

Mémoire présenté au BAPE dans le cadre du
**Projet du réseau électrique métropolitain de transport
collectif**

Présenté par

Daniel Rochefort

Résident d'Ahuntsic-Cartierville

Septembre 2016

Résumé (table des matières)

Présentation	Page 3
Objection #1 : Le RÉM aggravera l'entrave au transport actif que constitue actuellement la ligne de train Deux-Montagnes en raison de l'infranchissabilité provoquée par ses gares fermées.	Page 4
Solution proposée à l'objection #1 : Ajout d'un couloir de passage public dans toutes les stations	Page 5
Objection #2 : Le projet RÉM ignore les besoins de la zone Saint-Laurent qu'il traverse en laissant un grand trou. Il reste fondamentalement un train de banlieue destiné à transporter des voyageurs de la banlieue vers le pôle unique du centre-ville.	Page 6
Solution proposée à l'objection #2 : Ajout de deux gares supplémentaires sur le territoire de Ville St-Laurent, ce qui transformera le RÉM en véritable «métro de surface»	Page 9
Une proposition «gagnant - gagnant»	Page 11
Objection #3 : CDPQ Infra Inc. risque d'écarter le projet montréalais de véloroute le long de l'axe ferroviaire Deux-Montagnes, désiré depuis longtemps par la communauté montréalaise.	Page 14
Solution proposée à l'objection #3 : CDPQ Infra inc. devrait inclure dans son projet RÉM une véloroute tout au long de ses antennes nord et ouest, incluant aussi le trajet vers la station Technoparc.	Page 15

Présentation

Je suis un environnementaliste qui s'intéresse particulièrement aux questions de la mobilité durable et de l'efficacité énergétique. En tant que chercheur, je me suis intéressé à l'analyse des politiques publiques en matière d'électrification des transports. J'ai aussi oeuvré en vulgarisation dans le domaine de l'efficacité énergétique résidentielle. J'en suis à terminer mes études en sciences de l'environnement.

Mais surtout, mon intérêt pour le projet RÉM est motivé par le fait que je suis un utilisateur de la ligne de train de banlieue de Deux Montagnes. Je suis aussi un voisin immédiat d'une des gares de ce train, habitant à moins de 400 mètres de la gare Du Ruisseau.

La proximité du train a été déterminante dans le choix de notre résidence familiale. Moi et ma conjointe avons été des utilisateurs réguliers du train, en fonction de notre lieu de travail. C'est aussi dans une perspective d'offrir des choix de transports faciles et durables à nos enfants que nous avons été attirés par le quartier.

Les sujets suivants m'inquiètent particulièrement dans le projet de RÉM:

1. Le RÉM aggravera l'entrave au transport actif que constitue actuellement la ligne de train Deux-Montagnes en raison de l'infranchissabilité provoquée par ses gares fermées.
2. Le projet RÉM ignore les besoins de la zone Saint-Laurent qu'il traverse en laissant un grand trou. Il reste fondamentalement un train de banlieue destiné à transporter des voyageurs de la banlieue vers le pôle unique du centre-ville... ce qui justifie difficilement cette appropriation de la ligne de train la plus rentable, de même que du tunnel Mont-Royal et de la gare Centrale.
3. Dans la même veine que l'AMT et les autres propriétaires de voies ferrées à Montréal, CDPQ Infra Inc. ne semble manifester aucune sensibilité - ni voir son intérêt manifeste - dans la réalisation d'un axe cyclable en site propre le long de son emprise. Ce projet soutenu par les élus montréalais depuis longtemps sera-t-il encore relégué aux calendes grecques ?

Si CDPQ Infra corrige les défauts qui minent l'acceptabilité sociale de son projet, je suis persuadé que le RÉM pourrait être un atout extraordinaire pour la grande région de Montréal. J'aimerais donc proposer des pistes d'amélioration du projet RÉM qui pourraient représenter des bonifications payantes pour le promoteur :

- Gagner beaucoup de capital d'acceptabilité sociale,
- Augmenter rapidement le nombre d'utilisateurs,
- Transformer le projet en véritable "métro de surface", à l'achalandage multidirectionnel,
- Intégrer durablement le RÉM dans la vie des citoyens montréalais,
- Améliorer la compétitivité et l'exportabilité du produit RÉM en le rendant plus innovant.

1- Le RÉM aggravera l'entrave au transport actif que constitue actuellement la ligne de train Deux-Montagnes en raison de l'infranchissabilité provoquée par ses gares fermées.

En termes de déplacement actif, le train représente une barrière frustrante qui entrave la circulation des personnes sur le territoire en nuisant à la convivialité des déplacements actifs. En effet, à pied ou à vélo, les grands détours imposés par les voies ferrées sont très contraignants. C'est d'ailleurs une préoccupation récurrente des spécialistes internationaux qui s'intéressent à la mobilité durable¹. Ceux-ci emploient le terme «*severance*»².

Ce problème d'enclavement est commun à Montréal et suscite son lot d'actes de vandalisme au niveau des voies ferrées.

L'interdiction de traversée des voies ferrées est bien sûr facile à justifier par les problèmes de sécurité posés et par la difficulté d'implanter tunnels et passerelles.

