

LE REM, UN PROJET PORTEUR POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

MÉMOIRE SUR LE RÉSEAU
ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN

Ville de Pointe-Claire
22 septembre 2016

TABLE DES MATIÈRES

Préface	3
Sommaire exécutif	4
Optimiser l'intégration au milieu urbain	6
Faciliter l'accessibilité	11
Préserver le train de banlieue	18
Assurer l'équité financière	20
Conclusion	24

PRÉFACE

La Ville de Pointe-Claire accueille favorablement le REM proposé par CDPQ Infra, un projet innovateur et structurant pour l'ensemble de la région métropolitaine.

Ce mode de transport proposé est axé sur une énergie propre et renouvelable permettant de limiter l'empreinte écologique et d'optimiser le réseau de transport actuel à travers toute l'île de Montréal, en plus d'être parfaitement aligné sur les principes de développement durable auxquels la Ville de Pointe-Claire adhère.

Par respect pour les citoyens de Pointe-Claire et considérant l'importance de l'impact du projet sur le territoire de la Ville, tout en appuyant les propositions faites par l'ensemble des villes de l'île de Montréal, les autorités de Pointe-Claire considèrent essentiel que la Ville présente son propre mémoire au BAPE. De cette façon, les enjeux cruciaux pour le développement d'un pôle de centre-ville seront abordés afin que des recommandations soient proposées et réalisées de façon harmonieuse, performante et efficace, et ce, au bénéfice de l'ensemble de l'ouest de l'île de Montréal.

L'arrimage de toutes les institutions publiques interpellées par le projet, en termes de finances, d'aménagement du territoire, de développement durable et de transports, est essentiel pour garantir le succès d'un projet d'une telle ampleur.

Ce mémoire présente le contexte de la Ville de Pointe-Claire et les avantages et les enjeux liés à l'arrivée du REM dans la trame urbaine existante, et formule des recommandations pour assurer l'intégration réussie de ce projet porteur.

En termes de priorités, la Ville de Pointe-Claire souhaite s'assurer qu'une attention particulière soit apportée à l'intégration harmonieuse au milieu urbain, à l'accessibilité, au transport actif, au maintien du train de banlieue, et à l'équité financière pour tous.

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le plan d'urbanisme adopté par la Ville de Pointe-Claire en mars 2011 est porteur d'une vision ambitieuse, celle de se doter d'un nouveau centre-ville, d'un véritable phare économique et social pour l'ouest de l'île.

Le projet du REM sera en plein cœur de ce nouveau centre-ville et représente une opportunité inespérée de concrétiser cette orientation. La Ville de Pointe-Claire l'accueille favorablement, car cette initiative sera également un projet innovateur et un vecteur de transport structurant pour l'ensemble de l'île de Montréal.

Pour favoriser un développement densifié, multifonctionnel et axé sur la fluidité et l'intégration harmonieuse des différents modes de transport, le REM doit être un moyen de transport efficace et un attrait majeur favorisant et justifiant l'intérêt de s'installer à proximité, que ce soit pour y travailler, y faire des affaires ou encore mieux pour y résider et, à cet effet, les structures de développement et d'accueil doivent être bien organisées.

Les stations Pointe-Claire et Des Sources doivent contribuer à l'amélioration du caractère urbain du milieu d'implantation, particulièrement par une architecture soignée et adaptée favorisant une vie à l'échelle humaine. Plus qu'un attrait, elles doivent être un exemple à suivre.

Le territoire de Pointe-Claire est divisé en trois parties, séparées par les corridors de l'autoroute 40, de l'autoroute 20 et des emprises ferroviaires. Traverser ces corridors est autant difficile et compliqué pour le transport en commun, les automobilistes que les piétons et les cyclistes, et ce, même si le réseau actuel est pourvu d'installations favorisant le transport actif et sécuritaire.

