

PROJET DE LOI 137
LOI CONCERNANT LE
RÉSEAU ÉLECTRIQUE
MÉTROPOLITAIN

MÉMOIRE DE LA
VILLE DE LONGUEUIL

Juin 2017

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	4
2. PERMETTRE AUX VILLES DE JOUER PLEINEMENT LEUR RÔLE	5
3. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES INCONNUES, INCERTAINES ET SANS CONSENTEMENT	6
4. LA FLUIDITÉ SUR L'AUTOROUTE 30 : FACTEUR DE RÉUSSITE	8
5. CONCLUSION	9
6. SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS	10

1. INTRODUCTION

En 2016, la Ville de Longueuil a accueilli avec enthousiasme l'annonce de la venue du Réseau électrique métropolitain (REM), un projet qui répond à une attente de plus de 40 ans en matière d'investissement majeur dans le transport collectif sur la Rive-Sud. Dans la foulée du dépôt du dernier budget du Québec, nous avons également salué les efforts financiers qui étaient annoncés et l'engagement formel du gouvernement à soutenir le REM, qualifiant même la chose d'« excellente nouvelle pour toute la région métropolitaine ».

En effet, ce grand projet d'une rare envergure pavera la voie à une nouvelle dynamique d'intégration du transport en commun dans la région métropolitaine. Il augmentera le rayonnement de l'agglomération au sein du Grand Montréal et servira de catalyseur à sa croissance, engendrant des retombées économiques pour les entreprises de la Rive-Sud et le développement du territoire.

Cependant, nous devons également rappeler que dans le cadre des consultations menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, nous avons soulevé un certain nombre d'enjeux qui méritaient qu'on s'y attarde, pour le bénéfice des contribuables et des usagers. Certaines réponses ont été fournies et des aménagements ont été élaborés, mais plusieurs questions subsistent encore aujourd'hui. Le projet de loi 137, loin de fournir des éclaircissements, entretient plutôt le doute et l'incertitude sur bien des aspects.

Dans le meilleur intérêt des futurs utilisateurs du REM et des citoyens qui contribueront, à travers leurs impôts, taxes et immatriculations, au succès de ce nouvel équipement collectif, nous croyons opportun de porter à l'attention du ministre un certain nombre d'enjeux qui doivent être pris en compte avant d'aller de l'avant avec la mécanique proposée par le projet de loi.

2. PERMETTRE AUX VILLES DE JOUER PLEINEMENT LEUR RÔLE

L'objectif de la nouvelle gouvernance de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), auquel nous adhérons, est notamment de centraliser les activités de planification dans la région métropolitaine, d'offrir une plus grande stabilité du financement et de réaliser les projets plus efficacement. Les négociations contractuelles avec les sociétés de transport ou celles avec la filière infrastructures de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ-Infra) pour le REM n'auraient pas dû être menées par un comité de transition, mais bien par les mandataires du conseil d'administration de l'ARTM, compte tenu des implications financières en jeu.

À titre d'exemple, la politique de financement proposée par le comité de transition entraînerait, sur trois ans, un manque à gagner de près de 15M \$ pour l'agglomération de Longueuil. Comment expliquer à nos contribuables que leur facture pour le transport collectif augmenterait de manière substantielle malgré le dernier budget provincial, et ce, sans aucun ajout de service? Compte tenu des sommes en jeu, les décisions doivent se prendre de manière consensuelle, sans précipitation et de manière transparente.

Nous saluons donc les récentes nominations qui permettront à l'ARTM de jouer pleinement son rôle. Nous remettons toutefois en question la véritable marge de manœuvre dont disposera son nouveau conseil d'administration.

Par exemple, le comité de transition négocie actuellement une entente sur plusieurs décennies avec CDPQ-Infra, dans la foulée de celle conclue précédemment entre le gouvernement et CDPQ-Infra. Aucun élu métropolitain n'a été partie prenante à la première ou à la seconde entente. Nous voyons difficilement comment l'ARTM pourra, après le fait, modifier ces ententes pour qu'elles reflètent bien les intérêts des usagers et des contribuables desquels nous devons répondre.

Cette façon de procéder du gouvernement éloigne donc les élus – et par le fait même, les citoyens – des choix qui seront effectués pour l'avenir du transport en commun dans leur région. Les villes sont exclues du processus, ce qui les empêche de faire valoir adéquatement les besoins des usagers du transport en commun, ainsi que faire valoir l'intérêt de l'ensemble des contribuables.

Nous demandons que les élus métropolitains soient parties prenantes à la négociation de toute entente entre la CDPQ-Infra et l'ARTM. Cela permettrait aux élus de véritablement jouer leur rôle en s'assurant que la nouvelle gouvernance du transport collectif reflète les besoins des usagers et offre une meilleure reddition de comptes.

3. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES INCONNUES, INCERTAINES ET SANS CONSENTEMENT

Nous saluons l'enthousiasme qu'affiche le gouvernement envers le REM et son désir manifeste de voir les choses avancer rondement. Mais, nous sommes inquiets des conséquences financières que devront, en partie, assumer les municipalités, alors qu'elles n'ont pas voix au chapitre.

