



## **Le Réseau électrique métropolitain : un bond en avant pour les usagers ?**

**Mémoire préparé pour Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre  
des consultations sur le projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif**

**Par Transport 2000 Québec**

**Septembre 2016**



# Présentation de Transport 2000 Québec

Transport 2000 Québec est une association sans but lucratif dont la mission est de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux usagers, en s'assurant que leur point de vue est pris en compte. Créée en 1977 par des usagers du transport collectif qui se sont tout d'abord battus pour conserver le réseau des trains de voyageurs, notre action s'est par la suite portée sur tous les modes de transport collectif de personnes. Notre vision est que les Québécoises et Québécois aient accès à des services de transports collectifs abordables, de qualité et sécuritaires, partout au Québec.

Des comités permanents sont constitués de nos membres individuels, associatifs et corporatifs, qui s'impliquent bénévolement en vue de réaliser la mission de l'Association. Transport 2000 Québec fait partie d'un réseau d'associations pour qui les transports en commun doivent s'imposer, aussi bien pour des impératifs économiques, sociaux, qu'environnementaux. Nous collaborons régulièrement avec Transport Action Canada et ses différents chapitres provinciaux. L'Association est membre de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), du Réseau communautaire de l'action communautaire autonome (RQ-ACA) et du Regroupement des organismes en défense collective des droits (RODCD). Elle est membre du comité directeur de Transit, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec.

# Sommaire

Dans ce mémoire, Transport 2000 concentre ses commentaires sur les changements à la mobilité et à la qualité de service, positifs et négatifs, qui résulteraient de la mise en place éventuelle du Réseau électrique métropolitain (REM) tel que proposé par CPDQ Infra, améliorant d'autant la qualité de l'environnement. Transport 2000 se préoccupe notamment d'intégration fonctionnelle et d'accessibilité physique et tarifaire aux services proposés.

Le REM améliore de façon importante les fréquences de passages sur les quatre antennes du projet. Malgré ses qualités, le projet pose deux problématiques majeures pour les usagers. Il entraîne des correspondances supplémentaires pour une partie importante des voyageurs et il est mal connecté au réseau de métro dont les stations visées ne sont pas aujourd'hui universelles. Nos recommandations visent à minimiser sinon éliminer les impacts négatifs du REM sur les usagers du transport collectif ce qui a nos yeux deviennent des conditions de succès du projet. En résumé, Transport 2000 recommande donc :

1. Que le REM proposé par CDPQ Infra soit mis en place avec les modifications recommandées ci-après
2. Que CPDQ Infra facilite l'intermodalité avec le métro et un accès universel aux stations
3. Que l'ARTM facilite l'intermodalité entre le métro, le REM et le train de Mascouche
4. Que les services d'autobus se rabattant au REM soient améliorés
5. Que le REM soit prolongé au sud de l'aéroport Montréal-Trudeau jusqu'à la gare intermodale de l'échangeur Dorval afin de permettre l'accès au train de banlieue Vaudreuil-Hudson et au terminus de bus de la STM, permettant ainsi un accès aux populations de Dorval et Lachine
6. Que le gouvernement du Québec s'assure que les ressources financières consacrées au projet ne compromettent pas le prolongement de la ligne Bleue du métro, et qu'il supporte également les recommandations visant l'intégration des réseaux
7. Que l'utilisation du tunnel soit régie par une autorité publique comme l'ARTM qui pourrait, si l'interopérabilité devient possible et légale, permettre l'utilisation du tunnel par d'autres opérateurs

# Table des matières

Présentation de Transport 2000 Québec	iii
Sommaire	iv
Table des matières	1
<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>2</b>
<b>2. UN INVESTISSEMENT BIENVENU</b>	<b>3</b>
<b>3. IMPACTS SUR LES USAGERS</b>	<b>5</b>
3.1 LE REM ET LE TRAIN	7
3.1.1 Effet sur la ligne Mascouche	7
3.1.2 Effet sur la ligne Vaudreuil-Hudson	7
3.1.3 Effets sur les autres lignes	8
3.1.4 Engorgement de la Gare Centrale	8
3.2 LE REM ET LE MÉTRO	9
3.2.1 Stations de correspondance avec le REM	9
3.2.2 Autres améliorations requises	10
3.3 LE REM ET LES AUTOBUS	11
<b>4. CONDITIONS GÉNÉRALES ET QUESTIONS À CLARIFIER</b>	<b>12</b>
4.1 LE CHOIX DE LA TECHNOLOGIE	12
4.2 LE MAINTIEN DE L'INTEROPÉRABILITÉ DANS LE TUNNEL	13
4.3 LE REM ET LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL	13
<b>5. RECOMMANDATIONS</b>	<b>15</b>
<b>6. CONCLUSION</b>	<b>16</b>
Annexe	17
<b>7. IMPACTS SUR LA QUALITÉ DE SERVICE PAR ANTENNE</b>	<b>17</b>

# 1. Introduction

L'étude du projet de REM par le BAPE est d'une grande importance, car les impacts et retombées d'un grand projet de transport collectif sont majeurs pour l'environnement, le développement durable et les émissions de GES d'une région métropolitaine comme Montréal. Le transport est aujourd'hui LE cheval de bataille pour la réduction des émissions polluantes au Québec, avec près de 45% des émissions issues du secteur, majoritairement du transport des personnes. Un projet structurant de transport collectif électrique a le potentiel de (1) réduire les émissions actuelles, (2) attirer nombre de nouveaux usagers vers un transport décarbonisé et (3) faire école pour les réseaux structurants nécessaires aux grandes agglomérations québécoises.

C'est pourquoi, dans ce mémoire présenté au BAPE, Transport 2000 concentre ses commentaires sur les changements à la mobilité et à la qualité de service, positifs et négatifs, qui résulteraient de la mise en place éventuelle du Réseau électrique métropolitain (REM) tel que proposé par CPDQ Infra, améliorant d'autant la qualité de l'environnement. Transport 2000 se préoccupe notamment de :

- l'intégration fonctionnelle aux différents modes, systèmes, services existants et nouveaux ainsi qu'à la qualité de leur intégration ;
- l'accessibilité, physique et tarifaire, des divers groupes d'usagers aux services et systèmes.

Conformément à sa mission, Transport 2000 représente résolument le point de vue des usagers. Toutefois, dans le but de raffermir ses analyses et évaluations des effets du REM, l'association a mis à contribution certains de ses membres qui possèdent des dizaines d'années d'expérience dans la conception, la planification, la construction, l'exploitation, l'organisation et le financement du transport dans la région de Montréal.

