



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Audience publique

Projet de transport collectif du Réseau électrique métropolitain de la Caisse de dépôt et placement du Québec

Mémoire présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
par l'Ordre des urbanistes du Québec

22 septembre 2016

Depuis 1963, l'**Ordre des urbanistes du Québec (OUQ)** a pour mandat d'assurer la protection du public en réglementant et en surveillant les activités professionnelles des urbanistes. Il est également le gardien et le promoteur de la compétence professionnelle en aménagement du territoire et en urbanisme. Répartis sur l'ensemble du territoire québécois, les urbanistes interviennent à tous les niveaux de planification et auprès de tous les types d'intervenants (ministères, municipalités régionales de comté, communauté métropolitaine, villes et municipalités, entreprises, promoteurs, citoyens et organismes communautaires, etc.).

L'urbaniste est un professionnel de l'aménagement du territoire qui œuvre dans le domaine de la planification, de la conception et de la gestion de l'occupation du sol à l'échelle d'un site, d'une agglomération, d'une région ou d'un pays. Ses interventions visent à assurer la qualité de vie et l'harmonisation des activités humaines, dans une perspective de développement durable, en tenant compte des besoins des citoyens et des collectivités ainsi que des caractéristiques des milieux naturels et bâtis.

Enfin, le titre « urbaniste » est un titre réservé par le Code des professions aux seuls membres de l'Ordre des urbanistes du Québec.

**Ordre des
Urbanistes du
Québec**

85, rue Saint-Paul ouest
4^e étage, Bureau 410
Montréal (Québec) H2Y 3V4
Téléphone: (514) 849-1177
Télécopieur: (514) 849-7176
Courriel: info@ouq.qc.ca
Internet: www.ouq.qc.ca

Montréal, le 22 septembre 2016



Monsieur Denis Bergeron,
Président de la Commission d'enquête et d'audience publique
Projet sur le réseau électrique métropolitain de transport collectif
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le président,

À titre de membre de l'Office des professions du Québec et partenaire du Conseil interprofessionnel du Québec, l'Ordre des urbanistes du Québec est heureux de participer à l'audience publique du projet du réseau électrique métropolitain de transport collectif de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Veuillez trouver ci-joint le mémoire de l'Ordre des urbanistes du Québec relativement à cette audience. En effet, les urbanistes ne pouvaient laisser passer l'occasion de s'exprimer sur un projet aussi structurant pour l'aménagement de la métropole québécoise et ses environs.

Notre organisation ne peut que saluer l'annonce d'un tel projet en transport collectif, qui vient appuyer les efforts de planification et d'aménagement du territoire dans une optique de développement durable. Les ajustements que nous proposons et les arguments que les urbanistes avancent visent à permettre l'épanouissement de communautés saines qui offrent une qualité de vie exceptionnelle.

Nous tenons à vous réitérer de notre entière collaboration dans ce dossier et serions heureux de vous appuyer à la hauteur de vos besoins.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Le président,

Donald Bonsant Urb.

Contenu

1- Nature du projet.....	5
2- À quels besoins et à quels buts répond le projet ?	5
3- Les impacts sur le développement du territoire et l'urbanisme	6
4 - Une attitude conciliante	6
5 - Intégration du REM au réseau de transport collectif.....	8
6 - Vers un nouveau mode de gestion	10
7 - Le comportement des usagers, un facteur de succès	11
Recommandations	13

1- Nature du projet

Tel que présenté actuellement, le *Réseau électrique métropolitain* (REM) est un projet de transport collectif sur rail, de type métro léger, qui empruntera les voies centrales du nouveau pont Champlain (ouverture prévue fin 2018), depuis Brossard (rive sud de Montréal) jusqu'à la Gare Centrale (centre-ville de Montréal) et de celle-ci à l'Aéroport de Montréal. Il se rendra aussi jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue (ouest de l'île) et Deux-Montagnes (rive nord).

