

**Note technique****Justification de l'emplacement des stations du REM**

362496-HA-00-0000-215-EI-006

Date	Révision	Description
2016-12-16	00	Information

	Nom	Signature	Date
Émis par :	Gisèle Belem		16 décembre 2016
Vérifié par	Marie-Christine Patoine OIQ no 44218		16 déc. 2016
Approuvé par :	Emmanuel Felipe OIQ no 122813		2016-12-16

*Ce document a été préparé pour le projet identifié ci-haut ou pour une partie du projet et celui-ci ne doit pas être invoqué ou utilisé pour tout autre projet sans qu'une vérification indépendante n'ait été menée quant à sa pertinence et, après avoir obtenu, au préalable, l'autorisation écrite de Hatch Infrastructure. Hatch Infrastructure n'accepte aucune responsabilité quant à l'utilisation de ce document pour des fins autres que celles pour lesquelles il a été commandé. Toute personne utilisant ou se basant sur le contenu de ce document pour toute autre fin convenue, et par une telle utilisation confirme son accord pour indemniser Hatch Infrastructure pour toute perte ou dommage en résultant. Hatch Infrastructure n'accepte aucune responsabilité pour ce document vis-à-vis toute autre partie que la personne qui l'a commandée. Dans la mesure où ce rapport est basé sur des informations fournies par d'autres parties, Hatch Infrastructure décline toute responsabilité pour toute perte ou dommage subi par le client, que ce soit contractuel ou délictuel, découlant des conclusions sur la base des données fournies par des parties autres que Hatch Infrastructure et utilisé par Hatch Infrastructure dans la préparation de ce rapport.*

362496-HA-00-0000-215-EI-006, Rév. V00,

Ver: 04.03

## 1. Introduction

La présente note présente les critères ayant présidé au choix de positionnement des stations le long du corridor de desserte du Réseau électrique métropolitain (REM). Le REM a pour objectif de desservir la Rive-Sud le long du corridor de l'autoroute 10; le nord de l'île par la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes; l'Ouest de l'île et l'aéroport via l'antenne Doney; puis un nouveau corridor ferroviaire au nord de l'autoroute 40. De façon générale, l'emplacement des stations a été dicté par deux objectifs principaux : l'augmentation de l'achalandage du transport collectif et l'augmentation du transfert modal de l'automobile solo vers le transport collectif. L'atteinte de ces objectifs a favorisé la définition de principes généraux d'implantation qui s'appliquent à l'ensemble des stations, mais également de critères spécifiques qui ont trait à la planification locale du territoire ou à la nécessité de connexion avec les autres réseaux de transport (train de banlieue, métro ou réseau routier).

## 2. Principes généraux d'implantation des stations

Les principes généraux sur lesquels repose l'implantation des stations portent sur les caractéristiques suivantes :

- La morphologie du territoire (barrières physiques et naturelles du milieu récepteur, etc.) et les impacts environnementaux;
- Les contraintes techniques du tracé : aucune station ne peut être placée dans une courbe verticale;
- La capacité d'intégration de la station et de ses équipements dans le tissu urbain.

## 3. Critères spécifiques d'implantation des stations

Les critères spécifiques portent sur la maximisation des pôles de transport préexistants, le respect de la planification urbaine, les possibilités de maillage avec le réseau de transport et le potentiel de développement urbain autour de la station, notamment par le développement quartiers de type TOD (*Transit oriented development*).

### 3.1 Maintien des stations existantes à leur emplacement

Sur la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes qui sera transformée, les stations du REM sont prévues aux emplacements des gares actuelles. Pour ces stations, la planification locale et régionale est déjà axée sur l'infrastructure et les patrons de déplacements en transport collectif préétablis. Afin de bonifier l'achalandage du transport en commun, une bonification des rabattements par autobus vers les stations du REM est prévue.

### 3.2 Intégration des stations à la planification urbaine

Les exigences de la planification urbaine régionale prévue par le PMAD et de la planification locale développée par les plans d'urbanisme et de mobilité portent, entre autres, sur une

urbanisation optimale autour des points d'accès des réseaux de transport en commun. Il s'agit notamment de favoriser le développement de secteurs à haute densité, tout en orientant cette croissance vers les points d'accès du transport en commun à haute capacité comme le REM, par la création de quartiers multifonctionnels (logement, activités et emploi) de type TOD. Ces quartiers sont planifiés à distance de marche du point d'accès du réseau de transport, c'est-à-dire dans un rayon de 500 à 750 m.