Le présent mémoire présente dans un premier temps l'analyse de Transport 2000 par rapport au projet de REM proposé par la CPDQ Infra. Dans un second temps, une revue spécifique de notre appréciation des impacts positifs et négatifs sur les usagers nous permet par la suite de formuler des recommandations visant à limiter la portée des impacts négatifs et à bonifier la proposition de CPDQ Infra. Enfin, la dernière partie présente les conditions de succès générales du futur REM.

## 2. Un investissement bienvenu

Transport 2000 ne peut que se réjouir de l'annonce d'un éventuel investissement de plus de 5 milliards de dollars dans l'amélioration des services de transport en commun dans la région de Montréal, d'autant plus que la proposition de CPDQ Infra comporte, entre autres, deux priorités qui ont été retenues par plusieurs organismes au fil des plans de transport de la ville de Montréal, du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et des plans stratégiques de développement du transport en commun de la STM, du RTL et de la STL :

- un système de transport collectif de capacité moyenne sur le nouveau pont Champlain;
- une desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau non assujettie à la congestion routière.

D'ailleurs, en avril dernier, Transport 2000 a accueilli avec enthousiasme le dévoilement par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) du projet de Réseau électrique métropolitain de CPDQ Infra qui amène un souffle nouveau dans la métropole quant aux investissements axés sur le transport collectif, avec son ambition, son ouverture et sa volonté de cohérence dans les interconnexions du projet.

La proposition est un nouveau réseau intégré reliant le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest de l'île, la Rive-Nord, et l'aéroport. Le REM, d'une longueur totale d'environ 67 km, comprendrait 24 stations (éventuellement 29), 9 terminus de bus et 13 parcs de stationnement incitatif ; près de 6 200 places seraient ajoutées aux 9 200 places actuelles.

---

*La proposition de CPDQ Infra comporte, entre autres, deux priorités qui ont été retenues au fil des plans de transport de la ville de Montréal, du PMAD et des plans stratégiques de développement du transport en commun*

---

Suite aux questions soulevées à la première partie de l'audience publique portant sur le Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif par CPDQ Infra tenue par le BAPE entre les 29 et 31 août 2016, plusieurs réponses demeurent incomplètes de l'aveu même du promoteur, qui poursuit la réalisation d'études qui seront éventuellement rendues publiques.

Dans le but d'une meilleure compréhension du projet par le public et d'une prise de décision plus éclairée par les instances et autorités gouvernementales, mentionnons l'utilité de rendre disponible les études comparatives sur les choix technologiques, les études comparatives sur les tracés, les études d'achalandage détaillées illustrant les impacts sur les usagers et les autres éléments du réseau de transport de la région tels les trains, le métro et les bus et, enfin, les impacts financiers sur les budgets de l'ARTM et les municipalités de la CMM.

À titre d'exemple, dans le projet REM, le choix du mode a été effectué à partir de deux critères : répondre à la demande anticipée et proposer un temps de parcours similaire (ou inférieur) à

celui observé sur le corridor actuel à partir de points de collecte ciblés<sup>1</sup>. En contrepartie, pour un même type de démarche<sup>2</sup>, l'AMT utilisait une grille multicritères totalisant 28 éléments, soit ; 15 critères associés au transport collectif et 13 critères associés à la collectivité (Voir l'annexe, tableau 6). Cet exemple illustre pourquoi plusieurs questions demeurent sans réponse. Devant des réponses incomplètes de CDPQ Infra, force est de constater que la démarche du BAPE est au moins en partie prématurée, car les évaluations des impacts sociaux et économiques sont à compléter. Nous sommes convaincus que les études à être déposées par CDPQ Infra d'ici la fin de l'année apporteront les réponses attendues.

---

<sup>1</sup> CDPQ Infra (2016). Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal. Étude d'impact sur l'environnement. Pièce PR3.1 de la documentation du BAPE.

<sup>2</sup> IMPLANTATION D'UN SYSTÈME LÉGER SUR RAIL (SLR) DANS L'AXE DE L'AUTOROUTE 10 / CENTRE-VILLE (MONTRÉAL) Rapport synthèse, AMT, Février 2007

### 3. Impacts sur les usagers

Par usagers, on entend ici les usagers actuels ou futurs des services de transport collectif offerts par le REM ou affectés par ce dernier.

Selon Transport 2000, tout nouveau système ou service de transport en commun urbain ou régional doit :

- contribuer à améliorer la qualité de service aux usagers actuels ;
- attirer de nouveaux usagers en leur offrant une qualité de service accrue;
- minimiser l'abandon du transport collectif chez certains usagers actuels ;
- assurer un accès égal au service à tous les usagers.

C'est en fonction de ces considérations principales que les commentaires présentés dans la suite de cette section ont été élaborés et formulés. La notion de qualité de service comprend six éléments : territoire, rapidité, commodité, confort, disponibilité et capacité. Ils sont définis comme suit :

- le territoire : l'espace desservi par le REM, directement ou via des autobus ;
- la rapidité : le temps total de déplacement, de porte à porte, doit être minimisé ;
- la commodité : les temps d'attente et de correspondance doivent être minimisés et les points d'accès au service judicieusement placés et conçus de façon universellement accessible ;
- le confort : l'effort physique du déplacement vers le REM doit être minimisé, les aires d'attente confortables ; les conditions climatiques doivent être prises en compte et le confort des véhicules ;
- la disponibilité ; un service de transport disponible offre une large plage horaire, depuis tôt le matin jusqu'à tard le soir (donc, n'est pas limité aux seules périodes de pointe) ainsi qu'une bonne fréquence le long de la journée ;
- la capacité : le nombre d'usagers pouvant être transportés par heure au point de charge maximale de la ligne ou de chacune de ses antennes.

L'analyse de ces divers éléments est essentiellement qualitative. Le tableau qui suit constitue la synthèse de l'analyse effectuée pour chaque antenne en regard des changements que le REM apportera aux usagers visés. Les détails de cette analyse se trouvent à l'annexe, section 7.