Le futur réseau projeté par CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, s'étendra sur 67 kilomètres de voies ferrées et comprendra 24 stations, dans sa phase initiale. Sa mise en service est prévue pour la fin de 2020.

2- À quels besoins et à quels buts répond le projet ?

Essentiellement, ce projet, dont les coûts sont évalués à 5,5 milliards de dollars (3 milliards investis par CDPQ Infra et 2,5 milliards par les gouvernements du Québec et du Canada), répond à deux besoins cruciaux pour la région métropolitaine :

- la nécessité de repenser la liaison en transport en commun entre la rive-sud de Montréal et son centre-ville à l'occasion de la construction du nouveau pont Champlain (le pont le plus achalandé au Canada), qui constitue le principal lien routier avec le nord-est des États-Unis : *les valeurs échangées entre le Canada et les États-Unis transitant sur ce pont s'élèvent à 20 milliards de dollars par année;*
- l'établissement d'un *lien rapide et efficace entre le centre-ville de Montréal et l'Aéroport de Montréal* (Trudeau), qui a connu cette année une hausse de 4,6 % du trafic de passagers et prévoit de nouvelles hausses.

La réalisation de ce projet de transport, le plus important dans la région depuis des décennies, contribuera donc sensiblement à soutenir l'essor de l'économie de la région métropolitaine de Montréal et la fluidité de ses échanges touristiques et commerciaux.

3- Les impacts sur le développement du territoire et l'urbanisme

Au-delà des retombées en transport et des impacts économiques attendus par CDPQ Infra, un projet de cette ampleur par ses effets structurants constitue un geste majeur de planification urbaine. En effet ce projet de transport collectif aura aussi, ne serait-ce que par son envergure exceptionnelle, des impacts de divers ordres sur le développement du territoire et l'urbanisme de la région :

- forte réduction attendue de la circulation quotidienne d'autobus entre la rive sud et le centre-ville de Montréal;
- création de quartiers TOD et de stations à Brossard, dans l'axe de l'autoroute 10 et du nouveau pont Champlain;
- création de liens entre le réseau prévu et des stations existantes de métro et de train;
- achalandage accru du réseau de métro de Montréal;
- fluidité accrue entre le centre-ville et l'Aéroport de Montréal;
- mesures d'optimisation continue du tracé du REM.

4 - Une attitude conciliante

À cet égard, l'équipe de projet du REM a démontré, depuis sa première présentation jusqu'aujourd'hui, sa capacité :

- de consulter les riverains et parties prenantes, et
- de proposer rapidement des mesures de mitigation et des solutions aux obstacles constatés, aux risques appréhendés et aux problèmes soulevés.

Ainsi, pour satisfaire aux exigences du BAPE et du ministère de l'Environnement, en s'assurant de ne pas perturber l'habitat d'espèces en péril et les milieux humides du parc-nature des Sources, qui se trouvaient sur le trajet initial du REM en direction de l'aéroport Trudeau, CDPQ Infra a annoncé que le REM traverserait tout le secteur en tunnel. D'autres milieux humides seront épargnés à Sainte-Anne-de-Bellevue, en déplaçant vers la station Kirkland les projets de stationnement incitatif et de gare d'autobus.

Afin de réduire les impacts sur le milieu bâti, en préservant la trame des rues du secteur Griffintown, CDPQ Infra réaménagera le pont ferroviaire de la Gare Centrale, évitant la fermeture de rues qui, autrement, auraient été coupées en deux par les structures du REM. Des mesures de même nature, limitant le nombre de fermetures de rues, ont été prévues à Laval et à Deux-Montagnes, où les quinze intersections entre des rues locales et la voie ferrée du REM seront étagées.

CDPQ Infra a conclu une entente avec le CN (Canadien National), concernant le viaduc longeant l'ancienne autoroute Bonaventure, afin de le modifier pour que les voitures du REM puissent accéder directement à la Gare Centrale de Montréal. La transaction facilitera la conception d'un tracé évitant des immeubles d'intérêt patrimonial (l'édifice résidentiel Rodier et les édifices industriels New City Gas et Drummond McCall) dans le secteur Griffintown.

