



Communauté métropolitaine
de Montréal

**Évaluation des impacts du réseau électrique métropolitain en
matière d'aménagement et de développement du territoire
du Grand Montréal**

Commission de l'aménagement

Document déclencheur

Document de travail

Juillet 2016

TABLE DES MATIÈRES

DESCRIPTION DU MANDAT	1
MISE EN CONTEXTE	2
LE PROJET DE REM	3
LE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (PMAD).....	5
Orientation 1 : Des milieux de vie durables.....	6
Orientation 2 : Des équipements de transport performants et structurants	12
Orientation 3 : Un environnement protégé et mis en valeur	19

DESCRIPTION DU MANDAT

Le 31 mai 2016, par la résolution CE16-166, la commission de l'aménagement s'est vu confier le mandat d'évaluer les impacts du REM eu égard aux trois grandes orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), ainsi qu'aux objectifs et aux critères qui en découlent.

Dans le cadre de ce mandat, la commission doit offrir à la filiale CDPQ Infra de la Caisse de dépôt et placement du Québec la possibilité de présenter son projet.

Elle doit par ailleurs offrir aux municipalités du territoire de la Communauté la possibilité de s'exprimer sur le projet de réseau électrique métropolitain (REM) et ses impacts à l'échelle locale, régionale et métropolitaine.

La commission devra tenir compte de l'étude d'impact du REM qui sera déposée au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Un rapport qui présente les impacts du REM eu égard au PMAD doit être déposé au comité exécutif au plus tard à l'automne 2016.

La commission peut ajouter au rapport ses recommandations quant aux modifications qui seraient requises au PMAD pour y intégrer le réseau électrique métropolitain.

MISE EN CONTEXTE

Le 22 avril 2016, la Caisse de dépôt et placement du Québec, par sa filiale CDPQ Infra, annonçait le projet Réseau électrique métropolitain (REM). Ce projet propose de relier le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'ouest de l'île (Sainte-Anne-de-Bellevue), la Rive-Nord (Deux-Montagnes) et l'aéroport Montréal-Trudeau au sein d'un seul réseau de système léger sur rail (SLR) entièrement automatisé et électrique de 67 km, offrant un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7. Ce réseau comptera 24 stations, 9 terminus d'autobus et 13 stationnements incitatifs. Le début des travaux est actuellement prévu au printemps 2017, afin que les premières rames commencent à être mises en service vers la fin de 2020.

Le processus d'émission de réserves foncières a déjà été enclenché. À ce jour, le gouvernement du Québec a imposé, par trois décrets, des réserves pour fins publiques. Notons que les travaux se poursuivent pour situer avec davantage de précision l'emplacement du tracé du REM.

Selon son échéancier de réalisation, la CDPQ Infra déposera une étude d'impact environnemental au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en vue de la tenue d'audiences publiques à la fin de l'été 2016.

En avril dernier, la Communauté a accueilli favorablement ce projet qui répond à plusieurs des objectifs et des projets de transport collectif inscrits au PMAD.

Bien qu'accueilli favorablement, ce projet aura des répercussions sur la planification métropolitaine en vigueur. Il y a donc lieu d'évaluer les impacts du REM en matière d'aménagement, de transport et d'environnement du territoire du Grand Montréal eu égard aux orientations, aux objectifs et aux critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

En vue d'alimenter les prochaines étapes dans le cadre de ce mandat, ce document dresse un rappel des orientations et des principaux objectifs et critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement en lien avec le projet de REM selon les informations disponibles à ce jour sur ce projet.

LE PROJET DE REM

Selon les informations disponibles, le projet Réseau électrique métropolitain (REM) de la CDPQ Infra, vise à implanter un système léger sur rail (SLR) électrique et automatisé de 67 km reliant la Rive-Sud (Brossard), le centre-ville de Montréal, l'aéroport Montréal-Trudeau, l'ouest de l'île de Montréal (Sainte-Anne-de-Bellevue) et la Rive-Nord (Deux-Montagnes)¹.

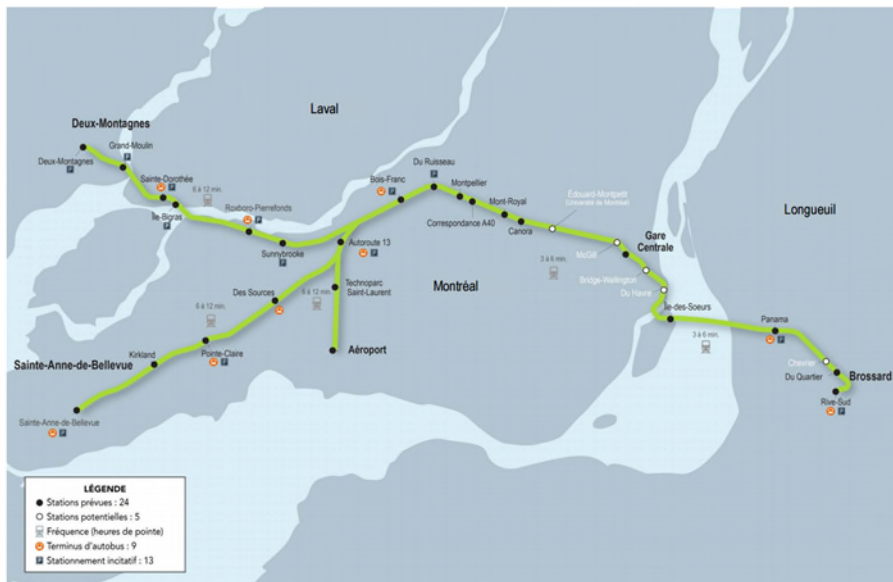
Le projet propose l'aménagement de 24 stations et prévoit l'ajout éventuel de cinq stations. Le REM comportera 13 stationnements incitatifs ainsi que 9 terminus d'autobus.

Le coût d'implantation du REM est estimé à 5,5 milliards de dollars. La CPDQ Infra s'engage à investir 3 milliards de dollars, représentant 55 % du coût du projet. Le montant restant, soit 2,5 milliards de dollars, serait assumé par les gouvernements du Québec et du Canada.

La CDPQ Infra a mis en place un processus de consultation afin que les parties prenantes puissent prendre connaissance du projet et faire valoir leurs préoccupations.

Elle déposera une étude d'impact du projet REM auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) en vue de soumettre le projet au processus d'évaluation environnementale. La période d'information précédant le début des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement devrait débuter à la fin de l'été 2016. Selon cet échéancier, un décret environnemental du gouvernement du Québec pourrait être délivré à l'hiver 2017.

Carte 1 : Tracé et stations du réseau électrique métropolitain



Source : CDPQ Infra, Présentation technique du 22 avril 2016.