Mais cette interdiction est difficilement justifiable au niveau des gares. C'est même un incitatif à la désobéissance civile. Les gares de train représentent en effet des raccourcis naturels, véritables «lignes de désir» dont il faut tenir compte.

- Ainsi, la traversée de la gare Du Ruisseau est irrésistible pour relier les secteurs de Cartierville et de St-Laurent qui jouxtent cette gare. L'alternative du long détour par O'Brien et Henri-Bourassa est ridicule à hauteur d'homme, surtout avec des enfants!
- Ainsi la traversée longitudinale de la gare Bois-Francs pour enjamber rapidement les rues Grenet et Laurentien. L'alternative de l'interminable (et dangereux) détour par Louisbourg est tout aussi inhumaine et frustrante.
- Il en va de même de la traversée des gares Mont-Royal et Canora qui coupent Ville Mont-Royal en deux, de même que de la traversée de la gare Roxboro qui permet de sauver énormément de temps à pieds.

J'aimerais voir le promoteur sensible aux besoins de citoyens qui vivent sur le territoire que traversera son RÉM. Celui-ci doit s'intégrer à la vie des résidents, pas constituer une barrière, un mur d'enclavement.

¹ Transportation Cost and Benefit Analysis II – Barrier Effect. Victoria Transport Policy Institute, 2016. <<http://www.vtpi.org/tca/tca0513.pdf>>

² Paulo Rui Anciaes. What do we mean by “community severance”? UCL. 2015 <https://www.ucl.ac.uk/street-mobility/docs/ucl_streetmobility_paper04>

Actuellement, l'AMT interdit la traversée de ses gares sans titre de transport valide et distribue les contraventions. L'AMT refuse de considérer les besoins des citoyens piétons et cyclistes qui ont à se rendre du point A au point B par le plus court chemin (et aussi le plus sécuritaire).

C'est manifeste d'une incapacité à être sensible aux besoins des citoyens qui vivent autour du système de train de banlieue. Pire, ça lance le message que le train de banlieue n'est pas conçu POUR les Montréalais, mais qu'il leur est plutôt IMPOSÉ.

La perspective des gares fermées du RÉM me fait craindre que CDPQ Infra soit aussi insensible au besoin de mobilité active des citoyens à qui elle impose sa présence. CDPQ Infra fait beaucoup mention de l'accessibilité aux gares par la marche et à vélo. Mais il ne mentionne jamais la possibilité de permettre la libre circulation pour traverser la gare sans frais.

Solution proposée:

Ajout d'un couloir de passage public dans toutes les stations, de façon à éliminer l'entrave à la libre circulation des piétons et des cyclistes provoquée par le RÉM.

Il est indispensable que les citoyens puissent traverser sans frais chaque gare du RÉM afin que celles-ci ne représentent pas une entrave à la mobilité active. Une telle prise de position serait d'ailleurs tout à l'honneur de CDPQ Infra, représentant une preuve de respect envers la communauté. En résulterait inévitablement un regard sympathique des voisins du RÉM pour cette appropriation de l'infrastructure publique qu'est la ligne de train Deux-Montagnes.

Par ricochet, l'utilisation des gares comme "ligne de désir" favorisera inévitablement l'habitude d'utiliser les services du RÉM.

Cette solution serait gagnante pour le promoteur:

- Fais gagner beaucoup de capital d'acceptabilité sociale et de sympathie (si publicisé);
- Rends plus acceptable l'appropriation de la ligne Deux-Montagnes (qui se trouve à être bonifiée);
- Intègre durablement le RÉM dans la vie des citoyens **montréalais**;
- Favorise l'habitude d'utiliser le RÉM;
- Améliore la compétitivité et l'exportabilité du produit RÉM en ajoutant de la valeur ajoutée au concept. Le RÉM doit se positionner par ses réponses innovantes aux besoins de mobilité durable pour tailler sa place;

2- Le projet RÉM ignore les besoins de la zone Saint-Laurent qu'il traverse en laissant un grand trou. Il reste fondamentalement un train de banlieue destiné à transporter des voyageurs de la banlieue vers le pôle unique du centre-ville... ce qui justifie difficilement cette appropriation de la ligne de train la plus rentable, de même que du tunnel Mont-Royal et de la gare Centrale.

Malgré son nom, le Réseau de transport métropolitain reste fondamentalement un train de banlieue qui néglige les besoins des urbains. L'investissement dans l'augmentation de la capacité de transport des banlieusards vers le centre-ville (incluant les résidents du West Island) est disproportionné par rapport aux investissements pour transporter des citadins urbains.

Ainsi, les citoyens et les entreprises du secteur nord de Ville Saint-Laurent - secteur dont le développement est en pleine explosion - sont totalement laissés pour compte alors que l'antenne Deux-Montagne passe pourtant à distance de marche de ce quartier. (figure 1)

Ça renforce l'impression que les Montréalais ne sont pas une préoccupation pour les promoteurs du RÉM. Pire encore, que leur clientèle est considérée comme négligeable !

