



MÉMOIRE DE L'ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES ET RÉSIDENTS DE L'ÎLE-DES-SŒURS  
(APRIDS)

PRÉSENTÉ AU

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT  
(BAPE)

PROJET DU RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN (REM)  
SOUMIS PAR CDPQ INFRA

15 septembre 2016



## L'APRIDS

L'APRIDS est un organisme à but non lucratif qui, depuis 1987, œuvre à l'amélioration de la qualité de vie des résidents de L'Île-des-Sœurs (IDS) et à la protection de son environnement. Apolitique et non partisane, l'APRIDS s'informe, questionne, consulte, suggère, collabore, critique, met de l'avant de nouveaux projets.

Elle est dirigée par un conseil d'administration élu parmi ses membres lors de son assemblée générale annuelle. Tous les membres de son conseil ainsi que toutes les autres personnes impliquées dans ses dossiers travaillent bénévolement.

L'APRIDS a pour mission de promouvoir et de défendre les intérêts de tous les résidents de L'Île-des-Sœurs, qu'ils soient propriétaires ou locataires, individus, commerces, copropriétés ou institutions, principalement auprès des instances publiques. Elle se préoccupe de la sécurité des citoyens, de l'aménagement du territoire et des installations éducatives, culturelles, sportives et de loisirs. Elle veille également à la protection de l'environnement.

Depuis sa création, l'APRIDS s'est toujours fortement intéressée aux problèmes de développement urbain et de transport. Elle considère que les accès à l'île depuis la terre ferme constituent un enjeu primordial pour la qualité de vie de ses résidents.

Au cours des dernières années, cet intérêt s'est particulièrement manifesté par les initiatives suivantes :

- La création du Comité pont Champlain, formé d'experts résidents de l'île qui est intervenu à de nombreuses reprises auprès d'Infrastructure Canada, de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, du consortium Signature sur le Saint-Laurent (SSL) chargé de la construction du nouveau pont Champlain et des autorités municipales en ce qui a trait aux enjeux sociaux, urbains et environnementaux du futur pont Champlain et de ses accès.
- La présence, à titre d'organisme communautaire représentant Verdun - Île-des-Sœurs, comme participant aux travaux du Comité de bon voisinage Verdun / Sud-Ouest du projet de corridor du nouveau pont Champlain mis sur pied par SSL.
- Sa prise de position publique en faveur du maintien du pont de contournement temporaire entre l'île et Verdun- terre ferme / l'arrondissement sud-ouest, une fois le nouveau pont Champlain en service, afin d'en faire un pont de services (ambulances, pompiers, police) et un grand parc linéaire.
- Son soutien actif à toutes les initiatives d'électrification du transport individuel et collectif par l'organisation sur l'île en 2014 et 2015 des événements Électromobilité Montréal.



## IMPACT DU PROJET SUR L'ÎLE-DES-SŒURS (IDS)

Avant de parler des impacts du REM sur l'IDS, l'APRIDS tient à souligner qu'elle accueille avec enthousiasme ce projet de train léger rapide électrique qui propose une station sur l'IDS. Ce projet rejoint ce que l'APRIDS préconise depuis longtemps pour l'IDS, à savoir une amélioration significative de l'offre en transport en commun rapide et à intervalles rapprochés, particulièrement vers le centre-ville de Montréal, qui est une destination privilégiée par les résidents pour le travail et les loisirs, ainsi que vers l'aéroport de Montréal.

De par sa situation géographique, aux confins de 3 autoroutes très souvent fortement embouteillées, les résidents de l'IDS, qui en grande partie travaillent et se divertissent à l'extérieur de l'île, se doivent de bénéficier d'un système de transport collectif moderne et efficace pour rentrer et sortir de l'île. Or le système de bus actuel de la STM ne répond pas pleinement à ces besoins. De même, de plus en plus de personnes de l'extérieur viennent travailler à l'IDS, pensons seulement au *Campus Bell* qui abrite plus de 3000 employés ou du siège social de *Pages Jaunes* et celles-ci pourront également bénéficier de ce nouveau réseau. De plus, le choix de trains électriques par CDPQ Infra pour le projet répond à nos attentes de transport toujours plus performant quant à la qualité de l'air et la réduction des GES.

