118] Au sud du chemin des Prairies, le secteur compte plusieurs milieux humides qui compromettent passablement la remise en culture des terres, comme en témoigne la carte 9. Cette problématique ne touche pratiquement pas le secteur situé au nord du chemin des Prairies, dont les caractéristiques ressemblent à celles des terres qui sont cultivées au nord de l'A-10. Néanmoins, deux petits milieux humides empiètent dans le site retenu pour la station terminale.

**Carte 9 : Milieux humides et boisés métropolitain autour de la station terminale**



**Sources :** Carte réalisée par la CPTAQ à partir de son système géomatique GIPTAAQ, Inventaire des milieux humides du MDDELCC et de Canards Illimités et fichier géoréférencé des bois et corridors forestiers métropolitains de la CMM

- [119] Il est à noter que le MDDELCC exige pour compenser la perte d'un milieu humide en Montérégie un ratio de deux pour un, c'est-à-dire que la perte doit être compensée par une zone humide d'au moins de même valeur écologique et de même superficie

et entourée d'une zone terrestre de même superficie que le milieu humide perdu<sup>69</sup>. De surcroît, la zone humide de remplacement doit être située le plus près possible du milieu humide perdu. L'empiétement du site retenu à l'intérieur de deux milieux humides pourrait donc conduire à une perte supplémentaire de sols offrant un très grand potentiel agricole.

- [120] Les terres dans ce secteur de la zone agricole sont effectivement parmi les meilleures au Québec. Selon l'Inventaire des terres du Canada (ARDA), qui est un système de classement des terres selon leurs possibilités de production agricole, **ces terres sont constituées très majoritairement de sols de classe 2, lesquels offrent un excellent potentiel agricole.** Bien que les terres dans ce milieu présentent des contraintes reliées à un excès d'humidité (contrainte W), cela n'empêche généralement pas leur mise en valeur, comme en témoignent les parcelles cultivées du secteur, qui possèdent les mêmes caractéristiques pédologiques. Dans la portion sud de ce secteur, on note la présence de sols organiques (O), là où se concentrent les zones humides.
- [121] La topographie plane et les conditions climatiques, avec plus de 2 700 unités thermiques maïs (UTM), sont également très favorables aux cultures. À titre comparatif, la zone agricole de la ville de Saint-Hyacinthe, reconnue pour son dynamisme agricole, bénéficie de 2 600 à 2 899 UTM.
- [122] À proximité du site retenu du côté nord-est de l'A-10 pour la construction du pont d'étagement et de la construction d'une bretelle d'accès à la station terminale, soit dans le quadrant Nord de l'intersection du boulevard Lapinière et de la montée Gobeil, on trouve un centre équestre avec élevage ainsi qu'une exploitation serricole. Un autre centre équestre avec pension est en exploitation sur le boulevard Grande Allée, au sud-est de l'A-30.
- [123] Quelques usages non agricoles sont implantés dans le secteur, notamment le poste de distribution La Prairie d'Hydro-Québec, le Centre de plein air de Brossard, au sud du chemin des Prairies, et l'écocentre Grande Allée, en bordure de l'A-30, dans le quadrant Est de l'échangeur A-10/A-30. Les deux premiers usages étaient existants à l'entrée en vigueur de la Loi, alors que l'écocentre bénéficie d'une autorisation de la Commission (dossier 358083 précité).
- [124] En 2010, le territoire de l'agglomération de Longueuil comptait 51 entreprises agricoles, lesquelles cultivaient 4 238 hectares, soit environ la moitié (46 %) de la superficie de sa zone agricole (9 153 hectares), et généraient des revenus agricoles évalués à plus de 11 millions de dollars (11 M\$). Dans la ville de Brossard, dont environ le tiers du territoire se trouve en zone agricole, on ne dénombrait que trois entreprises agricoles. La superficie cultivée par ces entreprises (231 hectares) représente à peine 15 % de la superficie de la zone agricole (1 512 hectares). Il est à noter que pratiquement toutes les superficies cultivées (99 %) le sont en location<sup>70</sup>.

<sup>69</sup> CDPQ Infra inc. *Réseau électrique métropolitain - Étude d'impact sur l'environnement – Antenne Rive-Sud - Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC*. Juin 2016, p. 69 (PR5.1).

<sup>70</sup> Communauté métropolitaine de Montréal et ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec. *Portrait statistique agricole de l'Agglomération de Longueuil*. Version modifiée, décembre 2012, p.6

- [125] Comme plusieurs des terres dans ce secteur de la zone agricole n'appartiennent pas à des agriculteurs, comme en témoigne la liste des propriétaires des lots visés par le décret de réserve foncière se trouvant aux tableaux 2 et 3, cela explique la présence marquée de friches et que les terres exploitées le sont bien souvent en location.

### Les caractéristiques des propriétés touchées par le projet et situées en zone agricole

- [126] Trois sites distincts sont requis pour la construction de la station terminale Rive-Sud. D'abord, la construction de la station en soi, avec ses équipements et infrastructures connexes (terminus d'autobus, stationnement incitatif et atelier-dépôt), requiert une superficie de 32,6 hectares, laquelle est issue de cinq entités foncières distinctes, dont les propriétaires sont identifiés dans le tableau qui suit. Les trois propriétés n'appartenant pas à un organisme public ou parapublic font l'objet d'une réserve foncière (décret 335-2016).
- [127] Trois propriétés seraient morcelées : celles de la ville de Brossard, d'Hydro-Québec et de l'entreprise 8811571 Canada inc. Cette dernière propriété serait d'ailleurs la plus impactée, puisque la réalisation du projet aurait pour effet d'en réduire la superficie de 40,6 hectares à 14,6 hectares.

**Tableau 2 : Superficies nécessaires à la construction de la station terminale et superficies résiduelles des propriétés touchées**

Lot visé	Superficie (hectares)			Propriétaire
	Propriété	Parcelle requise	Parcelle résiduelle	
2 702 234	0,29	0,29	0,00	Khaled Ibrahim
2 702 240	0,81	0,81	0,00	Location Les Développements Iberville Ltée
3 467 158	40,60	26,0	14,60	8811571 Canada inc.
3 349 833	25,60	4,15	21,45	Ville de Brossard (sous gestion du MTMDET)
2 702 212	39,57	1,38	38,19	Hydro-Québec
<b>Total</b>		<b>32,63</b>		

Source : Compilation effectuée par la CPTAQ à partir du document suivant : MTMDET. *Demande d'avis CPTAQ – Plan CT-2504-154-04-0714*, 4 août 2016, p. 1-2.

- [128] La superficie de 32,6 hectares destinée à la construction de la station terminale est principalement constituée de friches herbacées et arbustives. Toutefois, du maïs et du soya y étaient cultivés en rotation jusqu'à récemment, sur des sols de classe 2. Des cultures y étaient effectivement assurées en 2006, selon la Base de données des cultures généralisées de la Financière agricole du Québec (FADQ).

- [129] L'extrémité nord-est de cette superficie, soit une parcelle d'environ 6,1 hectares, s'intègre aux bois et corridors forestiers métropolitains identifiés au PMAD. Sur cette même parcelle, on note la présence de deux milieux humides, lesquels font partie d'un groupe de quatre milieux humides répertoriés dans l'étude d'impact sur l'environnement (MH-20)<sup>71</sup>.
- [130] Enfin, il faut mentionner que le site choisi par CDPQ Infra pour l'implantation de la station terminale Rive-Sud s'intègre à un site de plus grande envergure que la Commission a refusé d'exclure de la zone agricole en 1982, au dossier 034555<sup>72</sup>. La demanderesse souhaitait alors développer un centre intégré de transport routier et ferroviaire jumelé à un poste de dédouanement sur une superficie de 50,6 hectares. À défaut d'obtenir l'exclusion recherchée, une autorisation d'utiliser la superficie en cause à des fins non agricoles avait été demandée subsidiairement, ce que la Commission a également refusé.
- [131] Comme mentionné précédemment, la réalisation du pont d'étagement et des bretelles qui relieraient la station terminale projetée et l'A-10 nécessite la déviation de deux segments de routes qui longent l'A-10, ce qui rend nécessaire des empiétements dans la zone agricole. Du côté nord, la bande de terrain requise à la déviation d'un tronçon du boulevard Lapinière borde l'emprise de l'A-10 sur environ 400 mètres et mesure environ 50 mètres de profondeur. Trois propriétés seraient touchées. Du côté sud de l'A-10, la bande de terrain nécessaire à la déviation d'un tronçon du chemin des Prairies s'étend sur environ 330 mètres et a une profondeur similaire à l'autre. Une seule propriété serait affectée.

**Tableau 3 : Superficies nécessaires à la construction du pont d'étagement et des voies de déviation et superficies résiduelles des propriétés touchées**

Bretelle	Lot visé	Superficie (hectares)			Propriétaire
		Propriété	Parcelle visée	Parcelle résiduelle	
Côté nord de l'A-10	2 702 144	30,02	0,91	29,11	Les Partenaires Eastern Liquidity Itée
	2 702 145	16,14	0,60	15,54	Su-Tze Wong et Jean Tung
	2 702 148	57,43	0,50	56,93	9200-5941 Québec inc.
Côté sud de l'A-10	2 702 205	12,38	1,67	10,71	Les Investissements 7710 P. P. inc.
<b>Total</b>			<b>3,68</b>		

Source : Compilation effectuée par la CPTAQ à partir du document suivant : MTMDET. *Demande d'avis CPTAQ – Plan CT-2504-154-04-0714*, 4 août 2016, pp. 1-2.

<sup>71</sup> CDPQ Infra Inc. *Étude d'impact - rapport principal*, avril 2016, p. 380 (PR3.1).

<sup>72</sup> Léo Lorrain Inc. et al., n° 034555, 10 mars 1982

- [132] La propriété des Partenaires Eastern Liquidity Itée s'étend du boulevard Lapinière jusqu'au boulevard Grande-Allée. Elle compte environ 9,0 hectares en culture, selon la Base de données des cultures assurées de la FADQ. Le reste de la propriété est partiellement boisé, avec un peuplement d'érables rouges d'une superficie de 2,8 hectares, selon le 4<sup>e</sup> Inventaire écoforestier du MFFP, et partiellement en friche herbacée. La partie visée par la réserve foncière empiète dans le peuplement d'érables et dans les parcelles en culture.
- [133] La propriété de Su-Tze Wong et Jean Tung est entièrement boisée, sans érables.
- [134] La propriété de 9200-5941 Québec inc. compte environ 44 hectares en culture, ainsi qu'un complexe serricole et des enclos à chevaux. La partie visée par la réserve foncière empiète dans les enclos.
- [135] Quant à la propriété appartenant à Investissements 7710 P. P. inc., elle est entièrement constituée de friches herbacées.

## **LES TERRAINS VACANTS SITUÉS À PROXIMITÉ DE L'ÉCHANGEUR A-10/A-30**

### **Le quadrant Nord**

- [136] Malgré le développement soutenu des dernières années, il subsiste encore environ 52 hectares de terrains vacants dans le quadrant Nord de l'échangeur A-10/A-30, sans compter l'ancien terrain de golf, dont 12 hectares doivent être redéveloppés à des fins résidentielles, et le terminus Chevrier, qui offre quelque 11 hectares supplémentaires, où rien n'est prévu pour le moment<sup>73</sup>.
- [137] Au sud du boulevard du Quartier, comme nous l'avons vu précédemment, Devimco vient d'annoncer qu'il débutait la construction de son important projet immobilier, Solar Uniquartier, sur une superficie approximative de 20 hectares.
- [138] Deux autres projets de développement résidentiel sont aussi en élaboration sur les terrains vacants localisés au nord du boulevard du Quartier. Le projet Les Jardins du Quartier prévoit la construction d'immeubles résidentiels multifamiliaux (bâtiments comptant de 8 à 130 unités), pour un total d'environ 1 400 unités sur 16 hectares<sup>74</sup>. Le projet Brossard-sur-le-Parc vise quant à lui la construction de résidences unifamiliales et de bâtiments multifamiliaux, pour un total d'environ 520 unités réparties sur un terrain de 12 hectares faisant partie de l'ancien golf<sup>75</sup>.

---

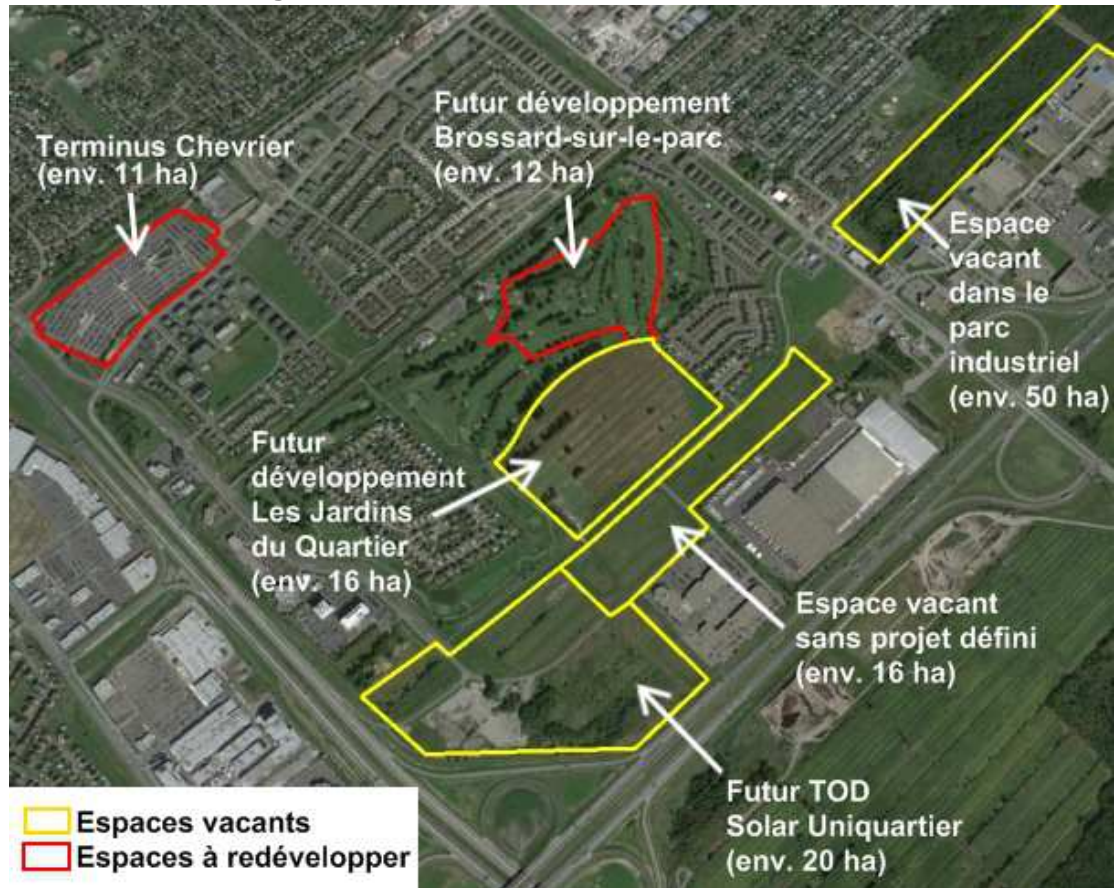
<sup>73</sup> Les superficies ont été évaluées par les services professionnels de la Commission à l'aide de l'outil géomatique GIPTAAQ développé par la Commission.

