

LE 22 SEPTEMBRE 2016

Mémoire des Villes de l'île de Montréal présenté à la Commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Dans le cadre des audiences publiques sur le projet de Réseau électrique métropolitain de transport collectif par CDPQ-Infra Inc.

Montréal 

Table des matières

Sommaire	5
Préambule	8
1. L'intégration intermodale, clé de la réussite du projet	11
1.1. Prise en compte des orientations municipales en matière de transport et d'aménagement	11
1.2. La mobilité intégrée et le défi de l'intégration intermodale	12
1.3. Une intégration intermodale qui doit faire une large place au transport actif	14
2. Les impacts économiques attendus	16
3. La lutte au changement climatique, l'électrification des transports et la transition énergétique	23
4. Les impacts sur les milieux humains et naturels	25
4.1. Des améliorations déjà apportées au projet à la suggestion des Villes de l'île de Montréal	25
4.2. La maximisation des impacts positifs sur la circulation	27
4.3. Des mesures prises pour préserver la qualité de l'air	28
4.4. Aucun compromis en matière de sécurité incendie	28
4.5. Des enjeux encore en discussion	28
5. Gouvernance du transport en commun et partenariats avec les municipalités	30
5.1. La gouvernance du transport en commun	30
5.2. Les partenariats avec les municipalités	30
Conclusion	31

ANNEXE : Tracé projeté du REM

Sommaire

Ce mémoire regroupe les enjeux de la Ville de Montréal et ceux qui sont communs aux Villes de l'île de Montréal, lesquelles souhaitent donner leur appui au projet de réseau électrique métropolitain (REM) tout en étant conscientes que la Caisse de dépôt et placement du Québec-Infra Inc. (CDPQ-Infra Inc.), les administrations municipales et le gouvernement doivent continuer à le bonifier grâce aux travaux de collaboration qui sont déjà fort actifs et constructifs.

Les Villes de l'île de Montréal espèrent que le rapport du BAPE soulèvera les impacts fort enviables d'un tel projet pour le Grand Montréal et le Québec et qu'il contribuera à sa bonification, ce qui permettra au conseil des ministres d'autoriser ce projet dans les meilleurs délais, considérant que les citoyens du Grand Montréal méritent de passer à une nouvelle ère du transport collectif.

Plusieurs portions des réseaux de transport collectif sont à pleine capacité ou près de leur capacité maximale. Une amélioration majeure de l'offre de transport en commun dans le Grand Montréal est nécessaire. Le projet de REM permettra de répondre à un besoin d'une mobilité plus efficace en matière de transport en commun.

Plus important projet de transport collectif depuis l'arrivée du métro, voilà maintenant 50 ans, le projet REM nous fera entrer dans une nouvelle ère du transport collectif dans la région métropolitaine.

Le projet du REM est parfaitement compatible avec les orientations du *Plan de transport de Montréal* ainsi qu'avec celles du *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération*.

Alors que toutes les conditions sont réunies pour doter Montréal d'un nouveau modèle efficace de transport en commun, le projet du REM doit miser sur l'intégration intermodale avec une optique de réseau de transport intégré.

L'aménagement d'une station de correspondance à la station McGill est vital pour l'intégration des nouvelles lignes du REM au réseau existant du métro. Il en est de même de la station Édouard-Montpetit qui permettrait de correspondre avec la ligne bleue et d'accéder à l'Université de Montréal et aux hôpitaux du secteur. Par ailleurs, la station Bassin-Peel donnerait accès à un secteur en ébullition immobilière, mais ayant des lacunes en matière de transport collectif. Les Villes de l'île de Montréal demandent d'intégrer formellement ces trois stations au projet de référence.

La Ville de Montréal invite le promoteur à prendre exemple sur les divers outils qu'elle a mis au point pour faciliter l'intégration de nouveaux projets. Par son étroite collaboration au projet, Montréal souhaite s'assurer que l'aménagement de chaque station du REM permette une intégration intermodale optimale, plus particulièrement avec le transport actif.

Le projet du REM aura un impact global bénéfique sur les conditions de circulation du réseau routier métropolitain. Il favorisera un transfert modal depuis l'automobile vers le transport en commun.

L'étude d'impact présente une description satisfaisante de la qualité de l'air dans les secteurs visés.

En plus de soutenir des emplois dans des secteurs à forte valeur ajoutée et des créneaux d'excellence du Grand Montréal et du Québec, soit la production d'équipements de transport et l'énergie électrique, le projet du REM rehaussera l'image de marque de Montréal et de son aéroport. De plus, le centre-ville de Montréal a tout à gagner du projet de REM. La croissance des déplacements en transport en commun vers le centre-ville le justifie, et il est important de saisir l'occasion pour soutenir cette croissance.

Le REM est un système avec un grand potentiel de croissance de clientèle. Si on prend en considération le projet de prolongement de la ligne bleue, on peut espérer que la qualité du service du transport montréalais générera un changement majeur dans l'utilisation du transport en commun, ce qui induira une réduction de la production de GES de la collectivité montréalaise et québécoise.

Nous sommes conscients que ce projet d'envergure majeure générera des impacts sur le milieu et qu'il doit être planifié et réalisé avec beaucoup de rigueur. En ce sens, les Villes seront vigilantes pour que le projet dans son ensemble veille à préserver les milieux de vie limitrophes, le patrimoine et les milieux naturels montréalais. Également, c'est un projet qui offre une occasion de participer aux objectifs d'intensification des activités urbaines de manière harmonieuse et intégrée, le long de son parcours, tout en permettant d'accroître la desserte en transport collectif à l'échelle métropolitaine et locale. Les équipes des Villes de l'île de Montréal sont mobilisées et collaborent étroitement avec CDPQ-Infra Inc. depuis plusieurs mois et de nombreuses améliorations au projet ont déjà été apportées grâce à cette relation de partenaires; d'autres bonifications sont en cours ou en voie de réalisation.

Des études et des travaux de collaboration sont en cours ou à venir en ce qui a trait à divers enjeux qui doivent encore bénéficier de discussions. Ces enjeux porteront par exemple sur les inventaires biologiques, l'intégration urbaine harmonieuse du projet, dont l'aménagement des stationnements, la qualité architecturale des ouvrages, la mise en valeur du patrimoine, les infrastructures d'eau, la coordination des divers projets et travaux, etc. Des discussions sont déjà prévues à plusieurs étapes menant à la réalisation du projet afin d'apporter des mesures de mitigation adéquates, si nécessaire.

Le Comité de transition qui donnera naissance à l'ARTM et au RTM a été mis sur pied à la suite de l'adoption du projet de loi pour une nouvelle gouvernance du transport en commun sur le territoire du Grand Montréal. Les objectifs sont, entre autres choses, une meilleure planification du transport en commun à l'échelle métropolitaine, une cohérence des choix des grands projets et une intégration tarifaire. Le développement du projet du REM arrive au bon moment et il pourra s'intégrer dans cette nouvelle organisation du transport dans le Grand Montréal.

L'engagement des Villes de l'île de Montréal envers la réalisation de ce projet est total; déjà, bon nombre de professionnels et de spécialistes de divers domaines d'expertise sont déployés pour assurer des analyses de qualité dans les temps requis, permettant la prise de décisions rapide et efficace. L'ouverture de la CDPQ-Infra Inc. à bonifier son projet en tenant compte des analyses de nos spécialistes nous permet de prévoir plusieurs actions

de mitigation qui permettront d'amplifier les impacts positifs et de réduire les impacts négatifs. Comme tous les exemples d'enjeux qui ont déjà été réglés à la faveur du travail conjoint des professionnels de la Ville et de CDPQ-Infra Inc, nous sommes sûrs que les échanges constructifs que la Ville aura avec CDPQ-Infra Inc. au cours des prochaines années permettront de bonifier le projet, et ce, de sa conception jusqu'à sa réalisation.

Il est essentiel que cette collaboration se poursuive. Toutes les conditions sont d'ailleurs réunies pour que les municipalités soient de véritables partenaires du projet. La réalisation du REM entre dans une phase importante consistant à retenir le fournisseur qui en réalisera l'ingénierie et la construction. Soucieuses de bien faire valoir leurs intérêts sur le vaste territoire touché, les Villes de l'île de Montréal s'attendent à ce que CDPQ-Infra Inc. leur laisse une place importante dans les échanges sur le développement du projet, qui sera effectué par les fournisseurs préqualifiés. Un partenariat entre les Villes et les deux gouvernements sera aussi essentiel aux étapes de prises de décision ainsi que lors du suivi, du contrôle et de la surveillance du projet.

Préambule

Les Villes de l'île de Montréal accueillent avec optimisme la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sur le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec Infra Inc. (CDPQ-Infra Inc.). Cette commission permettra aux citoyens de se pencher sur un projet d'une envergure considérable ayant des retombées positives majeures pour la région métropolitaine de Montréal et pour tout le Québec. Le présent mémoire regroupe les enjeux de la Ville de Montréal et ceux qui sont communs aux Villes de l'île de Montréal. Ceci étant dit, plusieurs villes soumettront aussi leurs propres mémoires afin de faire valoir leurs préoccupations spécifiques sur les enjeux locaux.

On ne peut que souligner l'avènement historique, en 1966, du système de métro souterrain et entièrement électrique, lequel fait maintenant partie de l'identité montréalaise en tant que symbole de l'affirmation de Montréal comme métropole d'envergure internationale. Comptant d'abord 20 stations, il dessert maintenant 68 stations sur quatre lignes, pour un total de 71 km de voies empruntées par plus d'un million de personnes par jour. Cela ne va pas sans rappeler que les premiers plans du métro prévoyaient la ligne 3 qui aurait relié le nord de l'île au centre-ville¹. Ce projet de ligne a été abandonné, car sa mise en service aurait nécessité la construction de voies ferrées additionnelles, afin de faciliter la cohabitation des rames de métro avec les trains de passagers et de marchandises. Le REM propose une nouvelle avenue pour réaliser ce projet de ligne 3 laissé pour compte depuis plusieurs décennies malgré son indiscutable utilité.