Déjà les boulevards Saint-Jean, Des Sources, Brunswick et Hymus sont engorgés aux heures de pointe et si rien n'est fait, l'arrivée prochaine de REM fera accroître cette problématique. Le succès du REM repose en très grande partie sur la facilité d'accès pour ses usagers. Il faut une action conjointe de tous les intervenants concernés, soit le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), l'Agglomération de Montréal et la Ville de Pointe-Claire, pour procéder au réaménagement des échangeurs des boulevards Saint-Jean et Des Sources et la reconfiguration et/ou réaménagement des intersections et des voies de circulation de transit pour accéder au réseau du REM.

Déjà identifié et reconnu par tous les intervenants comme étant essentiel, le corridor routier Jacques-Bizard devra être complété, y incluant la construction d'un échangeur devant assurer l'interconnexion avec l'autoroute 40. Il devra en être de même pour le prolongement du réseau cyclable local et régional, ainsi que la bonification du réseau d'autobus de la STM. Ces investissements sont essentiels pour assurer l'accessibilité optimale aux gares Pointe-Claire et Des Sources, et ce, au bénéfice de l'ensemble des usagers.

Au chapitre local, il est essentiel de maintenir le tracé initial proposé par la CDPQ Infra, entre l'intersection de l'avenue Holiday et du boulevard Saint-Jean et la traversée de l'autoroute 40, et ce, afin de préserver, autant au niveau fonctionnel, urbanistique qu'esthétique, à la fois l'entrée principale de la ville de Pointe-Claire que la trame urbaine actuelle, en plus de favoriser et de soutenir le développement du centre-ville en devenir.

Nonobstant la mise en œuvre du REM et considérant la configuration géographique et urbaine de l'ouest de l'île, il est essentiel de maintenir le train de banlieue de la ligne Vaudreuil-Hudson, et les gares Cedar-Park, Pointe-Claire et Valois, afin d'assurer la cohésion et la cohérence de la planification et des investissements en ressources des divers niveaux de gouvernements et administrations publiques, pour assurer un accès facile au transport en commun pour tous les résidents de l'île de Montréal.

Finalement, la mise en place d'un réseau de transport en commun de qualité et bénéfique pour l'ensemble de la société, tel que le REM, doit se faire selon des principes d'équité sociale, économique et fiscale valables pour l'ensemble de la société et non seulement en considération des besoins du moment d'un ou de plusieurs intervenants.

Les mesures législatives et fiscales qui seront éventuellement mises en place, entre autres pour la captation de la plus-value foncière, devront être équitables pour tous les contribuables et pour toutes les villes. Le financement adéquat du projet REM est certes essentiel, mais le maintien et même l'amélioration de la capacité financière de nos villes le sont également, si nous voulons être aptes à gérer efficacement la mise en œuvre de ce nouveau chapitre de développement social et économique pour notre région métropolitaine.

1. OPTIMISER L'INTÉGRATION AU MILIEU URBAIN

1.1. CONTEXTE

Adopté en mars 2011, le plan d'urbanisme de la Ville prévoit la consolidation du rôle de Pointe-Claire en tant que centre-ville de l'ouest de l'île, en intensifiant et en diversifiant ses activités, en augmentant le nombre d'usagers qui s'y rendent et en favorisant l'accès au transport actif.

La vision de Pointe-Claire pour ce secteur est ambitieuse et s'est précisée en 2012 par l'élaboration d'une planification détaillée pour le centre-ville. La figure 1 représente les limites du centre-ville qui s'étend de part et d'autre de l'autoroute 40 et du boulevard Saint-Jean.

Le projet du REM, qui est planifié en plein cœur du centre-ville, offre la possibilité de concrétiser cette orientation et cette vision en augmentant l'accessibilité au centre-ville par le biais d'un équipement structurant et facilement accessible. Pour ce faire, le REM doit donc s'intégrer au milieu urbain qu'il traverse pour favoriser son développement et réduire ses impacts négatifs.

