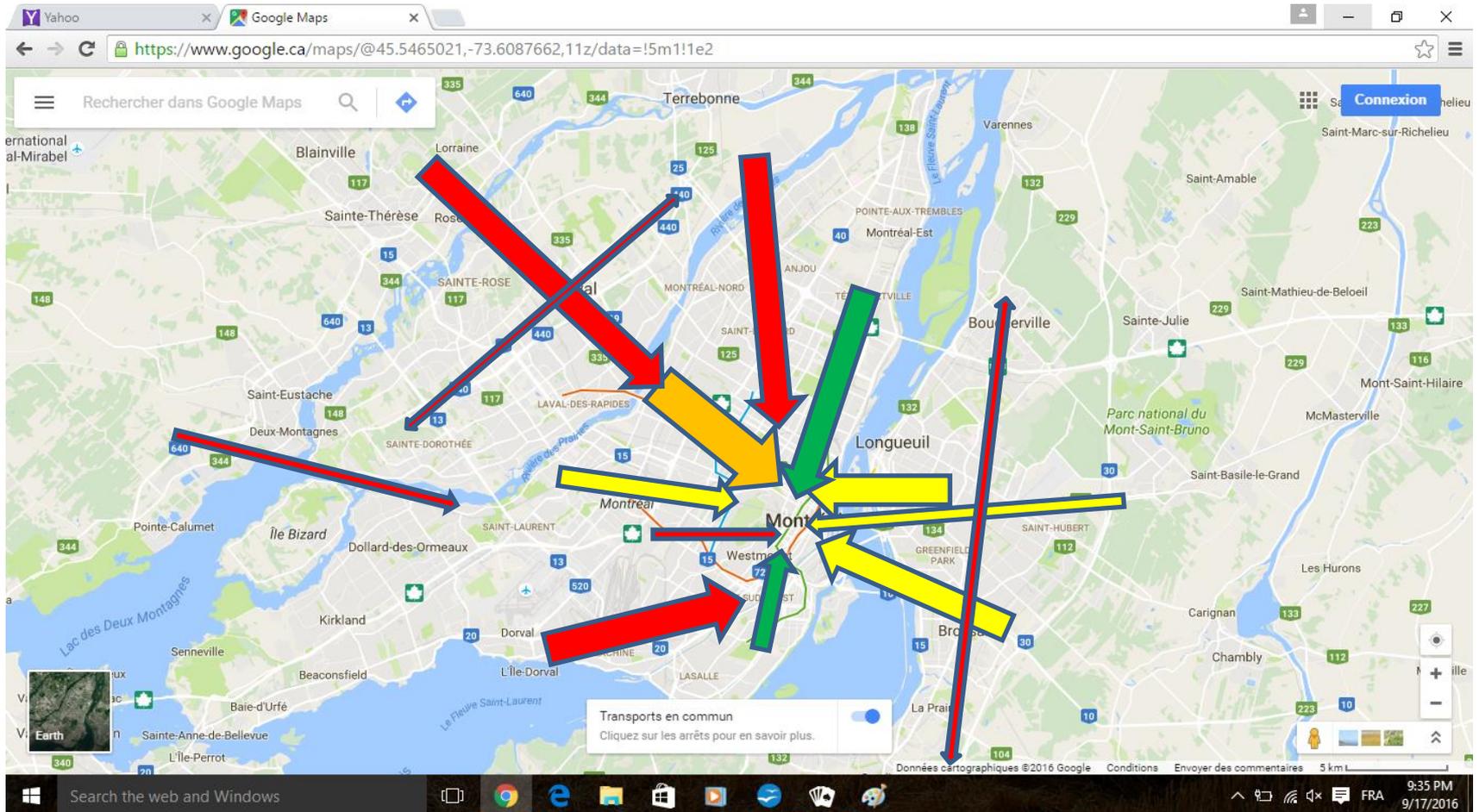


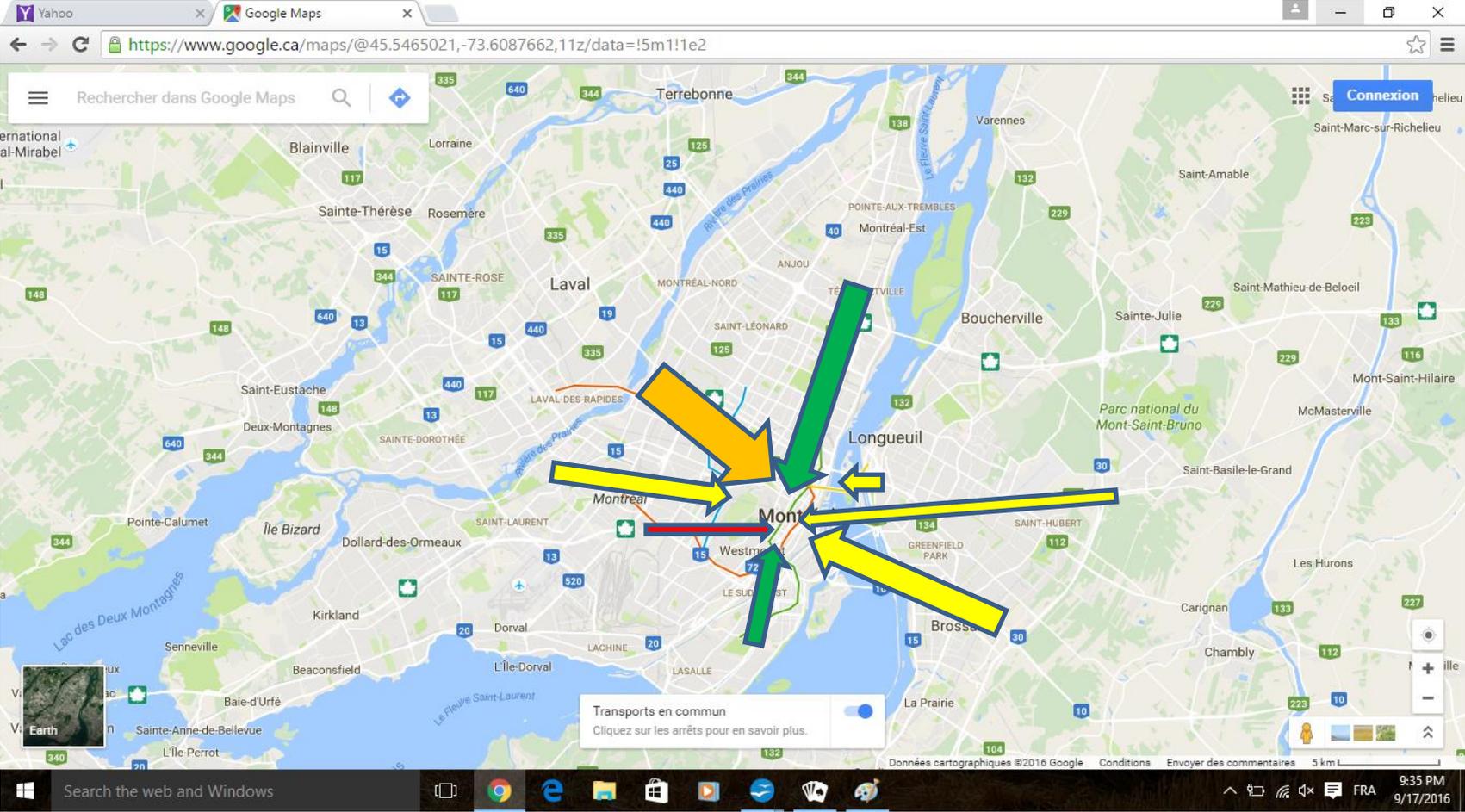
Le REM de la Caisse:

Ce qu'il offre pour répondre aux défis
de la mobilité de la grande région de
Montréal