Bien que les habitudes de mobilité aient changé depuis une quinzaine d'années, notamment par l'apport grandissant des transports actifs, plusieurs milliers de personnes s'en remettent toujours à l'auto pour accéder au centre-ville. En réalité, l'utilisation de l'automobile aux heures de pointe a même progressé de 10 380 déplacements en 2013 – une hausse de 9 % par rapport à 1998 –, aggravant les problèmes de congestion à destination et au cœur du centre-ville. L'un des objectifs de la Stratégie centre-ville de la Ville de Montréal est de répondre à la saturation des réseaux de transport donnant accès au centre-ville – un secteur urbain qui génère aujourd'hui plus d'un million de déplacements par jour² – en misant sur le développement de modes de transport collectif attrayants et performants tels que le REM.

De fait, datant des années 1960 et 1970, les réseaux de transport, dont le métro, véritable porte-étendard de la collectivité montréalaise, se voient maintenant proches de la saturation. Effectivement, plusieurs portions des réseaux de transport collectif sont à pleine capacité ou près de leur capacité maximale aux heures de pointe du matin, notamment la ligne orange (tronçon Est et plus particulièrement entre les stations Sherbrooke et Bonaventure), la ligne verte dans l'hypercentre, le terminus Centre-Ville et la voie réservée du pont Champlain, la Gare Centrale et la ligne Deux-Montagnes³. Ainsi, il est maintenant nécessaire de se pencher sur les différentes alternatives que nous offre le transport en commun afin de répondre à cette problématique grandissante. À cet effet, les Villes de l'île de Montréal se sont engagées à développer les transports en commun.

1. Dale Gilbert, Penser la mobilité, penser Montréal. La planification du tracé du réseau initial de métro 1960-1966, 2014, <https://www.erudit.org/revue/haf/2014/v68/n1-2/1032019ar.pdf>

2. Ville de Montréal, Stratégie centre-ville : Soutenir l'élan. Document de consultation 2016. p. 28.

3. Idem p. 29

Plus important projet de transport collectif depuis l'arrivée du métro, voilà maintenant 50 ans, le REM nous fera entrer dans une nouvelle ère du transport collectif dans la région métropolitaine et positionnera Montréal au rang des métropoles innovantes. Une métropole où le train reprend ses lettres de noblesse, un train moderne, automatisé, entièrement électrique, qui s'intégrera au transport collectif de la métropole pour former un véritable réseau.

Il faut ici rappeler que le projet de REM répond à la volonté du *Plan de transport de Montréal* qui prévoit qu'avec l'appui de ses partenaires municipaux et gouvernementaux Montréal deviendra une ville modèle en Amérique du Nord en matière de transport collectif. Grâce à ses 67 km de voies, ce projet contribuera à désengorger plusieurs de nos grands axes de transport collectif et améliorera ainsi le quotidien de milliers d'utilisateurs du réseau, dont les citoyens de l'Ouest-de-l'Île, qui auront enfin un système de transport moderne et efficace, après de nombreuses années d'attente.

Un réseau de transport d'une telle envergure à Montréal s'intègre dans une vision d'aménagement déjà en œuvre dans la région. En effet, le *Schéma d'aménagement de Montréal* et le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* de la Communauté métropolitaine de Montréal présentent une vision intégrée de l'aménagement et du transport. Ces plans privilégient les principes du TOD pour guider le développement urbain.

Or le développement urbain de Montréal doit s'inscrire dans le cadre du *Plan d'action de développement économique de la Ville de Montréal*, lequel vise à transformer le passif environnemental en opportunité d'affaires. À cet égard, le REM répond à la fois aux enjeux de mobilité des travailleurs et au désir de réduire notre empreinte environnementale. De plus, par l'entremise de son plan d'action, la Ville souhaite revitaliser ses parcs industriels, dont le pôle économique de l'Ouest. L'amélioration de son accessibilité pour les travailleurs est une des clés pour atteindre cet objectif.

D'ailleurs, le REM permettra surtout d'assurer une desserte plus efficace du centre-ville et de connecter ce secteur avec l'aéroport. Depuis une vingtaine d'années, les Montréalais réinvestissent leur centre-ville, où l'on observe une forte croissance démographique. Le cœur de la métropole est désormais un modèle de développement urbain écoresponsable. Il offre un mode de vie dont l'empreinte énergétique est réduite par la proximité des services, la densité du cadre bâti. Il s'agit là d'un mode de vie axé sur les déplacements actifs et collectifs. Locomotive économique de la région, le centre-ville est aussi un important générateur de richesse pour la collectivité. Pour soutenir cet élan, la Ville de Montréal propose la *Stratégie centre-ville*, un ambitieux programme de valorisation et de dynamisation du cœur de la métropole. L'impact du REM sur le centre-ville de Montréal sera notable. Les gens vont être encouragés à venir y magasiner, s'y divertir et profiter de la vie économique et culturelle montréalaise avec tout ce qu'elle a à offrir.

Enfin, l'aéroport aura une desserte digne d'une métropole de classe mondiale, ce qui est en droite ligne avec les efforts que nous mettons pour amener plus de liaisons aériennes directes, plus de transporteurs et plus de voyageurs.

En offrant une solution novatrice concurrentielle à l'automobile, le REM sera également l'occasion de faire un pas de plus dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre

(GES) de la collectivité montréalaise. Les émissions de GES du secteur des transports de l'agglomération de Montréal représentant 39 % des émissions totales de la collectivité montréalaise, il est essentiel d'agir sur le transport collectif afin de répondre aux engagements du Québec à réduire de 37,5 % ses émissions de GES d'ici 2030. Par ailleurs, Montréal s'est engagée à dépasser les objectifs de réduction des GES lors de la rencontre sur *l'Accord de Paris* en décembre 2015.

L'approche de la COP 21 a été également l'occasion pour la Ville de Montréal de dévoiler sa *Stratégie d'électrification des transports 2016-2020* qui lui permettra, entre autres choses, de mettre en place un réseau de bornes de recharge et de réaliser la conversion de ses véhicules municipaux et de ses autobus en modèles électriques. Cette stratégie fait foi de la volonté de la Ville d'intégrer ses besoins en électrification des transports dans la planification et la gestion de son parc immobilier. Le développement d'un train électrique s'inscrit en parfaite cohérence avec ce chantier.

Ultimement, les Villes de l'île de Montréal sont favorables au projet de REM. Elles collaborent actuellement avec la CDPQ-Infra Inc. en apportant leur connaissance du territoire et leur expertise technique afin d'améliorer le projet, d'en maximiser les retombées et d'en minimiser les impacts sur les milieux humains et naturels.

1. L'intégration intermodale, clé de la réussite du projet

Une amélioration majeure de l'offre de transport en commun dans le Grand Montréal est nécessaire. Le projet de REM permettra de répondre à un besoin d'une mobilité plus efficace en matière de transport en commun. La croissance des déplacements en transport collectif le justifie, et il est important de saisir l'occasion pour soutenir cette croissance.

Il est crucial pour les gouvernements et les municipalités d'investir dans le transport collectif. Tous les paliers de gouvernement sont engagés dans cette voie, notamment avec le plan d'infrastructures du gouvernement fédéral pour lequel le Gouvernement du Québec et les municipalités s'engageront également. Montréal a été claire sur ses priorités à ce sujet, sur le financement du REM et sur le prolongement de la ligne bleue.

D'ailleurs, les municipalités de la CMM travaillent avec le gouvernement et les autorités organisatrices de transport de la région métropolitaine pour mettre en place une nouvelle gouvernance et de nouvelles organisations plus efficaces et plus performantes en matière de transport en commun. Le projet de la CDPQ-Infra Inc. arrive au bon moment et pourra s'intégrer dans cette nouvelle gouvernance du transport montréalais.

Alors que toutes les conditions sont réunies pour doter Montréal d'un nouveau modèle efficace de transport en commun, le projet du REM doit miser sur l'intégration intermodale avec une optique de réseau de transport intégré tel qu'il est illustré par la carte en annexe.

Cette intégration passe en premier lieu par la prise en compte des orientations municipales telles que celles contenues notamment dans le *Plan de transport de Montréal* et dans le *Schéma d'aménagement*.

1.1. Prise en compte des orientations municipales en matière de transport et d'aménagement

Le projet du REM constitue un nouveau système de transport dans la région. Il est parfaitement compatible avec les orientations du *Plan de transport de Montréal de 2008*.

L'un des chantiers majeurs du Plan de transport était de réaliser une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport international Montréal-Trudeau. Le Plan considérait que ce projet représenterait également une occasion d'améliorer le service de trains entre le centre-ville et l'ouest de l'île de Montréal. Même l'usage de l'emprise ferroviaire Doney – pour le développement éventuel d'un SRB – a été évoqué dans le Plan de transport, car il répond à un besoin important en matière de déplacement, notamment vers le Technoparc.

Il est à noter que le Plan de transport avait proposé le doublement de la voie ferrée de la ligne Deux-Montagnes entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds, de manière à accroître l'efficacité de cette ligne achalandée.

Le Plan de transport envisageait également l'amélioration du transport collectif entre le centre-ville de Montréal et la Rive-Sud, dans un premier temps, par la mise en place d'un système rapide par bus (SRB) dans le corridor Bonaventure et, ensuite, par l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) ou de toute autre solution à plus long terme.

On le voit, le projet de REM tel qu'il est présenté permettra de mettre en œuvre plusieurs orientations majeures du plan de transport de Montréal.

Toutes les initiatives municipales de planification depuis le Plan d'urbanisme réitèrent l'importance de concilier transport et aménagement du territoire. Cette perspective implique que les interventions relatives à la mobilité doivent appuyer les orientations municipales en matière d'aménagement, lesquelles visent un usage plus intensif et plus stratégique du sol favorisant une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif par la densification et la diversification des activités en lien avec le réseau de transport collectif existant ou projeté.