Mentionnons tout d'abord les coûts que devra assumer le Réseau de transport de Longueuil (RTL) durant les travaux de construction du REM pour maintenir, voire augmenter le niveau de service aux usagers. Or, rien n'est prévu pour compenser la hausse probable des coûts d'exploitation pour la société de transport. Rappelons que ce sont 29 lignes du RTL qui empruntent quotidiennement le pont Champlain. Tout changement de parcours, détour, interruption ou retard aura des répercussions sur la clientèle et sur les coûts de fonctionnement. À moins de pouvoir bénéficier de nouvelles sources de revenus compensatoires, ce sont les cinq villes liées de l'agglomération de Longueuil qui encaisseront le choc des travaux de construction du REM, à travers de possibles réductions de service.

Nous demandons que soient prévues des mesures financières compensatoires pour soutenir les sociétés de transport durant les travaux de construction du REM.

Le projet de loi introduit également des dispositions visant à soutenir la réussite du REM, lorsque celui-ci aura été mis en service. Cette volonté n'est pas surprenante, compte tenu des sommes en jeu, mais les moyens d'y parvenir nous font toutefois sourcilier. En effet, CDPQ-Infra se voit octroyer des pouvoirs par le gouvernement quant à la détermination du niveau de service à offrir par les sociétés de transport, qui relèguent au second rang subalterne l'ARTM, le RTL, les élus des villes qui le financent, de même que les citoyens de l'agglomération de Longueuil.

Nous convenons qu'il sera essentiel de modifier l'offre de service pour desservir ce nouvel équipement métropolitain. Cependant, nous sommes d'avis que les décisions concernant le redéploiement des lignes actuelles ou le déploiement de nouvelles correspondances ne regardent que le RTL, en fonction des besoins exprimés par sa clientèle et de la capacité de payer de l'agglomération. De plus, les demandes en provenance

de l'ARTM à ce chapitre devront donc s'accompagner des sommes nécessaires à l'arrimage des services offerts. La hausse globale des coûts d'opérations ne sera vraisemblablement pas compensée par une augmentation de l'achalandage, ce qui entraînera une situation de cannibalisme entre les différents modes de transport en commun, affectant la rentabilité dans bien des cas.

Nous demandons que l'autonomie des sociétés de transport quant à la desserte du REM soit inscrite dans la loi et que des sommes additionnelles soient prévues pour faire face à la nouvelle réalité.

En se basant sur l'expérience que la région métropolitaine a vécue avec le développement des trains de banlieue, il y a lieu d'être préoccupés par les coûts de fonctionnement qui accompagneront le nouvel équipement. Les choix faits auront une incidence indéniable sur les coûts d'exploitation, qui seront en partie assumés par les municipalités. Celles-ci hériteront donc d'une partie d'une facture découlant d'une structure de coûts qu'elles n'auront pas contribué à définir, car contrairement à l'AMT, CDPQ-Infra n'aura pas de compte à rendre à un conseil d'administration et fera ses choix en fonction de ses priorités. Le déficit d'opération anticipé n'étant pas à la charge de CDPQ-Infra, il est permis de se poser des questions quant à la volonté de faire des choix optimaux à l'étape où nous en sommes actuellement.

Enfin, la question de la gestion des actifs construits par CDPQ-Infra soulève également d'importantes questions. Il est clair que ceux-ci ajouteront des pressions budgétaires lorsqu'ils seront légués aux municipalités à la fin du chantier, sans que celles-ci aient eu à se prononcer au moment du design ou de la construction. Encore une fois, les villes sont exclues du processus, alors que la responsabilité financière de l'entretien de ces infrastructures leur incombera. Des mécanismes de financement permettant de maintenir ces nouvelles constructions en bon état sont donc indispensables.

Nous demandons que les revenus générés par les nouveaux actifs servent à leur entretien, ce qui minimiserait les contributions municipales.

Nous demandons à ce qu'un mécanisme de validation des coûts d'exploitation estimés soit mis en place pour permettre aux villes de faire valoir leurs préoccupations.

À cet enjeu réel du partage des recettes et des frais d'exploitation du REM, pour lesquels personne n'a encore vu de chiffres, s'ajoute le flou entourant le mécanisme des redevances introduit dans le projet de loi. Nous sommes d'avis que des balises s'imposent.

Nous adhérons sans réserve au principe mis de l'avant et qui fera en sorte que ces redevances s'appliqueront aux travaux de densification réalisés à proximité des stations et des gares du REM, dans un rayon de 1,5 km. Cependant, une seconde redevance touchant plus largement le territoire serait rendue possible en vertu des modifications apportées à la Loi sur l'autorité régionale de transport métropolitain par ce projet de loi, ne nous apparaît pas justifiable. Elle nous interpelle. Son application affecterait la mise en œuvre des stratégies d'urbanisation pour Longueuil et pour l'ensemble du territoire de la communauté urbaine de Montréal, en introduisant une distorsion économique qui ferait gonfler les prix dans certains secteurs.

Nous demandons que les redevances applicables aux travaux de densification s'appliquent uniquement dans un rayon de 1,5 km des gares ou des stations du REM.

