



**PRÉSENTATION AU BUREAU D'AUDIENCE  
PUBLIQUE EN ENVIRONNEMENT (BAPE)**

# Mémoire sur le projet Réseau électrique métropolitain de la CPDQ-Infra

**Le jeudi 22 septembre 2016**

## Table des matières

<b>Sommaire exécutif .....</b>	<b>3</b>
<b>MOBA un allié incontournable .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Le projet du REM :</b>	
<b>Un levier pour stimuler le développement économique au Québec.....</b>	<b>6</b>
a. Le Pôle de l'ouest : une force économique pour le Québec.....	6
B. Le transport des marchandises.....	7
c. Le REM, un puissant levier au redéveloppement des secteurs industriels .....	7
<b>2. Le projet du REM :</b>	
<b>Catalyseur de la mobilité alternative.....</b>	<b>9</b>
a. Le transport actif.....	9
b. Le transport en commun .....	10
c. Le covoiturage et l'autopartage .....	12
d. Les stationnements incitatifs et les débarcadères.....	13
<b>En conclusion .....</b>	<b>14</b>

## Sommaire exécutif

Le transport durable est au cœur des priorités de MOBA/Mobilité Alternative, la division transport de Développement économique Saint-Laurent, car il vise notamment à augmenter l'accessibilité aux zones d'emplois, un aspect vital du développement économique.

Avec ses 15 ans d'expérience, MOBA souhaite mettre à profit le résultat de ses réflexions et de ses consultations. Favorable à ce projet, il transmet ses recommandations afin d'assurer une intégration optimale du projet du REM.

Concrètement, nos recommandations visent à faire du REM :

- Un **puissant levier** pour le redéveloppement des secteurs industriels :

### Recommandation :

Il est indispensable que la richesse économique du Pôle de l'ouest soit considérée pour relever les défis liés au redéveloppement durable des secteurs qui entourent les futures gares du REM, au manque d'accessibilité en transport alternatif des employés et au transport actuel des marchandises par train.

- Le **catalyseur de la mobilité alternative** :

### Recommandations :

Le REM ne doit pas constituer une barrière physique supplémentaire pour les piétons et les cyclistes. Au contraire, la mise en place de cette infrastructure d'envergure devrait privilégier une meilleure conciliation grâce à l'aménagement d'un axe cyclable le long des voies, la mise en place d'abris à vélo sécuritaires aux gares et l'intégration des stations de vélos en libre-service.

Concernant le transport en commun, la CDPQ-Infra devrait aménager les gares à proximité du métro en gare intermodale (McGill, Édouard-Montpetit et le prolongement de la ligne orange vers Bois-Franc) et assurer la coordination avec les réseaux et horaires des bus. Pour rendre plus efficaces les correspondances, des mesures préférentielles pour autobus devraient être mises en place sur les principaux corridors menant aux gares.

Quant à l'auto autour des gares, elle devrait se limiter aux débarcadères et aux places réservées à l'autopartage. Si la création de stationnement est impérative, les places devraient être réservées aux covoitureurs, et l'aménagement de cette aire devrait tenir compte des dernières innovations en matière de développement durable.

MOBA offre à la CDPQ-Infra son entière collaboration pour la mise en place de ces mesures.

## MOBA, un allié incontournable

MOBA/Mobilité Alternative est l'un des six centres de gestion des déplacements (CGD) mandatés par le Ministère des transports, mobilité durable et électrification des transports (MTMDET).

**Soutenus par le MTMDET**, les CGD ont pour mission de conseiller les employeurs, les institutions et les municipalités en matière de mobilité durable, afin que tous y trouvent leur compte en matière environnementale, sociale et économique. Au Québec, six CGD sont répartis dans autant de régions.

MOBA est la **division transport durable de Développement économique Saint-Laurent (DESTL)**, dont l'un des mandats consiste à planifier et soutenir les initiatives et les projets de développement des zones industrielles, en concertation avec l'arrondissement de Saint-Laurent.