Cet oubli constitue même une occasion d'affaires manquée:

Du point de vue de la destination, la partie industrielle et commerciale de ce secteur est l'une des plus florissantes de l'île de Montréal... Mais le promoteur du RÉM se contente de proposer que la station Autoroute 13, qui ne desservira à distance de marche qu'une faible partie de ce potentiel de destination. En effet, la zone d'intérêt comme destination est enclavée par l'autoroute 13 elle-même. (figure 2)

Certes, l'ajout de la station technoparc est un début de volonté de créer un nouveau pôle de destination pour les voyageurs. Cette station, implantée au coeur même de l'enclave du technoparc, répond à la philosophie TOD en étant à distance de marche (idéalement à moins de 500 m et à maximum 1000 mètres de la destination finale). Cette nouvelle station est le début d'un changement de paradigme, car elle attirera vraisemblablement des voyageurs voyageant dans les deux directions (figure 2).

Mais l'oubli de desservir toute la zone entre la gare Autoroute 13 et la gare Bois-Franc est une grave négligence dans le projet, qui fait foi d'un manque de volonté de transformer le RÉM en véritable métro de surface, où les urbains Montréalais sont considérés comme des clients cibles.

Figure 1 : Zones d'affluence «à distance de marche» dans Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville, tel que proposé par le promoteur.

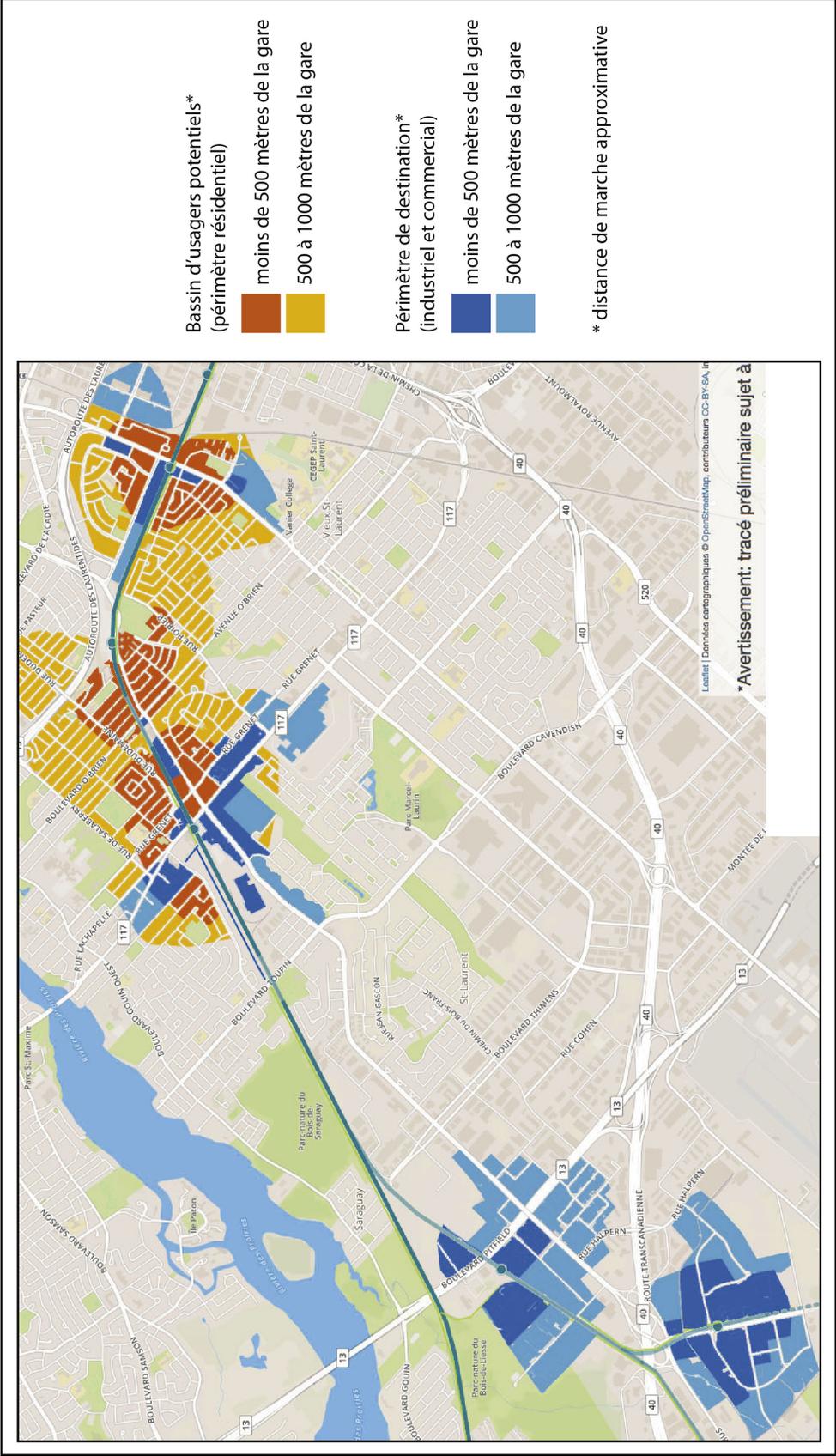
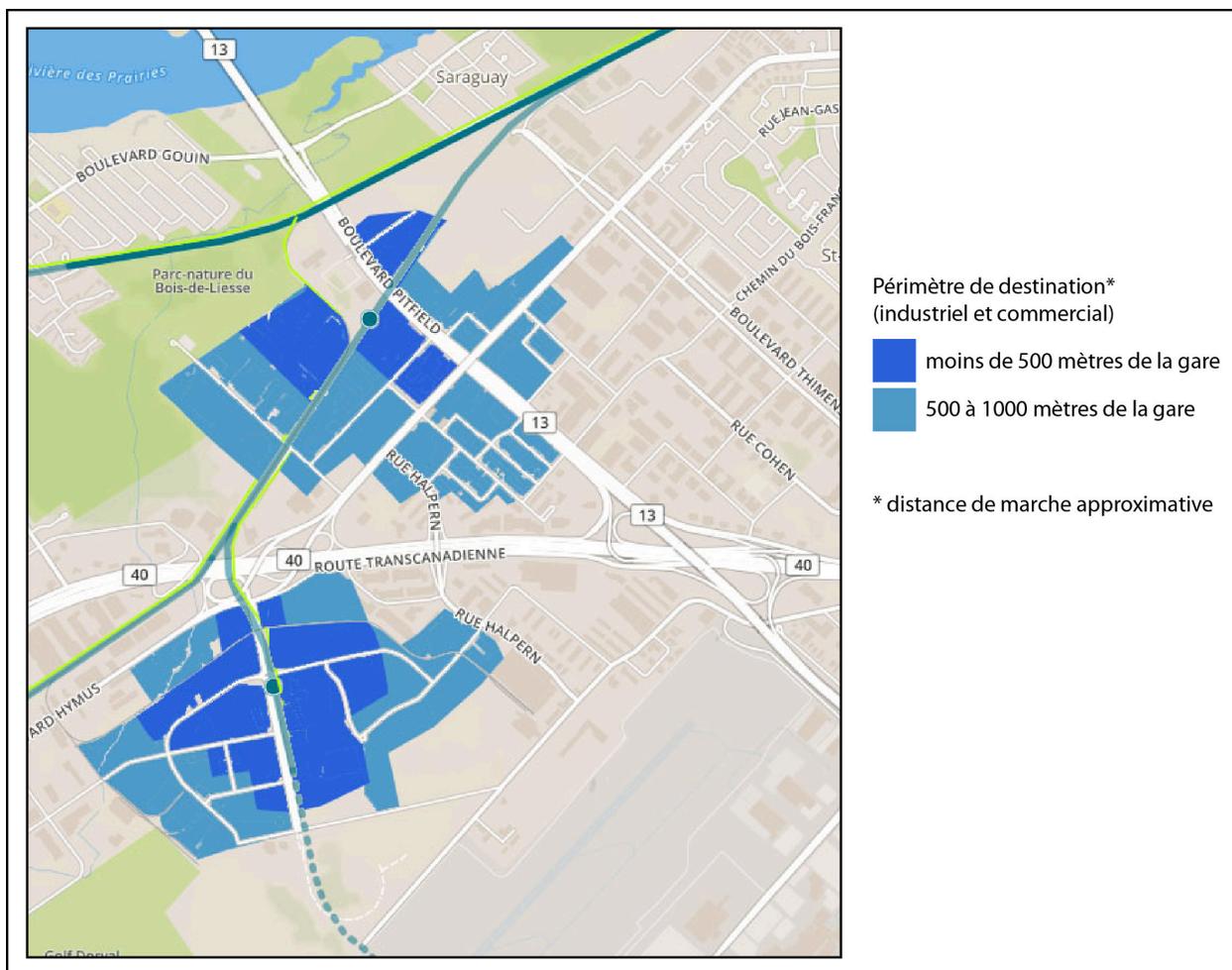


