

# VRAI CHANGEMENT POUR MONTRÉAL

---

## Projet de Réseau électrique métropolitain de transport collectif

331 P  NP  DM44

Projet de réseau électrique métropolitain de  
transport collectif

6211-14-009

Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

22 septembre 2016

Mémoire déposé par Vrai changement pour Montréal au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le 22 septembre 2016.

Rédaction :

Justine McIntyre, Conseillère de Ville de l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro et chef de Vrai changement pour Montréal

Révision et correction :

Frédéric Lepage, conseiller stratégique en communications au Vrai changement pour Montréal  
Émilie Joly, responsable des communications et du soutien aux élus de Vrai changement pour Montréal

### **À propos de Vrai changement pour Montréal**

Vrai Changement pour Montréal est un parti politique municipal fondé en 2013. Lors des dernières élections municipales, le parti a terminé au deuxième rang à la mairie de Montréal. Le parti compte actuellement sept élus dans les arrondissements de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève, de Pierrefonds-Roxboro et de Ville-Marie. Le parti est dirigé par la chef intérimaire Justine McIntyre, conseillère de ville Pierrefonds-Roxboro (Bois-de-Liesse). Vrai changement pour Montréal oeuvre à modeler une métropole à l'image des citoyens et à proposer des projets intelligents, innovants et durables.

// info@vraichangementmtl.org

// Facebook

// Twitter

Chers membres de la Commission,

Nous nous trouvons devant un projet en transport collectif jamais vu à Montréal depuis l'inauguration du métro en 1966.

Vrai changement pour Montréal salue l'investissement majeur de la Caisse de dépôt et placement du Québec et l'ambition du réseau présenté par le projet de REM. Nous croyons fondamental de réunir les experts en transport collectif, les décideurs publics et les utilisateurs potentiels du réseau afin d'étudier le projet ensemble et de poser des questions probantes sur l'impact qu'aura le futur réseau, notamment sur le développement urbain de l'agglomération et éventuellement sur le phénomène d'étalement urbain.

Tant qu'à investir autant dans un projet ambitieux de transport collectif, il faudra d'abord s'assurer que le projet réponde à un besoin existant sans en créer de nouveaux, pour lesquels nous nous trouvons mal équipés. Il y a lieu de se demander si nous ciblons bien le besoin et si la solution proposée est la meilleure qui soit.

Nous remercions les membres de la commission du Bureau des audiences publiques sur l'environnement de nous inviter à participer à cette réflexion collective face au projet mis de l'avant par la Caisse de dépôt et de placement du Québec dans sa filière de CDPQ-Infra.

Justine McIntyre

Conseillère de Ville du district Bois-de-Liesse  
Chef de Vrai changement pour Montréal

## Présentation

Le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) annoncé par la Caisse de dépôt et de placements du Québec (CDPQ) est le plus important projet de transport collectif pour Montréal depuis celui du métro de Montréal, inauguré le 14 octobre 1966. Le nouveau REM, s'il se réalise, laissera sa marque sur différents aspects de la Ville, tant au niveau de la mobilité que de l'urbanisme, que sur la culture et la conscience collective montréalaises.

De la même manière que le métro a contribué à forger l'identité de Montréal dans les années 1960, ce grand projet de Réseau électrique métropolitain, dont le coût est estimé à 5,5 \$ milliards, définira le Montréal de demain.

Pour le métro à l'époque, **le choix de technologie** a été déterminant, tant au niveau de l'opérabilité et le coût de remplacement des pièces qu'au niveau de l'interconnectivité: le métro sur pneumatique est limité à opérer dans les tunnels souterrains, n'étant pas praticable à l'extérieur et en conditions hivernales.

Le choix de technologie que fera la CDPQ pour son nouveau réseau sera aussi déterminant pour son avenir; aussi, il est important de considérer les impacts et les limitations de cette technologie.

**Le tracé** retenu pour le REM aura un impact majeur sur le développement futur de la Ville de Montréal, de l'agglomération de Montréal et de toute la région métropolitaine de Montréal. Pour cette raison, il est important de comparer le tracé proposé avec les documents de planification de l'occupation du territoire tels que le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, et le Plan d'urbanisme de Montréal.