<sup>74</sup> Ville de Brossard. *Projet résidentiel Jardins du Quartier*. En ligne <http://brossard.ca/Grands-Projets/Projet-residentiel-Jardins-du-Quartier.aspx>. Site consulté le 16 septembre 2016.

<sup>75</sup> Ville de Brossard. *Projet résidentiel Brossard-sur-la-parc*, En ligne <http://brossard.ca/Grands-Projets/Projet-residentiel-Brossard-sur-le-parc.aspx>. Site consulté le 16 septembre 2016.



**Carte 10 : Espaces vacants et à redévelopper situés dans le quadrant Nord de l'échangeur A-10/A-30**



**Sources :** Carte réalisée par la CPTAQ à partir de son système géomatique GIPTAAQ, d'une photographie de Google Earth datée du 17 septembre 2013, d'informations tirées des sites Internet de la ville de Brossard (voir notes 74 et 75) et de celui de Devimco Immobilier inc. (voir note 40)

### Le quadrant Ouest

[139] Dans le quadrant Ouest de l'échangeur A-10/A-30, le Quartier DIX30 occupe une superficie totale de près de 100 hectares et dispose de quelque 10 000 places de stationnement, dont 3 500 places souterraines, plus de 300 boutiques, restaurants et bars, deux salles de spectacle, un cinéma, un hôtel, un centre sportif, plusieurs tours à bureaux et une clinique médicale<sup>76</sup>.

[140] Ce complexe commercial est pratiquement tout développé, mais certaines portions feront prochainement l'objet d'un important réaménagement. En effet, le secteur de l'avenue des Lumières, construit en 2006, serait densifié. Plusieurs bâtiments seraient démolis afin d'ajouter des stationnements souterrains et reconstruire des ensembles plus denses<sup>77</sup>.

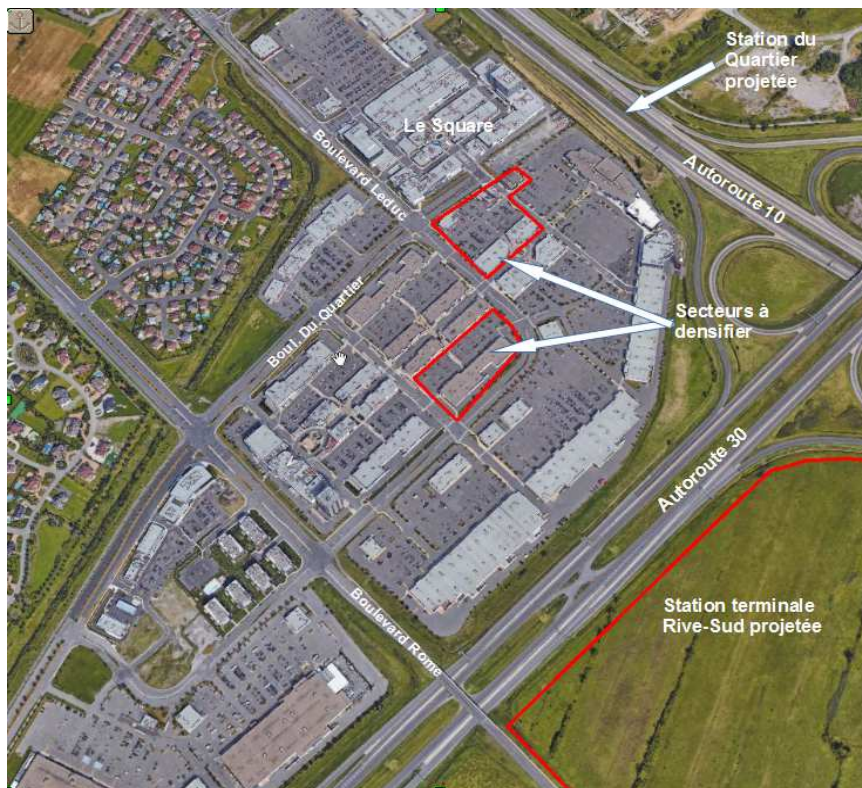
<sup>76</sup> Quartier DIX30. *Location*. En ligne <https://www.quartierdix30.com/location>. Site consulté le 16 septembre 2016.

<sup>77</sup> FOURNIER, Marie-Eve. *Le DIX30 vendu à 50 %*. La Presse.ca., 9 octobre 2014. En ligne : <http://affaires.la-presse.ca/economie/commerce-de-detail/201410/09/01-4807682-le-dix30-vendu-a-50.php>



- [141] Le potentiel de densification est énorme si on se fie au type de développement qui a été privilégié dans le Square inauguré en 2013. Localisé au coin nord de l'intersection des boulevards Leduc et Du Quartier, le Square offre un ratio espace bâti sur espace disponible de 90 %, comparativement à 25 % dans le reste du Quartier DIX30<sup>78</sup>. Sur une superficie approximative de sept hectares, le Square compte des dizaines de boutiques et restaurants, des espaces à bureaux, ainsi qu'un stationnement souterrain de deux étages de 2 100 places.

**Carte 11 : Site du Quartier DIX30 et des secteurs de densification projetés (quadrant Ouest de l'échangeur A-10/A-30)**



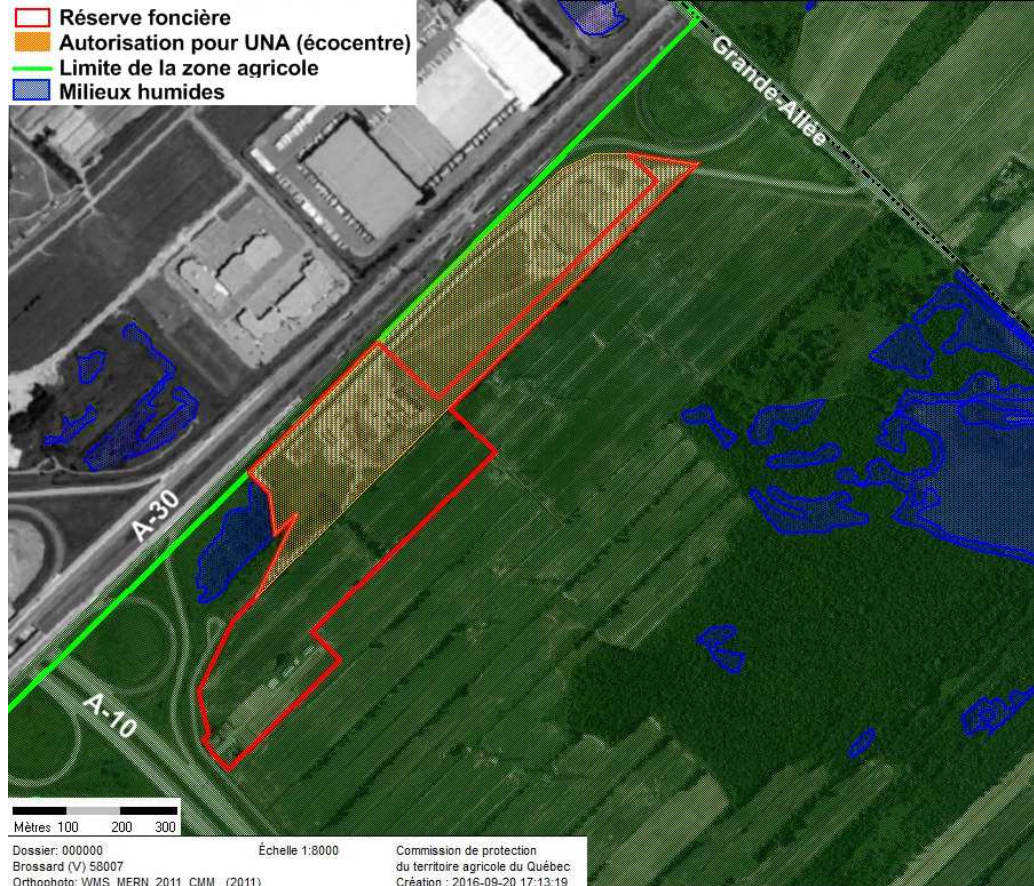
**Sources :** Carte réalisée par la CPTAQ à partir de son système géomatique GIPTAAQ, d'une photographie de Google Earth du 17 septembre 2013, des informations recueillies dans l'article de Marie-Ève Fournier intitulé *Le DIX30 vendu à 50 %* et paru dans *La Presse.ca.* du 9 octobre 2014. Les secteurs à densifier ont été délimités à partir de l'emplacement des commerces cités dans l'article.

### Le quadrant Est

- [142] Ce quadrant est le plus actif sur le plan agricole, puisqu'on y observe plusieurs dizaines d'hectares en grande culture et une petite superficie utilisée pour la culture maraîchère. Toutefois, la frange qui borde l'A-30 a perdu sa vocation agricole avec la présence de l'écocentre Grande Allée (terrain appartenant à Services Matrec inc.).

<sup>78</sup> FOURNIER, Marie-Eve. *Le DIX30 vendu à 50 %*. *La Presse.ca.*, 9 octobre 2014. En ligne : <http://affaires.la-presse.ca/economie/commerce-de-detail/201410/09/01-4807682-le-dix30-vendu-a-50.php>

### Carte 12 : Utilisation du sol dans le quadrant Est



**Sources :** Carte réalisée par la CPTAQ à partir de son système géomatique GIPTAAQ et inventaire des milieux humides du MDDELCC et de Canards Illimités

- [143] Il est à noter que la réserve foncière concernée par le décret 335-2016 ne vise qu'une partie de la propriété de Services Matrec inc., soit la portion sud-ouest, ainsi qu'une mince bande de terrain, pour un total de 8,71 hectares. La superficie résiduelle de la propriété de Services Matrec inc. couvre 8,22 hectares et n'est actuellement exploitée qu'à moitié par l'écocentre.
- [144] Entre le site de l'écocentre et l'échangeur, un marécage (correspondant à MH15 dans l'étude d'impact sur l'environnement) occupe une superficie approximative de 1,44 hectare. Le quadrant Est est par ailleurs traversé par plusieurs lignes à haute tension.

## LA VALEUR ÉCONOMIQUE DE L'AGRICULTURE EN MONTÉRÉGIE

- [145] Les superficies qui seraient touchées par l'implantation de la station terminale Rive-Sud totalisent environ 36,3 hectares. Comme elles sont constituées de sols offrant un excellent potentiel agricole et que le moratoire imposé par le REA ne s'applique pas à ces parcelles, ces superficies pourraient être cultivées.

- [146] Aussi, selon les références économiques du Centre de référence en agriculture et agroalimentaire du Québec (CRAAQ), une telle superficie cultivée en maïs-grain peut générer des revenus d'environ 81 700 \$ par année, sur la base d'un rendement de 10,77 tonnes par hectare et d'un prix de 209 \$ par tonne. La même superficie cultivée en soya peut générer près de 46 300 \$ par année, sous l'hypothèse d'un rendement de 2,65 tonnes par hectare et d'un prix de 481 \$ par tonne<sup>79</sup>.
- [147] Bien que ces revenus agricoles potentiels semblent dérisoires par rapport aux bénéfices escomptés pour le projet REM, la comparaison ne tient pas. Il ne faut surtout pas considérer ces empiétements dans la zone agricole comme une condition nécessaire à la réalisation du projet dans son ensemble.
- [148] Par contre, on ne peut ignorer le rôle que joue l'agriculture dans l'économie du Québec et de la place qu'occupent les entreprises agricoles de la Montérégie dans la contribution de ce secteur d'activité au produit intérieur brut (PIB) québécois. De même, il ne faut pas sous-estimer l'intérêt de préserver, dans une perspective de développement durable, le territoire agricole, en particulier lorsqu'il est question de terres offrant un excellent potentiel agricole et localisées à proximité d'un grand marché.
- [149] L'Institut de la statistique du Québec (ISQ) évalue périodiquement le PIB par industrie et par région administrative. Les données publiées en 2016 indiquent que les cultures agricoles et les activités d'élevage en Montérégie génèrent un PIB de 1,1 milliard de dollars (1,1 G\$) et contribuent au PIB provincial attribuable à ce secteur dans une proportion de 30 %, soit le double de la contribution de la Montérégie au PIB québécois pour tous les secteurs d'activité confondus (15 %) <sup>80</sup>. La situation est similaire dans le secteur de la transformation des aliments, où la Montérégie accapare plus de 30 % du PIB québécois généré par ce secteur d'activité. Cela démontre que les activités de culture et d'élevage ainsi que l'industrie de la transformation des aliments sont des secteurs d'activité intimement liés et très importants en Montérégie.
- [150] Par ailleurs, les terres agricoles de la Montérégie, et particulièrement celles situées sur le territoire de la CMM et dans son pourtour, ont l'avantage d'être situées à proximité des principales industries de fabrication d'aliments et de boissons et d'un grand bassin de consommateurs et de détaillants. La vente en circuits courts (kiosque à la ferme, autocueillette, marchés publics, livraison de paniers, etc.) est un mode de commercialisation en plein essor, notamment en Montérégie. Selon la CMM, la valeur de la production agricole à l'hectare a augmenté de 18 % entre 2001 et 2006 dans la grande région de Montréal, ce qui représente pratiquement trois fois la croissance observée dans le reste du Québec (6,7 %) <sup>81</sup>. La CMM explique cet écart notamment

<sup>79</sup> CRAAQ. *Maïs-grain – Rendements - AGDEX 111/854a*. 2016. Le rendement moyen en Montérégie Nord-est était de 10,77 tonnes de maïs-grain par hectare, en 2015.