Tableau 1. Synthèse de l'impact du REM pour chaque antenne

Synthèse de l'impact du REM pour chaque antenne				
Élément	Antenne Rive-Sud	Antenne de l'Aéroport	Antenne Ouest	Antenne Deux-Montagnes
Territoire	Le REM pourrait contribuer à étendre la desserte du territoire. En particulier, il établirait une liaison directe entre Montréal et le Quartier 10/30.	Il faut surtout noter l'ajout d'une gare au Technoparc Saint-Laurent. Pour l'aéroport, peu de changement pour les usagers qui partent du centre-ville ; nette amélioration pour les usagers de la rive-sud, et de la couronne nord.	La desserte de l'Ouest de l'Île compterait 5 nouvelles stations.	Aucun changement dans l'étendue de la desserte du territoire.  Il faut noter l'amélioration de la sécurité avec la suppression des passages à niveau.
Rapidité	L'étude de 2007 de l'AMT prévoyait que 60% des utilisateurs d'un SLR auraient des gains de temps, il resterait 10% des usagers avec des pertes de plus de cinq minutes.	Le temps de porte à porte devrait être grandement amélioré pour les déplacements en heures de pointe et pour les usagers arrivant de la rive-sud.	Le temps de trajet total de porte à porte varierait un peu selon l'origine et la destination de l'usager.	La réduction du temps de trajet se répercuterait sur le temps total de trajet de porte à porte ; le temps d'attente moyen serait amélioré
Commodité	Le déplacement serait moins commode pour les usagers des autobus ; il serait le même pour les usagers actuels des stationnements incitatifs. Il serait amélioré pour les résidents des TOD.	Le REM demanderait un changement de mode pour certains usagers de la 747. Pour ce qui est des employés de l'aéroport, une tarification semblable à celle qui prévaut présentement pour la 747 sera requise pour les inciter à utiliser le REM.	Pour les usagers de l'Île-Perrot et de Vaudreuil, la commodité pourrait être améliorée par la mise en place d'une desserte par autobus.	L'ajout de 3 stations et de 500 places de stationnement améliorerait la commodité.
Confort	Le confort d'une voiture du REM serait supérieur à celui d'un bus ; la différence serait plus ou moins importante selon l'aménagement des voitures REM.	Le confort d'une voiture du REM serait supérieur à celui d'un bus ; la différence serait plus ou moins importante selon l'aménagement des voitures REM.	Le temps d'attente en station serait plus confortable ; le confort à bord inférieur parce que moins de places assises.	L'attente en station serait plus confortable ; le confort à bord sera réduit avec la baisse du nombre de places assises.
Disponibilité	Ceci pourrait avoir un impact important sur le choix modal des usagers qui travaillent sur des horaires atypiques ou qui pourraient avoir à retourner sur la rive-sud en dehors des heures de pointe. Il pourrait également favoriser les déplacements entre Montréal et le centre commercial 10/30.	Le REM n'offrirait pas d'amélioration sensible de la disponibilité.	La disponibilité serait améliorée de façon significative.	La disponibilité serait améliorée, mais le service actuel offre déjà une disponibilité élevée en pointes.
Capacité	La capacité serait augmentée de l'ordre de 20%.	L'augmentation de capacité varierait selon la proportion de places assises et l'espace prévu pour les bagages.	La disponibilité supplémentaire pourrait être utilisée par un transfert du service du train de Vaudreuil-Hudson vers le REM.	La capacité serait augmentée d'environ 20% ; ceci semblerait justifié par la demande.

## 3.1 Le REM et le train

Transport 2000 constate que le REM aurait des impacts négatifs sur certains services actuellement offerts, il pourrait aussi dégrader leur qualité de service ou pénaliser leur amélioration éventuelle. C'est notamment le cas de deux lignes de train de banlieue.

### 3.1.1 Effet sur la ligne Mascouche

La ligne Mascouche dessert Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Nord. Cette ligne de 50,1 km compte 13 gares, dont deux de correspondance avec le métro (Sauvé et Bonaventure, via la Gare Centrale). Chaque jour de semaine, 8 trains prennent le départ dans chaque direction et a une fréquentation de 6 4000 déplacements.

Ce service est exploité depuis décembre 2014 au moyen de voitures voyageur tractées par locomotive. Pour se rendre au centre-ville, ce service emprunte le tunnel sous le Mont-Royal ; c'est possible parce que ses locomotives sont bi-modes : traction diesel-électrique pour la majeure partie de la ligne et tout-électrique dans le tunnel.

Le REM aura des effets négatifs sur la qualité de service et, éventuellement, sur l'achalandage de cette ligne. En effet, le matériel ferroviaire conventionnel ne pouvant partager le tunnel avec les rames du REM, les voyageurs de la ligne Mascouche seraient contraints de faire une correspondance au REM. Ce changement de mode de transport se ferait à proximité du croisement ferroviaire connu comme la Jonction de l'Est, près de l'intersection des boulevards Montpellier et de la Côte-Vertu ; une gare de correspondance y serait éventuellement construite.

À la lumière de cela, il appert que plusieurs préféreront la correspondance avec la ligne orange de métro à Sauvé, correspondance qui n'est actuellement pas particulièrement commode ni confortable. La qualité de la correspondance avec le REM et l'amélioration de la correspondance à la station de métro Sauvé constituent des conditions minimales pour palier en partie aux effets négatifs anticipés, malgré la surcharge actuelle de la ligne orange.

### 3.1.2 Effet sur la ligne Vaudreuil-Hudson

La ligne de trains de banlieue Vaudreuil-Hudson, longue de 51,2 km, longe l'autoroute A-20 sur une grande partie de son parcours. Elle compte 18 gares, dont : cinq à l'ouest de l'île de Montréal ; onze dans la partie ouest de l'île de Montréal, toutes desservies par divers circuits de la STM ; deux de correspondance avec le métro (Vendôme et Lucien-L'Allier). Chaque jour de semaine, 13 trains prennent le départ dans chaque direction.

Le REM n'aurait pratiquement aucun effet direct sur le fonctionnement de cette ligne de banlieue qui utilise des emprises du CP et sa gare terminale est celle de Lucien-L'Allier.

Par contre, le REM pourrait avoir un effet négatif important sur l'achalandage de cette ligne parce que le REM :

- offrira une disponibilité et une fréquence plus élevées et des parcs de stationnement incitatif aux résidents des territoires de l'extrême ouest de l'île de Montréal, l'île Perrot, Dorion, Vaudreuil et Hudson ; à moins de nouveaux rabattements d'autobus, ces

personnes se rendraient en auto aux parcs de stationnement des stations Sainte-Anne-de-Bellevue ou Kirkland ;

- concurrencerait directement la ligne Vaudreuil-Hudson dans les secteurs de Beaconsfield et de Pointe-Claire ; les lignes d'autobus qui sont actuellement rabattues sur les gares de cette ligne pourraient être rabattues sur les stations Pointe-Claire et Des Sources du REM.

Or, la ligne Vaudreuil-Hudson et le REM desservent le même bassin de clientèle. La ligne Vaudreuil-Hudson effectue actuellement environ 13 800 déplacements par jour. Des informations publiées sur le REM font état d'une clientèle prévue de 11 000 déplacements par jour sur son antenne ouest. La population de l'Ouest de l'Île n'étant pas en forte croissance, une telle clientèle sur l'antenne ouest du REM pourrait parvenir en partie de la clientèle de la ligne Vaudreuil-Hudson.