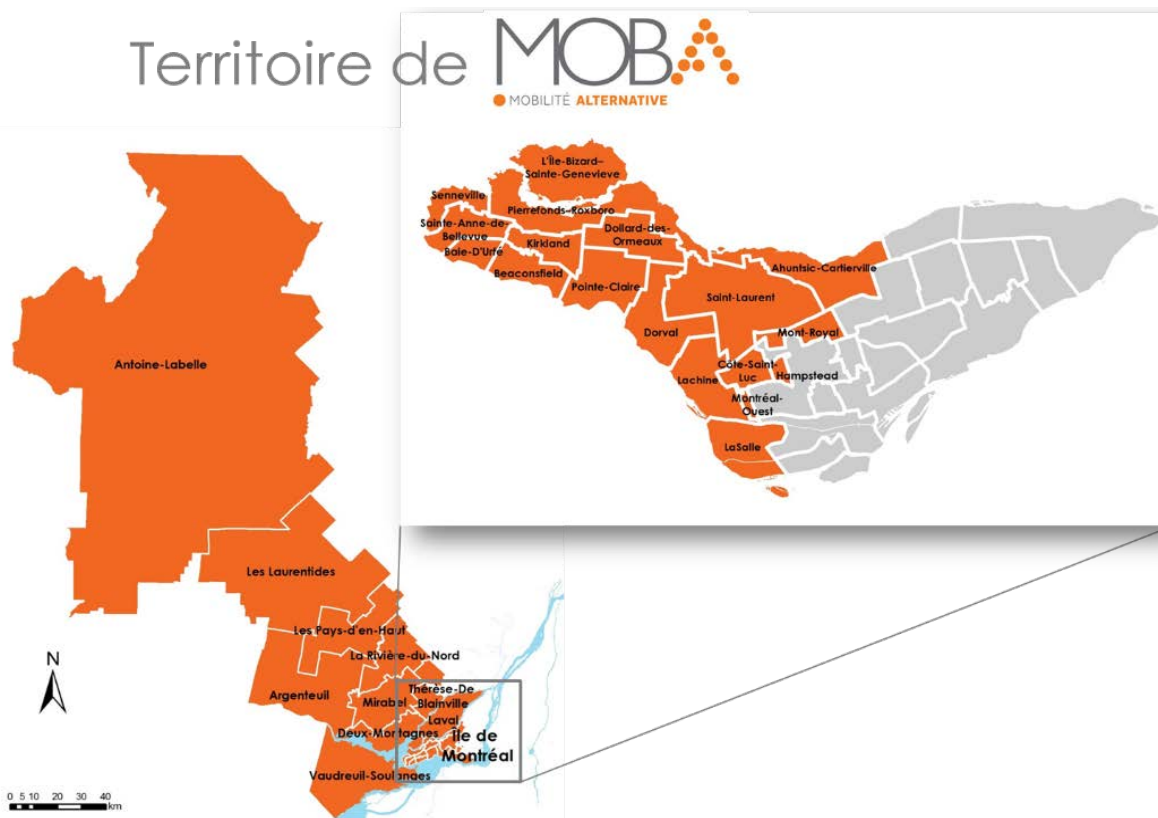


Forte de ses **15 ans d'expérience** en mobilité durable, MOBA couvre le territoire de l'ouest de la région métropolitaine de Montréal ainsi que les Laurentides. Dans le cadre de ses mandats actuels, MOBA est notamment **en lien avec les entreprises** du territoire traversé par le projet du REM :

- Consultations des entreprises de Saint-Laurent sur leurs enjeux en transport des personnes et des marchandises (mandat de l'arrondissement en cours);
- Amélioration des alternatives en transport dans le secteur de Technoparc Montréal (mandat de Technoparc Montréal depuis 2008);
- Portrait de la mobilité de l'ouest de l'île (mandats de la Direction de la santé publique pour Concertation Ouest-de-l'île, printemps 2016), et consultations des entreprises et des citoyens (automne 2016);

- Accompagnement des gestionnaires immobiliers et des entreprises propriétaires dans le redéveloppement durable des secteurs industriels vieillissants (mandat du Fonds d'Action Québécois pour le Développement Durable, de 2017 à 2019);
- Amélioration de l'accessibilité du transport alternatif dans le secteur Chameran-Lebeau : emplacement des gares A40 et Montpellier (mandat en attente de signature, fin du projet prévue en 2017).