Nous pensons aussi que la construction de la station offre de réelles possibilités de créer un lien direct fonctionnel entre la Pointe-Nord et le reste de l'île.

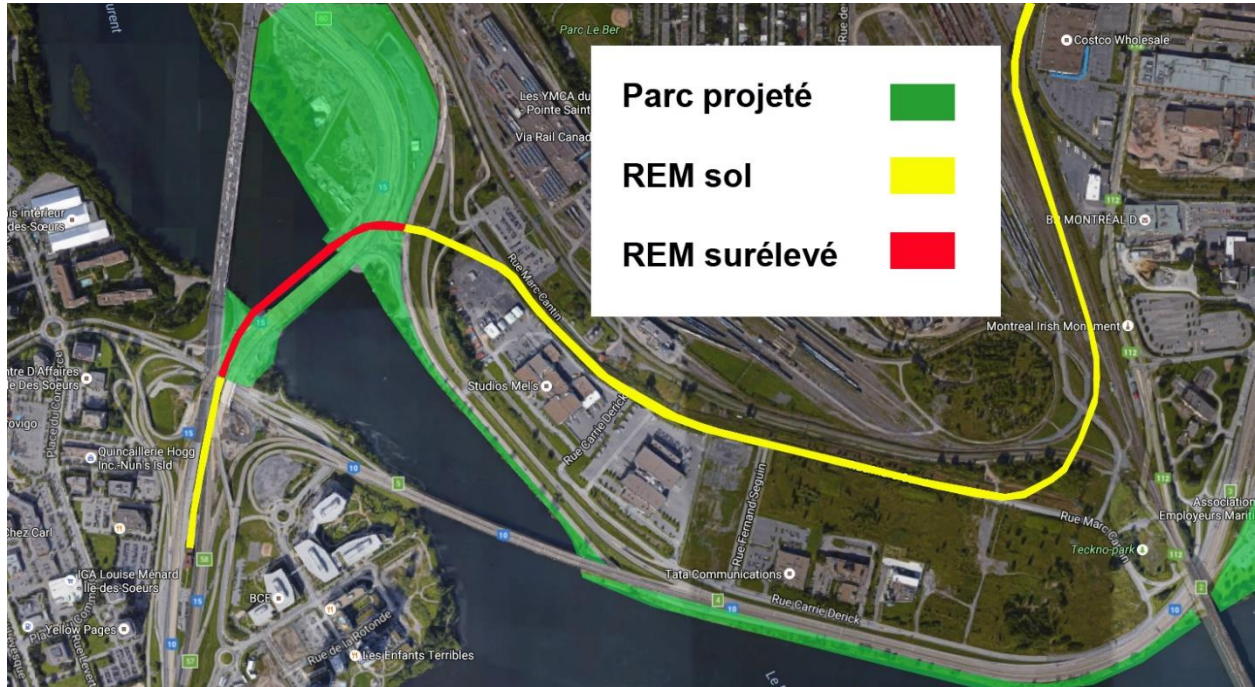
## IMPACT DU PROJET SUR LE TERRITOIRE ADJACENT À L'ÎLE-DES-SŒURS (IDS)

L'APRIDS souhaite que la voie du REM qui sera construite sur l'île de Montréal, immédiatement après la traversée du fleuve Saint-Laurent séparant l'Île-des-Sœurs à Montréal, soit surélevée et aménagée pour tenir compte de l'éventuel réaménagement de ce territoire en parc et de l'éventuelle conservation du pont de contournement pour être réaffecté et transformé en parc linéaire, avec ou sans voies de service ou d'urgence.

En effet, l'APRIDS fait la promotion depuis plusieurs années de la conservation de l'actuel pont de contournement qui a été récemment construit par le fédéral pour remplacer temporairement le pont de l'Île-des-Sœurs pendant sa reconstruction. Une fois le pont de l'Île-des-Sœurs reconstruit, l'APRIDS souhaite que le pont de contournement soit conservé et transformé en parc linéaire et que les berges du côté de Montréal soient revalorisées par l'aménagement d'un grand parc, de pistes cyclables et piétonnières permettant de créer un lien avec les pistes existantes de Verdun-terre-ferme et de futures pistes qui seraient aménagées le long des berges adjacentes à l'actuelle autoroute Bonaventure jusqu'à la Cité du Havre.