La réduction éventuelle de son achalandage, ajoutée aux investissements importants faits dans le REM, pourrait avoir pour conséquence une réduction du service et même l'abandon de la ligne Vaudreuil-Hudson et son remplacement par des lignes d'autobus qui seraient rabattues sur des stations du REM : pour une partie des utilisateurs actuels du train Vaudreuil-Hudson, ce serait une nette dégradation de la qualité du service.

Cette baisse de service serait particulièrement importante pour les résidents de Vaudreuil, Île-Perrot, Dorval, Lachine et Montréal-Ouest. Pour eux, le REM ne serait pas une alternative intéressante ; le prendre augmenterait leur temps total de trajet, sauf la station aéroportuaire (peu commode compte tenu de la congestion locale aux environs de l'aéroport). En effet, les stations du REM seraient bien éloignées des villes de Dorval et Lachine et si le train Vaudreuil-Hudson était remplacé par des autobus express ou se rabattant sur le métro, la qualité de service ne serait pas la même qu'en train.

Il serait essentiel, pour pallier cette dégradation de service, de prévoir un prolongement du REM au sud de l'aéroport vers une station intermodale avec le train de Vaudreuil-Hudson et les autobus. Ceci pourrait améliorer la qualité de service pour les usagers le long de l'axe de l'A-20.

Dans un second temps, une alternative pourrait être développée pour Lachine et Lasalle.

### **3.1.3 Effets sur les autres lignes**

Les effets seraient moins importants sur les autres lignes de train de banlieue (Mont Saint-Hilaire, Candiac, Saint-Jérôme). Cependant, on doit s'attendre à des diminutions d'achalandage sur les lignes à cause de l'attrait du REM. Ces diminutions ne sont pas strictement négatives, lorsqu'elles libèrent de la place pour de nouveaux usagers, mais peuvent affecter les revenus de fonctionnement de ces services.

### **3.1.4 Engorgement de la Gare Centrale**

Suite à la mise en place éventuelle du REM, on retrouverait, à la Gare Centrale, les trafics suivants :

- la clientèle des services ferroviaires interurbains de VIA Rail et d'Amtrak ;
- la clientèle du train de banlieue Mont-Saint-Hilaire ;
- la clientèle du REM provenant de la ligne Deux-Montagnes augmentée par rapport à l'actuelle ;
- la nouvelle clientèle du REM provenant de son antenne ouest ;
- la nouvelle clientèle du REM provenant de son antenne de l'aéroport Montréal-Trudeau ;
- de la Rive-Sud, la clientèle des divers services d'autobus qui se rendent actuellement au Terminus Centre-ville, augmentée suite à l'attractivité du REM.

Il faudra prévoir des moyens efficaces pour gérer l'utilisation des différents accès aux quais à partir de la salle des pas perdus pour éviter les conflits possibles entre les différents flux piétonniers. L'amélioration de l'accès à la place Bonaventure résoudrait en bonne partie ce problème ; en effet, on peut déjà sortir directement à la place Bonaventure par un escalier à l'extrémité sud du quai ; il suffirait alors de permettre l'accès en sens inverse, et peut-être d'installer des escaliers mobiles. Pour assurer la mobilité universelle, il faudrait également installer un ascenseur sur le quai du REM et un autre pour éviter le long escalier mobile au début du corridor du métro.

## 3.2 Le REM et le métro

Le REM prévoit trois points de correspondances avec le métro, soit les stations Bonaventure, McGill et Édouard-Montpetit. De plus, trois autres situations doivent être considérées ; la correspondance problématique du train de Mascouche à la station Sauvé, le prolongement vers Anjou de la ligne Bleue ainsi que le prolongement vers la gare Bois-Franc de la ligne Orange ouest.

### 3.2.1 Stations de correspondance avec le REM

#### *Bonaventure*

La correspondance entre la Gare Centrale et la Station Bonaventure via la salle des pas perdus oblige à un long et compliqué déplacement pédestre, la lisibilité spatiale y est faible. De plus, les couloirs sont exigus limitant la capacité et ralentissant les déplacements. Il existe par ailleurs un escalier, à l'extrémité sud du quai, qui mène à la Place Bonaventure, juste à côté du corridor d'accès au métro. Cette sortie ne permet pas, aujourd'hui, l'accès au quai du REM ; de plus aucun ascenseur ne permet l'accès à partir de la station Bonaventure.

#### *McGill*

La correspondance avec la ligne Verte à McGill est essentielle pour ceux qui doivent se rendre dans le secteur nord du Centre-ville. Un tel accès réduirait de beaucoup le temps de déplacement de porte à porte. La ligne Verte, qui est très achalandée, pourrait cependant accueillir cette surcharge puisqu'elle se produit au point de débarquement le plus important du

métro après Berri-UQAM. Il faudra cependant s'assurer de conserver la fluidité de circulation sur les quais et assurer un accès universel entre le REM et le métro.

#### *Édouard-Montpetit*

Bien que ce soit la plus coûteuse des correspondances envisagées, Édouard-Montpetit viendrait réduire le nombre de correspondances pour rejoindre la ligne Verte et le centre-ville, à partir des quartiers centraux desservis par la ligne bleue. Avec le prolongement de la ligne Bleue vers Anjou, ceci pourrait réduire considérablement la pression sur les tronçons saturés du métro de la ligne Orange à Jean-Talon, et même de la ligne Verte via le SLR Pie-IX qui est en cours de réalisation.

Cette station permettrait aussi la desserte du campus de l'Université de Montréal et du pôle hospitalier de Côte-des-Neiges, à partir et vers toutes les municipalités de la région métropolitaine desservies par le REM. Le lien entre la gare du REM et la station de métro et la rue devrait comporter les ascenseurs requis pour en rendre l'accès universel. Finalement, l'accès au REM par la ligne bleue accroîtrait l'attrait du lien aéroportuaire pour tous les quartiers dans l'axe A40, à l'est de l'autoroute Décarie. Autrement, ces ménages pourraient bien continuer à utiliser l'accès automobile, qui demeurerait le plus rapide vers l'aéroport.

La connexion à Édouard-Montpetit offre donc un potentiel énorme d'intégration et d'accessibilité, nos deux préoccupations, pour un large bassin d'usagers qui ne sont pas directement visés par le projet. Elle semble ainsi incontournable pour que le projet soit cohérent avec son environnement, le réseau de transport existant.

### **3.2.2 Autres améliorations requises**

#### *Prolongement vers Bois-Franc*

Le prolongement de la branche ouest de la ligne Orange vers la gare Bois-Franc offrirait une excellente correspondance sur la ligne des Deux-Montagnes, permettant d'utiliser en partie la capacité résiduelle de cette ligne. Non seulement elle resserrerait l'ensemble du réseau et rendrait accessible tout un bassin de destinations dans l'axe du boulevard Décarie et de l'avenue Victoria mais elle constituerait une alternative immédiate en cas de perturbation sur la partie nord du REM, et en particulier si le tunnel était inaccessible.