Dans la détermination des grands projets d'infrastructure en transport collectif, le *Schéma d'aménagement et de développement* a identifié la bonification de l'offre en transport collectif dans le corridor du pont Champlain vers le centre-ville ainsi qu'un nouveau système de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île. La navette entre le centre-ville et l'aéroport est également inscrite dans la liste prioritaire des grands projets d'infrastructure en transport collectif.

Selon le Schéma, le réseau supérieur de transport collectif doit viser, en fonction de sa capacité, une desserte adéquate de l'ensemble des secteurs de l'agglomération. Les infrastructures projetées doivent aussi participer à la requalification et à la valorisation du tissu urbain, en misant sur la complémentarité de la marche et du vélo. Elles doivent de surcroît être en harmonie avec le tissu urbain dans lequel elles s'insèrent.

Le Schéma vise à renforcer l'accessibilité des pôles d'activité, notamment en privilégiant l'utilisation des transports collectifs et actifs tout en diminuant le nombre de déplacements en automobile. Entre autres, l'ouest de l'île est reconnu dans le Schéma comme l'un de ces pôles d'activité. Le Schéma reconnaît également la prédominance du centre-ville de Montréal comme principal lieu de destination pour le travail et les études de la région métropolitaine. Les deux tiers des déplacements vers le centre-ville, en période de pointe, s'effectuent d'ailleurs en transport collectif. L'enjeu de l'accessibilité du centre-ville par un système de transport collectif efficace devient crucial dans un contexte de grands chantiers d'infrastructures routières.

Là encore, les bénéfices de l'arrivée du REM sur le réseau de transport existant et l'aménagement du territoire de Montréal sont notables.

1.2. La mobilité intégrée et le défi de l'intégration intermodale

Dans la planification des transports, les Villes font une grande place à la mobilité intégrée, davantage centrée sur la personne en déplacement que sur l'infrastructure, laquelle bénéficie de l'émergence et de la diversification des modes de transport et des systèmes d'information qui les soutiennent.

Au-delà du préjugé favorable envers les transports collectifs et actifs, lesquels participent à la consolidation du tissu urbain, les Villes prônent l'amélioration de l'offre multimodale. En effet, si les grandes infrastructures comme le métro et éventuellement le REM augmentent la capacité et la rapidité des déplacements, l'intégration et la diversification des modes offrent des gains substantiels d'accessibilité, particulièrement dans les secteurs moins bien desservis.

La mise en place du REM doit relever le défi de son intégration avec le système de transport en commun de la région. Les correspondances avec le réseau de métro doivent être maximisées, car le métro assure la desserte de la partie centrale de Montréal.

Ainsi, l'aménagement de gares de correspondance aux stations McGill et Édouard-Montpetit est vital pour l'intégration des nouvelles lignes du REM au réseau existant du métro. Les bénéfices pour les usagers du REM sont doubles : un accès aux lignes verte et bleue du métro et un accès à la partie nord du centre des affaires, à l'université McGill et au pôle d'emploi et de recherche de la montagne dont l'Université de Montréal et les hôpitaux du secteur. Ces points de correspondance avec le métro permettraient également de réduire la pression sur la station Bonaventure et de mieux équilibrer les flux sur les réseaux. La Ville ne saurait trop insister sur ces points.

Par ailleurs, le prolongement de la ligne bleue vers Anjou permettra avec la connexion au REM d'offrir davantage de possibilités aux usagers du REM et de faciliter les mouvements entre l'est et l'ouest de l'île. Ce projet est inscrit à la fois dans le Plan de transport et le Schéma d'aménagement et de développement.

De plus, la station Bassin-Peel donnerait accès à un secteur en ébullition immobilière, mais ayant des lacunes en matière de transport collectif. L'importance stratégique de cette gare en termes de développement implique que celle-ci fasse partie intégrante du projet. La Ville poursuit ses discussions avec CDPQ-Infra Inc. afin de s'assurer de l'intégration de cette gare et de sa mise en service dès l'ouverture du réseau.

L'intégration avec le réseau de trains de banlieue est souhaitable. La construction d'une nouvelle station intermodale A-40 témoigne du souci de raccorder la ligne Montréal–Mascouche même si cela ajoute une correspondance supplémentaire aux usagers. Le REM offrira toutefois aux usagers de cette ligne et aux résidents de l'est de l'île, un accès direct à un réseau intégré qui leur permettra d'accéder à des secteurs attractifs, comme l'aéroport, le Technoparc et l'ouest de l'île de Montréal. De plus, le REM assurera une fréquence de passage élevé pour minimiser les délais d'attente des clients arrivants par train et des voitures vides stationnées à proximité permettront d'assurer des départs consécutifs. Le temps de parcours ne devrait donc pas être allongé.

Le croisement de la ligne de train de banlieue Montréal–Saint-Jérôme à proximité de la gare Canora offre une opportunité d'aménager une station intermodale qui mériterait d'être évaluée, notamment en fonction de l'allègement qu'elle pourrait avoir sur la ligne orange du métro. La station Bois-Franc devrait aussi être conçue comme une gare intermodale.

L'avènement d'un réseau structurant de cette ampleur amène inmanquablement les opérateurs publics à s'adapter et à arrimer leurs réseaux respectifs. Pour la STM, une réflexion sur le redéploiement du réseau d'autobus dans les secteurs concernés est en cours depuis l'annonce du projet. À cette étape, les conclusions de cette réflexion s'articulent autour de quatre principes directeurs :

- Offrir des liens autobus forts vers le REM afin d'améliorer la desserte vers les pôles générateurs (centre-ville, pôle Saint-Laurent, aéroport, etc.), par la modification de certains parcours et par l'amélioration des fréquences afin de bonifier le rabattement des autobus aux stations du REM.
- Optimiser les lignes afin d'éviter d'entrer en compétition avec le REM, tout en préservant la desserte interne et locale. Avec la clientèle scolaire et l'importance des déplacements internes dans l'ouest de l'Île, les objectifs sont d'augmenter la part modale des déplacements en transport collectif dans ce secteur et de maintenir l'attractivité du pôle Fairview.
- Intégrer le contexte urbain des stations et la trame urbaine existante dans l'évaluation des modifications au réseau d'autobus.
- Tirer avantage du REM, universellement accessible, pour réaliser une partie des déplacements de la clientèle adaptée.

1.3. Une intégration intermodale qui doit faire une large place au transport actif

Les citoyens montréalais bénéficient maintenant d'une offre multimodale riche et variée avec les systèmes de vélos et d'autos en libre-service ainsi que l'autopartage. Avec l'expansion soutenue du réseau cyclable – 730 km en 2016 – et la progression du cyclisme « utilitaire », le vélo est dorénavant considéré comme une solution crédible aux problèmes de transport à l'échelle métropolitaine.

Les propositions d'aménagement de gares du REM intègrent plusieurs éléments d'intermodalité tels des stationnements incitatifs, des débarcadères d'autobus, des supports à vélo ainsi que des accès piétons et cyclables. Alors que ces propositions ne sont pas encore définitives, il convient que les aménagements privilégient d'abord les options de mobilité durable. **La Ville invite le promoteur à prendre exemple sur les divers outils de la Ville afin de faciliter l'intégration de nouveaux projets. Citons, par exemple, la stratégie d'aménagement de la rue qui vise l'atteinte d'un équilibre relatif entre la mobilité, la sécurité des déplacements et l'expérience de l'utilisateur.**

Montréal, par son étroite collaboration au projet, souhaite s'assurer que **chaque gare du REM soit équipée de stationnements vélos – abrités et sécurisés – en nombre suffisant et prévoie l'espace pour une expansion future. L'implantation de stations Bixi aux abords des gares sera évaluée selon des critères de demande, de maillage du réseau et de coûts d'exploitation. Il est également souhaité que l'opportunité d'offrir des cases de stationnement dotées de bornes de recharge pour véhicules électriques et des espaces pour des véhicules en libre-service soit analysée.**

L'intégration intermodale passe également par l'environnement immédiat des gares, spécifiquement les cheminements piétons et le réseau cyclable. **À titre d'exemple,**

l'étagement de la voie ferrée dans certains secteurs permettra de maintenir la continuité des voies cyclables et des cheminements piétons.

De plus, la Ville poursuit ses échanges avec la Caisse pour que les interventions à la gare Centrale soient accompagnées d'une proposition d'amélioration des liens piétonniers vers la station Bonaventure ainsi qu'avec le domaine public environnant.

Les stations du REM seront aussi accessibles pour les personnes à mobilité réduite. La Ville continue sa collaboration à ce niveau afin de s'assurer que ses critères d'accessibilité universelle soient respectés dans les aménagements planifiés.

2. Les impacts économiques attendus

En plus de soutenir des emplois dans des secteurs à forte valeur ajoutée et des créneaux d'excellence du Grand Montréal et du Québec, soit la production d'équipements de transport et l'énergie électrique, le projet du REM devra rehausser l'image de marque de Montréal et de son aéroport.

La compétition entre les métropoles exige qu'une desserte de qualité soit présente à l'aéroport d'une métropole de calibre international. Ce type d'infrastructure permettra à Montréal de rayonner et de laisser une bonne impression aux 16 millions de voyageurs annuels utilisant l'aéroport international Montréal-Trudeau, sans aucun doute la porte d'entrée la plus importante de la métropole. La mise en service d'un système de transport à haute fréquence et à horaire prolongé sera fortement appréciée des voyageurs. Avec des connexions intermodales appropriées, le REM permettra de donner un accès efficace à l'aéroport non seulement à partir du centre-ville, mais aussi du reste de la région métropolitaine.