Figure 2 : Zones d'affluence «à distance de marche» des gares Autoroute 13 et Technoparc proposées par le promoteur.



Voilà aussi une occasion ratée de créer un nouveau pôle de destination qui concurrencerait le Centre-Ville en termes d'achalandage... car le secteur commercial et industriel de Ville St-Laurent est une des plus grandes destinations de l'île, en provenance de toutes les directions. Encore faut-il maximiser la proximité des gares pour concurrencer la voiture en termes d'accessibilité.

L'enquête Origine-Destination 2013 fait une démonstration éloquent de l'importance de la proximité de la destination pour favoriser l'adoption du train en remplacement de l'automobile. Ainsi, en provenance des zones de banlieue (incluant l'Ouest-De-L'Île) desservies par la ligne de train de Deux-Montagnes, il y aurait autant de déplacement chaque matin vers Ville St-Laurent que vers le centre-ville de Montréal. Ça représente respectivement autour de 14 000 déplacements matin et soir. Par contre, c'est 11 000 de ces personnes qui choisissent le transport en commun pour se rendre au centre-ville (principalement en train), tandis que c'est moins de 1600 personnes qui choisissent le transport en commun pour se rendre à Ville St-Laurent, dont une minorité en train.

Les chiffres concernant les utilisateurs du train qui débarquent à St-Laurent depuis Laval et la couronne nord sont si petits qu'ils sont statistiquement non significatifs (441 déplacements). Les autres (4500 déplacements) préfèrent prendre leur voiture malgré la congestion et la disponibilité du train de banlieue.