Par ailleurs, le tracé proposé ouvrira l'accès à des terres vouées à la préservation des espaces verts ou encore à l'agriculture. L'impact du futur réseau sur l'utilisation agricole et sur la protection de certains terrains doit être considéré.

**Le modèle de financement** proposé est inusité: la CDPQ propose un projet rentable qui servirait de vitrine pour de futurs projets à l'étranger. Une question d'éthique se pose : le transport collectif est-il un service qui doit être du domaine public? Quels sont les risques à envisager une prise en charge d'un réseau de transport par une entité à but lucratif (dans le cas de la CDPQ, le but étant de faire fructifier le fonds de retraite des québécois)?

Ces questions fondamentales, ainsi que d'autres aspects environnementaux, d'achalandage et d'accès aux gares, seront explorées au cours de ce mémoire.

## **Un système léger sur rail (SLR)**

Le système léger sur rail désigne un mode de transport collectif sur rails qui roule en site propre (en emprise dédiée). À la différence des trains «lourds», le train léger ne peut accommoder des volumes de circulation lourdes.<sup>1</sup> Donc, la distinction entre les deux systèmes n'est pas leur capacité de transporter des poids lourds, mais bien au niveau du volume de la circulation.

Le terme « light rail transit » (SLR) est utilisé de façon générale pour désigner un système de transport urbain sur rail qui est plus allégé («lean») et moins coûteux que d'autres modes de transport sur rail.<sup>2</sup>

En plus d'utiliser une technologie de SLR, le train proposé pour le projet de REM serait 100% électrique - notez que la ligne Deux-Montagnes est déjà 100% électrique - et autonome (sans conducteur humain). Le train autonome est muni d'une technologie qui permet le départ et l'arrêt aux gares et l'ouverture et la fermeture des portes de manière automatisée. Des mesures de sécurité permettent de détecter les obstacles ou encore des situations d'urgence, toujours sans supervision humaine. Avec une technologie de conduite autonome, la CDPQ-Infra espère réaliser des économies d'opération, ce qui augmenterait la rentabilité du réseau.

Quelques questions demeurent par rapport à l'automatisation:

- Les hivers québécois présentent des conditions climatiques extrêmes; est-ce que la sécurité est suffisamment bien adaptée à fonctionner dans ces conditions?
- Étant donné que le tunnel sous le Mont-Royal serait utilisé par plusieurs branches du REM, quel serait l'impact sur la circulation d'une défaillance technique?

Pour ce qui est du choix de technologies en faveur d'un SLR, nous examinerons l'impact de ce choix sur la capacité, sur la fréquence et sur la multi-modalité dans la prochaine section.

1 American Public Transportation Association, Fact Book Glossary (disponible en anglais uniquement):

**Light Rail** is a mode of transit service (also called streetcar, tramway, or trolley) operating passenger rail cars singly (or in short, usually two-car or three-car, trains) on fixed rails in right-of-way that is often separated from other traffic for part or much of the way. Light rail vehicles are typically driven electrically with power being drawn from an overhead electric line via a trolley or a pantograph; driven by an operator on board the vehicle; and may have either high platform loading or low level boarding using steps.

**Heavy Rail** is a mode of transit service (also called metro, subway, rapid transit, or rapid rail) operating on an electric railway with the capacity for a heavy volume of traffic. It is characterized by high speed and rapid acceleration passenger rail cars operating singly or in multi-car trains on fixed rails; separate rights-of-way from which all other vehicular and foot traffic are excluded; sophisticated signaling, and high platform loading.

2 Source : «This is Light Rail Transit», publication du Transportation Research Board, novembre 2000.

## Fréquence et capacité

Le train proposé par la CDPQ aurait une fréquence de 6 à 12 minutes, selon les périodes de pointe ou régulières, sur les branches Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport. Une fois arrivé dans le tunnel sous la montagne, la fréquence augmenterait à 3 à 6 minutes, car il s'agit d'un tunnel unique partagé par l'ensemble de ces trois lignes. Seulement la ligne Brossard aurait une fréquence de 3 à 6 minutes, soit la plus élevée.