¹ CDPQ Infra, *Réseau électrique métropolitain*, en ligne (28 avril 2016): www.cdpqinfra.com/fr/Reseau_electrique_metropolitain

Figure 1 : Calendrier de réalisation du REM

<p>Printemps 2016 Consultation</p>
<p>Fin été 2016 Audience publique du BAPE</p>
<p>Automne 2016 Appel de propositions auprès des consortiums qualifiés</p>
<p>Fin 2016 / début 2017 Décision finale requise des gouvernements</p>
<p>Hiver 2017 Décret environnemental</p>
<p>Printemps 2017 Clôture financière</p>
<p>Printemps 2017 Début de la réalisation</p>
<p>2020 Mise en service des premières rames</p>

Source : CDPQ Infra, Présentation technique du 22 avril 2016.

LE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) a pour principal objectif d'améliorer la qualité de vie de la population. À terme, le PMAD doit permettre d'accroître l'attractivité et la compétitivité de la région dans une perspective de développement durable.

Au PMAD, les réseaux de transport constituent un maillon essentiel du fonctionnement du Grand Montréal en assurant les liens entre les différentes parties du territoire et en permettant les échanges avec l'extérieur. Ils contribuent à la vitalité économique, sociale et culturelle de la région et jouent un rôle déterminant sur son urbanisation. L'efficacité de ces réseaux—qui garantissent la mobilité des personnes—représente un facteur de compétitivité et d'attractivité.

Les relations entre le transport et l'aménagement du territoire sont, par ailleurs, complexes et réciproques. Ainsi, la planification des transports a une incidence majeure sur l'aménagement du territoire et sur la qualité de vie. Les choix urbains déterminent à court terme la demande en transport, alors que les réseaux influencent à long terme les choix de localisation. L'interaction entre l'aménagement du territoire et la planification des réseaux de transport influence grandement la forme urbaine et la distribution des activités économiques et des ménages.

Orientation 1 : Des milieux de vie durables

L'une des grandes contributions du PMAD à la création de milieux de vie durables est le renforcement de la planification intégrée de l'aménagement et du transport en commun. Le PMAD propose d'orienter 40 % de la croissance des ménages projetée d'ici 2031 autour de stations de métro, de trains de banlieue, de service léger sur rail (SLR) et de services rapides par autobus, notamment par le développement de quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development). Cet objectif pourrait augmenter à 60 % si l'offre de transport en commun est accrue.

Identification des aires TOD

Le PMAD identifie au total 155 aires TOD dont l'étendue est définie selon le type de desserte, soit 1 km du point d'accès d'un métro, train de banlieue et SLR et 500 mètres pour les autobus. L'étendue des aires TOD ne doit pas empiéter la limite de la zone agricole.

Le projet de la CDPQ Infra prévoit 24 stations et l'ajout de 5 stations, actuellement considérées comme des stations potentielles. Le projet aura également pour effet de retirer une gare projetée de la ligne Deux-Montagnes.²

En ce qui a trait au PMAD, 16 des 24 stations sont actuellement identifiées comme aires TOD. Par ailleurs, les cinq stations potentielles sont également identifiées comme aires TOD au PMAD.

Le projet parcourt plusieurs types de milieux. À cet effet, le projet dessert à la fois des milieux résidentiels et des zones d'emplois établis ainsi que des secteurs à fort potentiel résidentiel (Bois-Franc et le secteur Du Havre) et économiques (ex. : le Technoparc Saint-Laurent). La station terminale Rive-Sud serait, quant à elle, située en zone agricole.

Carte 2 : Utilisation du sol dans un rayon de 1 km du tracé



² Gare projetée Cheval Blanc

Il est également pertinent de souligner qu'une dizaine de stations seraient situées dans une emprise autoroutière le long des autoroutes 40 et 10.

Seuils minimaux de densité

Pour les aires TOD, le PMAD prévoit une densification du cadre bâti résidentiel projeté sur les terrains vacants ou à redévelopper situés à l'intérieur du rayon d'influence et compris dans le périmètre métropolitain. Des seuils minimaux de densité résidentielle, variant de 30 log/ha à 150 log/h, sont donc exigés pour chacune des aires TOD.

Ces seuils sont établis en fonction des paramètres suivants:

1. La localisation du point d'accès sur le territoire du Grand Montréal;
2. Le type de milieu³;
3. La densité résidentielle brute médiane observée;
4. Les caractéristiques spécifiques à certaines aires TOD;
5. Le mode de transport (métro/SLR, train de banlieue ou tramway/bus).

Les seuils minimaux de densité exigés pour une station de métro ou un système léger sur rail (SLR) varient entre 60 à 150 logements à l'hectare alors que pour le train de banlieue les seuils varient entre 40 et 110 logements à l'hectare. Ainsi, selon les paramètres établis au PMAD, le seuil minimal de densité pour certaines stations (aires TOD) identifiées au PMAD devrait être haussé puisque le mode de transport passerait de train de banlieue à SLR. Il en va de même pour les 8 stations qui ne sont pas identifiées au PMAD. Conséquemment, la capacité d'accueil des aires TOD associées à ces stations pourrait être accrue.

Selon nos données, près de 300 hectares de terrains vacants à des fins résidentielles ainsi que plus de 2 800 hectares de terrains à redévelopper qui pourraient accueillir en partie des fonctions résidentielles sont localisés dans un rayon de 1 km du tracé du REM.

³ Le type de milieu a été déterminé par les partenaires dans le cadre de la caractérisation des points d'accès au transport collectif effectuée en 2010-2011. Un rapport d'étape sur la caractérisation des aires TOD a été produit et est disponible sur le site Internet : http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20110218_caracterisationAiresInfluence.pdf

Tableau 1 : Seuils minimaux de densité en vigueur

Nom	Statut PMAD	Statut REM	Seuil de densité (PMAD)
Ile-Bigras	Gare existante	Planifiée	40 log/ha
Canora	Gare existante	Planifiée	80 log/ha
Deux-Montagnes	Gare existante	Planifiée	40 log/ha
Grand-Moulin	Gare existante	Planifiée	40 log/ha
Mont-Royal	Gare existante	Planifiée	80 log/ha
Sainte-Dorothée	Gare existante	Planifiée	40 log/ha
Du Ruisseau	Gare existante	Planifiée	80 log/ha
Montpellier	Gare existante	Planifiée	80 log/ha
Sunnybrooke	Gare existante	Planifiée	40 log/ha
Roxboro/Pierrefonds	Gare existante	Planifiée	40 log/ha
A-13	Gare projetée	Planifiée	80 log/ha
Edouard-Montpetit	Métro existant	Potentielle	80 log/ha
Bois-Franc	Station projetée	Planifiée	80 log/ha
Correspondance A40	N/A	Planifiée	N/A
Des Sources	N/A	Planifiée	N/A
Pointe-Claire	N/A	Planifiée	N/A
Kirkland	N/A	Planifiée	N/A
Sainte-Anne-de-Bellevue	N/A	Planifiée	N/A
Rive-Sud	N/A	Planifiée	N/A
Aéroport	N/A	Planifiée	N/A
Technoparc Saint-Laurent	N/A	Planifiée	N/A
McGill	Métro existant	Potentielle	150 log/ha
Gare Centrale	Métro existant	Planifiée	150 log/ha
Bridge-Wellington	SLR projeté	Potentielle	110 log/ha
Du Quartier	SLR projeté	Planifiée	80 log/ha
Chevrier	SLR projeté	Potentielle	80 log/ha
Panama	SLR projeté	Planifiée	80 log/ha
Ile-des-Soeurs	SLR projeté	Planifiée	110 log/ha
Du Havre	SLR projeté	Potentielle	110 log/ha

CMM, 2016

Planification détaillée

Chacune des aires TOD identifiées au PMAD doit faire l'objet d'une planification détaillée afin de favoriser des quartiers qui conjuguent les déplacements actifs, la mixité sociale et le design urbain. Par ailleurs, cette planification doit viser à assurer une gestion de l'offre en stationnement hors rue qui limite le nombre de places et favorise des aménagements souterrains ou en structure.