De plus, le REM aura des impacts plus particulièrement sur deux pôles économiques, soit le pôle Ouest et le pôle Centre, incluant le centre-ville et le nord du mont Royal. Le pôle de l'Ouest regroupe la plus importante concentration d'emplois après le centre-ville, avec quelque 241 000 personnes travaillant principalement dans la fabrication, le transport et l'entreposage, les hautes technologies, une vocation soutenue par la desserte du REM dans les pôles d'emplois que sont le Technoparc et les abords de l'autoroute transcanadienne. Le pôle du Centre est le premier pôle économique de la région métropolitaine, avec un peu plus de 420 000 emplois répartis au centre-ville et à son pourtour. Le centre de Montréal se distingue comme un haut lieu de finances, d'affaires, de savoir, d'innovation et de culture, avec la présence d'un centre des affaires, de nombreux établissements d'enseignement, d'hôpitaux universitaires et de prestigieuses organisations internationales⁴.

Le REM est un ajout essentiel à l'offre de transport collectif pour se rendre au centre-ville et en revenir. Non seulement parce que le REM augmentera une offre de services ayant atteint son niveau de saturation, mais encore et surtout parce que depuis une quinzaine d'années le transport collectif s'est imposé en tant qu'option privilégiée à destination du centre-ville. Le REM s'inscrit donc parfaitement dans une évolution déjà fermement engagée des mentalités et des préférences en matière de mobilité des personnes.

Les déplacements à destination du centre-ville

Le graphe de la page suivante montre d'abord que le centre-ville demeure très attractif, puisque sur une base quotidienne, il attirait 102 320 déplacements de plus en 2013 qu'en 1998, pour une progression de 17 %.

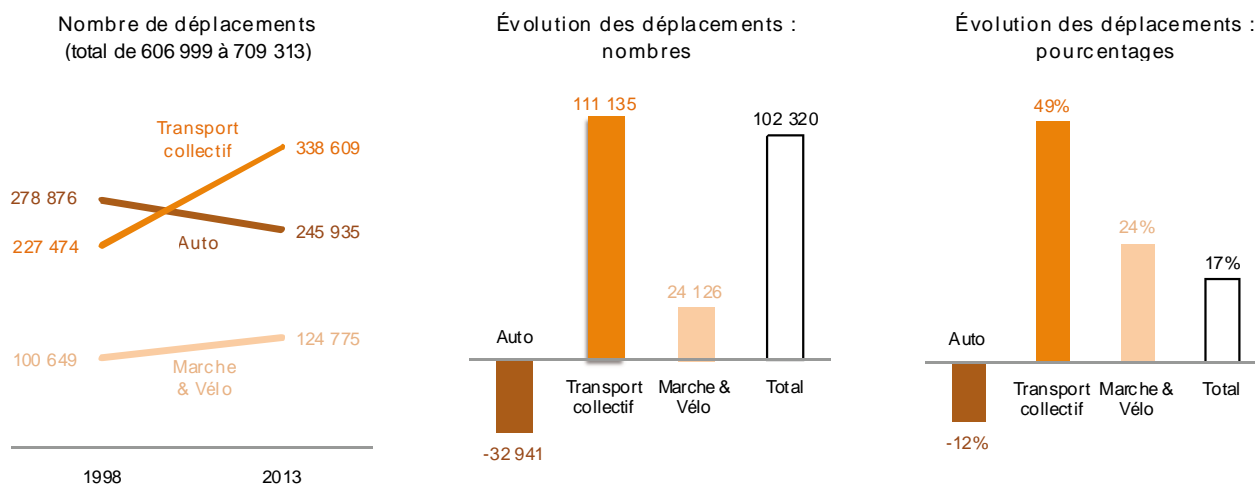
Or, durant ces 15 années, les transports collectifs ont pour leur part connu une hausse de 111 135 passagers, soit une croissance de 49 %, laquelle est même supérieure à la hausse globale des déplacements à destination du centre-ville. Puisque dans l'intervalle les transports actifs ont eux aussi connu une forte croissance, on en déduit que l'automobile a forcément reculé en tant que mode de transport utilisé pour

4. Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 2015, pages 54-55

accéder au centre-ville : c'est ce que confirment les chiffres, qui indiquent 33 000 déplacements de moins en 2013 qu'en 1998, pour un recul de 12 %.

Déplacements 24 H

Évolution 1998-2013 de la répartition modale à destination du centre-ville, tous motifs



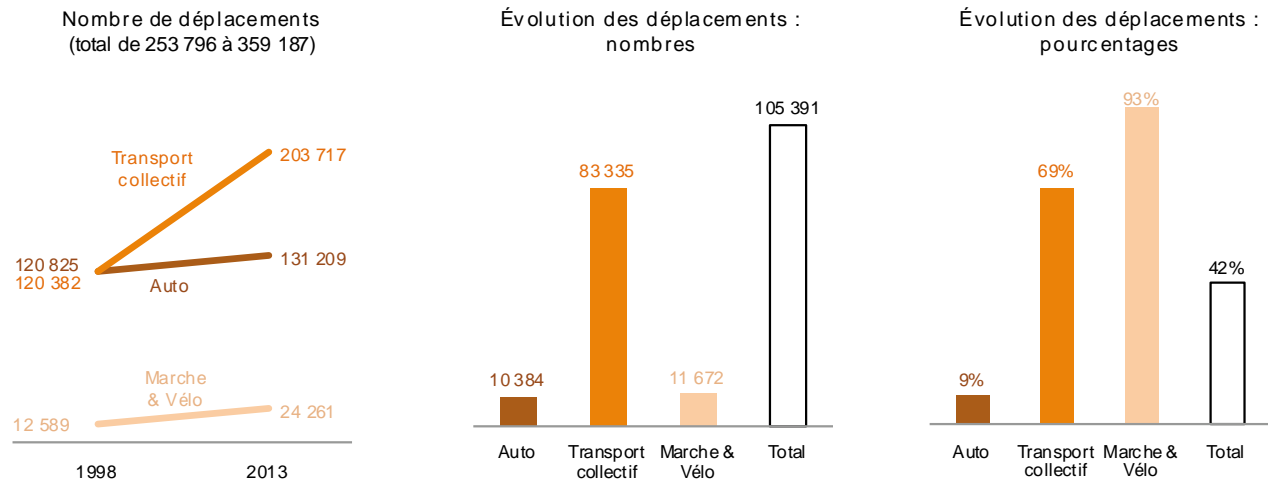
Source : AMT et STM, Enquêtes Origine-Destination 2008 et 2013

Quand on se penche sur les déplacements en périodes de pointe, on constate une évolution encore plus spectaculaire, avec toutefois un important facteur aggravant.

La forte attractivité du centre-ville est confirmée de façon éclatante, puisque les déplacements dont ils constituent la destination ont progressé de pas moins de 42 % en 15 ans. Les transports collectifs ont accaparé de 79 % de la hausse globale du nombre de déplacements, soit 83 335 sur 105 391. Quant à leur part modale, elle est passée de 47 à 57 %, ce qui signifie que, pour se rendre au centre-ville, le premier réflexe des gens est bel et bien d'opter de plus en plus pour les transports collectifs. Les déplacements à pied ou à vélo ont pour leur part pratiquement doublé, même si en matière de part modale leur contribution demeure faible, à un peu moins de 7 %. Il n'en demeure pas moins qu'en périodes de pointe l'automobile a aussi progressé, avec 10 384 déplacements en plus, soit une hausse de 9 %.

Déplacements PAM (pointe du matin)

Évolution 1998-2013 de la répartition modale à destination du centre-ville, tous motifs



Source : AMT et STM, Enquêtes Origine-Destination 2008 et 2013

On sait les proportions qu'a prises la congestion routière à l'échelle de l'ensemble de la région métropolitaine, et tout particulièrement au cœur de l'île de Montréal, au cours des dernières années. Quand un réseau routier approche de son point de saturation, l'ajout de quelques véhicules seulement peut suffire à le bloquer. Sachant par ailleurs que la congestion atteint des sommets aux heures de pointe, les quelque 14 090 véhicules⁵ qui, en pointe du matin, se sont ajoutés à destination du centre-ville entre 1998 et 2013, constituent cet important facteur aggravant.

La préférence fortement majoritaire pour le transport collectif est établie de manière si éclatante chez les personnes souhaitant accéder au centre-ville qu'il y a lieu de se demander si la saturation affectant les modes de transport collectif, en heures de pointe, un moment où la congestion atteint ses niveaux les plus critiques, a poussé une grande partie de ces 10 384 personnes à choisir malgré tout d'utiliser l'automobile pour se rendre au centre-ville à ce moment fatidique.

Pour peu que cette hypothèse soit fondée, le REM est la meilleure nouvelle qui puisse se concevoir, puisque ce nouveau système de transport collectif efficace et attrayant permettra de débloquer une situation devenue insoutenable, offrant à des milliers d'automobilistes, voire à des dizaines de milliers, de se libérer enfin de la congestion routière.