FIGURE 1 : LE TERRITOIRE DE MOBA COMPREND L'OUEST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL ET LES LAURENTIDES



Le projet du REM traverse notamment le territoire d'intervention de MOBA; puisqu'on y compte **19 des 24 gares** prévues. Favorable à ce projet, MOBA transmet ses recommandations afin d'assurer une intégration optimale du projet du REM.

Notre proposition vise à faire du REM :

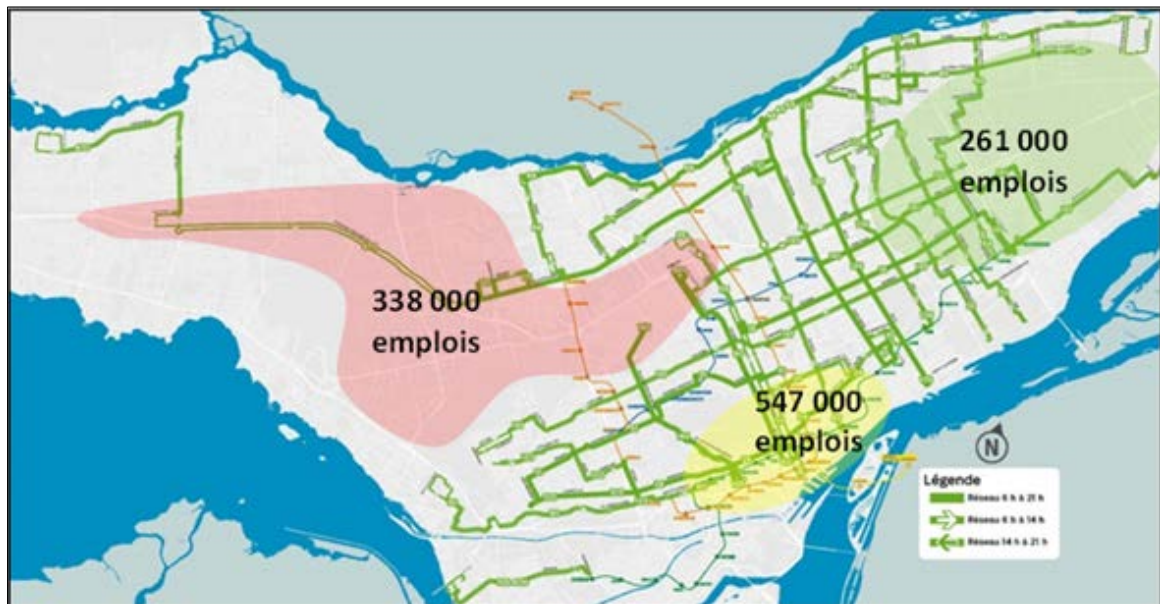
- un **puissant levier** au redéveloppement des secteurs industriels
- le **catalyseur de la mobilité alternative**

## 1. Le projet du REM : Un levier pour stimuler le développement économique au Québec

### A. LE PÔLE DE L'OUEST : UNE FORCE ÉCONOMIQUE POUR LE QUÉBEC

Le pôle d'emplois de l'ouest génère près de **340 000 emplois**, ce qui en fait le deuxième plus grand pôle d'emplois de la région métropolitaine, mais aussi du Québec. Les employés de cette zone métropolitaine ont très peu d'alternatives à l'auto solo, comparativement à ceux du centre-ville, qui totalise 550 000 emplois.

Figure 2 : LA RÉPARTITION DES EMPLOIS TOTAUX DANS LES 3 PÔLES DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL



Sources : Statistique Canada – Registre des entreprises; 2013

Accueillant plus de 1 000 entreprises manufacturières, **cette zone industrielle est aussi de la plus grande du Québec**. Indispensables dans l'économie québécoise, les entreprises manufacturières sont dites « à grande valeur ajoutée » en raison de leur effet multiplicateur sur l'emploi, notamment dans les secteurs de la recherche et développement, du service, de la distribution et du détail.