En matière de planification, le PMAD énonce une série de principes visant à prendre en compte les caractéristiques et les potentiels spécifiques à chacun des milieux et d'assurer une cohérence de l'ensemble des interventions.

En ce qui a trait à l'intégration des futures stations au milieu environnant, la CDPQ Infra avance que « les stations seront conçues afin de permettre un accès facile aux piétons, vélos, voitures et autobus, incluant, selon les stations, des terminus d'autobus, des stationnements incitatifs, des aires de dépose-minute et des stationnements pour vélos ». Il est pertinent de préciser qu'une dizaine de stations seraient situées dans la médiane d'infrastructures autoroutières.

Le projet prévoit également 13 stationnements incitatifs. Le nombre de places et la localisation pour chacun de ces stationnements ne sont pas précisés sinon que, outre le terminus Rive-Sud à Brossard, ces stationnements seront construits soit en souterrain ou en structure afin d'optimiser le développement urbain autour des stations.

Les grands pôles économiques et commerciaux

Le PMAD favorise une planification intégrée de l'aménagement et du transport afin de contribuer à la consolidation de la fonction des grands pôles économiques bénéficiant d'infrastructures de transport majeures.

Le PMAD favorise également, lorsque le contexte le permet, la localisation des entreprises génératrices d'emplois à proximité des services de transport en commun de manière à contribuer à l'objectif de hausser la part modale des déplacements en transport en commun.

La CDPQ Infra indique notamment que le projet du REM sera un levier de développement économique. La carte 3 illustre les grands pôles économiques qui seraient desservis par le REM, soit le Centre-Ville de Montréal, Saint-Laurent/Dorval, l'Université de Montréal et le Marché central.

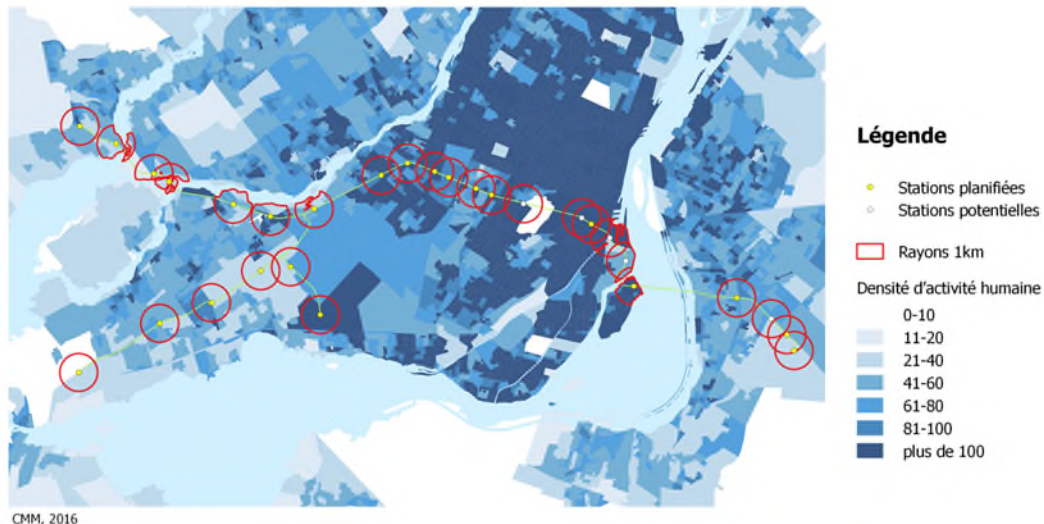
Ces quatre grands pôles économiques renferment plus 456 000 emplois, soit environ 74 % des emplois dans les grands pôles économiques et environ 27 % des emplois totaux du Grand Montréal. La carte 3 illustre par ailleurs le nombre d'emplois par aire de diffusion, selon le recensement 2011 de Statistiques Canada.

Carte 3 : Grands pôles économiques et nombre d'emplois par aire de diffusion



En complément, afin d'illustrer le type de milieu qui sera traversé par le REM, la carte qui suit illustre les différentes densités d'activité humaine, c'est-à-dire, le nombre d'emplois et le nombre de résidents par hectare, pour l'ensemble du tracé du REM.

Carte 4 : Densité d'activité humaine (population et emploi par hectare)



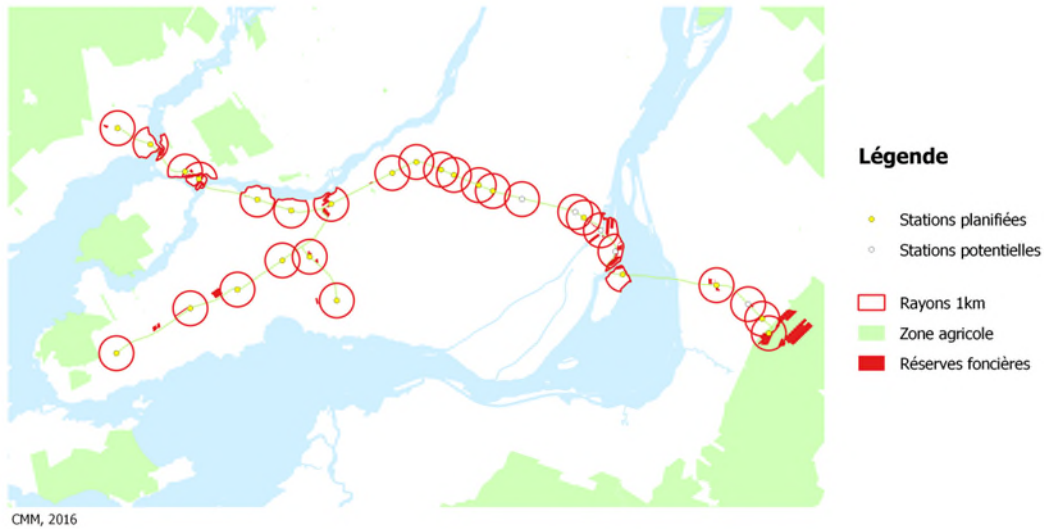
Le territoire d'urbanisation

Le PMAD délimite le périmètre métropolitain visant à définir l'espace à urbaniser d'ici 2031. Il est établi en tenant compte des prévisions de croissance démographique et économique à l'échelle de la Communauté de façon à optimiser l'utilisation des espaces disponibles au développement et au redéveloppement.