L'entente entre CDPQ Infra et le CN ouvre la porte à l'utilisation à long terme de la Gare Centrale pour l'exploitation du futur REM, et permet à CDPQ Infra de construire l'un de ses tronçons sous les voies ferrées du CN, dans le secteur Pointe-Saint-Charles. *(source : Bruno Bisson, La Presse)*

L'Ordre des Urbanistes du Québec appuie le projet REM et salue les modifications apportées au projet depuis l'annonce de ce dernier. Il reconnaît l'ouverture et l'attitude conciliante de CDPQ Infra dans sa recherche continue de bonification du projet, de même que son souci des impacts sur l'environnement naturel et bâti et sur le patrimoine et souhaite que cette attitude de CDPQ Infra perdure dans toutes les étapes de la réalisation du projet.

5 - Intégration du REM au réseau de transport collectif

La Gare Centrale est un pivot incontournable du projet REM, essentiellement parce qu'elle est située à l'extrémité du trajet ferroviaire reliant le centre-ville et l'Aéroport de Montréal. Mais, si la Gare Centrale donne accès au réseau piétonnier intérieur de Montréal, apprécié des Montréalais et des touristes, la distance et la complexité du trajet piéton depuis la Gare jusqu'au métro (ligne orange) n'en font pas un modèle très convaincant d'intégration au réseau montréalais de transport collectif. Il sera donc nécessaire en collaboration avec la STM de repenser et d'améliorer le trajet entre la gare centrale et la station de métro Bonaventure de manière à ce que celui-ci soit efficace et convivial pour les personnes à mobilité restreinte et par le fait même pour les touristes avec des valises.

Au lancement du projet REM, CDPQ Infra envisageait la possibilité de construire deux stations souterraines croisant les lignes vertes (McGill) et bleues (Édouard-Montpetit) du métro, lors d'une phase ultérieure. Ces deux stations, qui pourraient être construites avec quai central pour plus d'efficacité, présentent des avantages, notamment en termes d'achalandage (étudiants et employés de l'Université McGill et de l'Université de Montréal). Les espaces souterrains nécessaires à la jonction REM-McGill existent déjà puisqu'ils ont été prévus au milieu des années 80 au moment de la conception de l'ancien projet REM (Réseau Express métropolitain). La jonction REM-Édouard-Montpetit suppose cependant la remise aux normes du tunnel ferroviaire sous le mont Royal, ainsi que l'installation d'escaliers mécaniques hors normes et d'ascenseurs reliant ce tunnel à la station de métro (les stations des métros très achalandées de Moscou, de St-Pétersbourg et de Kiev sont à des profondeurs souvent supérieures à 100m sans que leur efficacité ou leur sécurité ne soient compromises).

Plus récemment, CDPQ Infra a indiqué que dans l'appel d'offres pour le contrat de construction principal du projet, des entreprises seront invitées à soumettre une solution technique et un prix pour leur réalisation, comme une option au contrat. Ces coûts s'ajouteraient au projet de 5,5 milliards de dollars. Une autre station, sans lien avec le métro, située dans le secteur Griffintown (Bridge-Wellington), pourrait s'ajouter aux 24 stations prévues à l'origine. Retarder la réalisation des rabattements vers les lignes verte et bleue du métro rendrait pratiquement impossible et vraisemblablement contreproductif leur réalisation future étant donné qu'il sera irréaliste de faire des travaux d'une telle ampleur une fois que le réseau aura connu une hausse soutenue d'achalandage comme le prévoit CDPQ Infra.

Aujourd'hui les lieux les plus visités du monde ne sont pas des monuments emblématiques comme la tour Eiffel ou des sites naturels grandioses comme les chutes du Niagara, ce sont plutôt des gares de train ou de métro et des aéroports dont l'achalandage est souvent dix fois supérieurs à ceux des plus grands joyaux du patrimoine mondial. C'est pour cette raison que les états accordent aujourd'hui autant, sinon encore plus d'importance à ces lieux de passage qui incarnent la culture et le savoir-faire de leur communauté.