Figure 1. Délimitation du secteur du centre-ville



1.2. ENJEUX

Impact sur le cadre bâti

Dans ce contexte de développement d'un centre-ville densifié, multifonctionnel et axé sur la fluidité et l'intégration harmonieuse des différents modes de transport, l'aménagement de la station et du tracé du REM constituent un enjeu crucial à Pointe-Claire.

Leur intégration harmonieuse à la trame urbaine doit s'orchestrer avec l'objectif d'en maximiser les effets porteurs et structurants et d'en réduire les impacts négatifs et irritants.

La station se trouve à proximité du boulevard Saint-Jean, tout au juste au nord de l'autoroute 40, à proximité du terminus d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM) et d'un important stationnement incitatif pour automobiles. Ainsi, dans le réseau du train électrique de la CDPQ Infra, Pointe-Claire devient une importante station intermodale dans l'ouest de l'île.

Le tracé initial du REM, entre le boulevard Saint-Jean et l'autoroute 40, était situé derrière le Centre des affaires (6700, route Transcanadienne) et le Holiday Inn (6600, route Transcanadienne), faisant passer les trains dans le stationnement arrière de ces deux édifices pour ensuite enjamber l'autoroute 40, dans un axe accentué en diagonale.

Le tracé actuellement proposé par la CDPQ Infra, toujours entre le boulevard Saint-Jean et l'autoroute 40, est prévu en façade des bâtiments existants, soit le Centre des affaires (6700, route Transcanadienne) et le Holiday Inn (6600, route Transcanadienne). Ce nouveau tracé occupe essentiellement les emprises de l'autoroute 40, immédiatement après avoir traversé le boulevard Saint-Jean, avec une longue travée aérienne diagonale.

Ce déplacement latéral d'à peine 50 mètres du tracé du REM, pour le faire passer à l'avant desdits immeubles commerciaux, au lieu de l'arrière tel qu'originellement prévu, représente un véritable désastre esthétique et urbanistique pour l'entrée principale de Pointe-Claire.

Le boulevard Saint-Jean, particulièrement à l'intersection de l'autoroute 40, est l'axe urbain principal de la Ville de Pointe-Claire et l'entrée locale la plus en vue et la plus utilisée par nos citoyens, citoyennes, gens d'affaires et leurs clients. De plus, elle est au cœur de notre projet de centre-ville. Nous travaillons sans relâche à ce projet et avons consacré beaucoup de ressources et d'énergie pour améliorer l'aspect visuel des entrées de notre ville, particulièrement du boulevard Saint-Jean.

Localisation de la station Pointe-Claire

La station Pointe-Claire est actuellement planifiée à l'ouest de l'avenue Fairview. Le terrain suggéré pour l'implantation de la station, à l'ouest de l'avenue Fairview, composé de boisés et de friches, est actuellement inoccupé et sera développé par la construction du centre-ville. La

première phase de développement planifiée est prévue à l'est de l'avenue Fairview sur un terrain déjà urbanisé. Il serait préférable que la gare soit localisée à cet endroit.

Afin de créer un pôle central dynamique, il sera pertinent pour le REM de prendre en considération le développement futur de ce site et de connecter la nouvelle station avec un secteur où une grande portion de l'activité urbaine sera concentrée afin de créer une synergie essentielle à la réussite du REM.

La station du REM deviendra alors un incontournable, une plaque tournante dans la planification de la circulation permettant de desservir les usages mixtes, le secteur résidentiel au nord, le campus de bureaux à l'ouest ainsi que les huit millions de visiteurs annuels du centre commercial Fairview. La figure 2 représente un concept d'aménagement des terrains situés de part et d'autre de l'avenue Fairview.