L'image suivante illustre en vert les espaces qui pourraient être aménagés en parc suivant la construction du nouveau pont Champlain au moyen de la compensation environnementale prévue au contrat entre Infrastructure Canada et le consortium Signature sur le Saint-Laurent. La ligne

jaune illustre le tracé prévu du REM et la ligne rouge illustre la voie du REM qui devrait être surélevée pour permettre le lien des pistes et des aires du parc projeté.



## ÉTAT DU TRANSPORT EN COMMUN POUR LES USAGERS DE L'IDS

En 2011, l'IDS comptait 18 315 habitants et compte tenu de sa croissance démographique, elle en compte déjà ou en comptera prochainement autour de 20 000. Elle est desservie par 2 principales lignes d'autobus de la STM, la ligne 12 et la ligne 168, sachant que, selon les données de la STM :

- La ligne 12 relie l'IDS à la station de métro de l'Église dans Verdun-terre-ferme, sur la ligne verte. Le trajet dure environ 25 minutes entre les 2 terminus et 10 min depuis la sortie de l'IDS jusqu'au métro. Les fréquences sont typiquement de l'ordre de 20 minutes, même en heures de pointe, ce qui est jugé par les usagers comme nettement insuffisant. Selon l'arrondissement de Verdun, environ 2 300 usagers utilisent cette ligne quotidiennement.
- La ligne 168 relie l'IDS au centre-ville (métro Mc Gill, ligne verte) en passant par la cité du Havre et l'autoroute Bonaventure. Au passage, elle permet d'accéder à la ligne orange à la station Square Victoria-OACI ou la station Bonaventure. Le trajet dure environ 30 minutes entre les 2 terminus et 15 minutes depuis la sortie de l'IDS jusqu'au métro Mc Gill. Les fréquences sont d'environ 8 minutes aux heures de pointe et 20 minutes en dehors. Selon l'arrondissement de Verdun, elle est utilisée quotidiennement en semaine par environ 6 300 passagers.



- Deux lignes de bus desservent également aux heures de pointe le Campus Bell de l'IDS à partir de la station de métro La Salle et du coin des rues de La Montagne et Saint Antoine.
- N'ayant pas de couloirs réservés, ces bus, en particulier ceux de la ligne 168 vers le centre-ville, connaissent souvent des retards importants et les durées mentionnées ci-dessus reflètent rarement la réalité.

## PRÉOCCUPATIONS ET PROPOSITIONS

- **Tarifification**

Aussi efficaces et confortables que soient les futurs trains, l'utilisation du REM par les usagers de l'IDS dépendra de la tarification qui sera offerte. Nous croyons que si une légère augmentation par rapport aux tarifs existants de la STM pourrait être sans conséquence pour l'utilisation du REM compte tenu de ses avantages, toute augmentation significative aurait pour effet non seulement de ne pas encourager la venue de nouveaux passagers, mais même d'en détourner certains parmi les utilisateurs actuels du transport par autobus.

Nous recommandons que CDPQ Infra s'assure que les tarifs restent essentiellement les mêmes que ceux de la STM pour les usagers de L'Île-des-Sœurs se dirigeant vers le centre-ville de Montréal. Si cela n'est pas compatible avec les tarifs envisagés pour les usagers provenant de la Rive-Sud, une tarification par zone devrait être instaurée de façon à ce que l'IDS fasse partie de la zone de l'île de Montréal comme actuellement et non de la zone Rive-Sud.

- **Disponibilité des places à la station de l'IDS**

Nous aimerions savoir si des études d'achalandage ont été réalisées par CDPQ Infra pour déterminer si les capacités des rames de train et les fréquences de passage seront suffisantes pour assurer la disponibilité de places pour les usagers de l'IDS lorsque les trains en provenance de la Rive-Sud s'arrêteront à la station. Dans le cas contraire et faute d'avoir des wagons réservés aux résidents de l'île, il faudra anticiper une baisse rapide de l'achalandage sur l'île.