CRAAQ. *Soya – Rendements - AGDEX 141/854*. 2015. Le rendement moyen en Montérégie Nord-est était de 2,65 tonnes de soya par hectare, en 2014.

CRAAQ. *Céréales – prix, - AGDEX 110/855*. 2016. Entre octobre 2014 et septembre 2015, le prix moyen d'une tonne de maïs était de 209,18 \$ et celui d'une tonne de soya était de 481,95 \$.

<sup>80</sup> Institut de la statistique du Québec. *Produit intérieur brut régional par industrie au Québec, édition 2016*, Juin 2016, pp. 44, 49 et 67.

<sup>81</sup> CMM. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) – Un grand Montréal attractif, compétitif et durable*. Avril 2012, p. 110.



par la présence de sols de grande qualité et par la proximité d'un marché de 3,7 millions d'habitants.

- [151] Il faut également prendre en considération les dépenses effectuées pour le fonctionnement d'une exploitation agricole, qui procurent des retombées économiques indirectes. Ces dépenses participent à la création d'emplois et au PIB généré par les fournisseurs qui œuvrent dans l'industrie de la fabrication et dans celle des services. Selon Statistique Canada, les dépenses des exploitations agricoles de la Montérégie ont atteint 2,17 milliards de dollars (2,17 G\$) en 2010<sup>82</sup> (2,37 milliards en dollars courants 2015<sup>83</sup>).
- [152] Selon ce même recensement, la région administrative de la Montérégie regroupe 23 % des fermes du Québec. La valeur des terres et des bâtiments possédés et loués voisine les 10 G\$, soit 37 % de la valeur totale des fermes ayant participé au recensement au Québec. En ajoutant la machinerie agricole, les animaux et les volailles, la valeur totale du capital agricole atteint 11,5 G\$ dans la seule région de la Montérégie.
- [153] Ces statistiques témoignent du dynamisme et de l'importance de l'agriculture montréalaise par rapport à l'économie du Québec. À titre comparatif, la population de la Montérégie ne représentait que 18 % de la population du Québec en 2011.

## APPRÉCIATION DU PROJET SUR LA BASE DES DISPOSITIONS DE LA LOI

- [154] Ainsi, le MTMDET, au nom du Gouvernement, sollicite l'avis de la Commission en vertu de l'article 66 de la *Loi sur l'utilisation à des fins autres que l'agriculture*, le lotissement, l'aliénation et l'exclusion de la zone agricole des terrains visés par le projet de REM qui sont situés dans la zone agricole, lesquels correspondent en réalité aux terrains requis pour la construction de la station terminale Rive-Sud et de deux voies de déviation, l'une visant un tronçon du boulevard Lapinière et l'autre, un tronçon du chemin des Prairies. Ces voies de déviation ont pour but de permettre la construction d'un pont d'étagement et des bretelles qui relieraient la station terminale à l'A-10.
- [155] À cette fin, CDPQ Infra prévoit empiéter dans la zone agricole à trois endroits différents, lesquels cumulent une superficie d'environ 36,3 hectares. Le site destiné à l'implantation de la station terminale, d'une superficie d'environ 32,6 hectares, est contigu au périmètre d'urbanisation de la ville de Brossard. Les deux autres sites, qui doivent permettre la déviation du boulevard Lapinière et du chemin des Prairies, sont situés de chaque côté de l'A-10, à environ un kilomètre au sud-est de la limite de la zone agricole.

---

<sup>82</sup> Statistique Canada. *Tableau 004-0235 - Recensement de l'agriculture, dépenses pour le fonctionnement de l'exploitation agricole dans l'année précédant le recensement 2011*. CANSIM (base de données), 2011. Site consulté le 23 septembre 2015.

<sup>83</sup> Donnée établie à l'aide de la feuille de calcul de la Banque du Canada qui utilise les données de l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada, <http://www.banqueducanada.ca/taux/renseignements-complementaires/feuille-de-calcul-de-linflation/>. Site consulté le 8 octobre 2015.

- [156] Conformément au premier alinéa de l'article 61.2 de la Loi, lorsqu'une demande d'autorisation a pour objet l'implantation d'une nouvelle utilisation à des fins institutionnelles, commerciales ou industrielles ou l'implantation de plusieurs nouvelles utilisations résidentielles sur un lot contigu aux limites de la zone agricole ou d'un périmètre d'urbanisation, elle doit être assimilée à une demande d'exclusion. Cette disposition s'applique donc au projet de construction de la station terminale. Par conséquent, c'est sur la base des dispositions et critères prévus aux articles 12, 62 et 65.1 de la Loi que le projet faisant l'objet de cette demande d'avis est évalué.

### **Le besoin à satisfaire et les espaces vacants**

- [157] En vertu du premier alinéa de l'article 65.1 de la Loi, le demandeur est tenu de démontrer qu'il n'y a pas hors de la zone agricole de la municipalité des espaces appropriés disponibles aux fins visées par la demande d'exclusion. Le cas échéant, la Commission peut rejeter la demande d'exclusion pour le seul motif que de tels espaces sont disponibles. Dans ce cas-ci, CDPQ Infra soutient qu'aucun site n'est disponible hors de la zone agricole pour réaliser le projet dans la forme souhaitée, et ce, pour plusieurs raisons.
- [158] Les informations disponibles et les arguments fournis par le promoteur n'ont toutefois pas convaincu la Commission de la nécessité d'empiéter dans la zone agricole pour réaliser l'antenne Rive-Sud, de sorte que si elle était saisie d'une demande d'exclusion, elle la rejeterait sur la base de l'article 65.1 de la Loi. **La Commission est en effet d'avis que le projet d'antenne Rive-Sud peut être réalisé entièrement dans le territoire non agricole, tout en répondant aux besoins identifiés et aux objectifs du projet.** Plusieurs constats l'amènent à cette conclusion, lesquels sont expliqués dans les paragraphes qui suivent.
- [159] Le promoteur soutient que toutes les infrastructures prévues à la station terminale doivent se trouver sur un même site, ce qui comprend la station proprement dite, le terminus d'autobus, le stationnement incitatif et l'atelier-dépôt. **La Commission ne comprend toujours pas d'où vient cette nécessité de réunir sur un même site toutes ces infrastructures pour l'antenne Rive-Sud**, alors que sur l'antenne Deux-Montagnes, l'atelier-dépôt se trouve à Saint-Eustache, soit à 1,7 kilomètre au nord-ouest de la station terminale Deux-Montagnes, et que sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, le promoteur a annoncé en août 2016 que le stationnement incitatif et le terminus d'autobus prévus à la station terminale du même nom seraient relocalisés à la station Kirkland pour préserver deux milieux humides. Le profil du tracé a de plus été modifié pour minimiser l'emprise dans cette zone sensible.
- [160] Par ailleurs, la recherche de sites pour la station terminale Rive-Sud s'est faite sur la base que l'un des deux ateliers-dépôts du REM qui devaient servir aux entretiens majeurs et mineurs et au remisage des rames devait y être construit. Dans l'étude d'impact sur l'environnement d'avril 2016, une superficie de 19 hectares est réservée à l'atelier-dépôt et aux voies de remisage<sup>84</sup>. Après que CDPQ Infra ait convenu avec l'AMT de partager les installations en construction du futur centre d'entretien Pointe-Saint-Charles pour réaliser les entretiens majeurs du matériel roulant du REM, les

---

<sup>84</sup> CDPQ Infra. Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 - Rapport principal. Avril 2016, p.262. (PR3.1)

besoins d'espace pour l'atelier-dépôt de la station terminale Rive-Sud ont baissé à quelque 8,7 hectares. Malgré cela, la superficie requise pour la construction de la station terminale Rive-Sud, sans les voies d'accès, n'a pas changé (32,6 hectares).

- [161] Le promoteur a plutôt choisi de remplacer le stationnement initialement prévu de 2 300 places sur trois étages, en plus d'un stationnement de surface de 700 places, par un grand stationnement de surface de 3 000 places ayant une empreinte au sol d'environ 17 hectares. **La Commission comprend que le promoteur a opté pour un stationnement de surface moins dispendieux et offrant une marge de manœuvre en regard d'éventuels besoins en espaces de stationnement supplémentaires ou pour tout autre projet.**
- [162] Par ailleurs, avec une densité de 176 cases par hectare, ce nouveau stationnement de surface de 3 000 places est moins compact que le stationnement incitatif Chevrier existant, qui compte 210 cases par hectare (2 313 cases sur une superficie d'environ 11 hectares). À la future station Panama, située à la jonction du boulevard Taschereau, l'empreinte au sol des stationnements projetés est encore plus faible, puisque CDPQ Infra prévoit remplacer le stationnement de surface existant de 962 places par un stationnement étagé et un stationnement souterrain qui compteraient au total 700 places, et peut-être moins, de façon à libérer de l'espace pour le terminus d'autobus et pour l'implantation d'un TOD.
- [163] Par ailleurs, CDPQ Infra soutient que c'est principalement l'espace nécessaire aux mouvements des rames entre leur sortie du terre-plein central de l'A-10 et les voies de remisage qui explique la dimension du site de la station terminale Rive-Sud. La Commission constate toutefois que le rayon de virage des rails à la sortie du terre-plein central de l'A-10 est beaucoup plus grand et nécessite beaucoup plus d'espace que les deux autres virages que les rames effectueraient dans la portion sud du site (voir carte 6). La Commission ne comprend pas pourquoi il en est ainsi, surtout qu'une rame de quatre voitures mesure environ deux trains routiers mis bout à bout.
- [164] Ainsi, non seulement **la Commission doute que l'atelier-dépôt doive absolument être aménagé sur le même site que la station terminale, mais elle considère également que des efforts supplémentaires auraient pu être faits pour minimiser l'empreinte au sol de la station terminale.** Elle croit d'ailleurs que la superficie de cette station aurait été nettement moindre si le site retenu avait été localisé dans le périmètre d'urbanisation.
- [165] Sur d'autres portions de l'antenne Rive-Sud ou sur les autres antennes situées hors de la zone agricole, des solutions parfois très coûteuses ont été trouvées pour minimiser l'empreinte au sol des infrastructures et équipements du REM ou pour en diminuer les impacts sur le milieu. Parmi les solutions retenues, mentionnons la construction de stationnements souterrain et étagé à la station Panama, la modification du tracé dans le secteur Griffintown pour préserver des bâtiments patrimoniaux, le prolongement d'un tunnel d'un demi-kilomètre sur l'antenne Aéroport pour éviter un milieu humide du futur parc-nature des Sources et le déplacement du stationnement et du terminus d'autobus prévus à la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue à la station Kirkland pour épargner deux milieux humides. La Commission se demande pourquoi on ne met pas autant d'efforts pour protéger le territoire et les



activités agricoles que pour préserver des milieux humides, des bâtiments patrimoniaux ou des espaces à développer.

- [166] Une autre raison fournie par CDPQ Infra pour justifier la localisation de la station terminale Rive-Sud au sud de l'échangeur A-10/A-30, dans la zone agricole, est la volonté d'implanter cette station en amont de la congestion récurrente observée sur l'A-10, considérant que cette station est destinée principalement à la clientèle régionale, c'est-à-dire aux usagers qui ne proviennent pas de l'agglomération de Longueuil. Or, une étude réalisée en septembre 2014 pour le compte de l'AMT<sup>85</sup> révèle que la congestion commence bien à l'est de l'échangeur A-10/A-30. Des ralentissements modérés sont en effet observés le matin à partir du chemin du Coteau-de-Trèfle Nord, lequel se situe à 8,7 kilomètres à l'est de l'échangeur. Le soir, un ralentissement modéré est observé à la hauteur de l'échangeur et des conditions critiques sont observées à partir du viaduc du chemin des Prairies/montée Gobeil jusqu'au chemin du Coteau-de-Trèfle Nord<sup>86</sup>.
- [167] En septembre 2016, la Commission a effectué un suivi des conditions de circulation sur l'A-10 pendant les périodes de pointe du matin et du soir à l'aide de l'application de Google qui donne la circulation en direct et elle a constaté qu'à certains moments de la période de pointe du matin, les conditions de circulation sont souvent critiques sur plusieurs kilomètres à l'est de l'échangeur A-10/A-30 (voir les saisies d'écran en annexe). Les conditions de circulation observées le soir permettent également de conclure que la localisation de la station terminale ne permet pas aux automobilistes ni aux usagers des autobus d'éviter la zone de congestion récurrente sur l'A-10. D'ailleurs, en direction est, l'AMT a entrepris la construction d'une nouvelle voie réservée de 4,5 kilomètres sur l'accotement de l'A-10, juste avant l'autoroute 35, donc très loin de l'échangeur A-10/A-30, pour permettre aux autobus d'éviter une partie de la congestion de fin d'après-midi. Les automobilistes n'y auront pas accès.
- [168] Cela dit, la Commission a examiné de plus près les terrains vacants situés dans le périmètre d'urbanisation de la ville de Brossard et à proximité de l'A-10. Uniquement dans le quadrant Nord de l'échangeur A-10/A-30, 52 hectares de terrains vacants et 23 hectares de terrains à redévelopper (stationnement incitatif Chevrier et ancien golf) ont été répertoriés par ses services professionnels, ce qui représente un potentiel de 75 hectares susceptibles de répondre aux besoins recherchés. Évidemment, des projets immobiliers sont en préparation, ou sont même amorcés dans certains cas, mais **la Commission pense qu'il y a dans le quadrant Nord suffisamment de terrains vacants pour intégrer toutes les composantes de la station terminale ou une partie de celles-ci, surtout si on retient un concept de stationnement étagé ou souterrain.**
- [169] De l'avis de la Commission, le **Quartier DIX30**, avec ses quelque 100 hectares et 10 000 places de stationnement, est un autre site à considérer pour l'implantation de la station terminale ou certaines de ses infrastructures. **La Commission se demande pourquoi ce site a été écarté d'emblée.** Le partage des espaces de stationnement

<sup>85</sup> Agence métropolitaine de transport. *Étude de concepts pour l'implantation de mesures préférentielles pour les autobus dans l'axe A-10 entre les autoroutes A-30 et A-35*. 2014, pp. 8-10.