#### Recommandation :

Il est indispensable que cette **richesse économique** soit considérée dans le projet afin de relever les défis liés au transport des employés et des marchandises.

## B. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le transport des marchandises est un enjeu prioritaire pour les entreprises manufacturières. Plusieurs parmi celles d'envergure effectuent leurs **livraisons de marchandises par rail**. Elles réduisent ainsi les coûts et le nombre de camions sur le réseau routier (coûts liés à la congestion, à l'entretien des routes et aux gaz à effet de serre).

Il est primordial de **conserver ces accès** ou de trouver des solutions alternatives en concertation avec les entreprises. Le REM doit maximiser son action positive liée au transport collectif des personnes, en évitant un impact négatif sur le transport des marchandises par train.

**Recommandation :**

MOBA, qui est en lien avec ces entreprises, propose d'organiser une rencontre afin de valider les craintes exprimées quant au tracé et de vérifier les alternatives.

## C. LE REM, UN PUISSANT LEVIER AU REDÉVELOPPEMENT DES SECTEURS INDUSTRIELS

Les stations du REM traversent plusieurs secteurs industriels vieillissants. La construction de nombreuses zones industrielles, comme le secteur Chameran-Lebeau dans l'arrondissement de Saint-Laurent, date des années 1960-1970. L'implantation du REM dans ces zones constitue une occasion sans précédent de les redévelopper de façon durable. À cet effet, DESTL indique le redéveloppement durable des zones industrielles vieillissantes parmi les quatre priorités de son Plan stratégique 2016-2018.

Fait à souligner : ces secteurs sont souvent enclavés par des autoroutes et des chemins de fer. Le REM représente un moyen de créer des liens manquants entre ces zones. Il est toutefois primordial de planifier ce travail en amont afin d'intégrer la gare dans cette revitalisation, puisqu'elle y sera centrale.

**Recommandation :**

Les acteurs concernés par la revitalisation des secteurs entourant les futures stations du REM doivent dès à présent être impliqués dans la planification locale des gares.

Les gares de transport métropolitain constituent des vecteurs de développement urbain, dont le concept, institutionnalisé par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), repose sur le « TOD » (*Transit Oriented Development*).



Or, les exemples de stationnements incitatifs à Saint-Hilaire, à Sainte-Thérèse ou à Laval (station de métro Montmorency) prouvent que l'implantation d'une gare ne suffit pas à maximiser le potentiel des terrains adjacents pour un tel équipement. Ces exemples montrent que l'aménagement autour des gares oriente le développement périphérique.

Ainsi, les solutions d'aménagement « transitoires » devraient être évitées car, à court et moyen termes, elles ont des conséquences considérables sur la cohésion et la cohérence du territoire.

Par solutions « transitoires », on entend ces territoires vacants adjacents aux gares qui sont vite bétonnés et transformés en stationnement afin d'en faciliter l'entretien et d'en tirer un revenu rapide. Ces aménagements entrent en contradiction avec le concept de TOD et l'idée du développement de proximité autour de la gare. Par ailleurs, à moyen terme, leur effet sur les valeurs foncières des environs de la gare est limité. Enfin, du point de vue économique elles n'obtiennent par les investissements requis ni ne rencontrent les objectifs de densité fixés par le PMAD.

**Recommandation :**

Les solutions transitoires, lors de l'aménagement des gares, devraient être évitées au profit d'un **aménagement cohérent et planifié** qui respecte les principes d'un **TOD**.



## 2. Le projet du REM : Catalyseur de la mobilité alternative

MOBA tient à féliciter la CDPQ-Infra, qui consacre des efforts à intégrer les différents réseaux de transport les uns aux autres. Cette unification s'avère essentielle, voire fondamentale, pour la réussite du projet du REM. Toutefois, selon les différents modes de transport, plusieurs éléments doivent être considérés afin d'optimiser l'utilisation des modes de transport alternatif vers les stations du REM.