- **Accès au centre-ville**

Le projet actuel prévoit que les trains venant de la Rive-Sud et de l'IDS s'arrêtent à la Gare Centrale permettant ainsi de desservir le centre-ville de Montréal et de se connecter avec la ligne orange du métro. Par contre, une liaison directe avec la ligne verte du métro n'est pas établie dans cette phase du projet. L'annonce faite par le promoteur lors du breffage

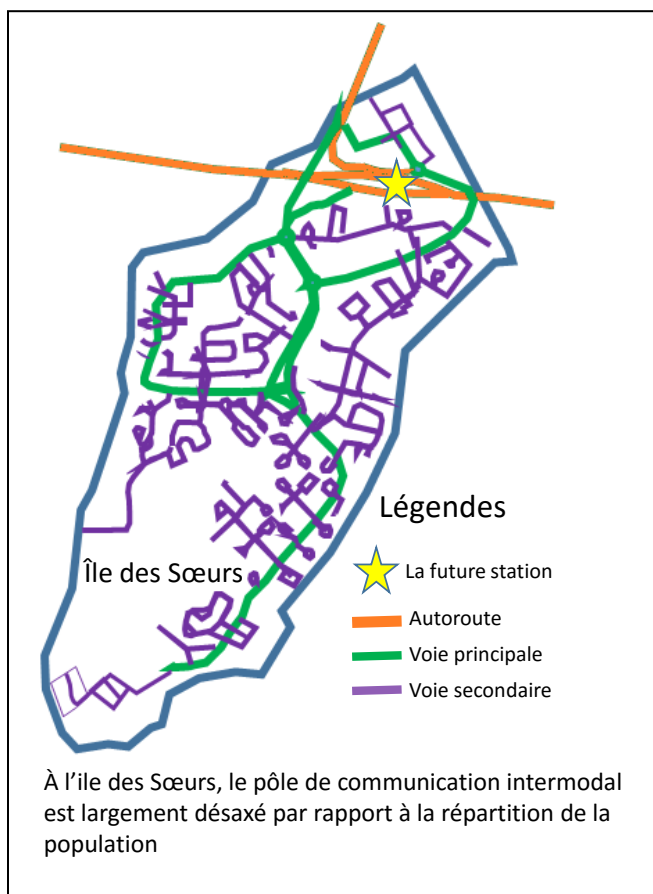
technique du 24 août 2016 de demander aux futurs soumissionnaires pour les services d'ingénierie et de construction de soumettre des solutions et des coûts pour cette station est très encourageante.

Nous recommandons donc que l'établissement de la station Mc Gill soit considéré comme une action prioritaire puisqu'elle assurerait cette correspondance avec la ligne verte tout en améliorant l'accès à ce secteur du quartier des affaires.

- **Desserte de la station de l'IDS**

Même si la desserte de la station de l'IDS est de la responsabilité de la STM, la fréquentation du REM par les résidents de l'IDS, en l'absence d'un stationnement incitatif pour voitures à la station, passe par une desserte rapide et efficace de la station par un système de transport en commun. En ce sens, elle peut contribuer ou non au succès du projet qui nous est présenté.

L'APRIDS préconise un système de bus, dédié uniquement à la desserte de l'IDS, ce qui permettrait d'assurer des fréquences rapides, compatibles avec celles du REM. Ce système pourrait utiliser dans un premier temps des bus du 168 qui ne seront plus nécessaires compte tenu de l'implantation du REM. Mais nous croyons que l'utilisation du REM par les résidents de l'IDS serait fortement augmentée si l'île était dotée d'un système de navettes constitué de bus de moyenne capacité, rapides, fréquents et capables de desservir plus de rues qu'avec le système actuel de la STM.



Ces bus devraient être électriques, la station servant d'aire de rechargement. Un tel système de navettes électriques s'inscrirait parfaitement dans la philosophie du REM, en ferait un complément idéal et contribuerait à augmenter l'achalandage des trains au niveau de l'IDS.



L'APRIDS fait déjà la promotion depuis quelques années de l'implantation d'un projet pilote de navettes électriques, et éventuellement entièrement autonomes, pour desservir la future station du REM à L'Île-des-Sœurs.