<sup>86</sup> Un ralentissement modéré représente une différence de 20 à 30 kilomètres/heure avec la vitesse de circulation libre, alors que des conditions critiques correspondent à une différence de 30 à 40 kilomètres/heure.

entre des usages générant des pics d'utilisation à des périodes différentes est pourtant une solution préconisée par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) dans la lutte aux îlots de chaleur urbains<sup>87</sup>. Comme les stationnements incitatifs du REM seraient surtout utilisés le jour et que les boutiques et restaurants du Quartier DIX30 sont davantage fréquentés les soirs et les fins de semaine, pourquoi ne pas partager une partie des 10 000 places de stationnement du Quartier DIX30 avec le REM? Si les espaces de stationnement sont insuffisants pour concilier les deux besoins, pourquoi ne pas envisager la possibilité d'y construire de nouveaux stationnements étagés ou souterrains? Comme des projets de redéveloppement de certains secteurs du Quartier DIX30 sont en préparation, n'y a-t-il pas de nouvelles opportunités d'affaires à saisir?

- [170] Le stationnement partagé est d'ailleurs une formule que l'AMT utilise déjà pour augmenter son offre de stationnements incitatifs. À proximité de la gare Deux-Montagnes, elle loue de Promenade Deux-Montagnes inc. une partie du stationnement du centre commercial (5 575 mètres carrés) et à Terrebonne, elle loue une superficie de 19 725 mètres carrés au Groupe Guzzo Terrebonne inc. pour offrir 400 places de stationnement aux usagers du transport collectif<sup>88</sup>.
- [171] De l'avis de la Commission, il y aurait aussi des avantages à localiser le terminus d'autobus régional plus près d'un quartier TOD. Le Quartier DIX30 est un gros employeur et il en sera de même du projet Solar Uniquartier, où Devimco prévoit construire des commerces, des bureaux, deux hôtels, un centre des congrès et un centre sportif. Aussi, plus un pôle d'emplois est bien desservi en transport collectif, plus il est facile de recruter de la main-d'œuvre, sans compter que la présence du terminus d'autobus régional peut être un atout supplémentaire pour attirer de nouveaux résidents.
- [172] Par ailleurs, si la station terminale ne peut être aménagée au centre de l'A-10 parce qu'il n'y aurait pas assez de place pour construire deux voies de départ<sup>89</sup>, pourquoi ne pas relocaliser cette station en dehors de l'emprise de l'A-10? La Commission reste convaincue qu'**il existe des solutions et suffisamment d'espaces vacants ou à redévelopper dans les quadrants Nord et Ouest de l'échangeur A-10/A-30 pour aménager cette station sans empiéter dans la zone agricole.**
- [173] Quant à l'argument voulant que le projet doit offrir des accès directs au stationnement incitatif pour la clientèle régionale en provenance des autoroutes 10 et 30, et ainsi éviter que cette clientèle n'emprunte le réseau local de la ville de Brossard, rien ne permet de croire que de tels accès ne peuvent pas être aménagés du côté ouest de l'échangeur A-10/A-30, à la place des bretelles d'accès et du pont d'étagement qui sont prévus du côté est de l'échangeur. **Les accès au site du stationnement Chevrier ne pourraient-ils pas être repensés et améliorés? La Commission ne peut faire fi des 11 hectares disponibles à cet endroit.**

---

<sup>87</sup> MAMROT. *La lutte aux îlots de chaleur urbains par l'aménagement des aires de stationnement*. Mars 2013, p. 4.

<sup>88</sup> AMT. *Renseignements relatifs aux baux de location de l'AMT - Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels*. Site consulté le 15 septembre 2016: <https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/Diffusion-Info/amt-liste-baux-location-2014.pdf>

<sup>89</sup> CDPQ Infra inc. *Étude d'impact sur l'environnement – Réseau électrique métropolitain - Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC*. Juillet 2016, p. 125 (2<sup>e</sup> série de réponses- PR5.2.1).

- [174] Enfin, le promoteur allègue que l'atelier-dépôt peut difficilement être aménagé à proximité de résidences à cause du bruit des aiguillages, bien qu'il soit ici question de trains légers. L'atelier-dépôt ne pourrait-il pas être construit le long de l'A-30, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, tout en étant séparé des bâtiments à vocation résidentielle par des bâtiments commerciaux, des édifices à bureaux ou encore par le terminus d'autobus? Il y a aussi des espaces vacants à vocation industrielle de part et d'autre du boulevard Grande Allée, sur les territoires des villes de Brossard et Longueuil. Le cas échéant, l'atelier-dépôt ne serait pas situé tellement plus loin de la station terminale que l'atelier-dépôt de Saint-Eustache le serait de la station Deux-Montagnes. Certes, il y a plusieurs milieux humides parmi les terrains vacants situés au nord du boulevard Grande Allée, mais des mesures de compensation sont peut-être envisageables sans empiéter dans la zone agricole.
- [175] Et s'il était démontré de façon probante qu'il est impossible d'implanter l'atelier-dépôt dans le territoire non agricole, la Commission est d'avis que la portion de la propriété de Services Matrec inc. qui fait l'objet du décret de réserve foncière et qui se trouve dans le quadrant Est de l'échangeur A-10/A-30, en zone agricole, constituerait un site de moindre impact sur le territoire et les activités agricoles que le site retenu au sud de l'échangeur. Par ailleurs, la portion de cette propriété visée par le décret de réserve foncière est de superficie identique à celle qu'occuperait l'atelier-dépôt de la station terminale prévue dans le quadrant Sud, soit de 8,7 hectares. En plus, la portion résiduelle de la propriété de Services Matrec inc. (8,2 hectares) semble suffisante pour y poursuivre l'exploitation de l'écocentre, sur la base de la superficie actuellement utilisée à cette fin.
- [176] Pour la Commission, le site de l'écocentre ne présente pas d'intérêt à des fins agricoles à cause de son utilisation passée comme site d'enfouissement de matériaux secs et de l'autorisation accordée pour y exercer un usage industriel, en l'occurrence pour y exploiter un écocentre. Même si les contraintes physiques ou géotechniques que présente ce site impliquent des coûts additionnels de construction, ce n'est pas une raison valable pour l'ignorer et retenir un site d'intérêt pour l'agriculture.
- [177] En somme, **la Commission estime que le promoteur n'a pas démontré de façon convaincante que les espaces vacants disponibles hors de la zone agricole ne permettent pas de réaliser l'antenne Rive-Sud du projet REM.**

### **Les impacts du projet en regard de l'aménagement et du développement du territoire**

- [178] En vertu du deuxième alinéa de l'article 65.1 de la Loi, outre que la Commission doit considérer les critères prévus à l'article 62 de la Loi, elle doit être satisfaite que l'exclusion recherchée réponde à un besoin et à un objectif de développement de la municipalité locale, de la MRC ou de la CMM, eu égard aux objectifs du schéma d'aménagement et de développement et à ceux du PMAD.
- [179] Il est indéniable que le projet de REM, notamment l'antenne Rive-Sud, répond à des orientations et objectifs du SADR de l'agglomération de Longueuil et du PMAD de la CMM, notamment en axant l'aménagement du territoire sur les systèmes de transport collectif et actif et en densifiant l'occupation du sol autour de points d'accès à des

systèmes de transport collectif de grande capacité et performants. Toutefois, l'implantation de la station terminale Rive-Sud en zone agricole va totalement à l'encontre de ces orientations et objectifs.

- [180] D'une part, la CMM a indiqué dans le PMAD que le périmètre métropolitain d'urbanisation ne pourrait être modifié que pour appuyer la réalisation de projets situés dans des aires TOD identifiées ou pour répondre aux besoins particuliers en espaces résidentiels, institutionnels et économiques exprimés par une MRC ou une Agglomération<sup>90</sup>. La station terminale Rive-Sud ne répond à aucune de ces exceptions. **La pression risque donc d'être forte pour développer à plus ou moins long terme un TOD autour de cette station.**
- [181] Bien que CDPQ Infra s'est engagée à limiter la modification des usages et affectations à la stricte zone requise pour l'implantation des infrastructures de la station terminale, la Commission sait très bien que ce type d'engagement ne passe pas l'épreuve du temps. Les prolongements réalisés des autoroutes 30 et 50 dans la zone agricole en sont de bons exemples, puisque les projets et demandes d'exclusion et d'autorisation d'utilisation à des fins autres que l'agriculture se multiplient à l'égard de superficies qui bordent ces corridors autoroutiers. Sans surprise, des promoteurs, municipalités, MRC et organismes gouvernementaux cherchent à tirer profit de la présence d'infrastructures aussi structurantes. D'ailleurs, même si l'A-30 constitue une limite franche pour délimiter la zone agricole et contenir l'urbanisation, le secteur agricole situé tout près est soumis à la spéculation foncière depuis de nombreuses années, comme en témoignent les nombreuses parcelles laissées en friche.
- [182] D'autre part, le PMAD de la CMM et le SADR de l'agglomération de Longueuil préconisent la mise en valeur de la zone agricole pour assurer le développement, la vitalité et la pérennité des activités agricoles, notamment par une remise en culture des terres en friche. Or, la CMM vise une augmentation des terres en culture de 6 % d'ici l'année 2031 et le site retenu pour l'implantation de la station terminale Rive-Sud se trouve sur des terres en friche qui peuvent être remises en culture conformément au REA. Par conséquent, ce site est un atout précieux pour l'atteinte de cet objectif, surtout qu'il est constitué de sols de grande qualité pour l'agriculture.
- [183] De plus, comme mentionné précédemment, une partie du site visé pour l'implantation de la station terminale (environ 6,1 hectares) fait partie des bois et des corridors forestiers métropolitains à protéger identifiés au PMAD. L'usage projeté, contrairement à l'agriculture, n'est clairement pas compatible avec les objectifs de protection de ce boisé.
- [184] Bien qu'il ne soit pas de la compétence de la Commission de statuer de la conformité du projet aux outils d'urbanisme, il semble bien que le projet d'implantation de la station terminale Rive-Sud dans la zone agricole ne soit pas conforme au PMAD de la CMM ni au SADR en vigueur dans le territoire de l'agglomération de Longueuil. Par ailleurs, le 18 août 2016, le MAMOT a refusé d'autoriser l'entrée en vigueur du nouveau SADR adopté le 27 avril 2016 par l'Agglomération de Longueuil pour des raisons de non-conformité aux orientations gouvernementales en matière

---

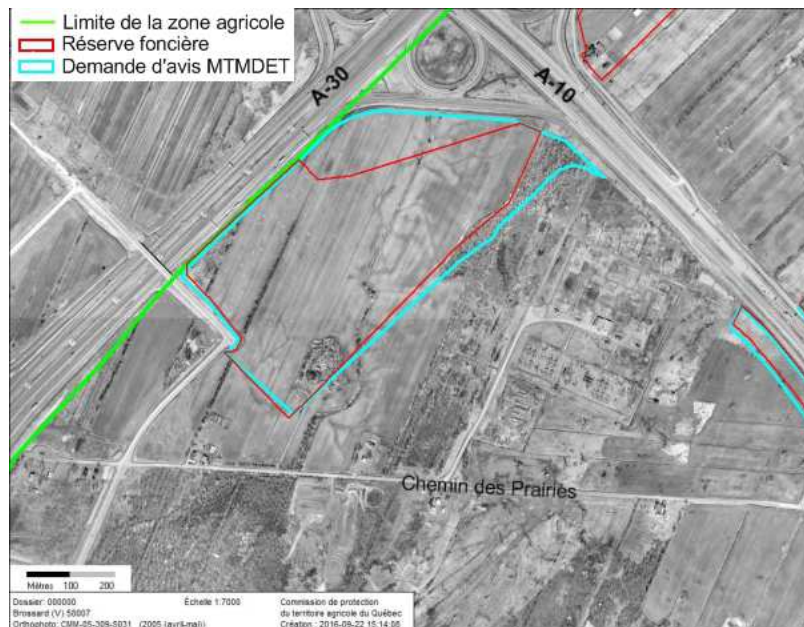
<sup>90</sup> CMM. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) – Un grand Montréal attractif, compétitif et durable*. Avril 2012, p.124.

d'aménagement du territoire, notamment en matière de protection du territoire et des activités agricoles. Le MAMOT exige de l'Agglomération de Longueuil qu'elle retire de son SADR de deuxième génération les nouvelles infrastructures routières ou ferroviaires et l'extension des réseaux d'aqueduc et d'égout en zone agricole.

### L'évaluation du projet sur la base des critères de l'article 62 de la Loi

- [185] Finalement, lorsque la Commission est saisie d'une demande d'exclusion, elle peut ne pas rejeter cette demande sur la base du premier alinéa de l'article 65.1 de la Loi même si des espaces appropriés aux fins recherchées existent dans le territoire non agricole de la municipalité concernée. Elle doit alors motiver cette décision et apprécier la demande sur la base des critères prévus à l'article 62 de la Loi, pondérer les impacts identifiés et tenir compte de l'intérêt général de protéger le territoire et les activités agricoles en fonction des particularités régionales, comme l'exige l'article 12 de la Loi. Aussi, même si la Commission a conclu qu'elle aurait rejeté la demande sur la base de l'article 65.1 de la Loi si elle avait été saisie d'une demande d'exclusion, elle a néanmoins procédé à une évaluation du projet de réalisation de la station terminale Rive-Sud dans la zone agricole sur la base des dispositions des articles 12 et 62 de la Loi afin que son avis soit complet.
- [186] Il faut d'abord souligner que le site de 32,6 hectares retenu pour l'implantation de la station terminale présente un excellent potentiel agricole à cause de la grande qualité de ses sols (classe 2), de son relief non accidenté et des conditions climatiques favorables dont il bénéficie. Même si ce site est non cultivé depuis plusieurs années, il pourrait être remis en culture, malgré les restrictions imposées par le REA, parce que ce site était cultivé en 2004.