L'Ordre des Urbanistes estime donc que la réalisation des liens entre le REM et les stations de métro McGill (ligne verte) et Édouard-Montpetit (ligne bleue) de Montréal ne devrait pas être une simple option au contrat, mais une composante essentielle du projet.

Par ailleurs, la réalisation du projet REM devrait créer l'opportunité de développer davantage la dimension d'art public et de design qui caractérise déjà le réseau existant de métro montréalais. Il est essentiel que les nouvelles gares soient des œuvres architecturales exceptionnelles à la hauteur de leur achalandage anticipé et de l'importance qu'il faut accorder à la qualité architecturale des lieux publics et des grands ouvrages d'art.

6— Vers un nouveau mode de gestion

Le projet REM constitue un partenariat entre deux organisations publiques. Cette formule offre un potentiel rassurant, dans la mesure où :

- il peut offrir un meilleur contrôle de l'échéancier et des coûts puisque qu'il n'y aura qu'une seule entité imputable et parfaitement autonome dans sa prise de décision;
- il peut offrir une garantie de qualité (qualité des réseaux, de l'architecture, de l'urbanisme, des paysages, du design industriel, du design graphique...) sachant que les dirigeants de la Caisse sont capables de clairvoyance, tel que démontrée lors de la réalisation du Quartier international de Montréal, projet d'aménagement urbain internationalement acclamé, ainsi que de l'immeuble Jacques Parizeau considéré aujourd'hui comme étant un des plus beaux immeubles contemporains de Montréal;
- il offrira une garantie de sécurité, le projet ne prévoyant aucune intersection partagée entre voitures automatisées et automobiles, mais uniquement des traverses en tunnel sous les voies ferrées ou en aérien au-dessus de celles-ci.

Les rendements du projet REM proviendront principalement de l'achalandage (billetterie), de la captation foncière (là où elle est applicable), et de la vente de publicité dans les espaces occupés par le REM. De plus, CDPQ Infra optimisera les coûts de transport en opérant des voitures électriques entièrement automatisées. Enfin, les gains seront profitables aux pensionnés de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Par ailleurs, si la Caisse de dépôt et placement du Québec a été impliquée dans plusieurs grands projets d'infrastructures, tels :

- The Canada Line (train léger, Vancouver, 2005)
- Heathrow Express (liaison ferroviaire, Royaume-Uni)
- Gatwick Express (train rapide, Londres)

c'était principalement au chapitre du financement. Or, dans le projet REM, CDPQ Infra n'agira pas seulement à titre de bailleur de fonds, mais sera aussi maître d'œuvre, ce qui permet une meilleure emprise des modalités du projet et une flexibilité dans les mesures prises de l'avant pour assurer sa rentabilité. Il reste donc à voir si l'on parviendra à respecter intégralement l'échéancier serré que s'est donné CDPQ Infra, pour toutes les composantes du projet, et notamment pour le matériel roulant (plus ou moins 200 voitures).

7— Le comportement des usagers, un facteur de succès

Au-delà des nouvelles infrastructures associées au projet REM et des rendements que CDPQ Infra pourra en retirer, le succès de celui-ci dépend d'une autre composante : le comportement des usagers.

Le projet REM prévoit quatre stations à Brossard :

- une première près du terminus Panama;
- une deuxième le long de l'autoroute 10 et une troisième près de l'autoroute 30, pour desservir le Quartier DIX30;
- éventuellement une quatrième près du stationnement incitatif Chevrier.