### A. LE TRANSPORT ACTIF

Bien qu'attrayante en terme de transport en commun pour l'Ouest-de-l'île de Montréal, le REM constitue une **barrière physique importante**, car il traversera plusieurs secteurs déjà enclavés. MOBA craint que ces zones restent isolées, et que la situation ne s'aggrave si des mesures structurantes ne sont pas prises dès l'élaboration du projet.

Au chapitre des modes actifs — comme le vélo et la marche —, il est primordial que la CDPQ-Infra collabore avec les acteurs responsables des arrondissements, des municipalités et des villes concernés à la mise en place de liens piétonniers et cyclables. Ensemble, ils devront travailler conjointement à créer des réseaux cyclables et piétonniers cohérents dans l'ensemble, afin d'éviter les aménagements interrompus ou morcelés autour des stations du REM.

#### Recommandation :

Le REM ne doit aucunement constituer une barrière physique supplémentaire pour les piétons et les cyclistes. Au contraire, la mise en place de cette infrastructure d'envergure devrait favoriser une meilleure perméabilité dans des secteurs déjà pauvres en aménagements cyclables et piétonniers. En plus de réduire le nombre de barrières, ces infrastructures pourraient encourager les déplacements actifs vers les stations et diminuer le nombre d'automobiles dans les stationnements.

L'aménagement, qui joue un rôle primordial dans l'utilisation des infrastructures piétonnes et cyclables, devrait procurer un sentiment de sécurité chez les usagers. En effet, plusieurs éléments sont à considérer pour créer un environnement à la fois sécuritaire et attirant pour les piétons et les cyclistes :

- Les types d'aménagements pour piétons (à même le sol, ponts ou tunnels) et considérés pour l'accessibilité universelle
- Le design des intersections et du réseau routier à proximité des stations du REM (notamment pour la vitesse)

- La largeur des trottoirs
- Le type d'**aménagement cyclables** (site propre, bandes cyclables, chaussée désignée)
- L'éclairage
- Les **mesures d'apaisement de la circulation** (bollards, avancées des trottoirs, pots de fleur, terre-pleins, phases protégées, etc.)

**Recommandation :**

Ces éléments devraient tous être examinés par la CDPQ-Infra et les acteurs concernés par chaque station.

En plus de ces liens cyclables et piétons, les infrastructures mêmes de la station devraient être considérées en amont de la réalisation des stations.

**Recommandation :**

Pour diminuer au maximum le nombre d'automobilistes se stationnant aux stations du REM et pour favoriser la venue des cyclistes, **la mise en place d'abris à vélo sécuritaires est indispensable**. Plutôt que de simples supports à vélo, plusieurs types de stationnements pour vélos favorisent un sentiment de sécurité chez le cycliste qui y laisse son vélo toute la journée.

Le REM traversera plusieurs quartiers offrant déjà des vélos en libre-service, comme BIXI. Toutefois, d'autres quartiers, plus excentrés, n'en ont pas.

**Recommandation :**

La mise en place d'une telle infrastructure devient une occasion de s'arrimer et de développer les réseaux de **vélos en libre-service**, ou encore d'en instaurer afin de privilégier, une fois de plus, les déplacements actifs vers les stations du REM.

## B. LE TRANSPORT EN COMMUN

Le métro est une des infrastructures de transport en commun les plus efficaces de Montréal. Sa vitesse commerciale, qui varie de 34 et 51 km/h, selon les lignes, en fait un mode très compétitif à l'auto solo pour déplacer les travailleurs des secteurs résidentiels vers les zones d'emplois. Le projet du REM, autre infrastructure également compétitive, doit absolument s'y relier afin d'éviter les pertes de charge aux correspondances.

**Recommandation :**

Chaque fois que le tracé du REM passe à proximité d'une station de métro, il est important qu'une **gare intermodale** soit aménagée (par exemple : les futures gares McGill et Édouard-Montpetit).

Depuis plusieurs années, l'arrondissement de Saint-Laurent propose le **prolongement de la ligne orange** vers Bois-Franc. Ce prolongement de seulement 2,2 km relierait la station Côte-Vertu à la gare de Bois-Franc. Le projet de construction d'un garage au terminus Côte-Vertu pour 2018-2020 pourrait réduire cette distance. Par ailleurs, la STM souhaite augmenter l'offre de services, notamment sur la ligne orange. Ainsi, le prolongement souterrain de quelques centaines de mètres en direction de Bois-Franc permettrait la création d'une gare intermodale (métro/gare) et améliorerait la desserte du Pôle de l'ouest.