### Carte 13 : Site d'implantation de la station terminale en culture en 2005



**Sources :** Carte réalisée par la CPTAQ à partir de système géomatique GIPTAAQ et des photos CMM-05-311-5033, CMM-05-309-5032, CMM-05-3095033, CMM-05-310-5032, CMM-05-311-5032 et CMM-05-310-5033.

- [187] Nous avons vu dans les pages qui précèdent et sur la carte 9 qu'il y a beaucoup de zones humides au sud du chemin des Prairies, alors qu'il en est autrement au nord de ce chemin, là où se trouve le site retenu pour l'implantation de la station terminale Rive-Sud. De l'avis de la Commission, cela confère une valeur agricole encore plus grande aux propriétés touchées par le projet. En effet, la portion de la zone agricole située entre le chemin des Prairies et l'A-10 présente un potentiel agricole semblable aux terres exploitées en grandes cultures situées au nord de l'A-10. Considérant la superficie en cause et la grande qualité de ses sols pour la culture, la Commission ne peut se résoudre à exclure cette superficie de la zone agricole ou à y autoriser l'implantation de la station terminale Rive-Sud, même s'il s'agit d'un projet d'intérêt public.
- [188] D'autre part, la réalisation de ce projet aurait pour effet d'amputer de 26,0 hectares une propriété à vocation agricole de 40,6 hectares, ce qui aurait pour effet de réduire considérablement les possibilités d'utilisation agricole de la superficie résiduelle (14,6 hectares) et d'accentuer la problématique de morcellement des terres qu'on observe dans l'agglomération de Longueuil. Pour la Commission, même les petites propriétés en cause offrent des possibilités d'utilisation agricole intéressantes parce que celles-ci pourraient être avantageusement remembrées.
- [189] Par ailleurs, comme les superficies résiduelles seraient enclavées par les voies de transport, la station terminale, le poste d'Hydro-Québec et le boisé de Brossard, elles subiraient une pression encore plus forte pour leur développement à des fins autres que l'agriculture. Il y aurait encore moins de chance que des investissements soient consentis pour les remettre en culture. **Pour ces raisons, la Commission évalue que le projet conduirait à une perte de terres agricoles de l'ordre de 50 hectares.**
- [190] À la perte de sols s'ajoute l'effet que le projet aurait sur l'homogénéité de la zone agricole. Dans ce secteur de la zone agricole, l'A-30 fait office de barrière entre le périmètre d'urbanisation et la zone agricole et y permettrait l'implantation d'une station de SLR avec terminus d'autobus, stationnement incitatif et atelier-dépôt pour le matériel roulant créerait un précédent difficile à contenir.
- [191] D'une part, tous les intervenants en matière de planification de l'aménagement du territoire s'entendent sur la nécessité de densifier l'occupation du territoire autour des points d'accès aux systèmes de transport collectif de haute capacité. Comment la station terminale Rive-Sud pourrait résister à cette orientation, surtout que CDPQ Infra s'attend à obtenir une participation financière provenant de la captation de la plus-value foncière. En réponse aux inquiétudes soulevées par certains ministères en regard de la pression que la station terminale exercerait sur le développement de ce secteur de la zone agricole, le promoteur a répondu que les espaces disponibles autour des TOD prévus à l'intérieur du périmètre d'urbanisation seraient largement suffisants pour répondre à la demande de long terme. Il s'en remet à l'étude réalisée en 2015 par la firme DAA-Lemay, pour le compte de l'AMT en 2015<sup>91</sup>, selon laquelle la croissance moyenne annuelle de la population aurait tendance à ralentir graduellement d'ici l'année 2031 et deviendrait nulle à compter de 2060. Ainsi, en

---

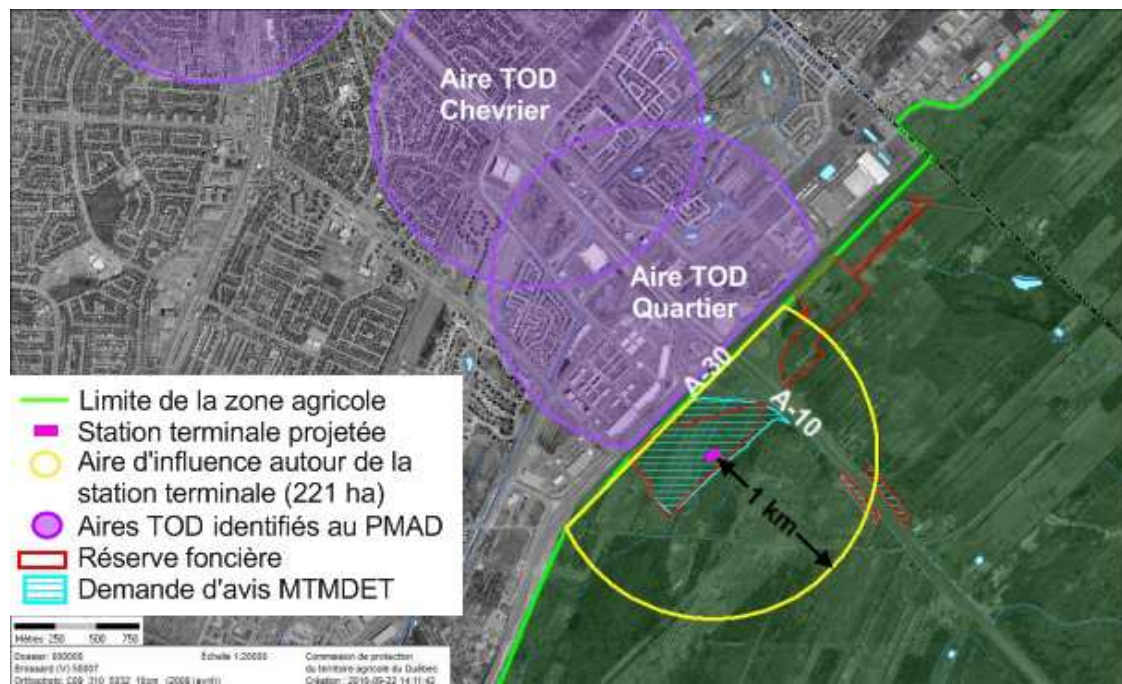
<sup>91</sup> Transport collectif Axe A-10/Montréal (AMT et MTQ). *Évaluation des retombées issues d'un éventuel développement urbain*. Juin 2016, p.2 (DA18).



l'absence de croissance démographique à long terme, il n'y a pas d'agrandissement du périmètre urbain à craindre. **C'est un pari que la Commission n'est pas prête à prendre.**

- [192] Par ailleurs, une fois la station terminale construite, exclue ou non de la zone agricole, CDPQ Infra pourrait vouloir redévelopper le site pour y construire un TOD. Uniquement avec les 17 hectares qui sont prévus pour l'aménagement du stationnement incitatif, le site de la station terminale présenterait un potentiel de redéveloppement immense. Rappelons ici que Devimco, avec son projet Solar Uniquartier, prévoit construire 2 500 unités résidentielles, des commerces, des bureaux, deux hôtels, un centre des congrès et un centre sportif sur une superficie d'environ 20 hectares. S'il est admis qu'une station de SLR peut générer une plus-value foncière sur les terrains situés dans un rayon d'un kilomètre autour de celle-ci, la Commission estime que la réalisation du projet compromettrait la vocation agricole d'environ 221 hectares, soit la superficie de la zone agricole se trouvant dans un rayon d'un kilomètre autour de la station projetée, ce qui inclut le poste La Prairie d'Hydro-Québec, une partie de l'emprise de l'A-10 et une partie du Centre de plein air Brossard.

**Carte 14 : Aire potentielle d'influence de l'incursion en zone agricole**



**Sources :** Carte réalisée par la CPTAQ à partir de son système géomatique GIPTAAQ) et des données géoréférencées de la CMM (fichier *Aires TOD*)

- [193] En plus du site visé pour la réalisation de la station terminale proprement dite, le projet inclut la construction de deux nouvelles bretelles d'accès à l'A-10, ce qui nécessite la déviation d'un tronçon du boulevard Lapinière et d'un tronçon du chemin des Prairies. Les superficies requises à ces fins sont moins grandes (1,7 et 2,0 hectares), mais elles empiètent néanmoins sur des parcelles en culture de grande qualité et sur la propriété d'une ferme équestre. Quatre propriétés seraient touchées.
- [194] Par ailleurs, l'agriculture et la transformation des aliments sont des secteurs clés de l'économie montréalaise et contribuent de façon significative à la vitalité et au dynamisme de l'économie du Québec. La superficie visée de 32,6 hectares n'a pas moins de valeur sur le plan agricole parce qu'elle est en friche et en attente de développement urbain. **La Commission estime que permettre la réalisation du projet nuirait à la mise en valeur du potentiel agricole de ce secteur périurbain de la zone agricole.**
- [195] Quant aux mesures compensatoires proposées pour réduire les impacts du projet sur le territoire et les activités agricoles, la Commission note que la mesure la plus significative, soit la compensation par l'intégration de superficies à la zone agricole, est pour le moment totalement hypothétique. Quant aux bénéfices que les autres mesures annoncées (kiosques, marchés publics dans les stationnements incitatifs la fin de semaine, serres sur les toits des stations, etc.) peuvent générer, la Commission les considère marginaux par rapport aux impacts négatifs anticipés, dans une perspective de long terme, en regard de l'implantation de la station terminale en zone agricole. De surcroît, elle ne croit pas du tout à la promesse qu'une fois le projet réalisé, il n'y aura pas d'autres demandes d'agrandissement du site. Si le site devenait trop petit pour répondre aux besoins auxquels il doit répondre, il deviendrait beaucoup plus difficile d'empêcher son agrandissement.

\* \* \* \* \*

**EN RÉSUMÉ, LA COMMISSION EST D'AVIS**

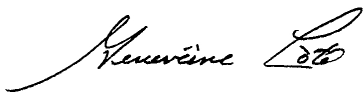
- QUE des aspects importants du projet de Réseau électrique métropolitain (REM) de la filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, CDPQ Infra inc., restent à préciser, dont la tarification, les prévisions d'achalandage, le partage des recettes métropolitaines de transport collectif, les coûts et les impacts du projet sur les réseaux et systèmes de transport collectif existants, de sorte qu'il est prématuré de mettre en perspective les bénéfices attendus du projet et ses impacts appréhendés sur le territoire et les activités agricoles.
- QUE la nécessité de regrouper sur un même site la station terminale de l'antenne Rive-Sud, le terminus d'autobus, le stationnement incitatif et l'atelier-dépôt destiné aux entretiens mineurs et au remisage du matériel roulant n'a pas été démontrée, surtout que l'atelier-dépôt de l'antenne Deux-Montagnes se localiserait à environ 1,7 kilomètre de la station terminale et que le stationnement incitatif et le terminus d'autobus de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue seront relocalisés à une autre station pour diminuer les impacts sur deux milieux humides.
- QUE CDPQ Infra inc. n'a pas démontré de manière satisfaisante que les espaces vacants et à redévelopper disponibles à proximité de l'échangeur des autoroutes 10 et 30 (A-10/A-30) et hors de la zone agricole ne répondent pas aux besoins identifiés et aux objectifs du projet, surtout si on considère la possibilité de localiser l'atelier-dépôt à une distance raisonnable de la station terminale et d'aménager des stationnements incitatifs étagés ou souterrains en remplacement du stationnement de surface de 3 000 places.
- QUE le concept qui a été retenu pour l'aménagement de la station terminale Rive-Sud ne minimise pas l'empiètement dans la zone agricole, estimée à 36,3 hectares, dont environ 17 hectares uniquement pour l'aménagement d'un stationnement incitatif de surface, alors que CDPQ Infra inc. prévoit construire un stationnement souterrain et un autre étagé à la station Panama et que dans le Quartier DIX30, se trouvant juste à l'ouest de l'échangeur A-10/A-30, des stationnements en surface sont remplacés par des stationnements souterrains pour optimiser et densifier l'espace disponible.

- QUE la réalisation de la station terminale Rive-Sud (32,6 hectares) et des voies d'accès à l'A-10 (3,7 hectares) dans la zone agricole conduirait à la perte de 36,3 hectares de sols de classe 2 offrant un excellent potentiel agricole, bénéficiant de conditions climatiques et topographiques favorables aux cultures et comptant parmi les meilleurs au Québec.
- QUE bien que la superficie de 32,6 hectares retenue pour l'implantation de la station terminale soit en friche, elle pourrait être remise en culture parce qu'elle a été cultivée après l'année 2004 et que conséquemment elle n'est pas touchée par le moratoire sur l'augmentation des superficies en culture prévu au *Règlement sur les exploitations agricoles*. Cette superficie constitue de ce fait un atout précieux pour atteindre l'objectif fixé par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), d'augmenter les superficies en culture de 6 % d'ici l'année 2031.
- QUE la réalisation de la station terminale Rive-Sud sur la superficie de 32,6 hectares compromettrait la vocation agricole des parcelles résiduelles des propriétés touchées, de sorte que la perte de bonnes terres agricoles serait plutôt de l'ordre de 50 hectares.
- QUE les propriétés touchées par le projet ont une valeur sur le plan agricole qui se compare à celles des terres exploitées en grandes cultures au nord de l'A-10, contrairement aux terres situées au sud du chemin des Prairies qui comportent plusieurs milieux humides.
- QUE chaque hectare de terre cultivable en Montérégie présente un intérêt économique indéniable, puisque 30 % du produit intérieur brut (PIB) du Québec issu des cultures agricoles, des activités d'élevage et des activités de transformation des aliments provient de la Montérégie, alors que sa population ne représente que 18 % de celle du Québec.
- QUE l'A-30 constitue une limite de la zone agricole dans ce secteur qu'il ne faut pas franchir, au risque de voir la spéculation foncière prendre de l'ampleur et les superficies en friche augmenter.
- QUE l'implantation d'une station du REM dans la zone agricole exercerait une pression insoutenable sur la zone agricole, d'autant plus que les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, le PMAD de la CMM et le schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de l'agglomération de Longueuil misent sur les systèmes structurants de transport collectif pour orienter le développement et densifier le territoire.