Les trains proposés seront par ailleurs plus courts, comportant moins de wagons que le train actuel de la ligne Deux-Montagnes. Encore, l'idée est de réaliser une économie des coûts en construisant des plateformes moins longues, donc une diminution des coûts de la construction d'infrastructures des gares et une aire contrôlée moins grande.

La capacité de transport des personnes est une fonction de la fréquence fois le nombre de passagers par train. Ainsi, un plus petit train, qui passerait plus fréquemment, devrait desservir le même nombre de personnes, sinon plus.

À titre de comparaison, en heure de pointe, la ligne Deux-Montagnes peut transporter 2000 personnes x 3 départs par heure = 6000 personnes / heure

Le REM transporterait 600 personnes x 10 départs par heure = 6000 personnes / heure



### Comparaison des capacités des trains<sup>3</sup>

Selon ce calcul, en heure de pointe le nouveau système ne présente pas d'avantage sur le système actuel sur la ligne Deux-Montagnes au niveau de la capacité.

3 Source :Anton Dubrau, [www.cat-bas.com](http://www.cat-bas.com); image utilisée avec la permission de l'auteur.

Pourtant, la CDPQ dit souhaiter augmenter l'achalandage. La ligne Deux-Montagnes est présentement à surcapacité en heure de pointe<sup>4</sup>; un grand nombre de passagers font le trajet à partir des gares Roxboro ou Sunnybrooke debout jusqu'à la gare centrale, un trajet de 25 minutes. Une augmentation de l'achalandage ne pourrait être desservie par les trains du REM en heure de pointe étant donné la plus petite capacité par train. Il y a également des contraintes au niveau de la disponibilité du stationnement incitatif et de la surcharge à la destination (convergences des lignes à la gare centrale) à considérer.



*Photo prise le matin en heure de pointe sur la ligne Deux-Montagnes (train de 7:13 de la gare Roxboro). Le train arrivera à surcapacité à partir de la prochaine station, Sunnybrooke. À partir de ce point-là, les passagers doivent se tasser devant les portes, dans l'espace entre les wagons.<sup>5</sup>*

Par contre, pour ce qui est de l'offre de la fréquence pendant les périodes hors-pointe, il s'agit d'une nette amélioration sur l'horaire actuelle, qui offre une fréquence aux heures et dont le service n'offre que 11 départs le samedi, 6 départs le dimanche, le rendant presque inutilisable pour ceux qui souhaitent se rendre au centre-ville en train les fins de semaine.

4 Selon les chiffres présentés par l'AMT, la ligne Deux-Montagnes représente autour de 50% de l'achalandage total du réseau de trains de banlieue.

5 Source : Justine McIntyre, image utilisée avec la permission de l'auteur ainsi que des personnes figurant sur la photo.

Une régularité de service jumelée à une plus haute fréquence pourrait donc avoir un impact positif sur l'utilisation du train en périodes hors-pointe, par exemple pour des sorties au restaurant, aux festivals, concerts et autres divertissements et attractions du centre-ville, ce qui aurait des répercussions positives également sur l'économie du centre-ville ainsi que sur le soulagement de la congestion routière.

Remarquez que la mise en place d'un horaire plus fréquent et d'une période de service élargie sur la ligne Deux-Montagnes existante aurait le même impact positif.

## **Compatibilité**

Des inquiétudes légitimes ont été évoquées lors de la première étape des consultations par rapport à la compatibilité du réseau REM avec les lignes de train existantes ainsi que des lignes en planification.

VIA Rail a avancé que la coexistence entre un éventuel train grande-fréquence (TGF) du corridor Québec-Windsor et ceux du REM serait «tout à fait possible» dans le tunnel du Mont-Royal. CDPQ-Infra réfute cette possibilité et évoque plutôt une station de correspondance en amont du tunnel, soit à l'aéroport Montréal-Trudeau ou à la hauteur de l'autoroute 40.