Figure 2. Concept d'aménagement



Impact visuel

Les structures du REM qui traversent le boulevard Saint-Jean et le boulevard Des Sources auront un très grand impact visuel. En plus d'être des entrées de ville, ils permettent d'accéder à des pôles majeurs de destination commerciale, le centre commercial Fairview et le Mégacentre des Sources, et constituent une voie d'accès au parc industriel et d'affaires de Pointe-Claire. Toute construction ou agrandissement sur les terrains situés aux entrées de la Ville doit respecter des critères définis dans le plan d'urbanisme et le Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Sécurité des usagers

Le tracé prévoit un passage en viaduc au-dessus des boulevards Des Sources et Saint-Jean. Des préoccupations de sécurité, autant pour les automobilistes et les piétons que les cyclistes, peuvent être soulevées à ces endroits.

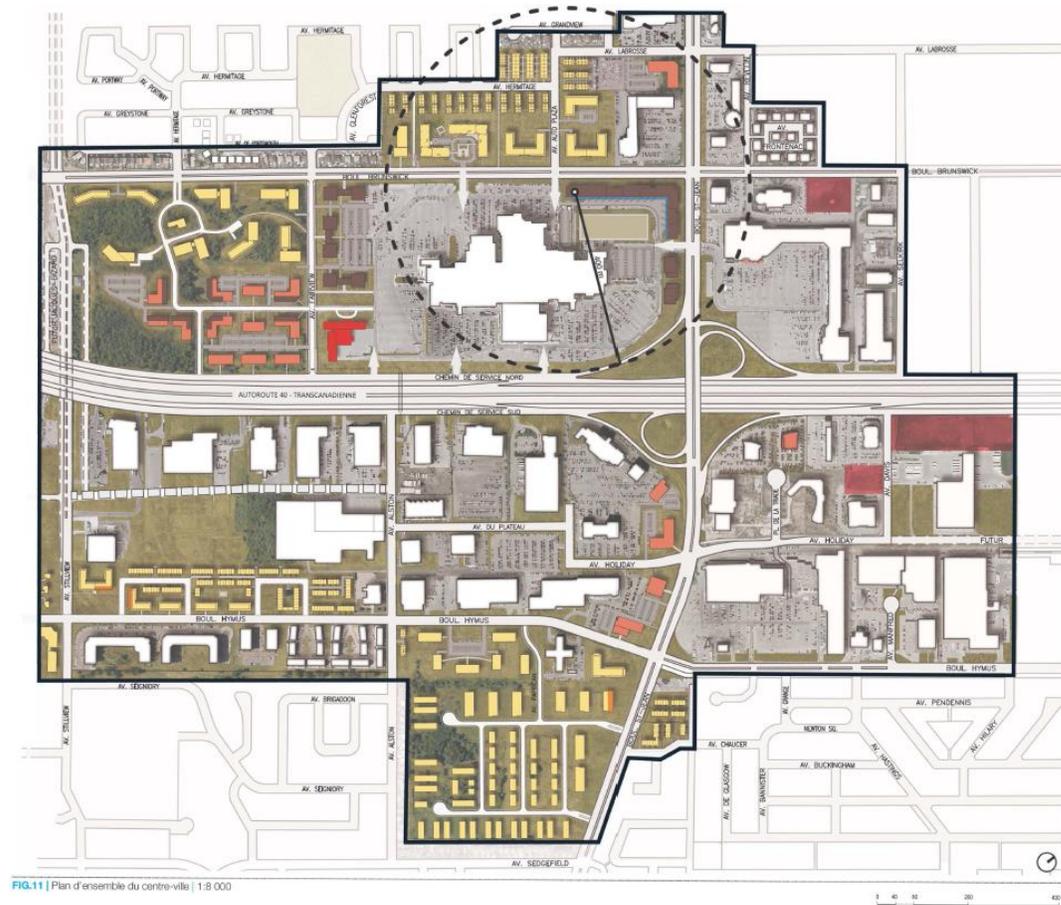
Ces préoccupations sont particulièrement fortes au boulevard Saint-Jean où l'angle de croisement du viaduc, illustré par le plus récent tracé, engendre des risques en termes de visibilité, tant au niveau de la signalisation routière que pour l'ensemble des usagers de la route.