Par ailleurs, le PMAD favorise une augmentation de 6 % de la superficie des terres cultivées. À cet égard, la région métropolitaine de Montréal se distingue des autres métropoles nord-américaines par la présence d'une zone agricole protégée couvrant 58 % de son territoire.

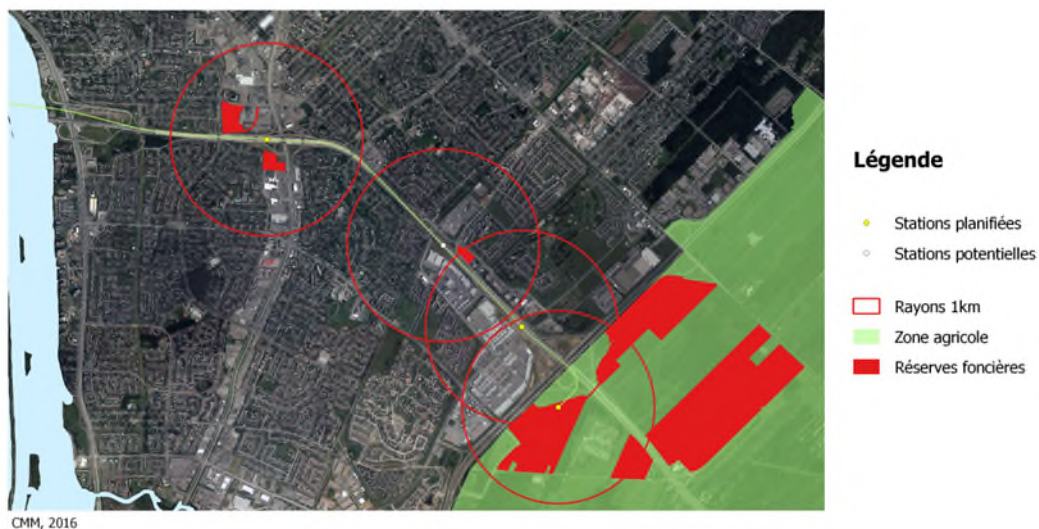
Le 18 mai dernier, trois décrets concernant l'imposition de réserves pour fins publiques sur certains biens requis pour la construction d'un système léger sur rail (SLR) ainsi que pour la construction et l'amélioration d'un réseau électrique métropolitain ont été publiés dans la Gazette officielle du Québec. Les espaces ciblés sont illustrés à la carte 5.

Carte 5 : Décrets pour l'imposition de réserves foncières



La station terminale rive-sud du REM serait située au sud-est de l'échangeur de l'autoroute 10 et de l'autoroute 30 en zone agricole, donc à l'extérieur du périmètre métropolitain. Par ailleurs, quelques lots en zone agricole sont visés par l'un des décrets. Ces lots sont situés dans les basses terres du Saint-Laurent et ont un potentiel agricole élevé (classe 2).

Carte 6 : Station terminale



Orientation 2 : Des équipements de transport performants et structurants

En matière de transport, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait des réseaux et des équipements de transport performants et structurants. Pour ce faire, le PMAD propose de développer le réseau de transport en commun métropolitain afin de hausser la part modale du transport en commun. Le développement de ce réseau est présenté comme une condition essentielle pour augmenter la mobilité durable et pour favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dont une grande partie est émise par les véhicules routiers.

Un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation

L'identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant constitue l'armature de la planification intégrée de l'aménagement et du transport du PMAD. La mise en œuvre de cette planification intégrée implique l'identification des modes de transport en commun ayant potentiellement un impact à long terme sur l'organisation des fonctions urbaines en termes de localisation et de densité.

L'effet structurant des modes lourds (métro, trains de banlieue) permet de concentrer de grands volumes de déplacements avec relativement peu de nuisance pour les riverains. Outre la capacité, des facteurs tels la pérennité des infrastructures de transport et des équipements complémentaires et la qualité du service (en période de pointe et en hors pointe) peuvent agir comme facteurs de localisation des ménages et des entreprises. Ainsi, les couloirs de transport en commun de niveau supérieur (offerts ou planifiés) peuvent offrir des opportunités d'aménagement de plus forte densité et de plus grande mixité.

Le PMAD identifie les critères suivants pour l'identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant (RTCMS):

- Le réseau du métro (réseau 2011) et ses prolongements;
- Les trains de banlieue (réseau 2011) et leurs prolongements;
- Les systèmes légers sur rail à l'étude;
- Les tramways à l'étude;
- Les Services rapides par bus (SRB);
- Les axes de rabattement métropolitain par autobus des couronnes.

La PMAD identifie le réseau de transport en commun métropolitain structurant et les corridors à l'étude. Ce réseau sert de référence à l'ensemble des partenaires municipaux qui interviennent au niveau de la planification intégrée du transport en commun et de l'aménagement. Le projet de REM est en partie pris en compte puisque ce réseau identifiait le SLR proposé dans l'axe du pont Champlain.

Par ailleurs, le projet de la CDPQ Infra répond à deux des projets prioritaires identifiés par la CMM au PMAD, soit l'implantation d'un système léger sur rail dans l'axe du pont Champlain et la mise en place d'un service de transport en commun performant entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal.

Néanmoins, le projet de la CDPQ Infra modifiera de manière significative le réseau de transport en commun structurant dans la partie ouest du territoire de la CMM :

- Le service de train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes sera remplacé par le REM;

- L'exploitation de trains légers nécessitera d'arrêter le service du train de Mascouche à une station de correspondance où ses usagers devront emprunter le REM pour se rendre jusqu'au centre-ville;
- Une correspondance avec la ligne Saint-Jérôme est prévue à la gare Canora;
- L'ajout d'un service dans l'ouest de l'île de Montréal vers le centre-ville de Montréal, en parallèle à la ligne Vaudreuil-Rigaud;
- Deux points potentiels de correspondance avec le métro sont envisagés: correspondance avec la ligne Bleue à la station Université de Montréal et correspondance avec la ligne Verte à la station McGill.

Le mode d'exploitation proposé pour le REM, soit un train léger en conduite totalement automatique (sans conducteur), aura également des conséquences sur l'aménagement des emprises ferroviaires, dont :

- L'élimination de tous les passages à niveau existants et l'aménagement de viaducs. Juste pour la ligne Deux-Montagnes, cela nécessitera le réaménagement de 15 passages à niveau;
- Les stations et les emprises du REM devront être « sécurisées » pour s'assurer qu'il n'y ait aucune intrusion possible.

