

VILLE DE
MONT-ROYAL



TOWN OF
MOUNT ROYAL

**Mémoire sur le projet de
Réseau électrique métropolitain (REM)**

Présenté à la

**Commission de l'aménagement de la
Communauté métropolitaine de Montréal**

Ainsi qu'au

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Par

Philippe Roy, maire

Le 14 septembre 2016

Contenu

1. Introduction.....	3
2. Mont-Royal et le train électrique, une histoire centenaire	3
3. Deux enjeux locaux	5
4. Une opportunité à saisir	5
5. Conclusion et recommandations	8

1. Introduction

La Ville de Mont-Royal accueille favorablement le projet de train du Réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec, pour la qualité, la modernité, l'impact structurant et l'importance de cette nouvelle offre de services en mobilité durable.

À Ville de Mont-Royal, le nouveau train électrique réduira le bruit ambiant et la pollution atmosphérique, garantira un accès fréquent et rapide au centre-ville en moins de six minutes en plus d'offrir un nouvel accès à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau en 18 minutes.

Le projet soulève cependant certaines interrogations que je souhaite partager avec vous.

2. Mont-Royal et le train, une histoire centenaire

L'implantation du REM modernisera la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes qui est à l'origine de la création de la Ville de Mont-Royal, il y a plus de 100 ans.

Mont-Royal est en effet issue du projet de forage du tunnel sous le Mont Royal par la *Canadian Northern Railway*, en 1910. La création de la Ville a servi à financer la construction du tunnel vers le centre-ville de Montréal. Aujourd'hui urbanisée en totalité, Mont-Royal est devenue une cité-jardin. Le Temple de la renommée des chemins de fer du Canada lui a d'ailleurs décerné le prix *Communauté*, en 2007, pour la relation fructueuse qu'elle entretient avec les déplacements par train. Chez nous, la ligne de train Deux-Montagnes est au cœur du quotidien de notre communauté.

Non seulement imaginée, mais toujours gérée selon le modèle d'aménagement axé sur le transport en commun, connu sous le vocable anglophone TOD pour *transit-oriented development*, Mont-Royal est traversée en plein cœur de son territoire par la voie ferrée Deux-Montagnes et abrite une gare fort achalandée en plus d'en avoir une seconde à proximité. Chaque jour, matin et soir, grâce aux trains, de nombreux résidents se rendent au centre-ville et en reviennent en passant par un tunnel conçu par des visionnaires, alors que les modes de transports terrestres étaient limités.

Mont-Royal se trouve donc au cœur du futur réseau du REM, ce qui, encore aujourd'hui, correspond à l'esprit la création de notre ville centenaire et au mode de vie de sa population. Le succès du REM contribuera à améliorer encore plus le service de transport ferroviaire des personnes à Mont-Royal et nous nous en réjouissons.

Mont-Royal est un exemple parfait de TOD car l'absence de stationnement grand public adjacent aux gares garantit à la fois un usage du transport de partage, collectif ou actif. Les deux gares de train desservent une clientèle qui vit, travaille et se divertit à partir de son lieu d'habitation, dans le parfait esprit des TOD. Le succès d'un service régulier, fréquent et efficace de trains à Mont-Royal est dès lors assuré, car la clientèle y est acquise.

À la Ville de Mont-Royal, l'implantation du REM aura des retombées positives dans la communauté, en offrant un service métropolitain de trains électriques doté d'une desserte fréquente, 20 heures par jour. Le déploiement du réseau et ces interconnexions, dont un accès à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, contribueront à l'intérêt et au bénéfice de l'utiliser pour nos citoyennes et citoyens.

En plus, l'usage de trains courts comportant quelques voitures, mues à l'électricité, amoindrira les bruits ambiants et contribuera à la qualité de l'air. Cela ajoutera à la qualité de vie de notre population, dans un esprit de développement durable.

Cette amélioration contribuera à augmenter la qualité de vie à Mont-Royal et suscitera l'intérêt des acheteurs de propriétés et des investisseurs, autant pour densifier le territoire que pour y faire des affaires et y aménager des commerces.

Rappelons que la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a intégré les TOD dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), adopté il y a cinq ans, en concordance avec les orientations gouvernementales de densification du territoire. L'implantation du REM pourrait permettre de densifier des nouveaux pôles du tissu urbain actuel et s'inscrit dans la vision projetée par le PMAD.

3. Deux enjeux locaux

Tel que mentionné en introduction, ce projet majeur soulève aussi certaines interrogations.

J'en note deux concernant des enjeux strictement locaux.