- **Aménagement de la station**

Actuellement, la Pointe-Nord de l'IDS est coupée du reste de l'IDS par le pont Champlain et ses accès. La station prévue est l'occasion de remédier à cette situation par un aménagement facilitant son accès par les piétons, les vélos (station de Bixi) et les bus, par l'organisation de l'espace pour l'établissement de commerces de proximité, d'espaces verts cruellement absents dans cette partie de l'île, d'un grand stationnement incitatif exclusivement réservé aux vélos et d'un mobilier urbain répondant aux besoins des usagers.

- **Maintien de certaines lignes existantes de bus**

Le REM modifiera de façon importante et pour le mieux le système de transport collectif pour les résidents de l'IDS et ceux qui s'y rendent quotidiennement pour y travailler. Pour contribuer au succès du projet, il est important qu'un maximum de résidents l'utilise.



En même temps, les 2 lignes de bus principales, la 12 vers Verdun-terre ferme et la 168 vers le centre-ville de Montréal offrent des services que le REM ne comblera pas. Pour la 168, mentionnons la desserte directe de la Cité du Havre, de la Cité du Multimédia, du Quartier International de Montréal et de là, le Vieux-Montréal. Mais dans son ensemble, son principal objectif, à savoir rejoindre le centre-ville et le réseau de métro, sera adéquatement atteint par le REM. La ligne 12, quant à elle permet aux résidents de l'IDS de se rendre à Verdun, d'avoir une correspondance rapide avec la ligne verte du métro et donc de se rendre dans l'ouest et dans l'est de la ville sans avoir à passer par le centre-ville (et la réciproque est également vraie). Ces services ne seront pas assurés par le REM.

L'APRIDS recommande donc que la mise en service du REM ne se fasse pas au détriment de la ligne 12 vers Verdun-terre ferme. Un service d'autobus électriques, et éventuellement entièrement autonomes, pourrait sortir de l'IDS pour faire le lien avec Verdun-terre ferme et ainsi remplacer la ligne 12 actuelle.

## CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

En conclusion, l'Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs (l'APRIDS) appuie le projet du Réseau électrique métropolitain soumis par CDPQ Infra. Elle juge que ce projet apporte une amélioration significative de l'offre en transport collectif tant pour les résidents de L'Île-des-Sœurs que pour les personnes qui viennent y travailler ; sans oublier une importante partie de la population du Montréal métropolitain qui pourra venir découvrir le caractère champêtre de l'île et de ses accès au fleuve.

Ce réseau offrira une liaison rapide vers le centre-ville de Montréal et l'aéroport de Montréal, ce qui devrait inciter de plus en plus de résidents de L'Île-des-Sœurs à laisser leur véhicule à la maison pour choisir ce mode de transport collectif beaucoup plus efficace, pratique et confortable que le système de bus actuel. Le système proposé étant tout électrique, le gain environnemental (bruit, qualité de l'air, réduction des GES) n'en sera que plus grand et nous nous en félicitons.

Nous proposons au promoteur de considérer les suggestions suivantes lors des prochaines phases de planification à l'interne et des discussions avec les représentants des autorités gouvernementales et municipales responsables du transport collectif afin de maximiser le succès du projet auprès des résidents de l'IDS :

1. Maintenir les tarifs pour les résidents de l'IDS sensiblement aux niveaux de ceux actuellement en vigueur.
2. S'assurer que la capacité des trains et les fréquences de passage à la station de l'IDS soient suffisantes pour qu'il y ait en tout temps des places disponibles.





3. Prioriser l'établissement de la future station Mc Gill pour assurer une liaison directe avec la ligne verte du métro, tel que cela semble être envisagé par le promoteur.
4. S'assurer que la traversée du fleuve Saint-Laurent séparant L'Île-des-Sœurs à Montréal, soit surélevée et aménagée pour tenir compte de l'éventuel réaménagement de ce territoire en parc et de l'éventuelle conservation du pont de contournement.
5. Promouvoir l'idée d'un système de navettes électriques dédié à l'IDS pour desservir la station, et éventuellement pour remplacer la ligne 12.
6. Aménager la station et ses accès pour en faire un lien fonctionnel et convivial entre la Pointe-Nord et le reste de l'île et incitant les déplacements actifs par l'implantation d'un grand stationnement pour vélos.
7. Maintenir une liaison directe par bus entre l'île et Verdun-terre ferme.

Nous remercions le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour son écoute.

Mario Langlois, président  
Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs

FIN DU DOCUMENT