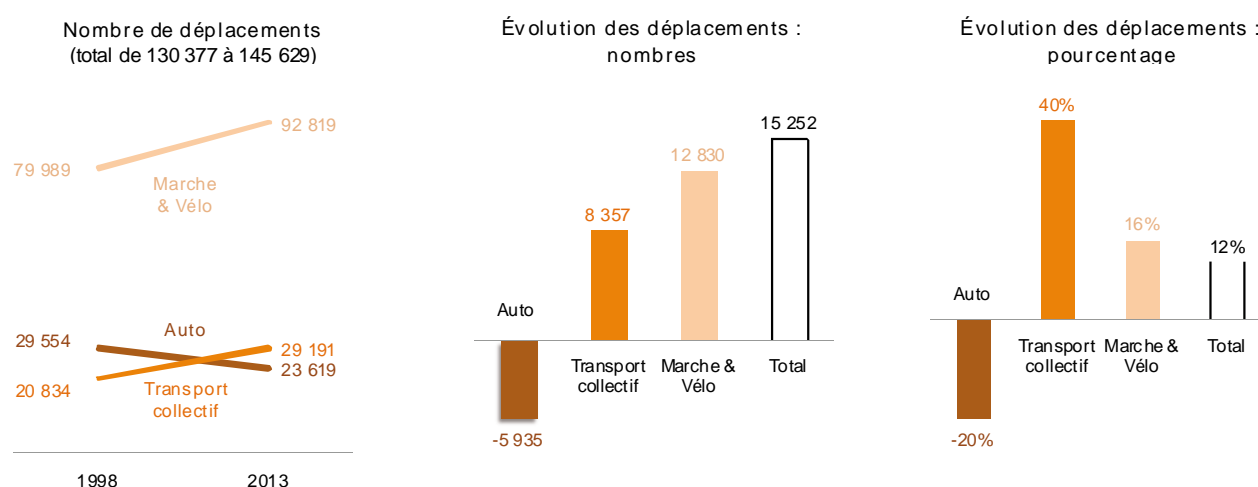
On pourra s'inquiéter de ce qu'il advient des personnes qui, après s'être rendues au centre-ville en transport collectif ou actif, doivent au cours de la journée se déplacer à

5. Suivant l'enquête O-D 1998, 95 752 véhicules se dirigeaient alors vers le centre-ville en pointe du matin, chiffre qui était passé à 109 842 véhicules à l'enquête OD-2013. Le fait que la progression du nombre de véhicules excède celle du nombre de personnes signifie que le taux d'occupation moyen de chaque véhicule a nettement diminué de 1998 à 2013.

l'intérieur de ce secteur, que ce soit pour se rendre à un rendez-vous d'affaires, magasiner, luncher ou pour toute autre raison. Le graphe qui suit montre que dans ces cas, les transports actifs représentent 64 % des déplacements (92 819 sur 145 629), les transports collectifs 20 % (29 191 sur le même total). C'est dire que l'automobile est nettement un choix minoritaire pour se déplacer à l'intérieur du centre-ville, choix qui de surcroît est en forte régression, comme l'indiquent les presque 6 000 déplacements de moins en 2013, comparativement aux déplacements de 1998.

Déplacements 24 H

Évolution 1998-2013 de la répartition modale des déplacements produits internes au centre-ville



Source : AMT et STM, Enquêtes Origine-Destination 2008 et 2013

Il n'y a conséquemment aucune contre-indication à développer autant qu'il sera possible l'accessibilité au centre-ville par transports collectifs et actifs, puisqu'une fois qu'ils s'y trouvent et qu'ils ont à s'y déplacer, la très forte majorité des gens continuent de recourir à la marche, au vélo et au transport collectif.

Le REM et la Stratégie Centre-Ville

La Stratégie Centre-Ville a résolument fait le choix des transports collectifs et actifs en tant que mode privilégié autant pour accéder au centre-ville que pour se déplacer à l'intérieur de celui-ci. Le REM sera par conséquent un puissant atout pour l'atteinte des objectifs en matière de transport de la Stratégie.

Cela dit, il faut prendre conscience de l'ambition de la Stratégie Centre-Ville autant en ce qui concerne les nouveaux emplois que les nouveaux habitants. Les 800 000 m² de nouvel espace à bureau et 200 000 m² de nouvel espace commercial fixés comme cibles pour l'année 2030 correspondent à plusieurs dizaines de milliers de travailleurs

supplémentaires. La valorisation du centre-ville en tant que premier pôle académique, culturel et touristique de la région métropolitaine y entraînera elle aussi un accroissement journalier pouvant atteindre plusieurs dizaines de milliers de visiteurs. Par ailleurs, les 50 000 nouveaux habitants du centre-ville, toujours d'ici 2030, exprimeront également des besoins de mobilité divers au sein de l'espace métropolitain.

Il s'ensuit que, pour peu que la Stratégie Centre-Ville atteigne ses objectifs, la nouvelle demande de mobilité susceptible de s'exprimer dans les 15 années qui nous séparent de l'année 2030 ne sera pas inférieure à celle que l'on a constatée au cours des 15 dernières années. **L'ordre de grandeur qui en découle est donc de 100 000 nouveaux déplacements journaliers par transport collectif vers le centre-ville, d'ici 2030.**

Les prévisions d'achalandage publiées par la CDPQ-Infra Inc., partant des 82 000 passagers journaliers actuels (2013) dans les axes qui seront desservis par le REM, sont de 150 000 passagers journaliers prévus en 2021, moment où la phase 1 (67 km de voies, 24 stations) sera totalement opérationnelle, chiffre qui s'élèvera à 165 500 en 2031. Tout comme les services actuels qu'il remplacera ou bonifiera, le REM aura notamment comme grande fonction de donner accès au centre-ville. La diversification des profils de déplacement qui résultera du service REM fera toutefois chuter la part que représente la destination centre-ville, aux heures de pointe, des 85 % qu'elle pèse aujourd'hui (2013) à 65 %. Ainsi, selon les chiffres publiés par CDPQ-Infra Inc., ce seront 48 000 passagers qui, en heure de pointe du matin, utiliseront le REM pour se rendre au centre-ville en 2021, soit 13 000 de plus qu'aujourd'hui, contre 54 000 en 2031, ce qui dans ce cas représente 19 000 passagers de plus qu'aujourd'hui⁶.

Si ces chiffres paraissent élevés au premier regard, il faut voir que les 13 000 passagers supplémentaires de 2021 correspondent à la seule demande latente de transport collectif à destination du centre-ville présentement insatisfaite (voir le graphique des déplacements PAM de la page 18), et que les 6 000 passagers supplémentaires annoncés pour le cycle suivant de 10 années, jusqu'en 2031, ne représentent toujours qu'une faible proportion des nouveaux besoins qui résulteront, quoi qu'il advienne, de la poursuite du développement du centre-ville, *a fortiori* dans le contexte où la Stratégie Centre-Ville atteindrait ses objectifs.

Les représentants de CDPQ-Infra Inc. prennent toujours soin de préciser que les objectifs d'achalandage qu'ils ont rendu publics sont très conservateurs. Également, ils ajoutent que la capacité du système REM sera au minimum deux fois supérieure aux chiffres avancés.

Le message que nous tenons à transmettre dès aujourd'hui, c'est que l'atteinte des objectifs de transport collectif de la Stratégie Centre-Ville nécessitera l'opération du REM à sa pleine capacité. Car ce ne sont pas 6 000 déplacements supplémentaires à destination du centre-ville qu'il faut prévoir de 2021 à 2031, mais plusieurs fois ce chiffre. Ainsi, la phase 1 du REM serait-elle opérée à sa pleine capacité que, considérant l'ordre de grandeur des besoins définis plus tôt, la seule desserte du centre-ville nécessitera dans les prochaines années de développer plusieurs autres systèmes et services de transport collectif.

6. Source : CDPQ-Infra Inc., *REM, Étude d'impact sur l'environnement – Rapport synthèse*, juin 2016, page. 15.

Les quatre stations qui devraient être une priorité pour le REM

Le projet du REM ne prévoit formellement qu'une seule station au centre-ville, à savoir l'actuelle Gare Centrale.

D'entrée de jeu, il est difficile d'imaginer que dès 2021, 48 000 passagers débarqueront à cette localisation unique en pointe du matin, dont la moitié environ, soit 24 000 personnes, durant la seule heure la plus achalandée. Un tel volume semble excéder la capacité d'accueil des infrastructures qui seront dédiées au REM à la Gare Centrale. Ce sont par ailleurs de véritables foules qui devront emprunter le cheminement vers la station Bonaventure du métro ou vers le réseau de tunnels permettant d'accéder par le sous-sol aux édifices à bureaux situés de l'autre côté du boulevard René-Lévesque, ou, qui surgiront au niveau du sol pour cheminer en surface jusqu'à leur destination finale. Bref, **la façon dont s'opérerait la distribution du fort volume des arrivées à partir de la seule Gare Centrale** (et vice-versa pour les retours, en pointe d'après-midi) fait partie des enjeux en discussion.

Selon nous, indépendamment du succès que pourrait remporter la Stratégie Centre-Ville, c'est au minimum le double d'arrivées qu'il faut prévoir au centre-ville en pointe du matin sur l'horizon 2031. À elle seule, la Gare Centrale ne pourra absorber 100 000 arrivées et jusqu'à 50 000 durant la seule heure la plus achalandée. Il s'ensuit qu'une station unique au centre-ville sera nettement insuffisante et constituerait un facteur limitant qui empêcherait ce système de progresser graduellement vers l'atteinte de sa pleine capacité. Or, le REM annonce trois « stations potentielles », soit **les stations McGill, Édouard-Montpetit et Bassin-Peel. Nous estimons ces trois stations essentielles dès la phase 1 du projet du REM, c'est-à-dire pour 2021.**

Avec 12 millions d'entrées annuellement, la station McGill est la deuxième plus achalandée du réseau de métro, tout juste derrière Berri-UQAM. Son aménagement singulier en fait la principale plateforme de distribution des déplacements au centre-ville, autant vers de nombreux édifices à bureaux que vers les grands magasins et les galeries marchandes qui constituent le cœur commercial du centre-ville. C'est aussi la station qui, comme son nom l'indique, dessert l'Université McGill. Une station du REM permettant des correspondances aisées avec la station McGill du métro élargirait la zone d'influence du REM des stations terminales Angrignon à Honoré-Beaugrand de la ligne verte du métro qui, sur 22 km de long, dessert plusieurs centaines de milliers de Montréalais. D'autant que cette station du REM semble relativement aisée à aménager, à un coût raisonnable.

Même si la station d'Édouard-Montpetit n'est pas dans le territoire visé par la Stratégie Centre-Ville, elle reste majeure pour assurer une distribution des déplacements dans le réseau. Les stations Édouard-Montpetit et Côte-des-Neiges sont les quatrième et cinquième stations les plus achalandées du métro, avec des entrées quotidiennes dépassant les 25 000 chacune⁷. De plus, un étudiant québécois sur cinq fréquente l'Université de Montréal et ses écoles affiliées, dont la population estudiantine totale s'élevait à 67 632 personnes en 2015⁸.