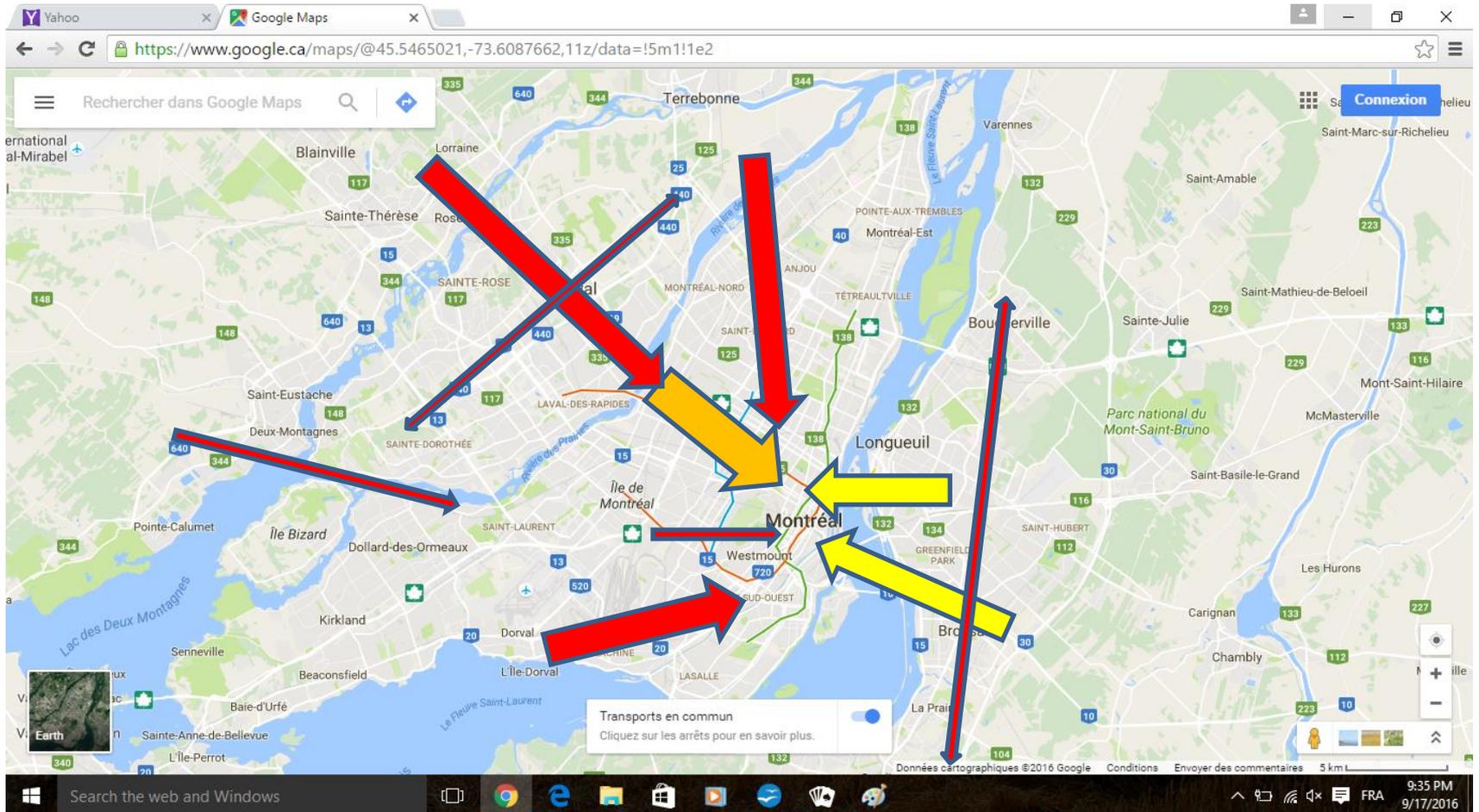
Les flux de déplacements



Les acquis



Les défis



Comment et pourquoi certains défis sont prioritaires?