#### *Amélioration à la station Sauvé*

La correspondance actuelle entre le train de Mascouche et la station Sauvé n'incite personne à l'utiliser. Une meilleure correspondance permettrait d'augmenter l'accessibilité et l'utilité du train de Mascouche et pourrait même assurer sa pérennité, mise à mal par le projet de REM.

#### *Prolongement de la ligne Bleue vers Anjou*

Le prolongement prévu de la ligne Bleue est un projet longtemps attendu et qui doit accroître de manière significative le service aux populations de l'est de Montréal. Il s'agit également d'un segment pivot qui intègre les passagers du SRB Pie-IX au réseau du métro en évitant de forcer

les usagers à descendre à la station Pie-IX de la ligne Verte. Son bureau de projet est en place, mais on attend l'approbation finale. Il faut éviter un report de ce projet dû à une trop grande ponction du projet REM dans les finances publiques.

De ces six points, les correspondances à McGill, à Bonaventure de même qu'à Édouard-Montpetit nous apparaissent non seulement comme des priorités, mais également comme des conditions à remplir avant d'accepter le projet.

Le REM ne prévoit aucune correspondance avec la ligne Jaune du métro. En conséquence, le REM n'apporterait aucune amélioration directe de qualité de service aux utilisateurs de cette ligne de métro ; en revanche, les études effectuées par l'AMT en 2007 prévoient une baisse d'achalandage de 6% avec l'implantation d'un SLR sur le pont Champlain.

---

*Les correspondances à McGill, à Bonaventure de même qu'à Édouard-Montpetit nous apparaissent non seulement comme des priorités, mais également comme des conditions à remplir avant d'accepter le projet.*

---

### 3.3 Le REM et les autobus

Une fois le REM mis en service, notamment sur la Rive-Sud, les services d'autobus qui, actuellement, se rendent jusqu'au centre-ville de Montréal, seraient plutôt rabattus sur une des stations du REM. D'une part, la majorité des usagers devront effectuer une correspondance bus-REM qu'ils n'ont pas à effectuer actuellement. Leur temps de déplacement porte à porte entre leur domicile et leur lieu de travail ou d'études sera plus long. D'autre part, une des conséquences du REM serait la réduction, importante dans certains cas, du kilométrage parcouru par les autobus. Cette réduction du kilométrage entraînerait des économies d'exploitation pour les réseaux de bus.

Il est important de réinvestir les sommes ainsi économisées grâce à l'arrivée du REM dans la mise en place d'un réseau efficace de rabattement par bus et d'améliorer la desserte locale. À titre d'exemple, les impacts négatifs de la correspondance imposée aux usagers de l'actuelle voie réservée du pont Champlain peuvent être minimisés en créant des lignes de bus express bénéficiant de mesures préférentielles reliant directement les quartiers résidentiels aux gares du REM. Il s'agit aussi d'une belle opportunité pour améliorer les dessertes locales de la Rive-Sud et de l'ouest de l'Île tant en périodes de pointes que durant la journée comme l'a fait la Société de transport de Laval lors de l'inauguration du prolongement du métro de Montréal à Laval en 2007. Les dessertes ainsi améliorées permettront non seulement de garantir le succès du REM mais l'augmentation de la fréquentation des transports collectifs sur l'ensemble des territoires desservis.

Nous pouvons légitimement nous demander si les municipalités pourront profiter de cette opportunité car, pour l'instant, les sommes que devront verser les municipalités sous forme de redevances à titre de contribution au REM demeurent inconnues. Conséquemment, de quels montants les sociétés de transport disposeront-elles pour réorganiser et améliorer leurs services

d'autobus ? Il est essentiel que le support financier des sociétés de transport et CIT soit maintenu par les municipalités à son niveau actuel et même augmenté afin de confirmer localement les changements de comportements des citoyens vers une mobilité durable que permettra le REM.

---

*Il est important de réinvestir les sommes ainsi économisées grâce à l'arrivée du REM dans la mise en place d'un réseau efficace de rabattement par bus et d'améliorer la desserte locale.*

---

## 4. Conditions générales et questions à clarifier

### 4.1 Le choix de la technologie

La technologie proposée pour le REM est celle du métro automatique léger sans conducteur, mise en service notamment à Vancouver et à Scarborough en 1985. Cette technologie possède des avantages.

- Elle est connue et maîtrisée ; l'infrastructure, les équipements et les véhicules pourraient être conçus et construits au Québec.
- Elle est sécuritaire ; la plupart des métros dans le monde, y compris celui de Montréal, sont déjà exploités en pilotage automatique et ceci, pour des raisons de sécurité.
- Le pilotage sans opérateur à bord permet de maintenir, hors-pointe, des intervalles courts, sans augmenter indûment les coûts d'exploitation liés à la main-d'œuvre de conduite.

Pour les lignes envisagées, toutefois, cette technologie présente des inconvénients significatifs.

- Comme nous allons l'expliquer plus bas, les voitures du REM ne pourraient pas partager le tunnel sous la montagne avec du matériel ferroviaire conventionnel, ce qui impose un changement de mode aux passagers du Train de Mascouche et interdit le tunnel aux trains de VIA Rail.
- Le REM ne pourrait pas être exploité hors de son site propre intégral et ne pourrait partager celui-ci avec aucun autre véhicule, ce qui impose une correspondance à la majorité des utilisateurs éventuels.

Comme nous l'indiquions à la section 2, il serait plus qu'utile de publier les études ayant mené à ce choix eu égard aux critères généralement utilisés tel que ceux décrits en annexe, au tableau 6.

## 4.2 Le maintien de l'interopérabilité dans le tunnel

En plus d'avoir des impacts négatifs sur les usagers du train Mascouche à cause de la correspondance créée, le REM pourrait avoir un effet négatif sur l'offre future de services ferroviaires voyageurs interurbains à Montréal. Tous ces services ont actuellement leur terminus à la Gare Centrale ; d'où partent des trains :

- de VIA Rail, à destination de Québec (5 trains par jour par direction en semaine) et des Maritimes (3 trains par direction par semaine) ; ces trains traversent le pont Victoria et desservent ensuite la gare de banlieue de Saint-Lambert ;
- de VIA Rail, à destination d'Ottawa (4 trains par jour par direction en semaine) et de Toronto (7 trains) ; ces trains desservent ensuite la gare de banlieue de Dorval ;
- de VIA Rail, à destination de l'Abitibi et du Saguenay via la Mauricie (3 trains par direction par semaine) ; faute de pouvoir emprunter le tunnel, ces trains se dirigent d'abord vers l'ouest, contournent la gare de triage Taschereau et se dirigent ensuite vers l'est sur la voie empruntée aussi par le train de Mascouche ; ils traversent ainsi Saint-Laurent, Montréal-Nord, Pointe-aux-Trembles, etc. ;
- d'Amtrak, à destination de New York et Washington via Albany (1 train par jour par direction) ; ce train traverse le pont Victoria, dessert ensuite la gare de banlieue de Saint-Lambert puis, à Longueuil, bifurque vers le sud et les États-Unis.