4. LA FLUIDITÉ SUR L'AUTOROUTE 30 : FACTEUR DE RÉUSSITE

Au-delà des considérations financières et de gouvernance que nous venons d'évoquer et bien que cette question ne concerne pas directement le projet de loi 137, se dresse également un obstacle logistique de taille qu'est la fluidité sur l'autoroute 30. Lors des consultations menées par le Bureau d'audiences publiques en environnement en septembre dernier, nous avons joint notre voix à celles du RTL et de la Ville de Sainte-Julie pour porter à l'attention du gouvernement la problématique de la congestion du segment de l'autoroute 30 situé entre les autoroutes 10 et 20. Ce constat a d'ailleurs été repris récemment dans un mémoire émanant de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, appuyé par l'ensemble des 40 mairesses et maires de la Couronne Sud, dont la mairesse de Longueuil, Madame Caroline St-Hilaire.

Cette congestion affecte les clients actuels du transport en commun et aura des effets négatifs indéniables pour la future clientèle du REM si rien n'est fait. La station terminale Rive-Sud doit être accessible, non seulement pour les automobilistes attirés par ce nouveau train léger, mais également par les utilisateurs du transport en commun qui, autrement, subiront la congestion routière à bord de leur autobus. Le gouvernement doit passer à l'action maintenant, avant l'inauguration du REM, faute de quoi ce système de transport collectif moderne sera tout simplement inefficace, en raison des difficultés d'accès pour les citoyens qui désirent s'y rendre. Concrètement, les automobilistes trouveront plus simple de poursuivre leur route en voiture.

Pour assurer le succès du REM, nous demandons que le gouvernement prévoie sans délai l'élargissement du tronçon de l'autoroute 30 situé entre les autoroutes 10 et 20.

5. CONCLUSION

Longueuil demande que les villes soient reconnues comme des partenaires à part entière dans la réalisation de ce projet d'envergure qui soulève des enjeux financiers notamment. Sinon, ce sont les citoyens que l'on éloigne des choix qui sont faits actuellement pour l'avenir du transport en commun dans la région. Nous saluons les nouvelles nominations au conseil d'administration de l'ARTM, mais nous nous interrogeons quant à la marge de manœuvre réelle que celui-ci aura pour compléter la rédaction de l'entente élaborée jusqu'à présent par le comité de transition et CDPQ-Infra. Si le nouveau conseil d'administration est impuissant à modifier l'entente d'une quelconque façon, on pourra à proprement parler de *rubber stamping*.

La question financière est également au cœur de nos préoccupations. D'une part parce que nous entrevoyons une augmentation substantielle de coûts d'exploitation pour le Réseau de transport de Longueuil, à court terme et sans compensation annoncée, mais également parce que nous sommes inquiets quant à la possibilité de répondre adéquatement à l'exigence de desservir le REM lorsque celui-ci sera en activité. De plus, les pouvoirs octroyés à CDPQ-Infra, que nous considérons excessifs à certains égards, ont de quoi alimenter notre inquiétude face à la capacité des municipalités de payer la facture tout en continuant d'offrir un service de transport en commun local adéquat.

Enfin, nous croyons important de rappeler au gouvernement que le succès de ce futur équipement métropolitain

d'envergure dépend, pour sa portion Rive-Sud, de la fluidité sur l'autoroute 30. Or, celle-ci est présentement déficiente et la situation ne pourra que s'aggraver. Le gouvernement doit passer à l'action dès maintenant, avant l'inauguration du REM, faute de quoi ce système de transport collectif moderne sera tout simplement inefficace, en raison des difficultés d'accès pour les citoyens qui désirent s'y rendre.

6. SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

La Ville de Longueuil demande :

1. Nous demandons que les élus métropolitains soient parties prenantes à la négociation de toute entente entre la CDPQ-infra et l'ARTM. Cela permettrait aux élus de véritablement jouer leur rôle en s'assurant que la nouvelle gouvernance du transport collectif reflète les besoins des usagers et offre une meilleure reddition de comptes.
2. Que soient prévues des mesures financières compensatoires pour soutenir les sociétés de transport durant les travaux de construction du REM.
3. Que l'autonomie des sociétés de transport quant à la desserte du REM soit inscrite dans la loi et que des sommes additionnelles soient prévues pour faire face à la nouvelle réalité.
4. Que les revenus générés par les nouveaux actifs servent à leur entretien, ce qui minimiserait les contributions municipales.
5. Qu'un mécanisme de validation des coûts d'exploitation estimés soit mis en place pour permettre aux villes de faire valoir leurs préoccupations.
6. Que les redevances applicables aux travaux de densification s'appliquent uniquement dans un rayon de 1,5 km des gares ou des stations du REM.
7. Que le gouvernement, dans le but d'assurer le succès du REM, prévoie sans délai l'élargissement du tronçon de l'autoroute 30 situé entre les autoroutes 10 et 20.

Mai 2017

longueuil

The logo for the city of Longueuil, featuring the word "longueuil" in a serif font with a stylized wave graphic underneath.