Carte 7 : Connexion du REM avec le réseau de transport en commun

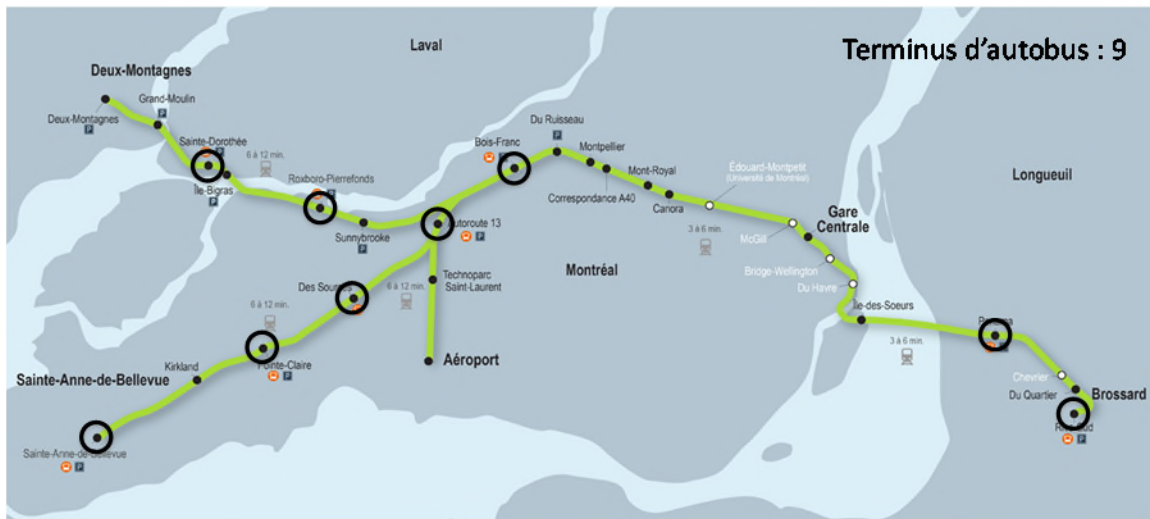


Source : CDPQ Infra. Traitement CMM (2016)

Rabattement par autobus

En ce qui a trait au rabattement par autobus, la CDPQ Infra tient des rencontres de travail avec les organismes de transport en commun de la région de Montréal afin d'identifier le rabattement qui devrait se faire aux stations du REM. Les stations de rabattement du REM possédant des terminus d'autobus et des stationnements incitatifs sont identifiées à la figure ci-dessous. Cette figure fait ressortir l'importance accordée par la CDPQ Infra à offrir un rabattement par autobus aux futures stations de l'ouest de l'île de Montréal du REM. Il est également à prévoir que la plupart des circuits d'autobus des CIT de la couronne Sud et du RTL empruntant actuellement le pont Champlain jusqu'au terminus Centre-Ville (TCV) se rabattront aux futures stations du REM dans l'axe de l'autoroute 10.

Carte 8 : Terminus d'autobus prévus au projet de REM



Source : CDPQ Infra. Traitement CMM (2016)

Desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau

En ce qui a trait à la desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau, le tracé définitif n'est toujours pas arrêté. Le tracé le plus direct, passant sous le terrain d'aviation (les pistes), n'a pas été retenu par la CDPQ Infra. Le parcours illustré sur les plans rendus publics par la CPDQ Infra offrirait un temps de parcours de 30 minutes entre l'aéroport et le centre-ville.

Desserte ferroviaire de secteurs industriels

Le REM pourrait avoir des répercussions sur la desserte ferroviaire de secteurs industriels. La desserte actuelle de ces secteurs est illustrée à la carte 9 et se résume ainsi :

- Sur la ligne Deux-Montagnes, une clause assurait le droit de passage au CN pour la desserte de ses quelques clients aux abords de cette ligne.
- Sur l'antenne Doney et l'antenne Saint-François, il y a plusieurs clients dont :
 - des industries de production, dont les produits entrent et sortent par train;
 - des industries de distribution (entrepôts réception par train et livraison par camion)
 - exemple de client important : APEX sur l'antenne Saint-François

Carte 9 : Desserte ferroviaire de secteurs industriels



Source : Google Map. Traitement CMM (2016)

Hauser à 30 % la part modale des déplacements effectués par transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021

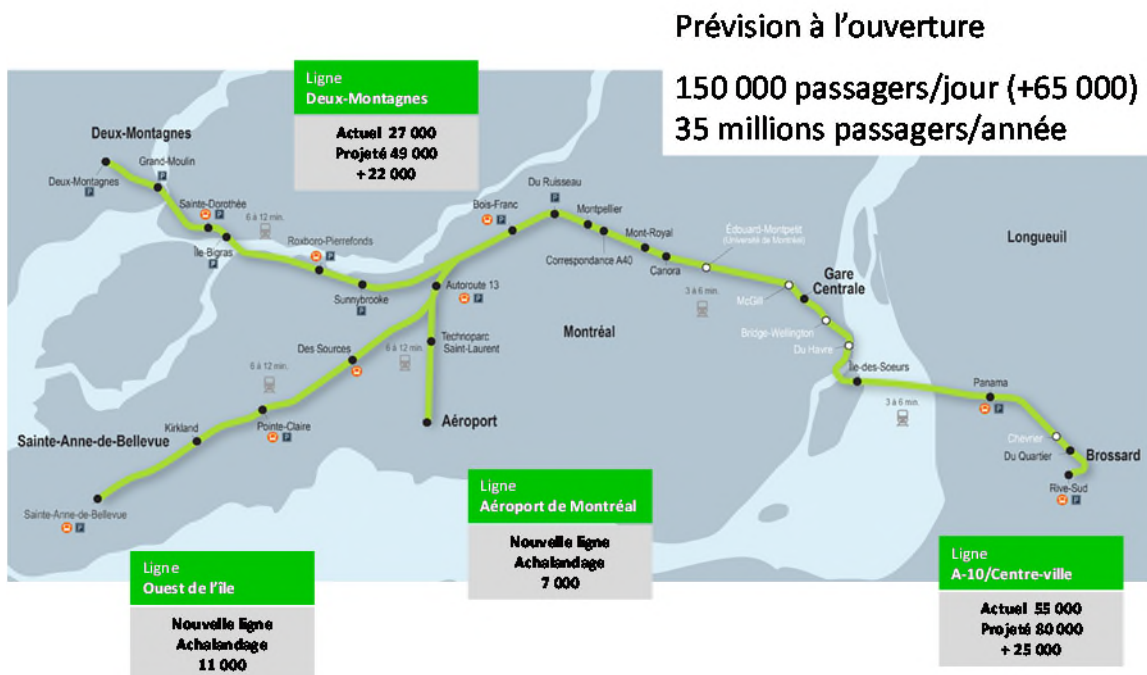
Le PMAD de la CMM s'est donné pour objectif qu'au moins 30 % des déplacements en période de pointe du matin soient effectués par transport en commun en 2021, soit une hausse de cinq points de pourcentage par rapport à 2008.

Selon les estimations faites en 2011, cet objectif porterait l'achalandage annuel en transport en commun à 640 millions de déplacements sur l'ensemble du territoire de la CMM et se traduirait par un important transfert modal qui permettrait d'éliminer près de 180 000 déplacements en automobile aux heures de pointe. Pour l'horizon 2031, le PMAD propose de maintenir ce rythme de croissance de l'achalandage pour porter à 35 % la part modale des déplacements en TC pour la période de pointe du matin.

