

Mémoire déposé par la  
*Ville de Brossard* dans le cadre  
des consultations particulières de  
la Commission des transports et  
de l'environnement concernant  
le projet de loi 137 sur le  
Réseau électrique métropolitain

Juin 2017

## Introduction

La Ville de Brossard est heureuse de transmettre ce mémoire à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi 137, *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (REM)*.

Douzième ville en importance au Québec, Brossard compte plus de 87 000 habitants. Avec trois stations confirmées à Brossard (Panama, Quartier et Rive-Sud), ainsi qu'une station potentielle à Chevrier, ce système intégré de transport collectif offrira aux Brossardois un large accès au grand réseau métropolitain de transport.

La Ville de Brossard est d'avis que le REM est un projet porteur pour son développement et sa croissance économique. Il répond aux besoins de ses citoyens, des travailleurs, des étudiants qui attendent des solutions pour faciliter leurs déplacements dans la grande région métropolitaine. Le projet est en adéquation avec la vision stratégique de la Ville de Brossard en termes de promotion et de mise en valeur du transport collectif comme une composante structurante de développement urbain. D'autre part, l'arrivée du REM accélèrera, notamment, la création des quartiers TOD (Transit-Oriented Development) sur le territoire de la Ville.

Récemment, la Ville de Brossard a accueilli avec enthousiasme l'annonce du décret environnemental et la confirmation de l'engagement financier du gouvernement du Québec. De plus, elle a salué l'annonce de l'entente avec l'Union des producteurs agricoles du Québec (UPA) et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) visant la création d'une fiducie foncière agricole et, à terme, d'un parc agricole métropolitain pour valoriser les activités et le territoire agricole et ainsi contribuer à limiter l'étalement urbain autour de la future station terminale Rive-Sud. La Ville attend maintenant avec impatience la confirmation de l'engagement financier du gouvernement fédéral vis-à-vis de ce grand projet.

D'emblée, la Ville de Brossard souligne que le projet de loi 137, dans son ensemble, intègre plusieurs des préoccupations énoncées antérieurement par la Ville, qui travaille conjointement avec CDPQ Infra, depuis le printemps 2016, à l'élaboration d'ententes dans lesquelles sont enchâssées la plupart des considérations qui touchent à l'occupation du domaine public et au régime de compensation financière. Ainsi, la Ville a de bonnes raisons de croire que d'ici peu, seront réunies toutes les conditions nécessaires à ce que ce projet s'intègre de façon harmonieuse dans le territoire et à ce que sa construction soit de moindre impact, en termes de nuisances, pour ses citoyens.

La Ville de Brossard reconnaît les avancées qui ont été réalisées dans l'élaboration des ententes avec les représentants de CDPQ Infra et privilégie la voie de la poursuite de ces négociations. En tant que municipalité, la Ville est toutefois responsable de voir à ce que ses droits soient préservés, dans le cadre du projet de loi 137, pour le plus grand intérêt de ses citoyens. C'est dans cet esprit qu'il faut lire les points et recommandations soulevés dans les pages suivantes.

## L'occupation du domaine public par CDPQ Infra

La propriété publique englobe les biens appartenant à l'État et aux personnes morales de droit public. En vertu de la *Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec*, la Caisse est un mandataire de l'État, tandis que la Ville est une personne morale de droit public<sup>1</sup>. Les biens de l'État et les biens du domaine public de la Ville sont inaliénables, inappropriables par occupation, prescription ou accession, sous réserve des exceptions prévues à la loi<sup>2</sup>. Ainsi, à moins d'avis contraire, nul ne peut occuper le domaine public de la Ville sans autorisation.

La loi prévoit que toute municipalité peut adopter un règlement pour prévoir les fins auxquelles l'occupation du domaine public est autorisée et les modalités selon lesquelles l'occupation est autorisée si les conditions sont remplies. Ainsi, toute personne qui, conformément à une autorisation municipale, occupe le domaine public de la Ville est responsable de tout préjudice découlant de cette occupation<sup>3</sup>.

### **Point 1 : Le domaine public et son appropriation par la Caisse**

Selon le projet de loi 137, l'occupation temporaire du domaine public de la Ville peut faire l'objet d'une entente avec la Caisse et la Ville de Brossard comprend qu'elle peut prévoir une compensation financière<sup>4</sup>. Or, le projet de loi 137 ne prévoit pas à partir de quand la Ville peut négocier une entente avec la Caisse ni la façon de procéder. Compte tenu de l'importance de conclure l'entente dans le délai de 60 jours<sup>5</sup>, il est impératif que le point de départ de ce délai soit précisé ainsi que la façon de procéder.