De la même façon, les résidents du West Island qui ont à se déplacer à Ville St-Laurent choisissent majoritairement leur voiture (8100) plutôt que le transport en commun (1032) incluant le train.

En fait, les passagers qui débarquent du train à Ville St-Laurent ne représentent que 0,58% des gens qui se rendent quotidiennement à Ville St-Laurent (environ 1000 personnes) alors que cette partie de Montréal est desservie par 3 gares de train.

Force est de constater que la proximité À DISTANCE DE MARCHE est capitale dans le choix de prendre le train de banlieue. S'il doit transférer dans un autobus pour se rendre à destination, l'utilisateur préférera presque toujours prendre sa voiture.

De là l'importance de profiter de la proximité de bassin d'emplois importants ou de bassin de résidents importants À DISTANCE DE MARCHE d'une station de RÉM.

Solution proposée:

Le promoteur devrait donc bonifier son projet avec l'ajout de deux stations supplémentaires sur le territoire de Ville Saint-Laurent.

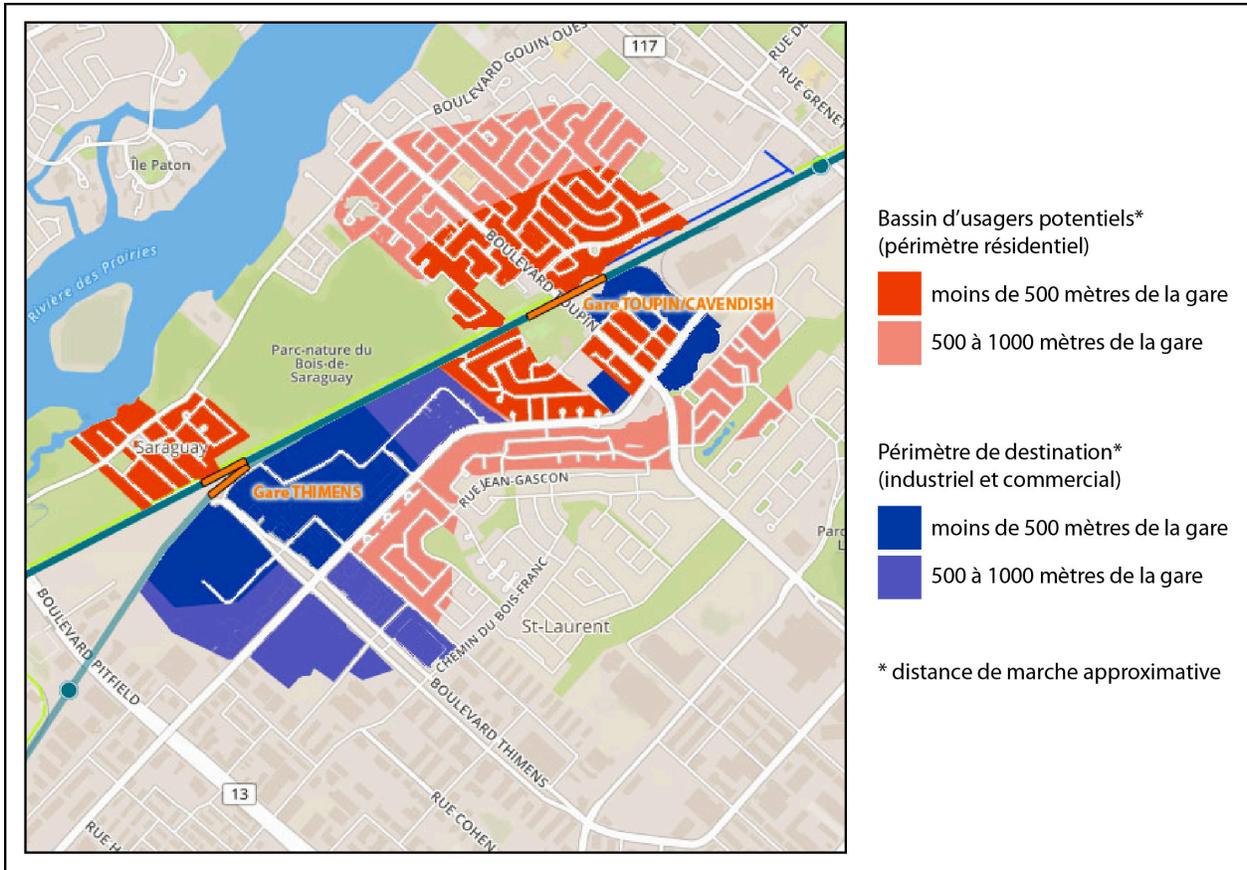
Gare Thimens (figure 3)

Une gare de train au bout du boulevard Thimens donnerait accès À DISTANCE DE MARCHE à l'un des pôles d'emplois majeurs de Ville Saint-Laurent. L'effet serait immédiat, car - contrairement au Technoparc - ce secteur est déjà pleinement développé. Le succès de cette nouvelle station est somme toute garanti par cette proximité immédiate, contrairement au potentiel d'attraction plus restreint de la gare Autoroute 13. Cette dernière possède un bassin d'employeurs de destination restreinte en raison de son enclavement provoqué par les frontières bien réelles que représentent l'autoroute 13 et l'autoroute 40.