Le déploiement d'un train rapide dans le corridor Québec-Windsor serait un projet structurant majeur dont les retombées économiques pour la métropole doivent être prises en considération. L'actuel plan du REM par la CDPQ-Infra met en jeu la faisabilité d'un projet de train rapide. Les scénarios les plus intéressants de train rapide vers Québec empruntent la rive-nord du fleuve Saint-Laurent; or un tel parcours implique l'utilisation du tunnel sous le Mont Royal pour rejoindre le centre-ville.

L'attractivité du train comme moyen de transport est en grande partie l'emplacement des gares qui sont aménagées au centre-ville : l'expérience du voyage port-à-port, par contraste avec les aéroports, situés en périphérie des villes. Ajouter une station de correspondance qui forcerait les passagers à débarquer et à embarquer dans un autre train est contraire à la conception fondamentale d'un train à grande fréquence.

Deuxièmement, en ce qui à trait aux réseaux de trains de banlieue, réduire l'accès au tunnel Mont-Royal obligerait aux trains de Mascouche (qui passent présentement dans le tunnel) et de St-Jérôme (qui dessinent présentement un grand détour à partir de la gare Parc jusqu'à Montréal-Ouest avant d'arriver au terminus à la gare Lucien-l'Allier) d'emprunter un chemin plus circonspect ou bien, ce qui a été évoqué pour le train de Mascouche, un transfert à une station de correspondance, à l'emplacement de la station Canora, qui devrait être modifiée et agrandie. Or, dès qu'on introduit une correspondance, celle-ci a un impact négatif sur l'évaluation de la convivialité du service par l'utilisateur et donc sur son choix de l'emprunter ou non.

La culture de l'automobile-solo est encore fermement ancrée dans la grande région montréalaise<sup>6</sup>; pour convaincre les gens d'abandonner ce mode de transport en faveur du train, il faudrait offrir un service comportant le moins d'obstacles possibles à la facilité de son utilisation. Une correspondance allonge la durée du trajet et affecte l'avantage principal du train qui est le gain de temps relié à un trajet direct.

Le coût d'opportunité du REM par rapport aux autres projets de transport s'ajoute aux coûts financiers dans la considération du projet. Il est impératif de considérer également ces coûts, que ce soit en raison d'incompatibilité comme dans le cas d'un TGF Québec-Windsor et l'optimisation du service sur les lignes de Mascouche et de Saint-Jérôme, ou bien en raison d'un report ou annulation de déploiement d'autres projets de transport présentement sur les planches à dessin, comme le prolongement de la ligne bleue.

### **Impacts sur le développement immobilier et commercial**

Dans un projet d'un tel envergure, la valeur foncière des terrains aux abords des stations proposées devient l'objet d'une spéculation intense. Dans l'éventualité de réalisations de projets de développement immobilier, la captation de cette valeur foncière pourrait alors servir à financer en partie le réseau REM.

Certains promoteurs immobiliers semblent déjà bien placés pour bénéficier du réseau électrique, notamment Devimco, qui avait déjà annoncé un projet majeur (1G\$) de développement résidentiel-mixte à proximité du Quartier DIX30 à Brossard. Or, l'arrivée du projet de REM augmente considérablement l'intérêt pour le projet, dorénavant qualifié de projet TOD (transit oriented development). Une entente est présentement en négociation entre Devimco et la CDPQ dans le cadre de la captation foncière, qui pourrait être d'un montant de 10 millions de dollars.

6 Entre 2008 et 2013, le parc automobile a connu une augmentation de 11% pendant que la population pendant la même période a connue une croissance de seulement 5%. Source : Enquête Origine-Destination 2013 de l'Agence métropolitain de transport.  
<https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/enquete-od-2013-faits-saillants.pdf>

Mais qui est au service de qui dans cette équation? Est-ce que le REM dessert les besoins des résidents de Brossard, ou plutôt les ambitions d'un promoteur immobilier? Qu'en serait-il pour des terrains jusqu'ici inexploités de l'Ouest-de-l'île et pour lesquels il y a un projet de développement majeur en stade de planification?