Sur le territoire de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), l'achalandage des services de transport en commun a atteint, en 2015, 514,7 millions de déplacements, soit une hausse de 14,7 millions de déplacements annuels par rapport à 2011 qui avait enregistré un achalandage de 500 millions de déplacements. On constate, hélas, très peu de progrès depuis 2011 et il faudrait une augmentation de 123 millions de déplacements annuels d'ici 2021 pour atteindre l'objectif d'achalandage du PMAD.

Selon les informations fournies par la CDPQ Infra, la prévision d'achalandage du REM est estimée à 150 000 passagers par jour représentant un achalandage annuel de 35 millions de passagers. Cet achalandage représenterait une augmentation 65 000 passagers par jour, soit un peu plus de 15 millions de déplacements annuellement. Pour atteindre cet objectif d'achalandage, la CDPQ Infra compte sur un rabattement important des services d'autobus vers les stations du REM, ainsi que sur le transfert d'automobilistes aux stationnements incitatifs du REM.

Carte 10 : Prévisions d'achalandage du REM



Source : CDPQ Infra.

La performance des services de trains de banlieue qui seront maintenus

Outre le remplacement de la ligne Deux-Montagnes, le REM offrira un service de transport en commun performant desservant des bassins communs de clientèle avec la ligne de train de Vaudreuil-Hudson. De même, le service du train de Mascouche verra son service se terminer à une future station de correspondance du REM. Une partie de sa clientèle sera impactée en lui imposant une correspondance additionnelle.

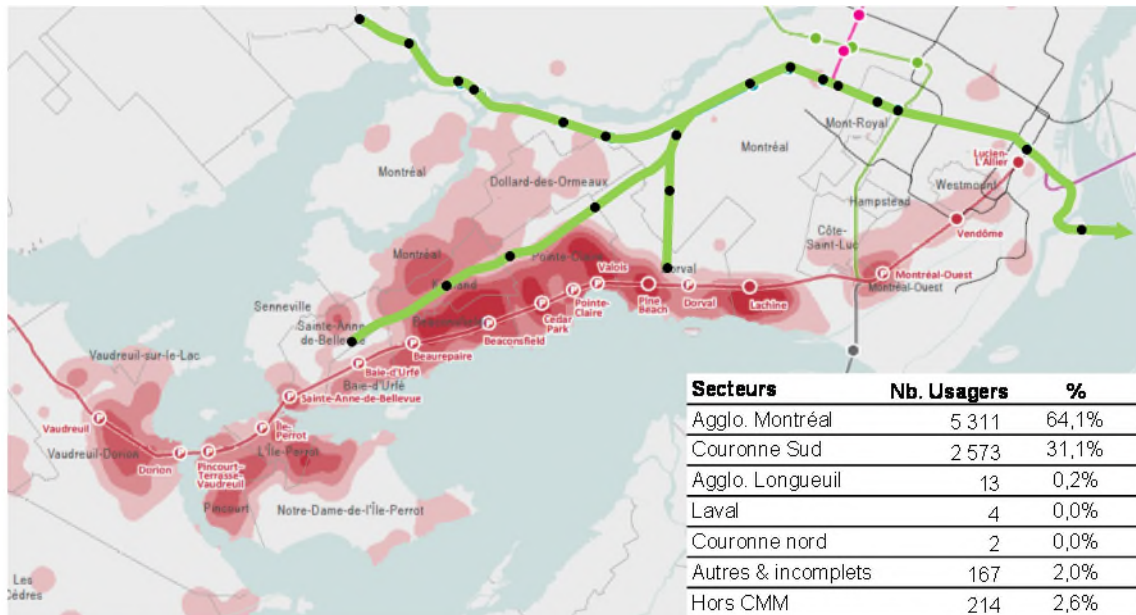
Le tableau qui suit donne les principaux indicateurs de performance en 2015 pour l'ensemble des lignes du réseau des trains de banlieue. Aussi, les deux figures qui suivent illustrent l'origine des usagers pour les lignes de Vaudreuil-Hudson et de Mascouche.

Tableau 2 : Indicateurs de performance 2015 – Réseau des trains de banlieue

	Deux-Montagnes	Vaudreuil-Hudson	Saint-Jérôme	Saint-Hilaire	Candiac	Mascouche
Achalandage						
Quotidien	30 400	15 800	13 200	9 600	4 700	6 400
Annuel	7 495 900	3 689 800	2 924 900	2 300 700	1 093 100	1 319 900
Offre de service (nb. de départ par jour)						
Vers centre-ville	25	13	13	7	9	8
Vers la banlieue	24	14	13	7	9	8
Infrastructures						
Trajet (km)	29,9	51,2	62,8	34,9	25,6	50,1
Gares	12	18	13	7	8	13
Stationnement	8	14	7	6	4	8
Place voitures	5 964	3 237	3 556	3 520	1 468	2 953
Finance						
Coût d'exploitation	39 803 407\$	32 141 302\$	29 589 640\$	22 124 789\$	10 217 880\$	24 739 795\$
Recettes usagers	22 094 000\$	11 906 000\$	12 771 000\$	9 426 000\$	4 209 000\$	5 526 000\$
Ratio d'autofinancement	55,5%	37,0%	43,2%	42,6%	41,2%	22,3%
Déficit d'opération (1)	17 709 407\$	20 235 302\$	16 818 640\$	12 698 789\$	6 008 880\$	19 213 795\$

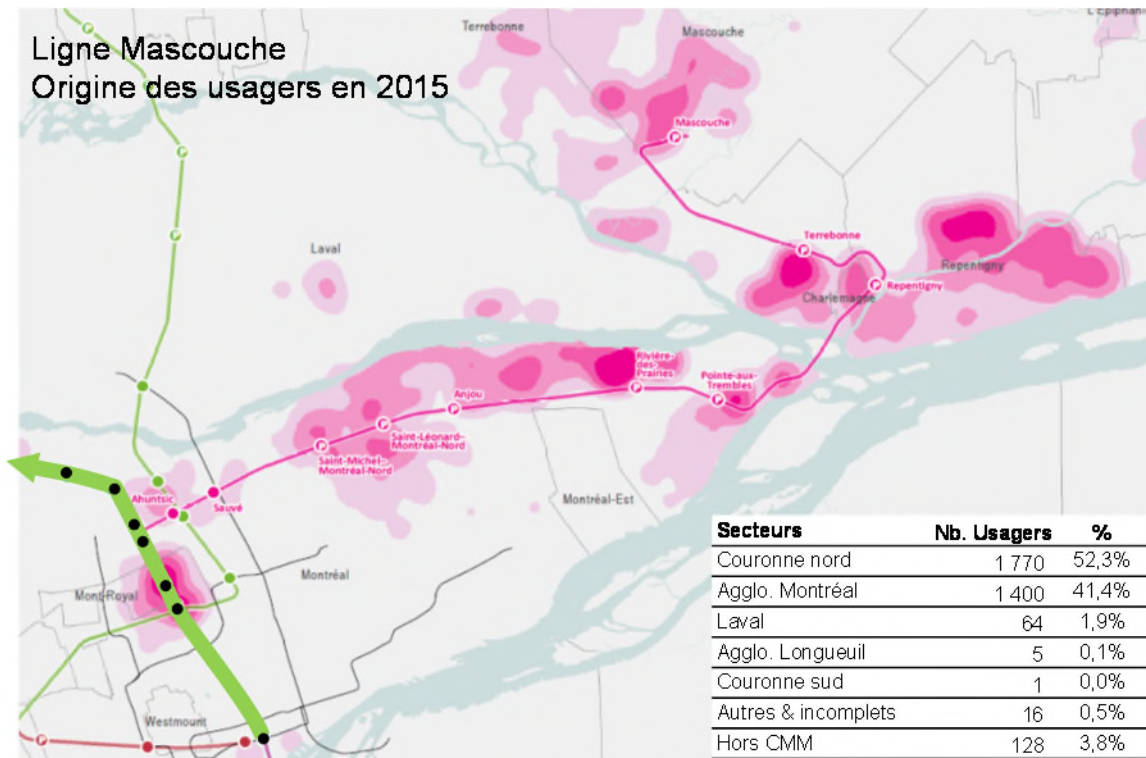
(1) Déficit assumé par les municipalités au prorata de l'origine des usagers
Source : AMT, 2015