CDPQ Infra estime qu'il faut actuellement 40 à 50 minutes à l'automobiliste de Brossard pour se rendre au centre-ville, tandis que l'utilisateur du transport collectif s'y rend en 20 à 25 minutes à partir du stationnement incitatif Chevrier. Selon CDPQ Infra, le SLR permettra de réduire ce délai à moins de 20 minutes à partir du Quartier DIX30. Aux heures de pointe, un train quittera les stations aux trois minutes. (Source : Brossard Éclair)

Cela suppose :

- une réorganisation des rabattements d'autobus vers des stations accueillantes, à l'abri du vent, de la pluie et de la neige et reliées par un réseau de corridors protégés aux gares du REM,
- une réorganisation et une nouvelle tarification des stationnements incitatifs, qui n'incitent pas à habiter plus loin (tarification selon le code postal),
- une rationalisation des titres de transport et une tarification « à la carte »,
- un contrôle rigoureux de la fréquence des départs;
- Une accessibilité universelle répondant ainsi aux besoins des personnes à mobilité réduite, des parents accompagnés de jeunes enfants en poussette et des touristes avec leurs bagages

L'ensemble de ces éléments permettra un changement de comportement chez plusieurs usagers.

Pour que le projet REM soit non seulement un succès financier pour CDPQ Infra, mais, aussi et surtout, un succès collectif en termes de mode de vie urbain, il faut offrir, notamment aux clients de la rive sud qui utilisent actuellement leur automobile ou l'autobus pour traverser le pont, une formule qui leur apparaisse nettement plus avantageuse (en termes de temps, de tarif, de confort), particulièrement aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

En conclusion, l'Ordre des urbanistes du Québec appuie le projet du REM, se voit rassuré par le processus actuel d'amélioration continue, souhaite que CDPQ Infra peaufine son projet dans le même esprit d'écoute et de collaboration et demande que les rabattements vers les lignes verte et bleue du métro fassent absolument partie du projet initial. Par ailleurs l'OUQ estime important qu'une grande préoccupation soit apportée à l'architecture, à l'aménagement et au design ce qui sera un incitatif à un plus grand achalandage et à un plus grand respect des ouvrages par les usagers qui seront fiers de cette réalisation, la plus marquante en matière d'infrastructures publiques des prochaines décennies au Québec. En foi de quoi, l'Ordre des urbanistes du Québec émet les recommandations suivantes :

Recommandations

Recommandation 1

L'Ordre des urbanistes du Québec recommande, dans la mesure du possible, la prise en compte des bonifications au projet émises par la communauté afin de correspondre de manière concrète aux besoins et aspirations des usagers, ainsi qu'à la vision de développement des municipalités et arrondissements touchés par ce projet. Ce processus garantit l'utilisation du produit par les usagers et entretient un sentiment de fierté d'une réalisation nationale.

Recommandation 2

L'Ordre des urbanistes du Québec recommande les modifications nécessaires au projet afin de préserver ou d'intégrer, les milieux naturels et bâtis qui ont une valeur patrimoniale, lors de l'implantation du projet, tel que cela a déjà été démontré par la CDPQ jusqu'à maintenant.

Recommandations 3

L'Ordre des urbanistes du Québec recommande de prioriser les raccords et les liens avec le réseau de transport existant, tout particulièrement les lignes de métro verte et bleue, afin d'optimiser les déplacements en transports en commun et permettre le développement de zones TOD en périphérie et au cœur de la métropole. Ce qui contribue à la diversification des moyens de déplacements en banlieue, ainsi qu'à l'essor d'une économie locale. Finalement, ces raccords susciteraient davantage d'intérêt à intégrer l'art public et l'architecture aux nouvelles stations créées afin de respecter l'identité culturelle du réseau de transport montréalais.

Recommandation 4

L'Ordre des urbanistes du Québec recommande de prioriser l'implantation de mesures qui consolideront les habitudes des usagers du réseau actuel et inciteront les automobilistes à adopter de nouveaux modes de transports qui s'avèreront aussi, sinon plus avantageux que les déplacements en voiture, sans toutefois favoriser l'étalement urbain.



Ordre des
Urbanistes du
Québec

85, rue St-Paul Ouest, suite 410,
Montréal, Québec, H2Y 3V4
T : 514.849.1177
F : 514.849.7176
www.ouq.qc.ca