Impossible d'ignorer les impacts potentiels du futur réseau sur la pression à développer des endroits présentement en milieu naturel. Examinons l'emplacement des gares sur la branche Ste-Anne-de-Bellevue.

La première gare (des Sources) sur cette branche, serait au niveau du boulevard des Sources, où il y a déjà d'importants développements commerciaux et, au sud de l'autoroute 40, industriels. La deuxième gare (Pointe-Claire), serait à proximité de Fairview, un important centre-commercial fréquenté par les résidents de l'Ouest-de-l'île; c'est aussi l'emplacement du terminus des autobus de la STM dans l'Ouest-de-l'île. Ensuite, en poursuivant notre trajet vers l'ouest, la densité commence à chuter de façon marquée à l'ouest de l'avenue du Château-Pierrefonds / rue Houde. La gare (Kirkland) qui desservirait cette population pourrait être située à proximité du centre commercial / Cineplex qui se trouve à la hauteur de la sortie du Chemin Ste-Marie et de l'autoroute 40. Ceci est également l'endroit où la voie réservée au futur «boulevard urbain» prévu par le MTQ rejoindrait l'autoroute 40. La dernière gare à l'ouest (Sainte-Anne-de-Bellevue) pourrait desservir le CEGEP John-Abbott, le campus MacDonald de l'Université McGill, et l'écomuseum.

Une fois ces gares en place, l'agglomération devra veiller à faire respecter ses objectifs de conservation de territoires naturels afin de ne pas encourager l'étalement urbain. Il ne faudrait surtout pas que le projet de REM serve à justifier un projet immobilier controversé dans le secteur de l'Anse-à-l'Orme. Le transport en commun doit servir d'outil de densification. Malheureusement, l'attrait de la captation foncière, présente en contrepartie le risque de nous faire tomber dans le piège de l'étalement urbain.

Ceci étant dit, l'opportunité créée par un accès à un moyen de transport rapide et efficace pourrait stimuler la création de quartiers de vie autour des gares, et la densification de ce qui est à présent un urbanisme de type «banlieue».

Ces préoccupations sont par contre éloignées du mandat de la CDPQ-Infra, qui malgré la bonne foi que nous nous devons de lui reconnaître n'est sans doute pas le meilleur gardien de l'intérêt public dans ce cas précis. Cette situation plaide donc pour un rôle accru de la CMM et de la Ville de Montréal dans la planification de l'ensemble du réseau.

## **Gouvernance des infrastructures**

Présentement, le tunnel du Mont-Royal est une infrastructure appartenant à l'Agence métropolitain de transport (AMT), depuis son acquisition du CN en 2014 du droit de passage, des voies, des infrastructures ferroviaires.

Si ce droit serait acheté par la CDPQ, une infrastructure publique deviendra la propriété d'une société d'état, certes, mais d'une société à but lucratif tout de même. Il y a ici un modèle d'appartenance qui pourrait dans un contexte futur encore inconnu devenir contentieux.

### **Modèle de financement et tarification**

L'objectif annoncé par la CDPQ-Infra de rentabiliser le réseau pourrait forcer une augmentation du coût du billet qui rendrait le réseau inaccessible pour une partie de la population, créant un système de transport collectif littéralement à deux vitesses: les trains ultra-modernes et rapides d'un côté du spectre; les autobus traditionnels et trajets plus longs de l'autre.

D'ailleurs, la tarification sur l'ensemble du réseau métropolitain devrait être revue afin d'assurer une cohérence des prix (la tarification par kilométrage serait à considérer), l'intégration des éléments de réduction tarifaire (tarif étudiant, tarif d'aîné, tarif d'utilisation mensuelle) ou la tarification d'éléments supplémentaires (accès au stationnement) et d'assurer la fluidité entre les différents modes de transport collectif (métro, autobus, train) avec un système de paiement uniformisé.

### **Accès aux gares**

L'emplacement des gares aura un impact sur toute la «chaîne» de mobilité, ce qu'on appelle parfois le «cocktail» de transports. En plaçant les gares en bordure d'autoroute, aménagées avec des bretelles d'accès (par exemple, les gares Panama, des Sources, Kirkland, Ste-Anne-de-Bellevue), l'accès au REM en automobile sera encouragé.