Carte 11 : Origine des usagers de la ligne Vaudreuil-Hudson, 2015



Source : AMT. Traitement CMM, 2015

Carte 12 : Origine des usagers de la ligne Mascouche, 2015



Source : AMT. Traitement CMM, 2015

Orientation 3 : Un environnement protégé et mis en valeur

En matière d'environnement, le PMAD établit l'orientation selon laquelle le Grand Montréal doit avoir un environnement protégé et mis en valeur. Pour ce faire, le PMAD propose d'assurer la protection et la mise en valeur des bois d'intérêt métropolitain, des corridors forestiers et des milieux humides. Il propose également certaines mesures afin d'assurer la protection des rives, du littoral, des milieux humides, des paysages et du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain. Pour assurer la mise en valeur de ces éléments, le PMAD propose la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain, structuré autour d'une trame verte et bleue, qui permettrait à la population de profiter pleinement de ces lieux de détente et de récréation.

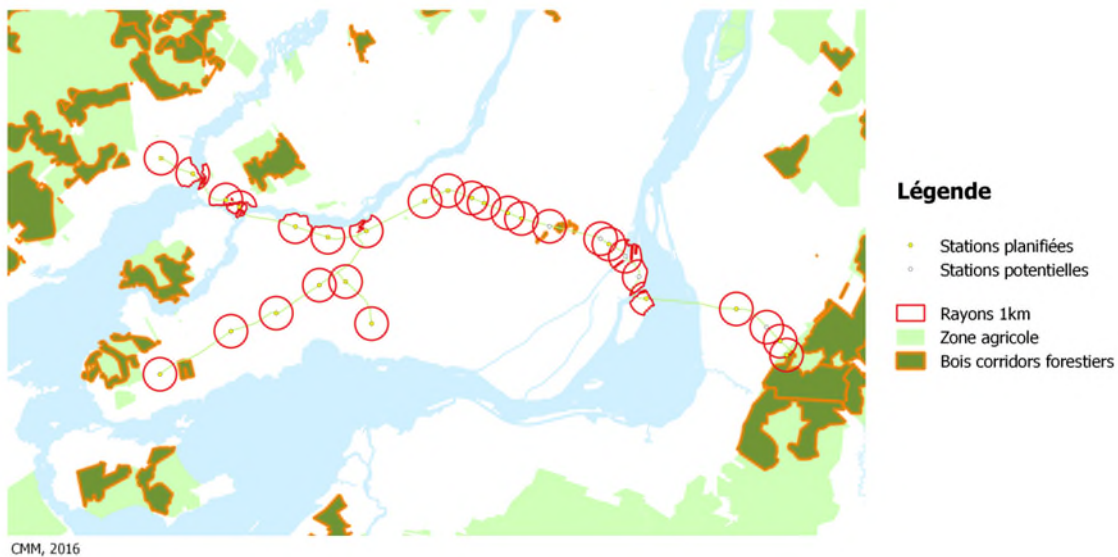
Les milieux naturels

Le PMAD identifie des bois et des corridors forestiers métropolitains à protéger et demande aux MRC et aux agglomérations du Grand Montréal de régir les usages et l'abattage d'arbres dans une perspective de protection de ces milieux naturels. De plus, la Communauté s'est engagée, par son Plan d'action 2012-2017, à élaborer un plan de reboisement visant l'atteinte du 30 % de couvert forestier sur son territoire.

Nous ne disposons pas d'information sur la largeur de l'emprise durant les travaux ni lors de l'opération du REM. Toutefois, tel qu'illustré à la carte 13, 167 hectares⁴ de bois et de corridors forestiers métropolitains se trouvent à 1 km et moins du tracé du REM. De ce nombre 86 hectares se trouvent à moins de 1 km de la station Rive-Sud.

⁴ Dont 34,02 hectares sur le mont Royal alors que le REM sera souterrain à cet endroit.

Carte 13: Bois et corridors forestiers situés à 1 km et moins du tracé du REM



Pour des raisons de biodiversité, le Plan d'action du PMAD a pour objectif de porter de 19,2 à 30 % le couvert forestier sur le territoire de la CMM. Environ 1 058 hectares⁵ du couvert forestier actuel se trouvent à 1 km et moins du tracé du REM. De cette superficie, 379,71 hectares se trouvent à 1 km et moins des stations.

Carte 14 : Couvert forestier situé à 1 km et moins du tracé du REM



⁵ De ce nombre, 184 hectares sont localisés sur le mont Royal alors que le REM sera souterrain à cet endroit.

Le PMAD identifie les milieux humides de plus de 0,3 hectare présents sur le territoire métropolitain. Situés principalement le long des grands plans d'eau ou cours d'eau, les milieux humides comprennent les marais, les marécages, les tourbières, les prairies humides et les herbiers aquatiques associés à la plaine inondable du Saint-Laurent et de ses tributaires. Environ 232 hectares⁶ de milieux humides sont situés à 1 km et moins du tracé du REM dont 58 hectares à 1 km et moins d'une station.