Tel que mentionné précédemment, l'enquête Origine-Destination 2013 démontre que les passagers du train rechignent à utiliser l'autobus après avoir utilisé le train. Il en ira ainsi à la station Autoroute 13.

Couplé à l'effet attractif projeté de la gare Technoparc (dont le développement n'est pas terminé et toujours soumis aux aléas des conditions de croissance économique), la station Thimens transformerait le RÉM en véritable métro de surface. En effet, le RÉM posséderait alors deux pôles de destination pour les passagers (Centre-ville et St-Laurent), contrairement à la situation actuelle où le seul pôle de destination significatif est le Centre-ville.

Figure 3 : Zones d'affluence «à distance de marche» de ma proposition d'ajout de deux gares entre les gares Autoroute 13 et Bois-Franc.



Bien sûr, la proximité de la gare et la flexibilité du R M convaincra beaucoup de banlieusards de l'ouest/Laval/couronne-nord de délaisser leur voiture. Mais le R M attirera aussi inévitablement une manne de voyageurs encore plus grande en provenance des secteurs plus centraux de l' le, voire même du train de l'est ou de la banlieue sud (qui voyagent actuellement en voiture).

De plus, la nouvelle gare Thimens serait située à DISTANCE DE MARCHE des quartiers résidentiels Nouveau St-Laurent et Saraguay, deux bassins de citoyens non négligeables... mais paradoxalement fort mal desservis par les transports en commun actuels.

Le secteur Nouveau St-Laurent, quartier de prestige en plein développement, atteindra bientôt les 3600 unités d'habitation. Une partie de ce secteur est située dans un périmètre de 1000 mètres d'une éventuelle gare Thimens, soit à environ 12 minutes à pieds. Le potentiel d'usagers y est plus grand qu'en banlieue et que dans les plus vieux quartiers résidentiels environnants en raison d'une densité plus forte et d'une forte probabilité d'y trouver des travailleurs du Technoparc (qui ont choisi le quartier en raison de la proximité). De plus, ce quartier a été aménagé par Ville St-Laurent en valorisant les transports actifs et la qualité de vie. Mais dans ce secteur bien nanti, la voiture est reine. C'est que ce quartier est toujours mal desservi par les transports en commun actuels. La proximité avec la nouvelle gare de R M pourrait renverser en partie cette tendance.

Plus modeste, le secteur résidentiel Saraguay (qui fait partie d'Ahuntsic-Cartierville) est quant à lui entièrement situé à l'intérieur d'un périmètre de 500 mètres de la potentielle station Thimens (6 minutes à pieds). L'attractivité du train y serait majeure, et ne peut que gonfler à long terme puisque le RÉM deviendra une raison déterminante de s'établir dans ce quartier.

Finalement, une gare Thimens représenterait un lieu de connectivité plus naturel (que la gare Bois-Franc) entre les antennes Nord, Ouest et Aéroport.

Gare Toupin/Cavendish (figure 3)

Cette gare représenterait une destination plus modeste, mais son potentiel d'attractivité comme port d'embarquement est indubitable :

Cette nouvelle gare serait située À DISTANCE DE MARCHE du nouveau quartier résidentiel Bois-Franc, qui représente un bassin de clientèle non négligeable. Inspiré du concept de «New Urbanism», ce quartier a été conçu en valorisant les transports actifs et la qualité de vie. Mais dans ce secteur bien nanti, la voiture est reine. C'est que ce quartier est toujours mal desservi par les transports en commun actuels. La proximité avec la nouvelle gare de RÉM pourrait renverser en partie cette tendance. Le potentiel d'usagers y est plus grand qu'en banlieue et que dans les plus vieux quartiers résidentiels environnants en raison d'une densité relativement forte et d'une forte probabilité d'y trouver des travailleurs du Technoparc et du secteur de la gare Thimens proposée (qui ont choisi le quartier en raison de la proximité).

La nouvelle gare s'inscrirait aussi directement au coeur du quartier résidentiel Marlborough, actuellement partiellement à **distance de marche** - à sa marge - de la gare Bois-Franc. Avec cette nouvelle gare, TOUT le quartier deviendrait à portée de marche du RÉM.

Une proposition «gagnant / gagnant»...

Avec une telle proximité et une affluence à double sens, le RÉM serait immédiatement perçu comme un véritable métro de surface. L'acceptabilité sociale du projet s'en trouverait renforcée avec l'impression justifiée que «le RÉM c'est aussi pour les montréalais».