7. Société de transport de Montréal, Rapport annuel 2015, page 24

8. Université de Montréal, 2016, Présentation « 6,2 millions de milliards de neurones en activité sur le campus »

Le quartier Griffintown est présentement le principal pôle de développement du grand centre-ville. On estime qu'à terme, il pourra accueillir jusqu'à 25 000 habitants. Il est par ailleurs situé à proximité du Quartier de l'innovation au nord, de la Cité du multimédia et du Faubourg aux Récollets à l'est, qui sont chaque jour les destinations de dizaines de milliers d'étudiants et de travailleurs. Le secteur situé de l'autre côté du bassin Peel est, pour une large part, une vieille friche industrielle promise à un très important redéveloppement au cours des prochaines années. Si en plus d'être un formidable système de transport le REM doit aussi être un accélérateur de développement urbain de type Transit Oriented Development (TOD), l'ensemble Griffintown–Bassin-Peel est l'endroit tout désigné où en faire la preuve au centre-ville.

C'est pourquoi nous estimons que les trois stations potentielles prévues à ces endroits doivent être construites d'ici 2021, ce qui permettra à CDPQ-Infra Inc. d'améliorer la rentabilité de son projet, notamment par l'augmentation de l'achalandage.

Avec quatre stations, nos préoccupations quant à la distribution à destination des dizaines de milliers d'usagers du REM seront balayées, quel que soit le volume total des arrivées en heure de pointe. D'autant que ces trois stations apporteront une contribution inestimable au développement programmé du centre-ville et, par le fait même, offriront à la CDPQ-Infra Inc. une meilleure probabilité d'atteindre ses objectifs de rentabilité.

Plus fondamentalement, les quatre stations assiéront solidement la crédibilité du REM en tant qu'instrument de développement du cœur de la région métropolitaine, faisant taire les critiques entendues voulant qu'il s'agirait plutôt d'un système qui favorisera l'étalement urbain. Tout aussi fondamental, la Ville de Montréal a absolument besoin de ces trois stations pour assurer le succès de sa Stratégie Centre-Ville.

La CDPQ-Infra Inc. a annoncé que les stations McGill, Édouard-Montpetit et Bassin-Peel feront l'objet d'options lors des appels d'offres internationaux qui seront prochainement lancés. Dans le cadre de la présente démarche d'évaluation sous l'égide du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, les Villes de l'île de Montréal, la Ville de Montréal tout particulièrement, lui demandent de faire un pas de plus consistant à intégrer formellement ces trois stations à son projet de référence.

3. La lutte au changement climatique, l'électrification des transports et la transition énergétique

Montréal s'est engagée dans la lutte au changement climatique et maintient sa cible de réduction des gaz à effet de serre (GES) qui est de 30 % d'ici 2020, par rapport à 1990. Or les activités de transport constituent l'une des principales sources de GES. Cet engagement invite à effectuer une transition énergétique des transports consistant à réduire la consommation des énergies fossiles.

La Stratégie d'électrification des transports de la Ville de Montréal rendue publique en juin 2016 établit une feuille de route vers une électrification progressive de la mobilité. Elle se décline en 10 orientations stratégiques, dont la réalisation du Réseau électrique métropolitain (REM). Qui plus est, par la qualité du service qu'il offrira, les Villes de l'île souhaitent que ce projet favorise le développement immobilier aux abords de certaines des stations, ce qui contribuera à générer une nouvelle clientèle, à favoriser un transfert modal et réduire d'autant les GES.

Le dernier calcul des émissions de GES de l'agglomération de Montréal remonte à 2009 lors de la publication de *l'Inventaire 2009 des émissions de GES de la collectivité montréalaise*⁹. En 2009, les émissions de GES du secteur des transports de l'agglomération de Montréal ont atteint 5547 kt éq. CO₂, soit 39 % des émissions totales de la collectivité montréalaise.

Ce total inclut les émissions associées au transport routier (automobiles, camions légers et lourds, motocyclettes et autobus) de même que celles reliées au transport hors-route (les véhicules hors-route ainsi que les transports maritime, aérien et ferroviaire). Le scénario de référence se base sur les émissions de GES émises durant l'année 1990, où le total des émissions de GES du secteur des transports s'élevait à 5267 kt éq. CO₂, démontrant par le fait même une hausse globale de 5 % a eu lieu entre 1990 et 2009.

Toujours selon *l'Inventaire 2009 des émissions de GES de la collectivité montréalaise*, l'automobile est de loin le principal émetteur de GES du secteur des transports à Montréal avec ses 2088 kt éq. CO₂ émises en 2009, lesquelles représentent 38 % de toutes les émissions de ce secteur et 44 % des émissions reliées au transport routier. En effet, on constate ainsi que la hausse des émissions de GES du secteur des transports routiers est en grande partie attribuable aux camions légers qui ont largement gagné en popularité entre 1990 et 2009.

Enfin, à des fins de comparaisons avec le reste du Québec, les émissions de GES des transports routiers de la collectivité montréalaise correspondent à 17 % des émissions provinciales du secteur des transports routiers.

Le REM est un système avec un grand potentiel de croissance de clientèle. Une fois qu'il aura été combiné avec le projet de prolongement de la ligne bleue, la qualité du service de transport montréalais que l'on atteindra devrait générer un changement majeur dans l'utilisation du transport en commun, ce qui induira une réduction de la

9. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INVENT_COLLECTIVITE_2009_VF.PDF

production de GES de la collectivité montréalaise et donc québécoise. Toute réduction effective des émissions de GES dans le domaine du transport doit être accueillie positivement, puisqu'elle nous amène résolument dans la bonne direction.

4. Les impacts sur les milieux humains et naturels

Bien qu'il soit vu positivement, nous sommes conscients que ce projet d'envergure majeure qui génèrera des impacts sur le milieu doit être planifié et réalisé avec beaucoup de rigueur. Le projet du REM contribuera à l'atteinte des objectifs de la Ville. En ce sens, les Villes seront vigilantes pour que le projet dans son ensemble veille à préserver les milieux de vie limitrophes, le patrimoine et les milieux naturels montréalais.

Également, c'est un projet qui offre une occasion de participer aux objectifs d'intensification des activités urbaines de manière harmonieuse et intégrée, le long de son parcours, tout en permettant d'accroître la desserte en transport collectif à l'échelle métropolitaine et locale. L'envergure du projet et de son déploiement à travers l'agglomération montréalaise nécessite un arrimage avec la vision d'aménagement du territoire, pour en faire un véritable projet urbain intégré répondant aux critères d'insertion les plus élevés.

C'est dans cette optique que les équipes des Villes de l'île de Montréal sont mobilisées et collaborent étroitement avec CDPQ-Infra Inc. depuis plusieurs mois. De nombreuses améliorations au projet ont déjà été apportées grâce à cette relation de partenaires, et d'autres sont en cours ou en voie de réalisation.

4.1. Des améliorations déjà apportées au projet à la suggestion des Villes de l'île de Montréal

Le travail d'optimisation du projet par CDPQ-Infra Inc. en collaboration avec les Villes de l'île de Montréal a permis d'apporter des modifications afin d'améliorer ses retombées et minimiser ses impacts. La collaboration entre les organisations portant déjà ses fruits, elle doit continuer et les services offrent leur expertise pour soutenir les recherches des solutions les plus adaptées pour chaque enjeu.

Nous présentons ici les principales modifications apportées ou à l'étude à l'issue de discussions techniques entre les Villes et CDPQ-Infra Inc.

Modification de l'entrée à la gare Centrale

L'acquisition du viaduc du sud des voies du CN pour se rendre à la gare Centrale par CDPQ-Infra Inc. permet de minimiser les impacts sur les fermetures de rues dans le secteur Griffintown. Les préoccupations de la Ville de Montréal à l'égard de fermetures de rues, et de plusieurs autres impacts en terme d'aménagement, de patrimoine, d'infrastructure souterraine et de lien avec le réaménagement de l'autoroute Bonaventure, ont amené le promoteur à raffiner son scénario au niveau des profils verticaux et horizontaux, et à proposer des méthodes de construction limitant les impacts sur le secteur. Ce travail d'optimisation et l'entente conclue avec le CN concernant le viaduc du sud permettent ainsi d'éviter la construction d'une voie en parallèle à la voie actuelle et d'éliminer la majeure partie des impacts.

Modifications du tracé dans le secteur Technoparc

Dans le secteur du Technoparc Saint-Laurent, le premier scénario développé par le promoteur du projet prévoyait un tracé au centre du boulevard Alfred-Nobel. La structure aérienne aurait eu des impacts visuels importants en plus des impacts au niveau des accès aux industries limitrophes. Des discussions entre CDPQ-Infra Inc., les services centraux et l'arrondissement de Saint-Laurent sont en cours afin d'optimiser l'emplacement horizontal du tracé. Quant à l'alignement vertical du tracé, il a été revu pour des considérations de préservation des milieux naturels et afin de ne pas compromettre le développement de l'Éco-campus Hubert-Reeves. Puisque la transition depuis la structure aérienne vers le tunnel sous les pistes de l'aéroport se fera en amont, le tracé passera sous les milieux à préserver et ne compromettra pas le développement prévu.

Les discussions se poursuivent avec CDPQ-Infra Inc. afin de positionner la station de façon à assurer une bonne intégration dans son milieu et une bonne desserte aux pôles d'emploi, tout en minimisant les interférences avec les infrastructures en place et à venir. Les travaux prévus à proximité du parc-nature des Sources sont en discussion avec la CDPQ-Infra Inc. pour s'assurer notamment qu'ils préservent les ressources naturelles du parc-nature.

Modification du tracé du REM dans le secteur du Havre (rue Marc-Cantin)

Le tracé initial du REM prévoyait emprunter l'axe de la rue Marc-Cantin, compromettant ainsi l'utilisation de cette emprise à des fins routières et le prolongement de cette rue. La Ville de Montréal étudie présentement différents scénarios de réaménagement du secteur du Havre et de la rue Marc-Cantin. Les discussions avec CDPQ-Infra Inc. ont permis de développer un scénario alternatif pour le tracé du REM, dont l'analyse de faisabilité se poursuit.