- QUE l'implantation d'une station du REM avec ses infrastructures connexes n'est pas conforme au PMAD de la CMM et au SADR de l'agglomération de Longueuil.
- QU'une fois la station terminale Rive-Sud construite, qu'elle soit exclue ou non de la zone agricole, le site offrira un potentiel de redéveloppement immense, particulièrement la superficie de 17 hectares occupée par le stationnement incitatif, et la pression sera forte pour y implanter un quartier à usages mixtes de type TOD (*Transit oriented development*). Comme une station d'un système léger sur rail (SLR) peut générer une plus-value foncière sur les terrains situés dans un rayon d'un kilomètre autour de celle-ci, ce sont plus de 221 hectares de la zone agricole qui pourraient être convoités à des fins de développement urbain.

Pour toutes ces raisons, sur la base des dispositions applicables de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* et des informations disponibles à ce jour, et après pondération des critères, la Commission estime que les empiétements prévus dans la zone agricole pour réaliser la station terminale et ses accès à l'A-10, soit une superficie approximative de 36,3 hectares, causeraient un préjudice sérieux à l'agriculture.

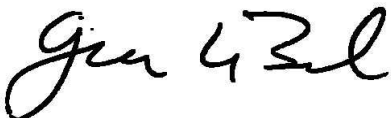
La Commission en vient à la conclusion qu'il serait inopportun d'autoriser l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement, l'aliénation ou l'exclusion de la zone agricole des terrains requis à la réalisation de ce projet et que cela irait à l'encontre de sa mission, qui est d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et de favoriser, dans une perspective de développement durable, la protection et le développement des activités et des entreprises agricoles situées en zone agricole.



Geneviève Côté, commissaire



Lise Gendreau, commissaire



Guy Lebel, vice-président

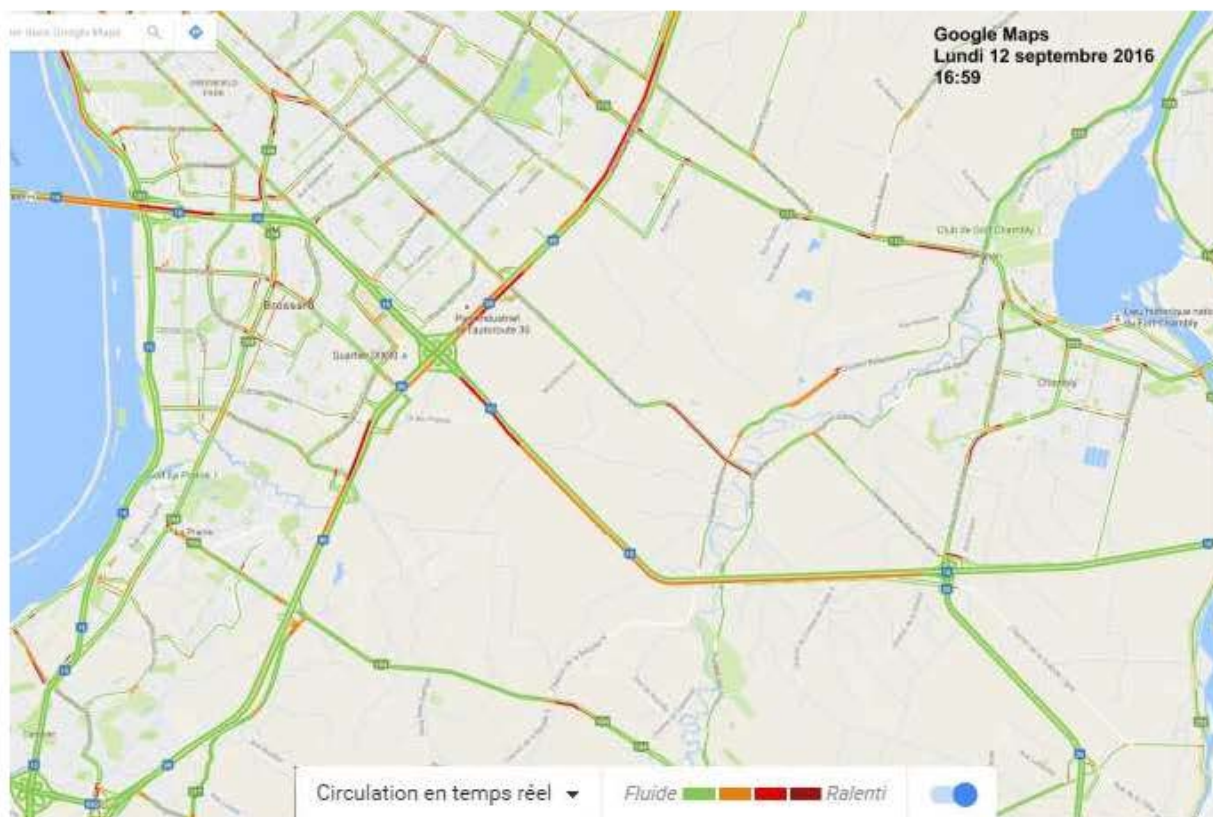
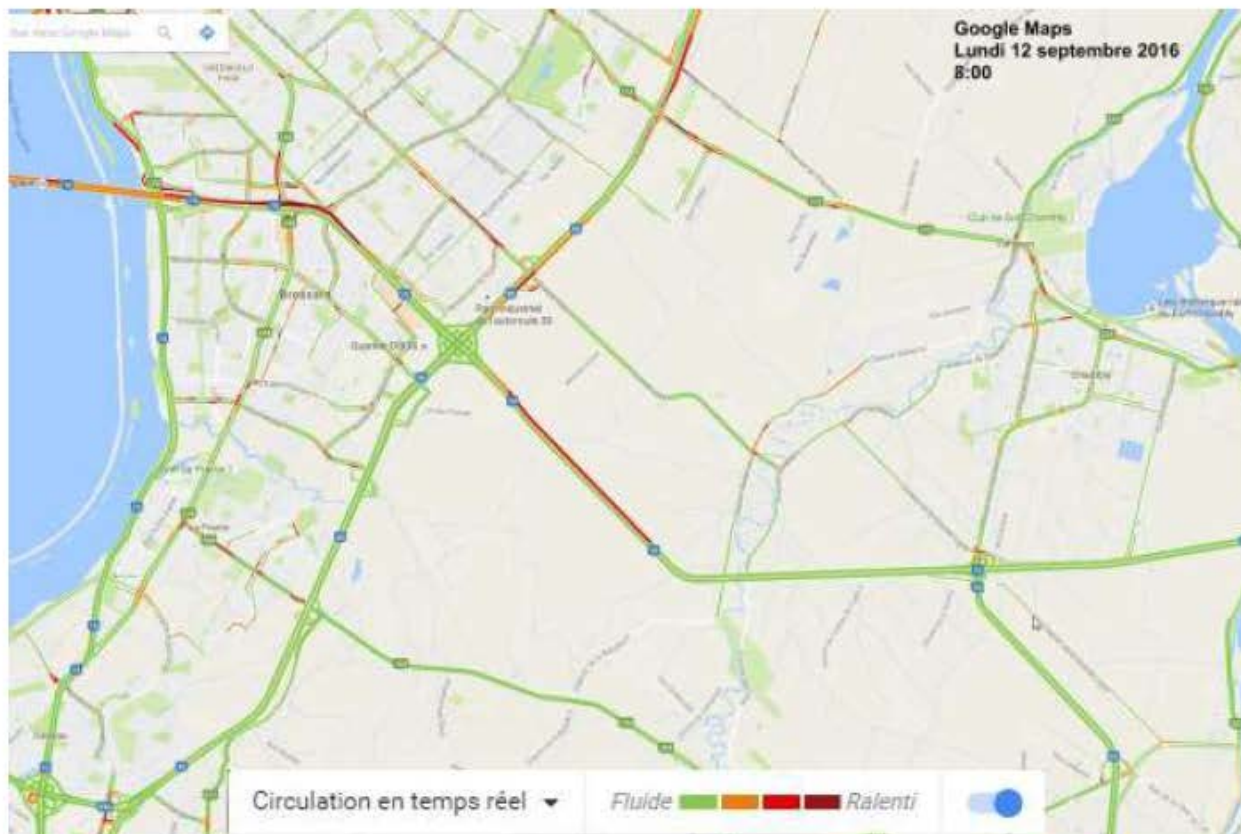


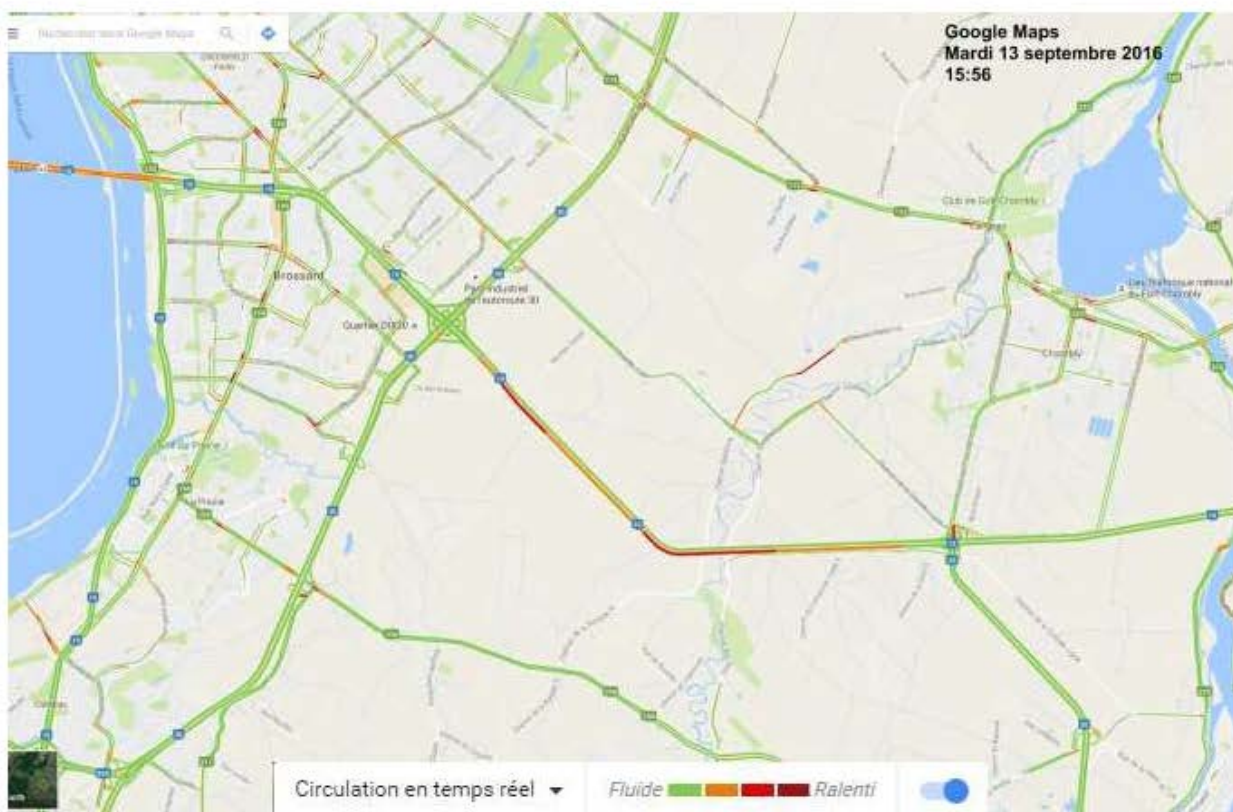
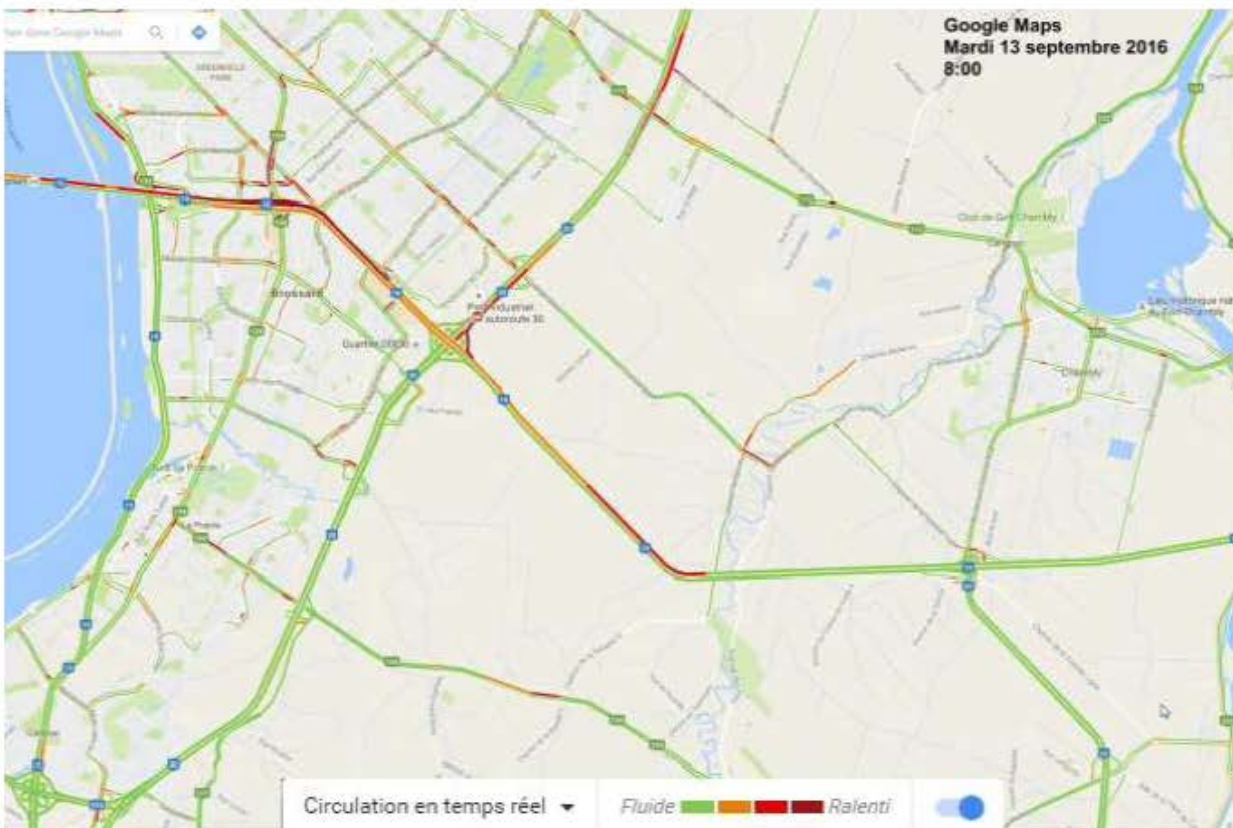