Par conséquent, le besoin d'agrandir le parc de stationnement sera présent, et il y a plusieurs façons de dénouer ce problème.

D'abord, en traçant un trajet qui passe par des quartier résidentiels au lieu de passer par des autoroutes. Par exemple, le long du boulevard de Salaberry, du Bois-de-Liesse jusqu'à Kirkland, il y a déjà un corridor pour les pylônes d'Hydro-Québec. Pourrait-on se servir du même corridor, qui se trouve au nord de l'autoroute 40 et qui passe à proximité de zones résidentielles plus importantes? Ainsi, l'accès par transport actif deviendrait bien plus praticable et convivial pour les résidents avoisinants.

En gardant la configuration proposée, notamment pour la ligne de Ste-Anne-de-Bellevue et celle de la Brossard, on pourrait tout de même décourager l'utilisation de l'automobile comme moyen de transport vers les gares de cette ligne, en offrant par exemple un rabais ou autre incitatif à l'auto-partage, aux cyclistes, piétons et passagers d'autobus, ou encore à l'inverse, en ajoutant un tarif supplémentaire pour ceux qui y stationnent leur automobile.

Des voies sécuritaires pour cyclistes et piétons doivent être aménagés sur les boulevards d'accès et dans l'emprise de la gare. Un point de débarquement «kiss-n-ride» devrait être aménagé également.

Quel bel effort gaspillé ce serait, que de voir une augmentation de la congestion routière sur les artères de l'Ouest-de-l'île en direction des gares!

Il faut donc que, dès le départ, le réflexe «auto-solo» soit réduit au maximum, tout en s'assurant de la disponibilité adéquate des places de stationnement pour des utilisateurs occasionnels de ce moyen d'accès.

### **Impacts sur le parc automobile et la circulation**

Selon la dernière version de l'enquête Origine-Destination menée par l'AMT en 2013, «le rythme de croissance du parc automobile observé depuis 15 ans se poursuit.»<sup>7</sup>

Montréal n'est donc toujours pas sorti du modèle de l'automobile-solo pour effectuer les trajets, malgré des gains encourageants dans le nombre de cyclistes et de piétons, dans l'offre de automobiles en libre-service et dans l'utilisation du transport collectif. Le rapport mentionne le vieillissement de la population comme explication du phénomène. Mais y aurait-il d'autres facteurs?

La saturation du réseau des transports; la fréquence des pannes du métro ou des autobus, la convivialité et la modernité des transports collectifs, le prix relativement abordable de l'essence, un aménagement des routes qui favorise la circulation automobile, une culture de la «sécurité» qui amène les parents à déposer leurs enfants à l'école en automobile plutôt que des les encourager à faire le trajet à pied ou à vélo : ce sont autant de considérations qui font pencher la balance en faveur d'une utilisation constante de l'automobile et qui n'est pas remise en question.

<sup>7</sup> Source : Dévoilement des résultats de l'enquête origine-destination 2013, Gouvernement du Québec, Secrétariat à la région métropolitaine. <https://www.metropole.gouv.qc.ca/centre-de-presse/communiqués/2015/2015-01-22.asp>

Le but ultime de tout réseau de transport collectif est de diminuer l'utilisation de l'automobile pour effectuer des déplacements, donc d'alléger la congestion routière et en ce faisant, de réduire les émissions de GES. Il faut également penser à tous les bienfaits sur la santé physique et mentale de délaisser son automobile et d'adopter un mode de transport actif ou collectif. C'est donc un pari que prend la Caisse de dépôt, le pari que les navetteurs vont délaisser leurs autos (avec une conséquence à la baisse du nombre de véhicules enregistrés) en faveur du train. Quelle assurance avons-nous que ce sera le cas et que ce ne sera pas simplement une redistribution des utilisateurs d'autres types de transport collectif (autobus, auto-partage, lignes de train existantes) vers le REM, sans diminution réelle de l'utilisation automobile?