VIA Rail a rendu public son projet de TGF afin d'améliorer la qualité de service de ses dessertes du Corridor Québec-Windsor, en améliorant d'abord les fréquences de ses trains puis, progressivement par la suite, leur vitesse.

Dans le but de réaliser de telles améliorations de service, VIA Rail, considère une liaison Montréal-Québec et Montréal-Ottawa par la rive Nord du Saint-Laurent. Selon VIA Rail, ce tracé réduirait sensiblement les temps de parcours compte tenu du trafic important de trains de marchandises dans ces corridors via la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

Selon l'hypothèse qu'on doit retenir pour le moment, les voitures du REM ne pourraient pas partager le tunnel sous le Mont-Royal avec du matériel ferroviaire conventionnel. Cette incompatibilité pénaliserait le développement du service de VIA Rail et aussi, comme mentionné précédemment, la qualité de service de banlieue de la ligne Mascouche.

Il y a certainement lieu de considérer des moyens de maintenir l'interopérabilité dans le tunnel sous le Mont-Royal comme cela se fait, selon VIA Rail, en Allemagne et à Ottawa tout en reconnaissant qu'actuellement la législation en place ne le permet pas<sup>3</sup>.

## 4.3 Le REM et le plan de transport de Montréal

Le projet de REM s'insère-t-il dans le plan de transport régional de Montréal ? Et comment ? Il est difficile de répondre à cette question, car ce plan de développement des services de

---

<sup>3</sup> LE SOLEIL, Annie Morin, « Le bras de fer pour le train à grande fréquence se poursuit », 24 juillet 2016, [<http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201607/24/01-5004137-le-bras-de-fer-pour-le-train-a-grande-frequence-se-poursuit.php>], consulté le 21 septembre 2016.

transport sera élaboré par la future Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) créée par le gouvernement du Québec dans le cadre de la loi 76.

Le projet de SLR sur le pont Champlain et de desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau ont toutefois été identifiés successivement dans le Plan de transport de Montréal en 2008 puis dans le PMAD de la CMM en 2011. Il est toutefois légitime de se poser certaines questions en l'absence d'un plan de transport pour la région de Montréal. Le projet proposé correspond-il à ce point aux besoins qu'il remplacerait un système mis en place en 1995 (la ligne de Deux-Montagnes) et mettrait en péril la pérennité d'une ligne inaugurée en 2014 (la ligne Mascouche) et même en concurrencerait une autre (la ligne Vaudreuil-Hudson).

L'ARTM se devra de tenir compte de cet état de fait lors de l'élaboration de son plan de transport afin de répondre aux besoins de mobilité des populations desservies par ses lignes et de prévoir le maintien à court terme et l'amélioration à long terme des services de transport en commun pour ces secteurs.

## 5. Recommandations

Suite aux observations, analyses et réflexions menées avec ses membres, et malgré certaines interrogations et objections soulevées, Transport 2000 recommande :

1. Que le REM proposé par CDPQ Infra soit mis en place avec les modifications recommandés ci-après.
2. Que CPDQ Infra facilite l'intermodalité avec le métro et un accès universel aux stations :
  - Par la construction d'une gare de correspondance à la station McGill,
  - Par l'amélioration de l'accès à la station Bonaventure via la place Bonaventure,
  - Par la construction d'une gare de correspondance à la station Édouard-Montpetit.
3. Que l'ARTM facilite l'intermodalité entre le métro, le REM et le train de Mascouche :
  - Par le prolongement de la ligne Orange ouest vers la gare Bois-Franc,
  - Par l'amélioration de la correspondance entre le train de Mascouche et la ligne de métro Orange à la station Sauvé.
4. Que les services d'autobus se rabattant au REM soient améliorés :
  - Par un accroissement de vitesse grâce à des mesures comme la mise en place de lignes de bus express avec mesures préférentielles entre les quartiers résidentiels et les gares du REM ;
  - Par la mise en place d'un réseau efficace de rabattement par bus avec un accroissement du nombre de départs pour s'adapter à l'horaire et à la fréquence du REM et par l'amélioration générale des dessertes locales par bus ;
  - Pour y arriver, les ententes financières concernant les municipalités ne doivent pas faire en sorte de diminuer les sommes actuellement consacrées aux services d'autobus par les villes.
5. Que le REM soit prolongé au sud de l'aéroport Montréal-Trudeau jusqu'à la gare intermodale de l'échangeur Dorval afin de permettre l'accès au train de banlieue Vaudreuil-Hudson et au terminus de bus de la STM, permettant ainsi un accès aux populations de Dorval et Lachine.
6. Que le gouvernement du Québec s'assure que les ressources financières consacrées au projet ne compromettent pas le prolongement de la ligne Bleue du métro, et qu'il supporte également les recommandations visant l'intégration des réseaux.
7. Que l'utilisation du tunnel soit régie par une autorité publique comme l'ARTM qui pourrait, si l'interopérabilité devient possible et légale, permettre l'utilisation du tunnel par d'autres opérateurs.

## 6. Conclusion

Transport 2000 appuie le projet de REM de CDPQ Infra, car il s'agit d'un développement majeur des services de transport collectif pour la partie ouest de la CMM. La solution présentée va au-delà du mandat initial confié par le gouvernement du Québec de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal via le pont Champlain et de relier l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-Ville. La population de la Rive-Sud attend un lien efficace et permanent depuis la mise en place de la voie réservée pour bus à contresens en 1978 dont le statut était alors temporaire. Depuis le transfert de tous les vols à Montréal-Trudeau en 2004, un lien efficace est nécessaire pour desservir l'aéroport.

Le projet définit un mode intermédiaire entre le bus et le métro pour cette partie du territoire qui est moins dense que le centre. Le tracé par le nord peut surprendre, mais le trafic des trains de marchandises dans le corridor sud en constante croissance bloque toute amélioration de la desserte des passagers le long de l'autoroute A-20 dans les emprises CN et CP.

L'utilisateur fait son choix de trajet et de mode en visant un temps de déplacement porte-à-porte minimum et des passages fréquents afin de minimiser son temps d'attente.