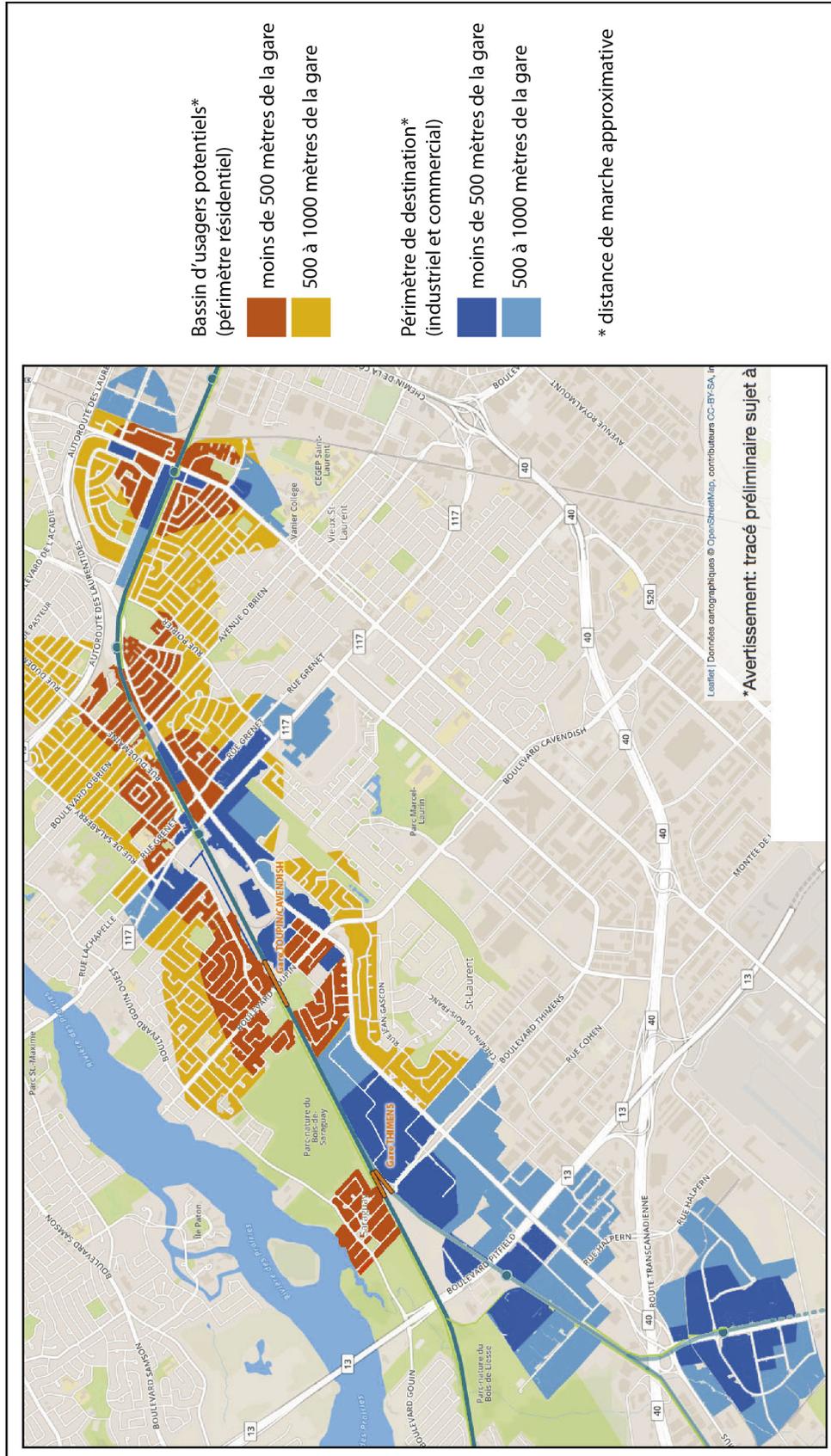
De plus, le RÉM deviendrait inévitablement le moteur d'une densification de l'offre de transport en commun dans ce secteur par la STM, qui ne pourrait manquer l'opportunité de bonifier son offre de service sur les boulevards Thimens et Cavendish pour répondre à la demande.

L'ajout de ces stations au projet serait gagnante pour le promoteur:

- Stations les moins coûteuses à implanter puisque les voies ferrées doivent y être modifiées de toute façon et la construction d'un viaduc est déjà prévue au-dessus du boulevard Toupin.
- Fait gagner beaucoup de capital d'acceptabilité sociale et de sympathie en transformant positivement la fonction même du RÉM,

- Légitimise l'appropriation de la ligne Deux-Montagnes (bonifie énormément cette ligne),
- Intègre durablement le RÉM dans la vie des citoyens **montréalais**,
- Garanti à terme le succès du RÉM en termes d'achalandage,
- Améliore la compétitivité et l'exportabilité du produit RÉM. Le RÉM doit se positionner par ses réponses innovantes aux besoins de mobilité durable pour tailler sa place sur le marché international.

Figure 4 : Zones d'affluence «à distance de marche» résultante de ma proposition pour l'ensemble des secteurs St-Laurent et Ahuntsic-Cartierville (métro de surface).



3- Dans la même veine que l'AMT et les autres propriétaires de voies ferrées à Montréal, le promoteur ne semble manifester aucune sensibilité - ni voir son intérêt manifeste - dans la réalisation d'un axe cyclable en site propre le long de son emprise. Ce projet soutenu par les élus montréalais depuis longtemps sera-t-il encore relégué aux calendes grecques ?