## **Annexe 1**

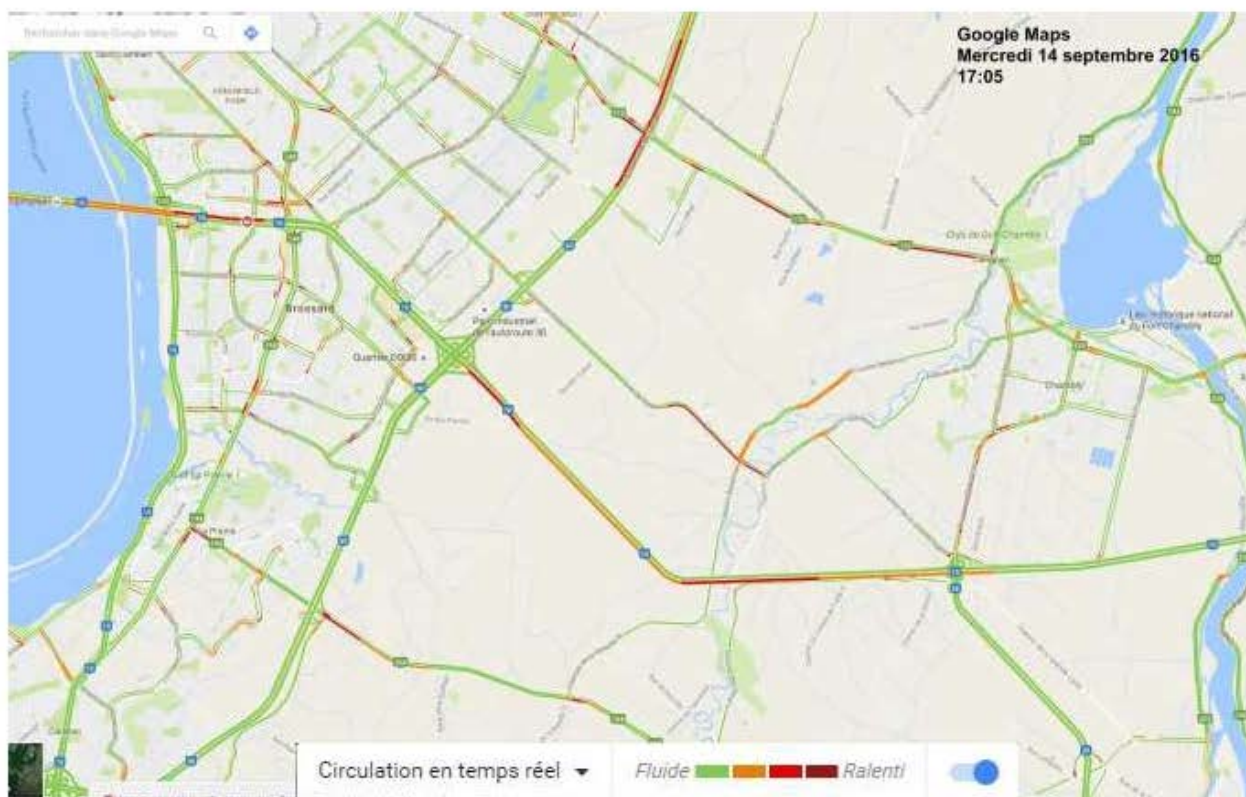
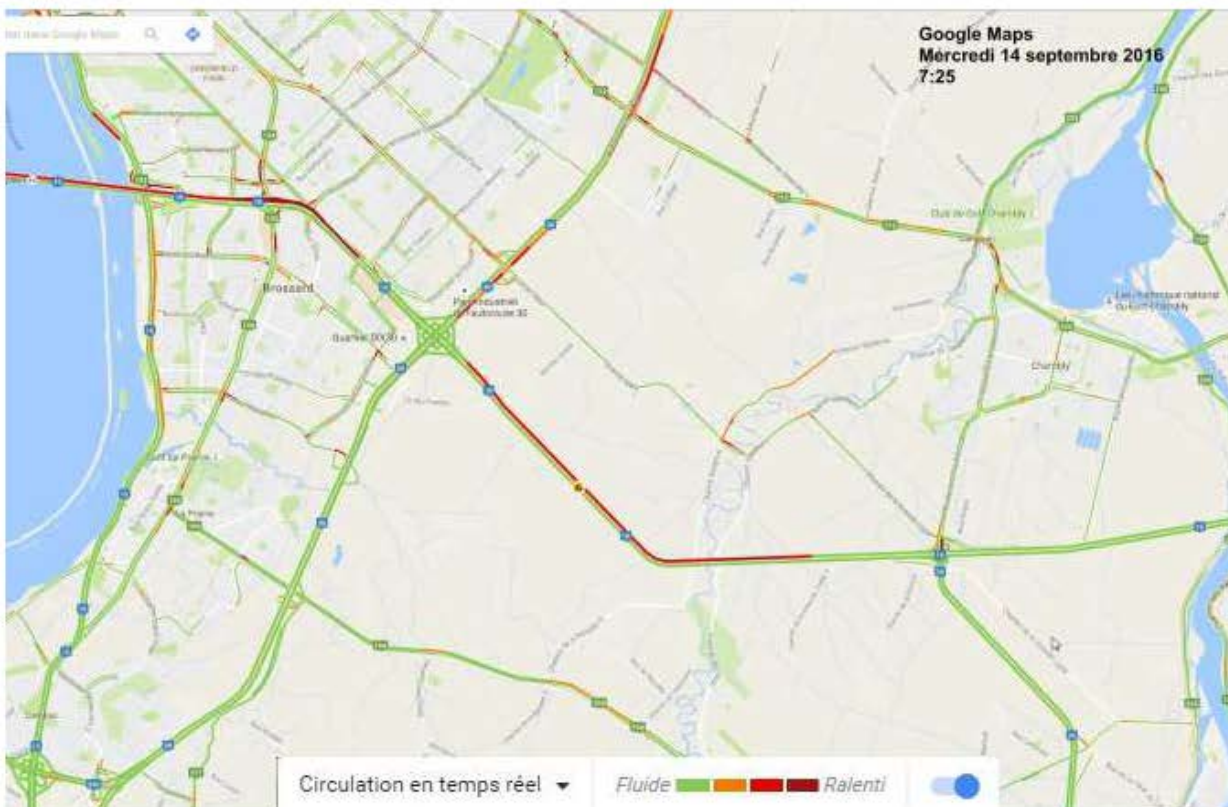
**Écrans de saisie de Google**

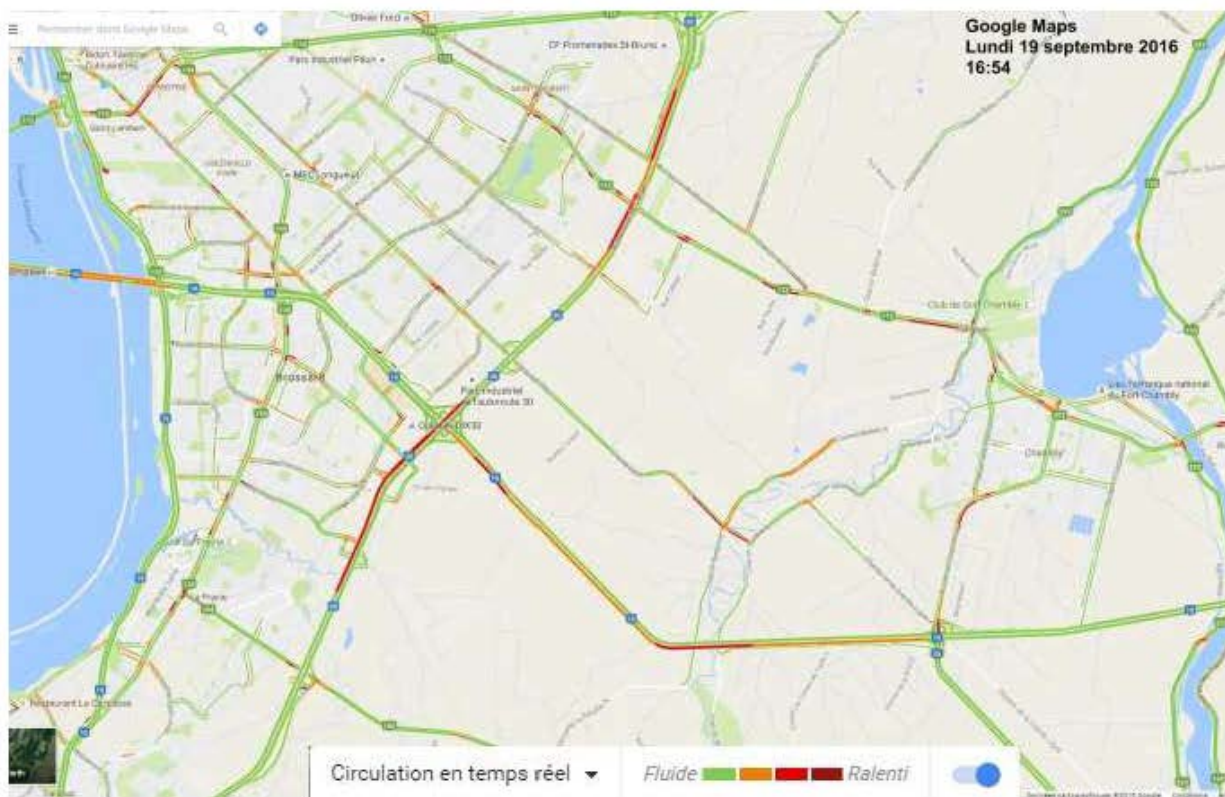
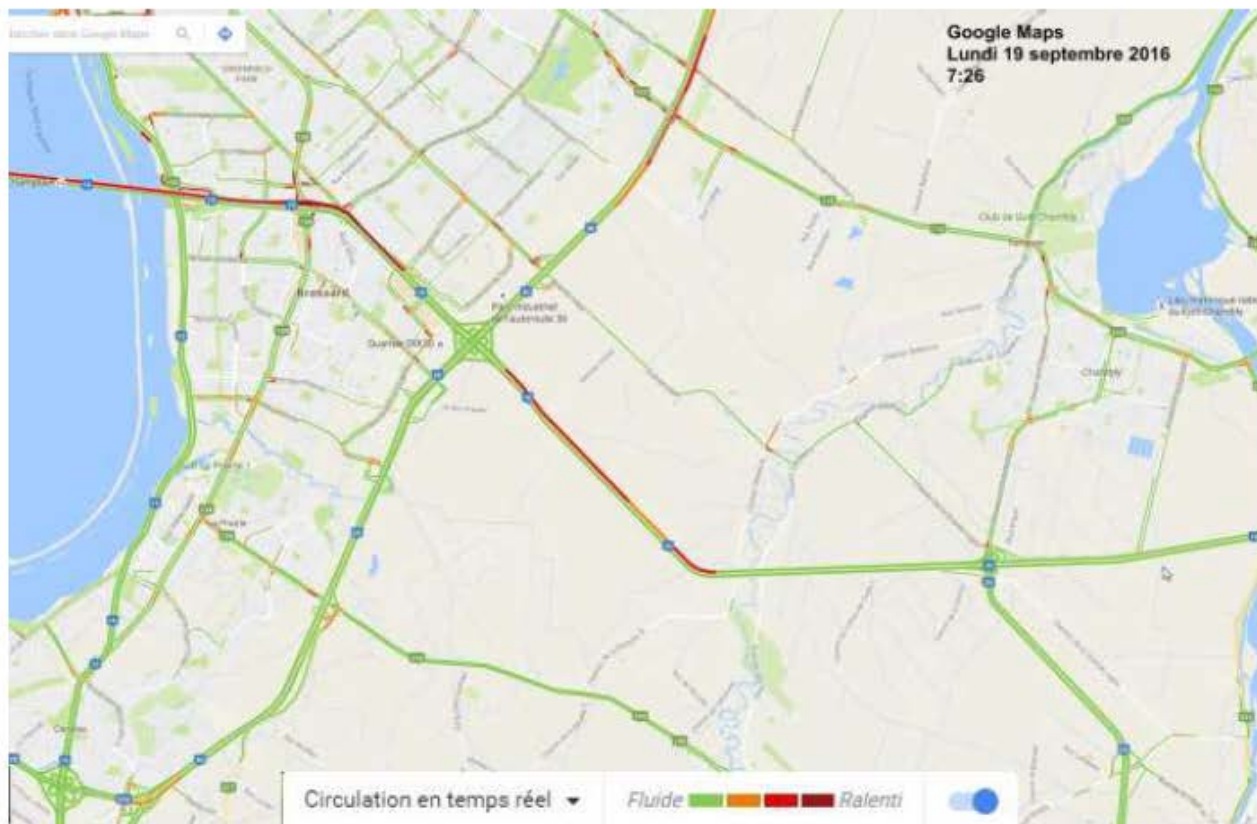
**« La circulation en temps réel »**