Il y a d'abord la suppression d'un passage à niveau piétonnier fort achalandé, situé à la jonction des rues Lazard et Jasper. Ce passage à niveau permet notamment l'accès, pour un grand nombre d'enfants, à une importante école primaire.

Nous comprenons que ce passage à niveau devra être fermé, pour des raisons évidentes, et nous souhaitons une confirmation ou un engagement formel de la part de CDPQ Infra qu'une solution de rechange, telle que la construction d'une passerelle piétonne, soit réalisée.

Un second enjeu, toujours local, est celui de l'utilisation d'une portion de l'emprise ferroviaire afin de favoriser un nouveau lien cyclable entre la Ville de Mont-Royal et l'arrondissement Saint-Laurent.

Mont-Royal et Saint-Laurent sont séparées par l'autoroute métropolitaine, le tronçon routier le plus utilisé du Québec. La voie rapide rend difficile un raccordement des liens cyclables des deux communautés.

L'utilisation d'une partie de l'emprise ferroviaire de la ligne Deux-Montagnes pourrait s'avérer une solution durable. Elle permettrait la traversée sous l'autoroute métropolitaine de façon sécuritaire et encouragerait l'utilisation du vélo comme un moyen de transport actif dans nos deux communautés.

4. Une opportunité à saisir

Sur un point de vue régional, nous aimerions soulever la question de l'interconnexion du REM et du réseau de métro de la Société de transport de Montréal (STM).

Pour assurer sa réussite, l'implantation du REM doit s'incorporer aux autres services de transport en commun et de stationnements incitatifs afin de garantir un bon service aux usagères et usagers et permettre l'intermodalité la plus complète des modes et des réseaux de transport.

Étant donné qu'il s'agit, pour reprendre l'expression du promoteur, d'un premier projet public-public, il est important de veiller à ce que le nouveau système léger sur rail (SLR) de la Caisse garantisse son succès en l'associant à celui des autres réseaux publics.

En tout respect pour les gestionnaires régionaux et le promoteur, il nous apparaît impératif et indispensable que le projet du REM prévoit dès sa phase 1 le raccordement aux lignes bleu et orange du réseau de métro de Montréal. L'interconnexion des modes lourds de transports ne peut se limiter à la seule station de la gare centrale de Montréal.

Sur la ligne bleu, il faut impérativement interconnecter la station de métro Édouard-Montpetit dès la réalisation de la phase 1 du REM.

Cette correspondance entre la ligne bleue du métro et la ligne de train Deux-Montagnes est prévue, et attendu, depuis fort longtemps. Elle permettra un maillage indispensable avec la ligne bleue, et conséquemment, avec tout le réseau de 67 stations du métro de Montréal. Elle sera aussi un lien direct avec l'Université de Montréal et ses écoles affiliées. Il est utile de rappeler plus de 75 000 personnes s'y rendent chaque jour, soit pour y étudier, soit pour y travailler. Il faut ajouter à cela les milliers de personnes qui se rendent quotidiennement au centre hospitalier universitaire (CHU) Sainte-Justine, à l'hôpital Juif et aux nombreux collèges de niveau secondaire à proximité de la station de métro Édouard-Montpetit.

Si le lien n'est pas créé à l'implantation du REM, nous craignons qu'il ne le soit jamais, ce qui s'avèrerait contreproductif pour les deux réseaux, leurs usagers et le bon usage des fonds publics.

Dans le même esprit et pour les mêmes raisons d'achalandage et de bon usage des fonds publics, le prolongement de la ligne orange du métro, au-delà du terminus Côte-Vertu, pour créer une station intermodale avec le REM sur la ligne de Deux-Montagnes, à la hauteur de la gare Bois-Franc, doit être réalisé.

Il y a deux perspectives importantes que je voudrais porter à votre attention concernant le raccordement à Bois-Franc.

Il y a d'abord le problème de goulot d'engorgement. Lorsque nous regardons le plan projeté du REM, on constate que les trois antennes nord-ouest du projet, soit les antennes Deux-Montagnes, de l'Ouest de l'île et de l'aéroport Trudeau, ont tous le même point de jonction : la gare Bois-Franc. À peine

plus loin, le parcours du train de l'est (Mascouche) se termine à la station Correspondance A-40. On y trouve donc un véritable goulot d'engorgement. S'il advient un problème technique plus loin sur la ligne, le réseau sera complètement paralysé vers le centre-ville. Une connexion à la ligne orange s'avère une excellente façon de répartir les usagers dans les deux réseaux publics et de maximiser l'usage du transport en commun.