Une campagne d'éducation vantant les bienfaits des transports collectifs afin d'inculquer un sentiment de fierté associé à leur utilisation, une réorientation de la planification du développement du territoire autour des pôles de transport, une tarification juste et équitable sont autant d'éléments nécessaires au succès du réseau.

### **Des propositions transport en dehors du REM**

À présent, la conversation tourne autour de la proposition du Réseau électrique métropolitain avancée par la CDPQ-Infra, mais Vrai changement pour Montréal croit qu'avec le même budget (ou beaucoup moins) des modifications pourraient être apportés au système actuel dès maintenant afin de le rendre plus efficace, plus agréable, et à plus grand étendu. Il s'agit d'éléments à relativement faible coût, mais qui auront un impact immédiat sur l'offre de service.

Déjà, il serait possible d'intégrer au système actuel du réseau de trains de banlieue quelques-unes des modifications proposées pour le REM :

- Augmentation de la fréquence des trains (par exemple, aux 15 / 30 minutes en période de pointe / hors-pointe)
- Plage horaire plus large (couverture de 20h/24)
- Aménagement plus convivial des gares et des quartiers des gares (incluant des abris chauffés, plus de stationnement pour les vélos, stations Bixi / auto-partage, accès piéton sécurisé, ainsi que l'intégration de cafés ou autres commerces ou comptoirs aux gares)
- Wifi gratuit dans les trains
- Trains deux-étages, offrant plus de places assises
- Espaces réservés pour «zones silence»<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Telles qu'implémentées sur les trains GO: <http://www.go-transit.com/public/fr/travelling/quietzone.aspx>

D'autres aménagements au système actuel de transports pourraient aider à desservir une population plus grande et à offrir un service amélioré de transport collectif. Certains de ces projets (exemple: la prolongation de la ligne bleue) sont déjà en planification depuis des années, d'autres sont de nouvelles propositions que nous avançons ici:

- Doubler la voie ferrée jusqu'à la gare Roxboro (ligne Deux-Montagnes)
- Prolonger la ligne bleue vers Anjou dans l'est
- Prolonger la ligne bleue vers l'aérogare Montréal-Trudeau dans l'ouest, en passant par Lachine
- Fermer la boucle de la ligne orange du métro, reliant Côte-Vertu à Montmorency
- Doubler la ligne orange du métro afin de créer une ligne «express» avec des arrêts aux stations de correspondance: Côte-Verte - Snowdon - Lionel-Groulx - Bonaventure - Berri-UQAM - St-Michel - De-la-Concorde + la future station de correspondance Bois-Franc (sur la ligne Deux-Montagnes)
- Ajouter des lignes de service rapide par bus (SRB) sur quelques artères stratégiques, non-desservis par le métro ni le train (par exemple: Avenue du Parc; boul. Henri-Bourassa; boul. Pierrefonds, boul. St-Jean)



*Aperçu des tracés projetés sur le site de l'AMT*

9 Photo: <https://www.amt.qc.ca/Media/Default/images/section7/plan-prolongement-metro.jpg>

## Conclusion

Montréal n'a pas connu un investissement d'aussi grande envergure depuis l'inauguration du métro. Nous saluons l'initiative de la CDPQ-Infra de proposer un projet de cette envergure qui contribuera à améliorer la mobilité des Montréalais et, en effet, d'une grande partie de la région métropolitaine (Rive-Sud, Rive-Nord, Ouest-de-l'île).

Nos préoccupations concernent principalement la gouvernance et la possession des infrastructures ainsi que le danger d'un étalement urbain incontrôlé et involontaire.

Afin d'assurer que le REM serve le bien public et qu'on élabore le meilleur projet possible avec un regard stratégique sur un horizon à long terme, il est essentiel que les instances décisionnelles de la CMM, de l'agglomération et de la Ville de Montréal prennent part dans les décisions clés concernant notamment :

- L'appartenance des infrastructures publiques
- Le tracé du réseau
- L'emplacement des gares
- Le développement immobilier aux alentours du REM
- La protection des milieux naturels

Vrai changement pour Montréal tient à remercier les membres de la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour l'attention qu'ils porteront à ce mémoire.