### **Point 2 : La dépossession automatique de la Ville et la gestion des utilités publiques**

En effet, si la Ville ne conclut pas d'entente avec la Caisse dans ce délai, elle sera tout simplement dépossédée de la jouissance de certaines portions de voies publiques en vue de permettre à la Caisse d'occuper ces voies en conformité avec les plans soumis. Or, la soumission de plans à la Ville est impérativement liée à la conclusion d'une entente au moins sommaire afin que les modalités de gestion et de cohabitation des utilités publiques soient prises en charge adéquatement et que les coûts afférents à leur délocalisation, le cas échéant, soient assumés conformément aux précédents de la Régie de l'énergie et du CRTC. De même, pour les portions de voies publiques affectées à la construction d'une structure complexe, celles-ci font l'objet d'une appropriation complète sans compensation en cas d'absence d'entente<sup>6</sup>, ce qui ne serait pas conforme aux demandes de la Ville qui préfère fonctionner en collaboration avec CDPQ Infra.

---

<sup>1</sup> *Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec*, RLRQ, c. C-2, art. 4.

<sup>2</sup> *Code civil du Québec*, L.Q. 1991, c. 64, art. 916, 2876 et 2877.

<sup>3</sup> LCV, art. 29.21.

<sup>4</sup> Projet de loi 137, art. 18.

<sup>5</sup> Projet de loi 137, note 9.

<sup>6</sup> Projet de loi 137, art. 19, 20 et 30.

### **Point 3 : La construction de voies publiques par la Caisse sans la participation municipale**

Enfin, comme les voies publiques ainsi nouvellement construites seront retournées à la Ville suivant les articles 19 et 23 du projet de loi 137, il convient que celles-ci soient construites en conformité avec les normes municipales applicables au réseau municipal. L'exemption prévue à l'article 46 (4) du projet de loi 137 quant à l'assujettissement de tout permis à la conclusion préalable d'une entente relative aux travaux municipaux ne devrait pas avoir pour effet d'exempter la Caisse de la mise en œuvre des modalités de construction techniques autrement applicables à la voirie municipale. En effet, l'expertise municipale ne peut ni ne doit être ignorée pour des motifs strictement opérationnels qui sont liés à des impératifs temporels.

### **Point 4 : L'appropriation du domaine public et la fixation des modalités d'occupation par un organisme de régulation**

La Ville de Brossard considère que la détermination des modalités d'occupation et d'appropriation du domaine public par la Caisse devrait être assujettie à la juridiction d'un organisme de régulation agissant d'urgence en l'espèce, comme la Régie de l'énergie et le CRTC le font pour les utilités publiques, l'Office des transports pour le réseau de transport fédéral ou la Commission municipale pour certains domaines impliquant les municipalités.

La législation liée à l'occupation du domaine public par le biais de ce qu'il convient d'appeler des servitudes légales a toujours privilégié un dialogue ouvert entre les propriétaires de l'emprise publique et ses occupants légaux.

De plus, l'absence de compensation a de quoi surprendre puisque même Hydro-Québec, dont la loi constitutive prévoit des pouvoirs importants, peut placer ses équipements sur, à travers, au-dessus, au-dessous ou le long de tout chemin public, de toute rue ou place publique, aux conditions fixées par entente avec la municipalité concernée ou à défaut, aux conditions fixées par la Régie de l'énergie<sup>7</sup>. Il en va de même selon le CRTC pour l'ensemble des « coûts causals » liés à l'occupation de l'emprise publique par les entreprises de télécommunication, notamment quant à la perte de productivité municipale et à la perte de durée de vie des emprises publiques partiellement excavées.

En raison de cette dépossession, la Ville devra notamment requérir des droits de passage et des servitudes d'accès pour l'entretien de ses réseaux dont elle demeure propriétaire au terme des travaux<sup>8</sup>. Enfin, le maintien de la fonctionnalité générale du réseau routier auquel se raccordent les voies publiques modifiées ou réaménagées par la Caisse<sup>9</sup> ne devrait pas être déterminé par la Caisse, mais bien en collaboration avec les organismes propriétaires du réseau routier en cause et qui possèdent des pouvoirs étendus en matière de voirie.

---

<sup>7</sup> *Loi sur Hydro-Québec*, RLRQ, c. H-5, art. 30.

<sup>8</sup> Projet de loi 137, art. 30.

<sup>9</sup> Projet de loi 137, art. 22.