Utilisation du centre de maintenance de l'AMT dans le secteur de Pointe-Saint-Charles

Le déplacement du centre d'entretien majeur du REM depuis le terminal de la Rive-Sud vers Pointe-Saint-Charles permettra de consolider ce futur pôle d'emploi, sur lequel l'AMT est présentement en train de construire un centre de maintenance pour les trains de Deux-Montagnes. La modification du projet de l'AMT permettra d'y entretenir les voitures du REM et d'augmenter la capacité d'accueil des voitures. Puisque ce site était déjà visé pour un centre de maintenance des trains, son impact sur l'environnement est restreint.

Planification de la station Bassin-Peel

Une station potentielle a été identifiée dans le secteur Bridge-Wellington. L'ajout d'une station aura un effet structurant dans ce secteur en reconversion, offrira une desserte du site en transport collectif et permettra d'orienter les développements en tenant compte de cette nouvelle option de déplacement. Les discussions se poursuivent afin de déterminer de façon plus détaillée la localisation des édicules de cette station, en tenant compte des contraintes techniques et des orientations de développement.

Modification des élévations afin de tenir compte des projets d'infrastructure dans l'ouest de l'île

Dans sa branche ouest, le tracé prévu du REM croise différents projets potentiels de la Ville de Montréal, soit le prolongement du boulevard Jacques-Bizard et l'aménagement d'un boulevard urbain dans l'emprise de l'A.440. Des discussions ont eu lieu entre les

Villes et CDPQ-Infra Inc. afin de s'assurer que le tracé du REM ne viendrait pas compromettre ces futurs projets. Puisque la branche ouest du REM est déjà en structure aérienne, CDPQ-Infra Inc. a modulé ses hauteurs afin de tenir compte des infrastructures projetées. Le tracé du REM passera ainsi au-dessus de ces futurs projets.

Poursuite de la collaboration pour la localisation de la station Kirkland

À la suite de discussions avec la Ville de Kirkland et la Ville de Montréal, CDPQ-Infra Inc. évalue la possibilité de déplacer la station Kirkland vers l'ouest. Ce déplacement permettrait d'offrir une alternative en transport collectif pour certains secteurs de l'ouest de l'île actuellement mal desservis et de revitaliser un pôle commercial. Les discussions avec les différents intervenants ainsi qu'avec la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue se poursuivent afin d'évaluer les impacts et les modifications à apporter au réseau routier. Des analyses sont en cours afin de s'assurer que les aménagements prévus au niveau des accès à la station s'intègrent et assurent une desserte adéquate pour les usagers provenant des secteurs environnants en minimisant les impacts sur la circulation et le réseau local.

4.2. La maximisation des impacts positifs sur la circulation

Le projet du REM aura un impact global bénéfique sur les conditions de circulation du réseau routier métropolitain. Le REM favorisera un transfert modal depuis l'automobile vers le transport en commun, ce qui permettra d'épargner des kilomètres qui sont actuellement effectués par les automobilistes. Ce transfert sera certainement plus important pour le secteur de l'ouest de l'île de Montréal, où les alternatives en transport en commun sont actuellement moins intéressantes que pour d'autres secteurs de l'île pour répondre aux besoins de mobilité.

L'intégration du REM au réseau de transport collectif existant contribuera aussi à diminuer la circulation induite par les nombreux autobus entre le centre-ville et la Rive-Sud, principalement ceux empruntant l'actuelle voie réservée sur le pont Champlain en périodes de pointe au cours desquelles la congestion se fait particulièrement sentir pour tous les usagers de la route.

Le rabattement des circuits vers les terminus et arrêts prévus dans les aménagements des futures stations du REM diminuera ainsi les kilomètres parcourus et le nombre d'autobus devant se rendre au centre-ville. Une amélioration notable des conditions de circulation devrait être observée aux alentours du terminus centre-ville.

L'implantation de stationnements incitatifs pourrait également contribuer aussi à l'allègement de la circulation dans certains secteurs, puisque des automobilistes se rabattront sur les stationnements plutôt que de se rendre à leur destination finale. Cependant, des discussions techniques sont en cours afin d'en évaluer leurs capacités réelles requises et d'optimiser les conditions de circulation autour de ces nouveaux stationnements incitatifs.

L'implantation du REM se fait principalement en souterrain ou en aérien, à l'exception du tronçon qui remplacera la ligne du train de Deux-Montagnes qui demeurera au niveau du

sol. Ce type d'implantation permet ainsi de limiter l'empreinte au sol du REM et de diminuer l'impact sur le réseau routier.

L'ajout des infrastructures en tunnel et en aérien permet ainsi d'éviter d'enclaver des secteurs, que pourrait impliquer l'ajout de voies ferroviaires au sol, ce qui aurait créé de fortes pressions sur le réseau routier tout en créant des goulots d'étranglement aux accès de ces secteurs et des répercussions sur la circulation adjacente. Le mode automatique du REM, contrairement aux trains de banlieue, ne permet pas de maintenir les passages à niveau. Ceux existants le long de la ligne de Deux-Montagnes seront étagés, ce qui favorisera une meilleure fluidité du réseau routier dans ces secteurs. La Ville de Montréal poursuit toutefois ses discussions avec CDPQ-Infra Inc. afin de préserver l'accessibilité des terrains riverains là où les rues doivent être encaissées.

4.3. Des mesures prises pour préserver la qualité de l'air

L'étude d'impact présente une description satisfaisante de la qualité de l'air dans les secteurs visés par le projet de réaménagement. De plus, lors de l'analyse des impacts environnementaux, une grande valeur est accordée à la composante qualité de l'air et climat. Cette préoccupation est reflétée par l'identification de mesures d'atténuation et de bonification qui seront mises en œuvre pour chacune des sources d'impact identifiées. Les sources susceptibles d'avoir un impact sur la qualité de l'air ont bien été identifiées et les mesures d'atténuation prescrites sont adéquates.

4.4. Aucun compromis en matière de sécurité incendie

L'évaluation en sécurité n'a pas identifié de problèmes critiques qui nécessiteraient des changements majeurs dans le concept global. Le code du bâtiment, le code de sécurité incendie et la norme NFPA 130, *Standard for Fixed Guideway Transit and Passenger Rail Systems* seront appliqués. Par ailleurs l'amélioration de la sécurité à l'intérieur du tunnel Mont-Royal fait l'objet d'une attention particulière et d'une planification concertée entre les Villes et CDPQ-Infra Inc.

Nous sommes sûrs que les mesures de sécurité appropriées et essentielles peuvent être incorporées dans le projet. Cela nécessitera une étroite collaboration en continu avec les parties impliquées.

4.5. Des enjeux encore en discussion

Des études et des travaux de collaboration sont en cours ou à mettre en place sur divers enjeux qui doivent encore bénéficier de discussion. Ces enjeux porteront par exemple sur les inventaires biologiques, l'intégration urbaine harmonieuse du projet, dont l'aménagement des stationnements, la qualité architecturale des ouvrages, la mise en valeur du patrimoine, les infrastructures d'eau, la coordination des divers projets et travaux, etc. Des discussions sont déjà prévues à plusieurs étapes menant à la réalisation du projet afin d'apporter des mesures de mitigation adéquates s'il est nécessaire.

Comme nous l'avons précisé précédemment, la collaboration entre les experts techniques de la Ville de Montréal et l'équipe de la CDPQ-Infra Inc. est très productive. L'ouverture de la CDPQ-Infra Inc. à bonifier son projet en considération des analyses de nos spécialistes nous permet de prévoir plusieurs actions de mitigation permettant d'amplifier les impacts positifs et de réduire les impacts négatifs. Comme dans les exemples qui sont maintenant réglés, nous sommes sûrs que les échanges constructifs que la Ville aura avec CDPQ-Infra Inc. au cours des prochaines années permettront de bonifier le projet de sa conception jusqu'à sa réalisation.

L'engagement des Villes de l'île de Montréal envers la réalisation de ce projet est total, et déjà bon nombre de professionnels et spécialistes de divers domaines d'expertise sont déployés pour assurer des analyses de qualité dans les temps requis permettant la prise de décisions rapide et efficace.

5. Gouvernance du transport en commun et partenariats avec les municipalités

Comme ce mémoire en témoigne, beaucoup d'efforts sont déployés présentement pour que tous les acteurs du projet travaillent ensemble à la réussite du projet. Il est essentiel que cette collaboration se poursuive. Toutes les conditions sont d'ailleurs réunies pour que les municipalités soient de véritables partenaires du projet.

5.1. La gouvernance du transport en commun

Les travaux sont en cours, à la suite de l'adoption du projet de loi pour une nouvelle gouvernance du transport en commun sur le territoire du Grand Montréal. Les objectifs sont, entre autres, une meilleure planification du transport en commun à l'échelle métropolitaine, une cohérence des choix et des grands projets et une intégration tarifaire. Le développement du projet du REM arrive au bon moment et pourra s'intégrer dans cette nouvelle organisation du transport dans le Grand Montréal.

Le Comité de transition qui donnera naissance à l'ARTM et au RTM prévoit d'ores et déjà la possibilité d'intervenir dès la réalisation du projet du REM afin de procéder aux ajustements qui pourraient s'avérer nécessaires en fonction des paramètres qui ne sont pas encore connus.

5.2. Les partenariats avec les municipalités

La Ville a mis sur pied différents comités afin d'établir les exigences en vigueur pour la conception et construction sur son territoire. Au-delà des lois et normes en vigueur, CDPQ-Infra Inc. s'est engagée auprès de la Ville de Montréal à inclure dans ses documents d'appel de proposition, toutes les exigences spécifiques à la réalisation des projets sur le territoire montréalais.