**Recommandation :**

Le **prolongement de la ligne orange** jusqu'à la gare Bois-Franc devrait être intégrée dans la planification des aménagements de la gare.

La CDPQ-Infra est déjà en lien avec les différentes sociétés de transport en commun, notamment pour examiner leurs besoins en espace (rayons de braquage des autobus, gabarits des abris, etc.). Au-delà de ces aspects et afin d'optimiser les temps de correspondances, il est primordial de **coordonner les horaires** et s'assurer que des **mesures préférentielles pour autobus** soient mises en place, notamment sur les boulevards (par exemple : le SRB Côte-Vertu à la hauteur de la gare Montpellier).

**Recommandation :**

La coordination des horaires avec les départs et arrivées de bus aux gares doit faire partie des discussions avec les autres sociétés de transport en commun, afin d'**optimiser les temps de correspondances**.

Une uniformisation des tarifs est prévue, dans le cadre de la réorganisation de la gouvernance du transport en commun dans le grand Montréal. La tarification du REM doit en faire partie, pour ne pas ajouter un titre de transport à l'éventail existant.

**Recommandation :**

Il est primordial que la tarification soit intégrée dans la démarche d'**uniformisation des tarifs métropolitains** prévue dans le cadre de la réorganisation de la gouvernance du transport en commun dans le grand Montréal.

### C. LE COVOITURAGE ET L'AUTOPARTAGE

Les stationnements incitatifs actuels — principalement ceux de l'AMT — atteignent souvent leur pleine capacité. Ce qui laisse croire que les stationnements des gares du REM subiront le même sort, compte tenu du fait que la CDPQ-Infra souhaite rationaliser le nombre d'espaces.

Pour éviter les débordements, une solution simple serait de favoriser le covoiturage.

#### Recommandations :

- Des partenariats avec des organisations qui offrent des **logiciels de covoiturage** pourraient faciliter le jumelage des covoitureurs, surtout si les demandes sont regroupées sur une même plateforme.
- Les **stationnements réservés au covoiturage** sont des incitatifs efficaces et faciles à mettre en place, car ils assurent aux covoitureurs une place en tout temps.
- Pour les stationnements payants, les gestionnaires des stationnements pourraient examiner une réduction des tarifs pour les covoitureurs, une autre incitation attrayante.

Les voies réservées permettent aux covoitureurs de se rendre plus rapidement à leur destination comme les gares.

#### Recommandation :

Augmenter le nombre de **voies réservées aux covoitureurs** est un incitatif d'autant plus pertinent qu'il encourage les usagers à se déplacer aux gares en covoiturage.

De la même manière, l'**autopartage** est un autre mode qui réduit l'utilisation d'un véhicule.

#### Recommandation :

Des partenariats avec les organisations d'autopartage — Communauto et Car2go — seraient à envisager. À l'instar du covoiturage, les stationnements réservés et la réduction des coûts de stationnements sont des incitatifs attrayants.

#### D. LES STATIONNEMENTS INCITATIFS ET LES DÉBARCADÈRES

Les stationnements incitatifs constituent des points sensibles dans l'aménagement des stations. Offert en grand nombre, ces aires risquent d'encourager les usagers à se déplacer vers les stations en automobile, favorisant ainsi la continuation de l'étalement urbain. Un arrimage avec la Société de transport de Laval (STL) et le Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL) est primordial, notamment pour que le **rabattement aux gares** se fasse **par autobus**, et non en auto. La **création de stationnements doit être évitée**.

**Recommandation :**

Bien que nécessaires dans certains cas, les stationnements incitatifs devraient être réduits au maximum, pour consacrer les efforts à la promotion et à l'offre de transport alternatif.

Nombre de stationnements de l'Ouest-de-l'île ne sont pas utilisés à leur plein potentiel. Ce serait une maladresse de ne pas les intégrer dans le projet pour en construire de nouveaux.