Deuxièmement, j'attire votre attention sur ce qui se passe le long de la ligne orange, et plus particulièrement aux abords des stations De la Savane et Namur. Les développements immobiliers y sont très impressionnants. Le nouveau quartier résidentiel Namur-De la Savane abritera à terme plus de 15 000 nouveaux résidents, celui de l'ancien hippodrome Blue Bonnets avec plus de 20 000 résidents et le projet de centre de divertissement touristique Royalmount où il est projeté d'attirer des millions de visiteurs annuellement.

Situé aux abords de la station de métro Namur, le projet Triangle Namur-de la Savane compte déjà plus de 2 000 nouveaux logements et en prévoit 2 200 de plus d'ici 2031. Entre 8 000 et 10 000 personnes habiteront ce nouveau quartier sous peu.

À quelques rues de là, toujours dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, le projet sur l'ancien site de l'hippodrome de Montréal prendra bientôt forme. Il comprendra la construction de 5 000 à 8 000 logements pour une population de 15 000 à 20 000 personnes.

Toujours aux abords de ces deux secteurs, la zone industrielle de Ville de Mont-Royal attire près de 20 000 travailleurs chaque jour. En plus, on y verra naître l'ambitieux projet Royalmount. Plus connu sous le vocable 15-40, ce projet de près de 2 milliards de dollars devrait voir le jour d'ici 5 ans. Ses promoteurs ambitionnent d'en faire l'un des principaux pôles touristiques de Montréal avec un centre de divertissement, des hôtels, des théâtres, des restaurants et un parc aquatique. Ville de Mont-Royal a imposé dans son plan particulier d'urbanisme le raccordement de ce futur complexe à la station de métro de la Savane.

Bref, deux nouveaux quartiers résidentiels majeurs, un secteur industriel dynamique et un nouveau pôle touristique capable d'attirer des millions de visiteurs doivent être reliés au REM via la station Bois-Franc.

Un projet trop coûteux diront certains ? Voyons cela de plus près. La question de raccorder la ligne orange à la gare Bois-franc nécessite un prolongement du métro dont la moitié du tunnel est déjà réalisé.

Il y a dans les faits 2,2 kilomètres qui séparent la gare de train Bois-Franc et la station de métro Côte-Vertu. Il faut cependant savoir qu'il y a un kilomètre de tunnel déjà creusé. Il y a donc seulement 1,2 kilomètre à construire, soit seulement 1200 mètres, pour créer l'une des interconnexions les plus vitales du nouveau réseau. Elle permettra un maillage efficace entre les deux systèmes de transport et une plus grande fluidité pour les usagers en plus de garantir la fluidité du réseau en offrant des alternatives de déplacements.

Les raccordements aux stations Edouard-Montpetit et Bois-Franc créeront des axes de correspondance importants au cœur de la métropole et maximiseront l'achalandage du REM et des autres modes de transports en commun et actifs pour en garantir le succès.

Nous souhaitons que le BAPE invite la Caisse de dépôt, le gouvernement du Québec et tous les autres partenaires à inclure dans la phase 1 du REM ces deux liaisons au métro de la STM.

5. Conclusion et recommandations

En conclusion, la Ville de Mont-Royal est favorable au projet de train du Réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec, Infra, parce qu'il ajoutera un réel service de trains à fréquence élevée et régulière, 20 heures par jour, sept jours par semaine, selon une technologie de pointe et propre, dont les citoyennes et citoyens de Mont-Royal bénéficieront, tout comme la population d'une grande partie de la région métropolitaine.

La proposition d'un réseau intégré, efficace et fiable a été développée dans le respect du développement durable et répond à un besoin démontré et attendu depuis des années.

L'utilisation d'une technologie propre et moins bruyante contribuera à améliorer la qualité de l'air et à la réduction des bruits ambiants.

Nous formulons toutefois les trois recommandations suivantes :

Recommandation 1

L'ajout d'une passerelle au-dessus des voies ferrées, à la jonction des rues Lazard et Jasper, pour maintenir ce lien de transport actif entre deux secteurs résidentiels et garantir le passage sécuritaire des piétons, écoliers et cyclistes.

Recommandation 2

Encourager le propriétaire de l'emprise de la ligne de train Deux-Montagnes à rendre possible l'aménagement d'une piste cyclable en site dédiée, notamment pour permettre un raccordement des réseaux cyclables entre la Ville de Mont-Royal et l'arrondissement Saint-Laurent.

Recommandation 3

Inclure dans la phase 1 du projet de REM la connexion de ce nouveau réseau avec la station de métro Edouard-Montpetit (ligne bleue) et le prolongement de la ligne de métro orange à la gare Bois-Franc.

Je vous remercie de votre attention.