Le REM améliore de façon importante les fréquences de passages sur les quatre antennes. Malgré ses qualités, le projet pose deux problématiques majeures pour les usagers. Il entraîne des correspondances supplémentaires pour une partie importante des voyageurs et il est mal connecté au réseau de métro dont les stations visées ne sont pas aujourd'hui universelles. Nos recommandations visent à minimiser sinon éliminer les impacts négatifs du REM sur les usagers du transport collectif ce qui à nos yeux deviennent des conditions de succès du projet.

Dans le but d'une meilleure compréhension du projet par le public et d'une prise de décision plus éclairée par les instances gouvernementales, mentionnons l'utilité de rendre disponible les études sur les choix technologiques, sur les tracés, sur les moyens d'en assurer l'accessibilité et les études d'achalandage détaillées et, enfin, les impacts financiers sur les budgets de l'ARTM et les municipalités de la CMM. Nous sommes convaincus que les études à être déposées par CDPQ Infra d'ici la fin de l'année apporteront les réponses attendues.

Les spécialistes et autorités devront débattre des impacts financiers du REM sur les budgets des autres partenaires de la région, mais nous tenons à ce que les municipalités et le gouvernement du Québec maintiennent les budgets actuellement octroyés à l'ARTM, aux sociétés de transport et aux CIT tant pour les investissements que pour l'exploitation. Le REM est un ajout de service et ne doit pas avoir d'impacts négatifs sur les autres réseaux. Au contraire, le REM est une opportunité en or de relancer le développement de l'offre de service de transport collectif sur les territoires qu'il dessert.

# Annexe

## 7. Impacts sur la qualité de service par antenne

Tableau 2. La liaison de la Rive-Sud au centre-ville

	<b>Avant le REM</b>	<b>Avec le REM</b>	<b>Changement</b>
<b>Territoire</b>	Plusieurs secteurs de la Rive-Sud sont desservis au moyen d'une voie réservée temporairement aux autobus sur le pont Champlain.	Les mêmes secteurs de la Rive-Sud seraient desservis au moyen du rabattement de leurs autobus sur une station du REM.	Le REM pourrait contribuer à étendre la desserte du territoire. En particulier, il établirait une liaison directe entre Montréal et le Quartier 10/30.
<b>Rapidité</b>	Le temps de trajet sur la voie réservée est de 20 à 25 minutes.	Le temps de trajet sur le site propre intégral du REM serait de 15 à 20 minutes.	L'étude de 2007 de l'AMT prévoyait que 60% des utilisateurs d'un SLR auraient des gains de temps, Il resterait 10% des usagers avec des pertes de plus de cinq minutes.
<b>Commodité</b>	Sur la voie réservée, la plupart des autobus n'arrêtent qu'au terminus du centre-ville ; l'intervalle est d'environ 15 minutes.	L'intervalle des lignes d'autobus transférant au REM serait toujours de 15 minutes.	Le déplacement serait moins commode pour les usagers des autobus ; il serait le même pour les usagers actuels des stationnements incitatifs. Il serait amélioré pour les résidents des TOD.
<b>Confort</b>	Une fois monté à bord du bus, l'usager ne subit aucun changement de mode.	Négatif ; l'usager devrait transférer de son bus (ou de son auto) au REM. Positif ; REM est plus confortable qu'un bus.	Le confort d'une voiture du REM serait supérieur à celui d'un bus ; la différence serait plus ou moins importante selon l'aménagement des voitures REM.
<b>Disponibilité</b>	La voie réservée sur le pont même n'est disponible qu'en période de pointe dans la direction prédominante.	Le REM offrirait un service fréquent (aux 3 minutes en pointe, et aux 6 en hors-pointe), 20 heures par jours.	Ceci pourrait avoir un impact important sur le choix modal des usagers qui travaillent sur des horaires atypiques ou qui pourraient avoir à retourner sur la rive-sud en dehors des heures de pointe. Il pourrait également favoriser les déplacements de Montréal vers le centre commercial 10/30.
<b>Capacité</b>	Avec 3 bus à la minute et plusieurs bus articulés, la capacité de la voie réservée peut atteindre 10 000 passagers/heure.	Avec des rames de 4 voitures aux 3 minutes, la capacité du REM serait de 12 000 passagers/heures.	La capacité serait augmentée de l'ordre de 20%.

Tableau 3. Les liaisons avec l'aéroport et le Technoparc

	<b>Avant le REM</b>	<b>Avec le REM</b>	<b>Changement</b>
<b>Territoire</b>	Le bus 747 relie l'aéroport au centre-ville par la A-20 ; ce service compte 11 arrêts au centre-ville.	Le REM relierait l'aéroport à la Gare Centrale et desservirait entre ces deux points un nombre indéterminé de station du REM.	Il faut surtout noter l'ajout d'une gare au Technoparc Saint-Laurent, le second pôle d'emploi à Montréal, et qui n'est actuellement desservi par aucun mode lourd ou mi-lourd de transport collectif. Pour l'aéroport, peu de changement pour les usagers qui partent du centre-ville ; nette amélioration pour les usagers de la rive-sud, et de la couronne nord.
<b>Rapidité</b>	Le temps de trajet aéroport/centre-ville est de 45 à 75 minutes, selon le niveau de congestion routière et la destination finale.	Le temps de trajet serait de 25 à 30 minutes, selon le nombre d'arrêts aux stations intermédiaires.	Le temps de porte à porte devrait être grandement amélioré pour les déplacements en heures de pointe et pour les usagers arrivant de la rive-sud.
<b>Commodité</b>	La fréquence varie de 1 à 6 départs/h, le bus 747 dessert 11 points au centre-ville dont 2 stations de métro.	La fréquence du REM varierait de 5 à 10 départs/h ; sa commodité varierait aussi selon le nombre de stations intermédiaires desservies.	Le REM demanderait un changement de mode pour certains usagers de la 747 qui ne sont ni au métro, ni à des arrêts à proximité de la gare centrale. Il serait plus commode pour les voyageurs résidant dans des hôtels à proximité de la gare centrale ou de la gare McGill.  Pour ce qui est des employés de l'aéroport, une tarification semblable à celle qui prévaut présentement pour la 747 sera requise pour les inciter à utiliser le REM.
<b>Confort</b>	Le niveau de confort est celui d'un bus urbain ; des espaces sont prévus pour les bagages.	Pour les usagers de l'aéroport, le confort du REM dépendrait de la disponibilité de places assises et de l'espace prévu pour les bagages.	Le confort d'une voiture du REM serait supérieur à celui d'un bus ; la différence serait plus ou moins importante selon l'aménagement des voitures REM.
<b>Disponibilité</b>	Le service est disponible 24/7 ; la fréquence est variable et plus élevée entre 11 et 18 heures.	Le service serait disponible 20h/jour et la fréquence minimale d'une rame aux 12 minutes.	Le REM n'offrirait pas d'amélioration sensible de la disponibilité.
<b>Capacité</b>	Avec un intervalle de 10 minutes, la capacité de la ligne 747 est de l'ordre de 300 passagers/heure.	Avec des rames de 2 voitures et un intervalle de 12 minutes, la capacité du REM atteindrait 1500 passagers/heures.	L'augmentation de capacité varierait selon la proportion de places assises et l'espace prévu pour les bagages.