Carte 15 : Milieux humides situés à 1 km et moins du tracé du REM



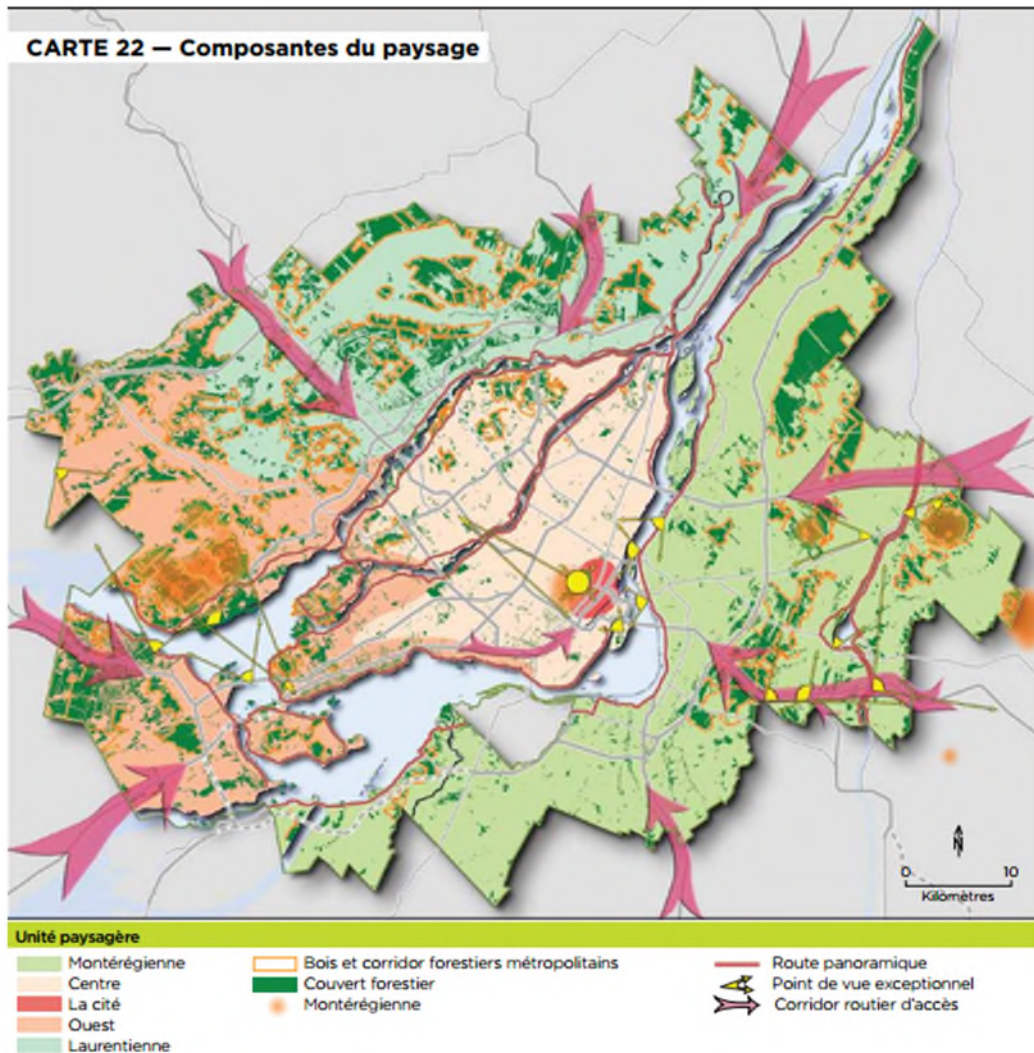
Les paysages et le patrimoine d'intérêt métropolitain

Considérant l'importance du paysage dans la définition des éléments identitaires de la grande région de Montréal et compte tenu des enjeux collectifs qui s'y rattachent, notamment en matière de qualité de vie et d'attractivité de la région métropolitaine, la Communauté souhaite protéger les paysages d'intérêt métropolitain. Ainsi, le PMAD identifie les grandes composantes du paysage métropolitain, les routes panoramiques, les corridors routiers d'accès et les points de vue exceptionnels afin de reconnaître leur valeur identitaire, de respecter les éléments structurants de ces paysages, de maintenir l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt puis de reconnaître les avantages socioéconomiques qui y sont rattachés et leur contribution à la biodiversité.

La portion ouest du tracé du REM (Deux-Montagnes) recoupera des routes panoramiques et sa desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau constituerait une nouvelle porte d'entrée du Grand Montréal.

⁶ De ce nombre 32 hectares sont localisés dans la voie maritime, alors que le REM empruntera le nouveau pont Champlain à cet endroit.

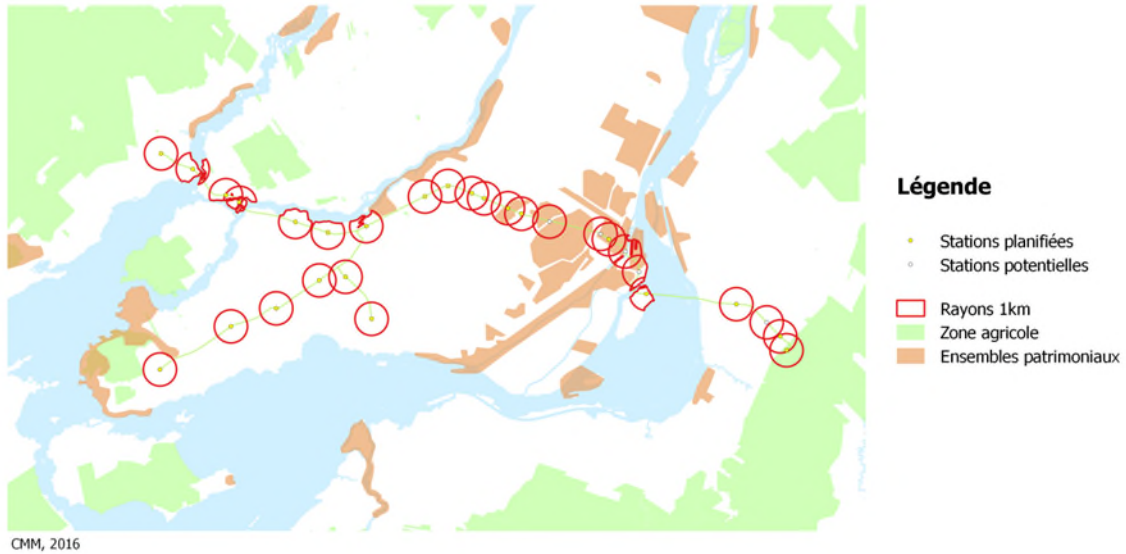
Carte 16 : Composantes du paysage



Source : PMAD 2012

En ce qui a trait au patrimoine, le PMAD identifie 51 ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain. La protection de ces ensembles patrimoniaux peut s'avérer un levier de développement économique pour la région métropolitaine de Montréal et leur mise en valeur constitue un atout pour l'attractivité du Grand Montréal. Une partie du tracé du REM recoupera des ensembles patrimoniaux identifiés au PMAD, soit celui de ville Mont-Royal, d'Outremont, du secteur Mont-Royal et McGill, du Centre-ville, du Faubourgs des récollets, du Vieux-Montréal, et du Vieux-port et de la cité du Havre.

Carte 17 : Ensembles patrimoniaux situés à proximité du tracé du REM (portion du territoire de Montréal)



Le REM impliquera des structures, notamment les caténaïres et des tronçons aériens, qui pourraient avoir une incidence sur les composantes paysagères et patrimoniales du PMAD.