La conformité du REM aux exigences de la planification municipale a orienté l'emplacement des stations suivantes :

- **Station Bassin Peel** : cette station permettra le redéveloppement du secteur sud du canal Lachine, conformément aux orientations municipales. Elle assurera par ailleurs la desserte du secteur Griffintown en cours de densification, tout en desservant la frange ouest du Vieux-Montréal (Cité du Multimédia).
- **Station Panama** : cette station permettra de maintenir le pôle majeur qu'est le terminus Panama actuel, qui comprend un terminus d'autobus d'envergure régionale. Elle desservira par ailleurs un TOD adjacent dont le développement est déjà planifié.
- **Station du Quartier** : cette station desservira un site à fort potentiel de développement et à haute densité de part et d'autre de l'autoroute 10. Elle permettra par ailleurs de capter les usagers du terminus Chevrier actuel.
- **Station Des Sources** : la station offrira une connexion au boulevard des Sources, axe de transport nord-sud permettant de traverser l'autoroute 40 et supportant plusieurs lignes d'autobus.
- **Station Pointe-Claire** : la station présente un fort potentiel de rabattement d'autobus du fait de la présence du terminus Fairview existant, qui sera déplacé et renforcé. Elle desservira par ailleurs le TOD prévu dans les environs de la station, conformément au programme particulier d'urbanisme de la ville de Pointe-Claire. La station se situe également à proximité de la rue Saint-Jean, un axe de transport nord-sud qui permet la traversée de l'autoroute 40 et favorise l'accès au REM depuis les secteurs du sud de la ville de Pointe-Claire.
- **Station Kirkland** : la station sera située à proximité de la rue Jean-Yves, dans le but de desservir un secteur à grand potentiel de développement urbain et de densification.

### 3.3 Connexion des stations aux pôles d'emploi

Certains secteurs d'emploi existants et en développement ont été ciblés pour l'implantation de stations du REM, avec pour objectifs de répondre à la demande de transport en commun de ces pôles d'emploi et d'accroître l'achalandage du REM, tout en s'alignant sur les objectifs de planification locale des municipalités concernées. Les stations suivantes sont concernées par ces critères :

- **Station Technoparc Saint-Laurent** : l'implantation de cette station permettra de desservir un important pôle d'emploi régional, actif et en développement.
- **Station Aéroport** : cette station terminale desservira l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau qui représente, outre les déplacements des voyageurs, un pôle d'emploi important.
- **Station A-13** : cette station desservira un important secteur d'emplois dans l'arrondissement Saint-Laurent et sera localisée à proximité d'un axe autoroutier.
- **Station Île-des-Sœurs** : la station offrira une desserte à un important pôle d'emploi et à un secteur résidentiel à haute densité.

### 3.4 Intégration des stations au réseau de transport en commun

Ce critère porte sur le potentiel de maillage de la station avec d'autres axes importants de transport en commun, notamment la possibilité de rabattement des réseaux d'autobus existants et futurs des sociétés de transport (RTL, STL, STM et CIT) vers les stations du REM.

La poursuite de cet objectif a été prise en compte pour l'emplacement des stations suivantes :

- **Station de correspondance A-40** : l'emplacement de cette nouvelle station sur l'antenne Deux-Montagnes permettra le maillage au réseau de train de banlieue de la ligne Mascouche. Cette connexion répondra aux besoins de la clientèle existante, mais développera également une nouvelle offre de transport entre l'est de Montréal, les secteurs d'emplois de l'arrondissement Saint-Laurent, l'aéroport et l'Ouest de l'île de Montréal.
- **Stations McGill et Édouard-Montpetit** : ces nouvelles stations sur l'antenne Deux-Montagnes offriront une connexion avec des axes forts de transport en commun, par exemple les lignes Verte et Bleue du métro, ainsi qu'une desserte du centre-ville de Montréal et du pôle universitaire et hospitalier situé au nord du Mont-Royal.
- **Station Gare Centrale** : l'utilisation de cette station favorisera une desserte additionnelle du centre-ville de Montréal et un maillage avec les trains de banlieue et la ligne Orange du métro.

### 3.5 Intégration des stations au réseau routier

Dans certains secteurs bénéficiant d'une desserte insuffisante en transport en commun et d'un usage important de l'automobile, l'emplacement des stations vise une connexion et un désengorgement du réseau routier. C'est le cas notamment des trois stations terminales suivantes du REM :

- **Station terminale Deux-Montagnes** : cette station est connectée à l'autoroute 640. À cette station, l'offre en matière de stationnement incitatif sera maintenue, à laquelle sera

ajouté un nouveau terminus d'autobus comportant plusieurs quais pour les lignes régionales (CIT Laurentides).

- **Station terminale Rive-Sud** : cette station offrira une connexion au réseau autoroutier. Elle est située sur le seul terrain en amont de l'échangeur fortement congestionné des autoroutes 10 et 30 qui fournit la superficie permettant d'accueillir une station terminale et ses équipements. Cette station permettra le rabattement des services d'autobus régionaux et la capture d'un nombre important de déplacements en automobile solo.
- **Station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue** : cette station permettra une connexion au réseau autoroutier, ainsi qu'un potentiel de rabattement de certains services d'autobus régionaux. Pour limiter l'impact environnemental, sa superficie d'implantation au sol a été réduite au minimum.