Tableau 4. La liaison de l'Ouest de l'île au centre-ville

	<b>Avant le REM</b>	<b>Avec le REM</b>	<b>Changement</b>
<b>Territoire</b>	L'Ouest de l'Île et au-delà jusqu'à Hudson, est relié au centre-ville par la ligne Vaudreuil-Hudson ainsi que par des bus réguliers et express.	L'Ouest de l'Île jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue, serait relié au centre-ville, de plus par une nouvelle ligne REM, dans l'axe de l'A-40.	La desserte de l'Ouest de l'Île compterait 5 nouvelles stations.
<b>Rapidité</b>	Depuis Sainte-Anne-de-Bellevue, le temps de trajet à bord (ligne Vaudreuil-Hudson) est de 45 à 50 minutes.	Depuis Sainte-Anne-de-Bellevue, le temps de trajet à bord du REM serait de 35 à 40 minutes.	Le temps de trajet total de porte à porte varierait un peu selon l'origine et la destination de l'utilisateur.
<b>Commodité</b>	La ligne de Vaudreuil-Hudson compte 15 stations dans l'Ouest de l'Île et peu de place de stationnement incitatif.	La ligne REM ajouterait 5 stations et 4 500 places de stationnement incitatif.	Pour les usagers de l'Île-Perrot et de Vaudreuil, la commodité pourrait être améliorée par la mise en place d'une desserte par autobus.
<b>Confort</b>	Le niveau de confort est celui d'une ligne de banlieue ; sièges nombreux et confortables, quai ouvert avec abribus.	Le niveau de confort du REM serait celui d'une ligne de métro ; moins de places assises et stations fermées.	L'attente en station serait plus confortable ; le confort à bord sera réduit avec la baisse du nombre de places assises.
<b>Disponibilité</b>	Le service offert 14h par jour, avec un intervalle moyen de 65 minutes réduit à 15 minutes en périodes de pointe.	Le service du REM serait offert 20h par jour avec un intervalle maximum de 12 minutes, réduit à 6 minutes en période de pointe.	La disponibilité serait améliorée de façon significative.
<b>Capacité</b>	La ligne Vaudreuil-Hudson offre une capacité d'environ 2 400 voyageurs/h en pointe ; il faut ajouter la capacité des bus vers le centre-ville ou le métro.	Avec des rames de 4 voitures aux 6 minutes, la capacité du REM serait de 6 000 passagers/heure.	La disponibilité supplémentaire pourrait être utilisée par un transfert du service du train de Vaudreuil-Hudson vers le REM.

Tableau 5. La liaison de Deux-Montagnes au centre-ville

*Cette section du projet REM remplace totalement un service déjà existant. En conséquence des passages-à-niveaux seront supprimés accroissant la sécurité et la fluidité de la circulation selon les artères visées. De plus, le changement technologique induit par le projet permettra d'éviter la restauration ou même le remplacement de l'équipement existant.*

	<b>Avant le REM</b>	<b>Avec le REM</b>	<b>Changement</b>
<b>Territoire</b>	Le territoire est présentement desservi par la ligne Deux-Montagnes, d'une longueur de 29,9 km (gare Centrale/Deux-Montagnes).	Même territoire de desserte.	Aucun changement dans l'étendue de la desserte du territoire.
<b>Rapidité</b>	De Deux-Montagnes à la Gare centrale, le temps de trajet est de 40 à 45 minutes.	Le temps de trajet serait de 35 à 40 minutes.	La réduction du temps de trajet se répercuterait sur le temps total de trajet de porte à porte ; le temps d'attente moyen serait amélioré.
<b>Commodité</b>	12 gares toutes desservies par bus et offrant 5 900 places de stationnement incitatif	15 stations desservies par bus, et offrant 6 400 places de stationnement incitatif	L'ajout de 3 stations et de 500 places de stationnement améliorerait la commodité.
<b>Confort</b>	Le niveau de confort est celui d'une ligne de banlieue ; sièges nombreux et confortables, quais ouverts avec abribus.	Le niveau de confort serait celui d'une ligne de métro ; moins de places assises et stations fermées.	Le temps d'attente en station serait plus confortable ; le confort à bord, inférieur parce que moins de places assises.
<b>Disponibilité</b>	Service offert 17h30 par jour, avec un intervalle moyen de 42 minutes, réduit à 12 minutes en période de pointe.	Service offert 20h par jour, avec un intervalle maximum de 12 minutes réduit à 6 minutes en période de pointe.	La disponibilité serait améliorée, mais le service actuel offre déjà une disponibilité élevée en pointes.
<b>Capacité</b>	Avec jusqu'à 5 trains de 1 000 passagers à l'heure, en période de pointe, la capacité est d'environ 5 000 passagers/heure.	Avec des rames de 4 voitures aux 6 minutes, la capacité du REM serait de 6 000 passagers/heure.	La capacité serait augmentée d'environ 20% ; ceci semblerait justifié par la demande.

Tableau 6. Critères utilisés par l'AMT pour ses choix technologiques

<b>Critères associés au transport en commun</b>	<b>Critères associés à la collectivité</b>
Temps de déplacement, TC, en pointe	Émission de polluants atmosphériques
Temps de parcours, TC, hors pointe	Incidences sonores et vibrations
Achalandage, TC, sens de la pointe	Soutien au développement de Montréal et la Rive-Sud
Achalandage, TC, sens inverse de la pointe	Incidences sur les liens cyclables et piétonniers
Convivialité du système	Incidences visuelles
Nombre de correspondances	Acceptabilité sociale
Sécurité des usagers	Cohérence avec la planification des transports métropolitains
Sentiment de sécurité	Coûts d'immobilisations
Variabilité du service	Temps de déplacement auto, pointe,
Fiabilité	Temps de parcours auto, sens inverse de la pointe
Accessibilité et intégration des réseaux	Sécurité routière
Transferts modaux	Temps de déplacement auto, autres axes
Pérennité TC	Déplacements camionnage
Capacité TC	
Opérations du transport en commun	

\* TC = Transport en commun Source : Tecsubit, 2003



50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 430

Montréal, QC

H2X 3V4

[info@transport2000qc.org](mailto:info@transport2000qc.org)