Depuis plusieurs années, on essaie de convaincre les propriétaires de voies ferrées montréalaises de partager leur emprise ferroviaire avec un partenaire peu encombrant: les cyclistes³. Traversant le territoire sur de grandes distances, ces emprises ferroviaires pourraient héberger des véloroutes qui révolutionneraient l'utilisation du vélo comme mode de transport à Montréal.

Mais la concrétisation de ces axes nord-sud (Ligne du CP) et est-ouest (AMT) se fait toujours attendre, car le CP et l'AMT ne semblent pas être sensibles aux bienfaits collectifs évidents de ces projets.

Pour sa part, la position de CDPQ Infra Inc. ne semble guère plus favorable. Le promoteur répète à plusieurs reprises dans sa documentation qu'il n'investira que dans la connexion aux voies cyclables existantes pour donner accès à ses gares.

À la lecture du projet RÉM, j'ai donc peur que l'appropriation de l'axe ferroviaire Deux-Montagnes signe définitivement l'arrêt de mort de ce projet porteur et visionnaire.

Pourtant, le RÉM serait le premier bénéficiaire d'un tel projet:

- Vandalisme réduit;
- Augmentation de l'usage du RÉM, avec en prime une amélioration des périodes creuses que représentent les weekends et les vacances d'été;
- Attrait touristique associé;
- Sentiment d'appartenance accru dans la communauté;
- Compensation financière possible;
- Transfert de notoriété sur le RÉM par association;
- Valorisation de l'image corporative du promoteur;
- Fait gagner beaucoup de capital d'acceptabilité sociale et de sympathie en transformant positivement la fonction même du RÉM,
- Légitimise l'appropriation de la ligne Deux-Montagnes (bonifie énormément cette ligne),
- Intègre durablement le RÉM dans la vie des citoyens **montréalais**,
- Garanti à terme le succès du RÉM en termes d'achalandage,
- Améliore la compétitivité et l'exportabilité du produit RÉM. Le RÉM doit se positionner par ses réponses innovantes aux besoins de mobilité durable pour tailler sa place.

³ Plan de transport local de St-Laurent. Ville de Montréal - arrondissement de Saint-Laurent. Mai 2009. <https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond_sla_fr/media/documents/plan_transport.pdf>

D'autant plus que le coût serait marginal par rapport à l'ensemble du projet... et majoritairement assumé par les municipalités. Par exemple, Ville Saint-Laurent a déjà pris les devants et a investi 1 million de dollars pour créer un premier tronçon de 1,25 km de cette véloroute (entre le boulevard Toupin et la gare Bois-Franc). C'est Hydro-Québec qui a accepté de partager son emprise. Le tronçon est accessible depuis peu, et Ville Saint-Laurent prévoit créer rapidement le tronçon suivant jusqu'à l'autoroute 13.

Le pire, c'est que si l'idée vous semble révolutionnaire, c'est que vous êtes en retard sur les nouvelles!

Les Américains appellent ce concept «*rails with trails*» (RWT) : c'est le nouveau phénomène de l'heure en matière de mobilité durable. En 2013, on comptait 161 RWT aux États-Unis répartis dans 41 états, soit 2250 km⁴. Et la progression est fulgurante... en 2015, on comptait 240 RWT⁵ !

Ce concept de véloroute est aussi très populaire en Suisse. Des RWT existent aussi en Australie. Au Canada, le concept est en progression avec par exemple Kelowna⁶, Toronto, Waterloo⁷, Winnipeg⁸, etc.

Les bénéfices pour les citoyens et la municipalité sont énormes, que ce soit du point de vue de la santé; du sentiment d'appartenance; de la réduction du nombre de véhicules sur les routes; de l'amélioration du bilan de sécurité routière; de l'image internationale de la ville; de l'attrait touristique; et tutti quanti...

Mais les bénéfices pourraient se révéler tout aussi importants pour le RÉM lui-même (voir plus haut).

Solution proposée:

CDPQ Infra inc. devrait inclure dans son projet RÉM une véloroute tout au long de ses antennes nord et ouest, incluant aussi le trajet vers la station Technoparc.

En se faisant le champion de cette véloroute, CDPQ Infra s'assurera de la réalisation rapide d'un projet qui bénéficiera grandement au RÉM, autant en termes d'acceptabilité sociale, d'augmentation de l'achalandage et de l'exportabilité de l'expertise de CDPQ Infra Inc.

Ainsi, le RÉM ne se contenterait pas d'être devenu un véritable métro de surface interurbain (avec ses gares Thimens et Toupin/Cavendish): CDPQ Infra pourrait se targuer d'avoir créé une véritable ROUTE VERTE.

⁴ America's Rails-with-Trails. Rails to Trails Conservancy. 2013. <<http://www.railstotrails.org/resource-library/resources/americas-rails-with-trails/>>

⁵ <<http://www.railstotrails.org/build-trails/trail-building-basics/>>

⁶ <<http://www.kelowna.ca/CM/Page4146.aspx>>

⁷ Robinson, Anne. Rails with trails in Canada. 2004.

<<http://www.onegreencity.com/images/crucial/planningdocs/railswithtrailscanada.pdf>>

⁸ <<http://www.winnipegtrails.ca/wp-content/uploads/transtra052611.pdf>>