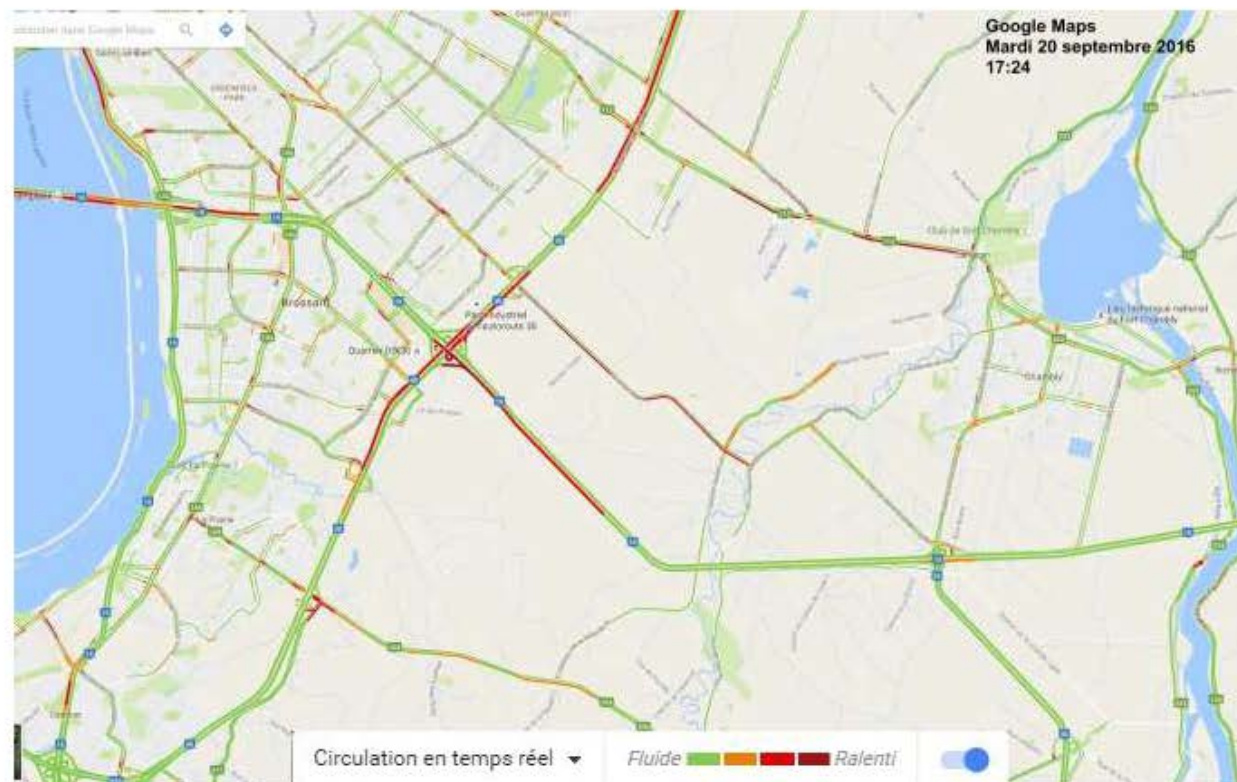
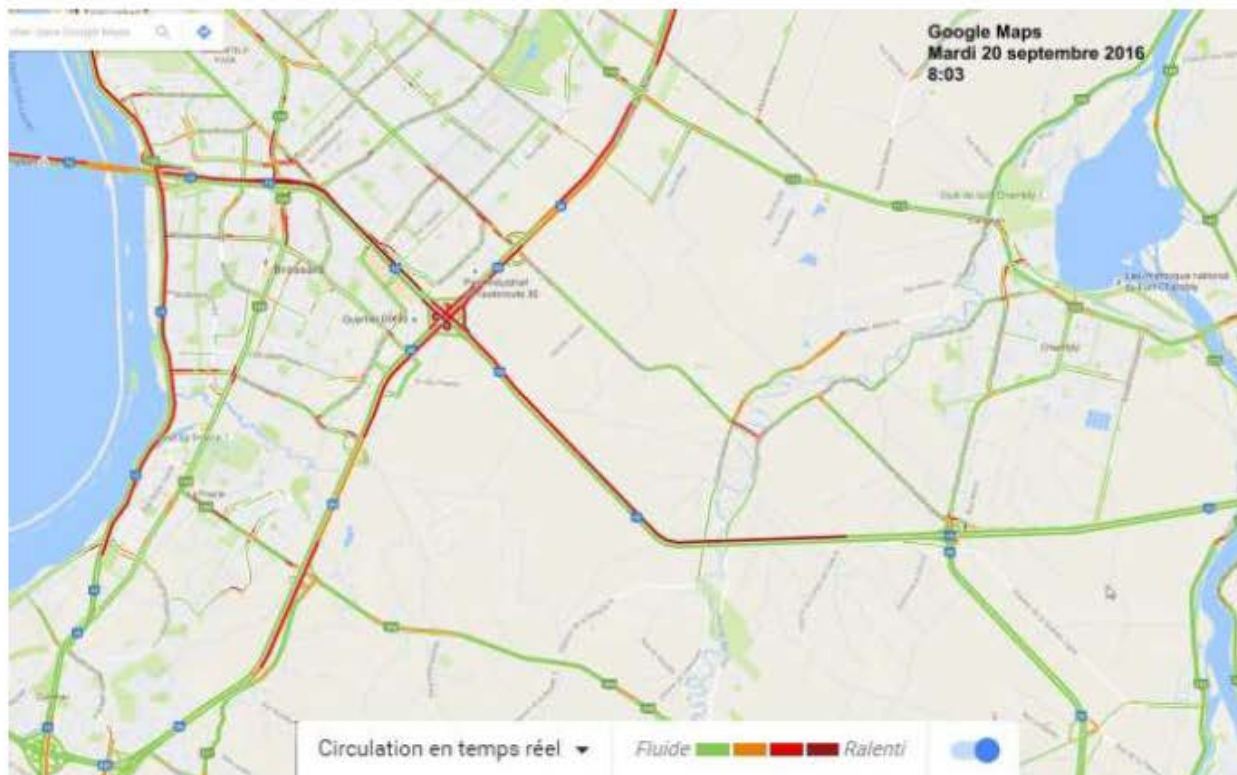




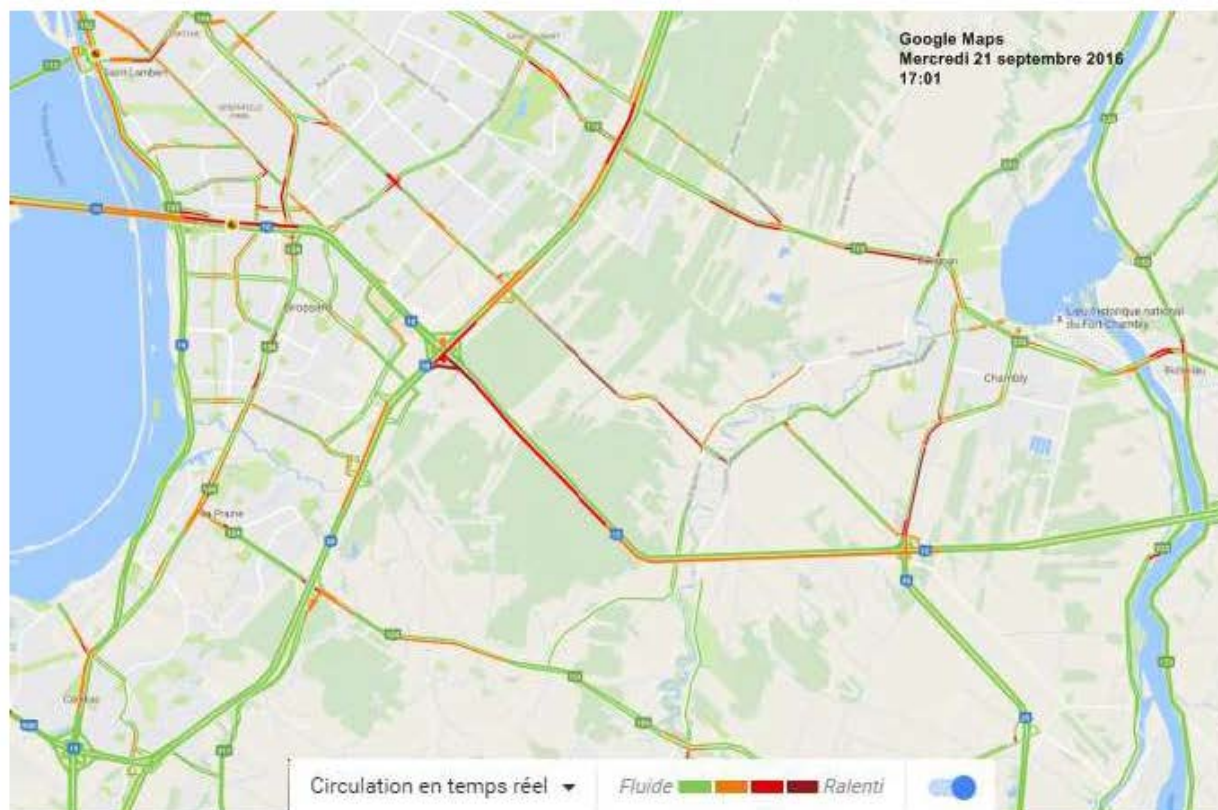
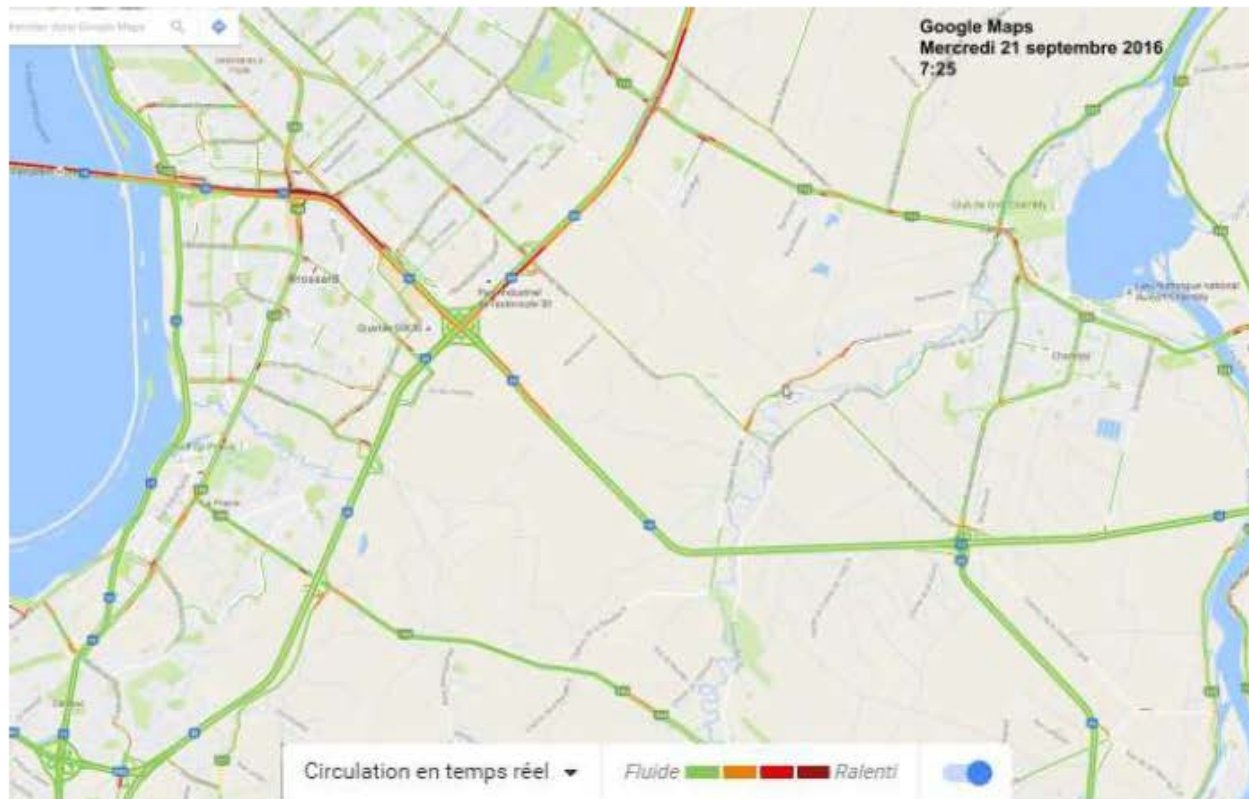














## Table des matières

LA DEMANDE D'AVIS.....	1
LES DÉCRETS CONCERNANT L'IMPOSITION D'UNE RÉSERVE FONCIÈRE.....	2
LA MISE EN CONTEXTE.....	4
LA DESCRIPTION DU PROJET.....	8
Une vue d'ensemble du projet.....	8
<i>L'offre de service.....</i>	8
<i>La croissance anticipée de la demande de transport collectif.....</i>	9
<i>Les sites d'entretien et de remisage du matériel roulant.....</i>	10
<i>Les coûts et le financement du projet.....</i>	11
<i>Les retombées.....</i>	12
<i>Le mode et le calendrier de réalisation.....</i>	12
La justification de l'antenne Rive-Sud.....	13
La station terminale Rive-Sud.....	14
<i>Ses principales caractéristiques.....</i>	14
<i>Le choix du site.....</i>	17
La station Du Quartier.....	19
La station Panama.....	19
Les mesures visant à diminuer les impacts sur le territoire et les activités agricoles.....	20
LE CADRE RÉGLEMENTAIRE EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.....	21
Les orientations gouvernementales.....	21
La planification métropolitaine.....	22
La planification régionale.....	23
La question de la conformité de la station terminale à la réglementation d'urbanisme.....	25
LE CONTEXTE D'INSERTION DU PROJET SUR LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL.....	26
Le portrait d'ensemble du territoire et des activités agricoles.....	26
Les caractéristiques des propriétés touchées par le projet et situées en zone agricole.....	29
LES TERRAINS VACANTS SITUÉS À PROXIMITÉ DE L'ÉCHANGEUR A-10/A-30.....	31
Le quadrant Nord.....	31
Le quadrant Ouest.....	32
Le quadrant Est.....	33
LA VALEUR ÉCONOMIQUE DE L'AGRICULTURE EN MONTÉRÉGIE.....	34
APPRÉCIATION DU PROJET SUR LA BASE DES DISPOSITIONS DE LA LOI.....	36
Le besoin à satisfaire et les espaces vacants.....	37
Les impacts du projet en regard de l'aménagement et du développement du territoire.....	41
L'évaluation du projet sur la base des critères de l'article 62 de la Loi.....	43
EN RÉSUMÉ, LA COMMISSION EST D'AVIS.....	47