**Recommandation :**

La **mutualisation des stationnements existants** devrait à tout prix être évaluée avant d'entreprendre la construction de nouvelles aires.

Autre défi de taille : les stationnements engendrent la formation d'immenses îlots de chaleur, en plus de soustraire des terrains potentiellement utiles à d'autres fonctions, comme la revitalisation et le développement de secteurs.

**Recommandation :**

Dans une perspective de développement durable, les stationnements — s'ils sont indispensables — devront être conçus de manière à respecter leur environnement : surfaces perméables, couleurs pâles, bassins de rétention, stationnements étagés ou souterrains, etc.

À chaque gare, les **débarcadères** doivent être aménagés de façon à ce que la descente de passagers soit sécuritaire, sans congestionner les déplacements aux alentours. De la même façon, les taxis auront un espacement réservé dans certaines gares.

## En conclusion

MOBA tient d'abord à remercier le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de l'avoir invité à présenter ce mémoire.

MOBA considère le REM comme un projet structurant et bénéfique pour les entreprises, les employés et les résidents. Toutefois, plusieurs éléments devront être considérés pour que ce projet devienne :

- Un **puissant levier** pour le redéveloppement des secteurs industriels :

### Recommandation :

Il est indispensable que la richesse économique du Pôle de l'ouest soit considérée pour relever les défis liés au redéveloppement durable des secteurs qui entourent les futures gares du REM, au manque d'accessibilité en transport alternatif des employés et au transport actuel des marchandises par train.

- Le **catalyseur de la mobilité alternative** :

### Recommandations :

- Le REM ne doit pas constituer une barrière physique supplémentaire pour les piétons et les cyclistes. Au contraire, la mise en place de cette infrastructure d'envergure devrait privilégier une meilleure conciliation grâce à l'aménagement d'un axe cyclable le long des voies, la mise en place d'abris à vélo sécuritaires aux gares et l'intégration des stations de vélos en libre-service.
- Concernant le transport en commun, la CDPQ-Infra devrait aménager les gares à proximité du métro en gare intermodale (McGill, Édouard-Montpetit et le prolongement de la ligne orange vers Bois-Franc) et assurer la coordination avec les réseaux et horaires des bus. Pour rendre plus efficaces les correspondances, des mesures préférentielles pour autobus devraient être mises en place sur les principaux corridors menant aux gares.
- Quant à l'auto autour des gares, elle devrait se limiter aux débarcadères et aux places réservées à l'autopartage. Si la création de stationnement est impérative, les places devraient être réservées aux covoitureurs, et l'aménagement de cette aire devrait tenir compte des dernières innovations en matière de développement durable.

MOBA propose à la CDPQ-Infra une série d'actions sur lesquelles elle pourrait intervenir afin de faciliter le succès du projet :

- Réunir les entreprises du Pôle de l'ouest par gare, et recueillir leurs préoccupations et leurs enjeux en lien avec le projet du REM.
- Pour le transport des marchandises, rencontrer les entreprises touchées par le projet du REM.
- Dresser un portrait des préoccupations et des enjeux des entreprises du Pôle de l'ouest concernées par le transport des personnes et des marchandises, en lien avec le projet du REM.
- Jouer le rôle d'agent de liaison entre les entreprises du Pôle de l'ouest et la CDPQ-Infra.
- Soutenir la CDPQ-Infra pour la formation de comités d'aménagement et de planification pour chaque gare sur le territoire du Pôle de l'ouest.
- Mener des études approfondies pour l'aménagement de chaque gare du Pôle de l'ouest et fournir des recommandations précises concernant les infrastructures cyclables et piétonnes.
- Créer des liens entre la CDPQ-Infra et les différents acteurs en transport, notamment les organismes offrant des logiciels de covoiturage, des services d'autopartage et des services de vélos en libre-service.
- Soutenir la CDPQ-Infra dans ses communications avec les entreprises pendant les travaux.
- Soutenir la CDPQ-Infra dans la promotion des déplacements vers les gares en mode de transport alternatif à l'auto-solo.
- Aider le jumelage des employés en covoiturage vers les gares.