Le projet entre dans une phase importante qui consiste à retenir le fournisseur qui réalisera l'ingénierie ainsi que la construction du projet. Afin de bien faire valoir les intérêts des Villes de l'île de Montréal sur le vaste territoire touché, celles-ci s'attendent à ce que la CDPQ-Infra Inc. leur laisse une place importante dans les échanges au niveau du développement du projet qui sera effectué par les fournisseurs préqualifiés. La collaboration avec CDPQ-Infra Inc. se poursuivra à l'étape de réalisation, afin de mitiger les impacts, d'arrimer la planification des travaux et d'adapter le projet à de nouvelles contraintes en cours de construction.

Un partenariat entre les Villes et les deux gouvernements sera aussi essentiel aux étapes de prises de décision ainsi que lors du suivi, du contrôle et de la surveillance du projet.

Pour ce qui est du financement du projet, les discussions avec la CDPQ-Infra Inc. sont en cours et le climat des échanges est excellent.

Conclusion

En intégrant la bonification de l'offre de transport en commun dans le corridor du pont Champlain, le lien par train entre le centre-ville et l'ouest de l'île, la desserte vers l'aéroport et le doublement de la voie ferrée de Deux-Montagnes, le projet du REM s'inscrit en concordance avec la vision des transports et les priorités des Villes de l'île de Montréal. Ce projet permettra d'offrir une option intéressante et fiable de transports collectifs pour les résidents de l'île.

L'effet structurant de ce projet sur le développement du territoire doit être considéré afin que les infrastructures participent à la valorisation des milieux, en plus de s'y intégrer. La complémentarité du projet avec les autres offres de transport, particulièrement les modes actifs et collectifs, contribuera aussi à une meilleure intégration au milieu et à une accessibilité accrue pour les usagers. Les éléments d'intermodalité deviennent ainsi une composante essentielle du projet REM. Si certains aménagements proposés incorporent ce type d'éléments, plusieurs considérations sont en cours de discussion, telles que l'intégration au réseau de métro, l'incorporation de l'offre des bixis au projet, la connexion entre les voies cyclables existantes et les stations, le lien avec les véhicules en libre-service, etc.

Au stade actuel de développement du REM, nous ne saurions trop insister sur la principale attente des Villes de l'île de Montréal, tout particulièrement de la Ville de Montréal, à savoir que les trois stations McGill, Édouard-Montpetit et Bassin-Peel soient intégrées à la phase 1 du projet, c'est-à-dire opérationnelles dès 2021.

Les Villes de l'île de Montréal poursuivront leur collaboration avec CDPQ-Infra Inc. dans le dossier du REM afin de faire cheminer le projet en respectant la vision des transports pour l'agglomération. Le projet du REM est une opportunité pour favoriser la mobilité durable et orienter l'aménagement du territoire.

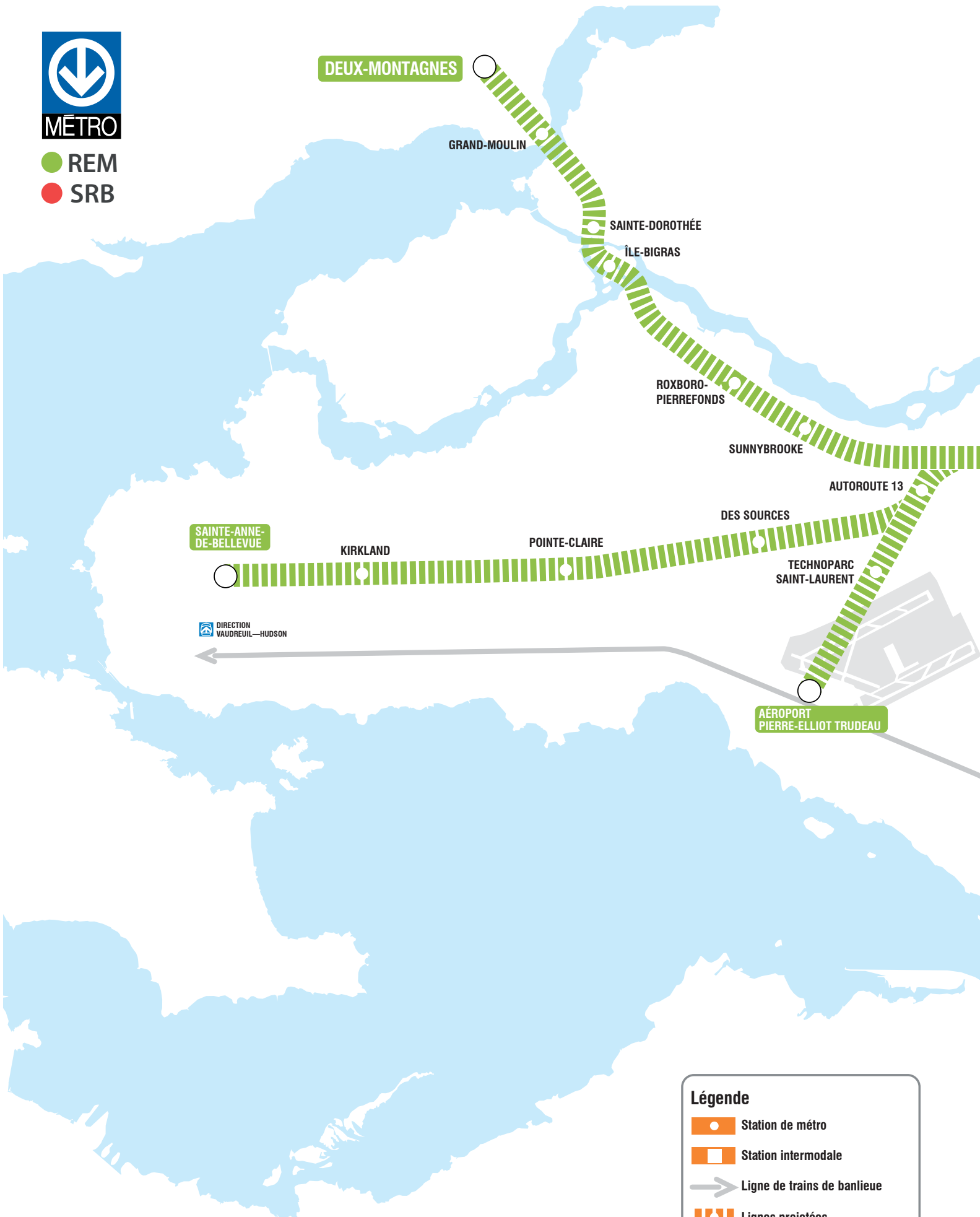
Cette collaboration se poursuivra à l'étape de réalisation, afin de mitiger les impacts, d'arrimer la planification des travaux et d'adapter le projet à de nouvelles contraintes en cours de construction. À ce titre, l'acceptabilité sociale du projet est au cœur des préoccupations de la Ville et cet enjeu est régulièrement discuté avec le promoteur. La CDPQ-Infra Inc. s'engage également à participer au comité Mobilité Montréal.

Enfin, les Villes de l'île de Montréal souhaitent donner leur appui au projet tout en étant conscientes que la CDPQ-Infra Inc., les administrations municipales et le gouvernement doivent continuer à le bonifier grâce aux travaux de collaboration qui sont déjà fort actifs et constructifs.

Elles espèrent que le rapport du BAPE soulèvera les impacts forts enviables d'un tel projet pour le Grand Montréal et le Québec et contribuera à sa bonification, permettant ainsi au conseil des ministres d'autoriser ce projet dans les meilleurs délais. Les citoyens du Grand Montréal méritent de passer à une nouvelle ère du transport collectif.



● REM
● SRB



Légende

- Station de métro
- Station intermodale
- Ligne de trains de banlieue
- ▨ Lignes projetées

DIRECTION
BLAINVILLE—SAINT-JÉRÔME

DIRECTION
REPENTIGNY-MASCOUCHE

SAINT-MARTIN

ANJOU

MONTMORENCY

HONORÉ-BEAUGRAND

BOIS-FRANC

CÔTE-VERTU

SNOWDON

ANGRIGNON

STADE OLYMPIQUE

LONGUEUIL—UNIVERSITÉ-DE-SHERBROOKE

BERRI-UQAM

DIRECTION
MONT-SAINT-HILAIRE

DIRECTION
CANDIAC

RIVE-SUD

CONCORDE

AMOS

DE CASTILLE

FLEURY

47E RUE

39E RUE

ROBERT

JARRY

CARREFOUR

LADAUVERSIÈRE

DE CANNES

BÉLANGER

BEAUBIEN

ROSEMONT

RADISSON

LANGELIER

CADILLAC

ASSOMPTION

VIAU

PIE-IX

SAINT-MICHEL

D'IBERVILLE

FABRE

MASSON

JARDIN BOTANIQUE

ROSEMONT

LAURIER

MONT-ROYAL

SHERBROOKE

PAPINEAU

BEAUDRY

JEAN-TALON

DE CASTELNAU

PARC

ACADIE

OUTREMONT

MONTPELLIER

CORRESPONDANCE A40

VILLE-MONT-ROYAL

CANORA

DU COLLÈGE

DE LA SAVANE

NAMUR

PLAMONDON

CÔTE-SAINTE-CATHERINE

ÉDOUARD-MONTPETIT

UNIVERSITÉ-DE-MONTREAL

CÔTE-DES-NEIGES

VILLA-MARIA

VENDÔME

PLACE-SAINT-HENRI

GUY-CONCORDIA

ATWATER

PEEL

MC GILL

STADE OLYMPIQUE

PLACE-DES-ARTS

SANT-LAURENT

CHAMP-DE-MARS

JEAN-DRAPEAU

PLACE-D'ARMES

SQUARE-VICTORIA OACI

BONAVENTURE

BASSIN PEEL

LUCIEN-L'ALLIER

GEORGES-VANIER

LIONEL-GROULX

CHARLEVOIX

VERDUN

LASALLE

DE L'ÉGLISE

MONK

JOLICŒUR

ÎLE-DES-SOEURS

PANAMA

CHEVRIER

DU QUARTIER

Mémoire des villes de l'île de Montréal présenté au BAPE

Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif par CDPQ Infra inc.