## **Point 5 : La protection financière de la Ville**

Enfin, bien que la Caisse tienne indemne la Ville des coûts que cette dernière pourrait engager à l'égard d'une demande concernant les travaux effectués par la Caisse aux biens qui sont devenus la propriété de la Ville ou qui sont sous sa gestion, la Ville de Brossard souhaite s'assurer que la protection financière soit étendue à toute condamnation découlant d'un jugement concernant ces travaux.

En conséquence, la Ville de Brossard estime important, dans la continuité des négociations entreprises avec CDPQ Infra :

### **Recommandation 1**

Que le projet de loi 137 précise le délai à compter duquel la Ville peut négocier une entente avec la Caisse ainsi que les modalités de la négociation et de l'attribution d'une compétence de régulation à un organisme quasi judiciaire ; (Point 1)

### **Recommandation 2**

Qu'il identifie l'entité responsable de payer pour la relocalisation des utilités publiques ; (Point 2)

### **Recommandation 3**

Qu'il prévoit un régime de compensation financière pour les coûts découlant de la gestion et de l'entretien des immeubles qui incombent à la Ville ; (Point 4)

### **Recommandation 4**

Qu'il accorde des servitudes d'accès à la Ville pour lui permettre d'entretenir ses réseaux ; (Point 4)

### **Recommandation 5**

Qu'il étende la protection financière en cas de poursuite non seulement aux coûts, mais également à toute condamnation découlant d'un jugement concernant les travaux. (Point 5)

## **Le régime de compensation financière**

D'emblée, la Ville de Brossard salue la participation du gouvernement du Québec dans le projet pour alléger l'effort de financement des municipalités et de citoyens concernés.

## **Point 6 : L'impossibilité de définir la contribution financière de l'ARTM et de la Ville**

L'implication de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) constitue un élément important pour assurer la cohérence du transport collectif. Toutefois, la contribution financière de l'ARTM demeure indéfinie pour le moment. Or, ces sommes seront pour partie financées par les municipalités locales comprises dans le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). La Ville de Brossard aimerait que les modalités de ce financement soient plus amplement explicitées afin d'exposer le mécanisme de répartition locale des différentes parts de ce financement, et ce, en cohérence avec l'organisation territoriale (agglomération).

### **Point 7 : L'exemption fiscale générale de la Caisse face aux pouvoirs municipaux et aux coûts d'accompagnement de la Caisse**

En plus d'accorder à la Caisse une immunité qui lui permet de se soustraire à toute obligation découlant des lois municipales<sup>10</sup>, le fait de l'exempter de toute tarification ou taxation établie par la Ville prive la Ville d'une source de revenus nécessaire à la coordination des travaux avec la Caisse.

### **Point 8 : L'établissement d'un régime fiscal compensatoire pour la Ville**

La Ville de Brossard souhaite que des modalités financières similaires aux compensations « tenant lieu de taxes » ou des régimes fiscaux particuliers soient prévus au projet de loi 137 afin de la compenser pour la charge fiscale et financière associée à la présence d'équipements publics.

### **Point 9 : L'arrimage entre les secteurs de densification définis par l'ARTM et les instruments de planification métropolitains**

En ce qui a trait aux redevances de transport (article 53 du projet de loi 137), il importe de créer une synergie entre l'ARTM, la CMM, l'Agglomération de Longueuil et la Ville afin que les secteurs de densification soient effectivement créés et que le financement ne soit pas compromis par une planification urbanistique inadéquate ou de faible densité. À ce titre, l'ARTM devrait non seulement « tenir compte », mais plutôt se conformer au PMAD.

En conséquence, la Ville de Brossard estime important :

#### **Recommandation 6**

Que le projet de loi 137 définisse plus clairement la participation financière municipale, accroisse la participation municipale à la détermination des périmètres de densification et définisse les modalités de perception des redevances de transport ; (Points 6 et 7)

#### **Recommandation 7**

Qu'il prévoit des modalités de compensations fiscales pour pallier la charge liée à la présence d'équipements de cette envergure sur son territoire. (Points 8 et 9)

## **Conclusion**

Les points et recommandations présentés ci-haut visent à ce que soit préservé, en premier lieu, le plus grand intérêt des citoyens. La Ville de Brossard salue le projet de REM et est d'avis qu'il faut élaborer les meilleures ententes possible avec CDPQ Infra, de manière à ce que le projet puisse donner lieu à une bonne collaboration entre les parties prenantes concernées, et ce, aussi bien pendant la conception, la construction et l'exploitation du REM.

---

<sup>10</sup> Projet de loi 137, art. 5.