Très grand volume de passagers demeurant dans des quartiers denses qui est entassé dans des circuits d'autobus multiples et qui doit parcourir de grandes distances

Les priorités

- Tronçon Norman-Sherbrooke et Aéroport
- Tracé rectiligne RDP-St-Léonard-Rosemont-Plateau-Centre-ville
- SLR Pont Champlain avec embranchements au centre-ville et SLR régional Taschereau

Les priorités ou le REM pourrait être un bon choix

- Tronçon Norman-Sherbrooke et Aéroport
- Tracé rectiligne RDP-St-Léonard-Rosemont-Plateau-Centre-ville

Principe directeur de la planification du transport en commun: l'accessibilité piétonnière

- 'walk-up access'
- Meilleur exemple actuel: ligne orange le long de la Rue Berri
- Et comme dans des quartiers denses tel qu'énuméré dans les priorités
- Un tracé le long de l'A-40 n'est certainement pas facilement accessible car elle est bordée par des zones industrielles

La réponse de la Caisse en REM

Partie Ouest: Volume moyen de passagers demeurant dans des quartiers à faible densité qui est parfois entassé dans quelques circuits d'autobus et qui doit parcourir de grandes distances

La réponse de la Caisse en REM par rapport aux priorités?

- Prendre le projet de SLR Pont Champlain en le scindant du projet régional pour imposer sa technologie non-compatible avec un service de collecteur proposé pour les 2 bouts
- Privatiser la ligne de train de banlieue la plus performante et doubler le bout manquant et ajouter une antenne vers l'Ouest et accéder l'aéroport par le Nord

La Caisse veut gagner le pari de la plus-valorisation immobilière le long de ses tracés

- La ligne Deux-Montagnes existe depuis 1918 et elle parcourt des milieux protégés comme Bois de Liesse, ou des zones industrielles
- Son parcours proposé le long de l'A-40 est aussi presque totalement en zone industrielle
- Même près de la Station Henri-Bourassa, on a encore, depuis 1966, des postes de carburant, et des maisons à un étage à côté de la Station Sauvé
- Il est difficile de faire 'TOD – transit-oriented development' à Montréal
- On devrait plutôt opter pour le 'DOT – development-oriented transit', c'est-à-dire, construire des infra-structures de transport en commun là où il y a déjà une grande densité existante qui est mal servie par le transport en commun
- Sinon, comme l'expérience pionnière de Chicago dans la matière a démontré, ce transport servirait à alimenter l'étalement urbain

Est-ce le REM mauvais pour l'environnement?

À priori, tout projet de transport en commun, même mal conçu, tel que le prolongement du métro vers Montmorency, le Train de l'Est, v. 1, la ligne bleue vers Snowdon au lieu de Namur, est supposément bon pour l'environnement

Est-ce le REM mauvais pour l'environnement?

Cependant, les investissements en transport en commun, tout comme ceux en finances, sont supposé de fournir des rendements, i.e., un impact significatif sur la congestion, les gaz à effet de serre et la réduction du temps de voyage

Est-ce le REM mauvais pour l'environnement?

Un mauvais projet comme le REM délivra un rendement environnemental moins élevé que prévu, et donc est mauvais pour l'environnement car il laisse non-résolu les vrais problèmes

Est-ce le REM mauvais pour l'environnement?

De plus, il compte, pour son tracé le long de l'A-40, profiter de la plus-valorisation immobilière, c'est-à-dire, de développement ou étalement urbain, donc mauvais pour l'environnement

En conclusion, le REM ne répond aucunement aux priorités de mobilité de la grande région de Montréal, compte sur l'étalement urbain le long de son tracé de l'A-40, et par rapport à la Rive sud, la technologie choisie est totalement incompatible avec la vision future des améliorations

Annexe

Les défis en détail: Montréal

- Tronçon Norman-Sherbrooke et Aéroport
- Tracé rectiligne RDP-St-Léonard-Rosemont-Plateau-Centre-ville
- Augmenter la capacité de la ligne orange portion Berri
- Diminuer le temps de déplacement entre St-Laurent-CDN vers le centre-ville
- Station René-Lévesque + SRL René-Lévesque pour soulager la Station Berri-UQAM

Les défis en détail: Rive sud

- Ligne jaune sous Chemin Chambly
- SLR Pont Champlain avec embranchements au centre-ville et SLR régional Taschereau

Les défis en détail: Laval et Rive nord

- Métro sous Boul. des Laurentides jusqu'à Vimont (pourquoi ils veulent prolonger l'A-19?)
- peut-être service Trans-Laval 440
- Doubler la voie ferrée entre Bois-Francs et Deux-Montagnes
- Et une régionale Trans-Rive nord 640