Impact sonore

Le plan d'urbanisme vise la croissance résidentielle du centre-ville, notamment par l'aménagement d'édifices à vocation mixte et l'accueil de plus de 4 000 nouveaux ménages.

La figure ci-dessous illustre la vision d'aménagement du centre-ville inscrite dans le plan d'urbanisme. La densification est notamment représentée à l'ouest du centre commercial Fairview, le long du boulevard Hymus, et à l'ouest du boulevard Saint-Jean. Il importe d'accorder une attention particulière aux impacts sonores que peut générer ce projet pour les citoyens de Pointe-Claire.

Figure 3. Vision d'aménagement du centre-ville



1.3. RECOMMANDATIONS

Retenir le tracé initial et une traverse perpendiculaire au boulevard Saint-Jean

Afin de favoriser l'intégration du REM à la trame urbaine, la Ville recommande de maintenir le tracé initial proposé par la CDPQ Infra passant derrière le Centre des affaires (6700, route Transcanadienne) et le Holiday Inn (6600, route Transcanadienne). De cette façon, le caractère structurant des édifices est préservé et leur champ de vision maintenu. La Ville de Pointe-Claire recommande aussi une légère modification au niveau du boulevard Saint-Jean pour réduire l'importance de la structure aérienne en privilégiant une traverse plus perpendiculaire au boulevard.

Le respect du tracé initial, en plus de préserver la visibilité des entreprises le long de l'autoroute 40, satisfait les objectifs de développement urbain en plus d'offrir un environnement visuel plus intéressant. Ce même tracé optimise la sécurité des usagers circulant sur le boulevard Saint-Jean puisque l'empiétement sur la voie urbaine est minimal en comparaison avec le second tracé.

De plus, en privilégiant une traverse perpendiculaire, la longueur des structures aériennes au-dessus du boulevard Saint-Jean est réduite. Cela permet d'éloigner les piles de soutien du REM du bord de la route, améliorant la visibilité des automobilistes optimisant ainsi la sécurité pour tous. Cet élément est notamment primordial pour les usagers circulant en direction sud sur le viaduc Saint-Jean au-dessus de l'autoroute 40 pour qui la structure du REM limitera leur visibilité à certains moments.

L'implantation du REM doit également assurer la sécurité de tous les usagers circulant sous les structures. En plus de faciliter le transport actif et l'accès des personnes à mobilité réduite à tous les lieux, le projet doit proposer une conception respectueuse du réseau cyclable.

Localiser la station Pointe-Claire à l'est

Afin d'optimiser l'accès à la future station Pointe-Claire et assurer un développement optimal du centre-ville, il est essentiel que celle-ci se situe à l'est de l'avenue Fairview. En plus de contribuer à créer une synergie entre les usagers du centre commercial, du pôle mixte résidentiel, commercial et de bureaux ainsi du REM, cet achalandage animera un pôle central structurant pour un centre-ville dynamique dans le respect des principes d'aménagement d'un *transit-oriented development* (TOD).

Assurer un traitement des structures et de la station

Les stations Pointe-Claire et Des Sources doivent contribuer au caractère urbain du milieu d'implantation, particulièrement pour le secteur du centre-ville. Une architecture soignée et intégrée à un milieu de vie à l'échelle humaine, avec une empreinte minimale au sol et des

structures épurées, est essentielle. L'exemple de la ville de Melbourne illustre l'intégration réussie d'une infrastructure majeure dans un environnement urbain avec un maximum d'espace au sol pour les piétons et les cyclistes, favorisant des espaces communs conviviaux.



Station Murrumbeena Road (Melbourne, Australie)

(Source : www.theage.com.au/victoria/16-billion-elevated-rail-project-to-replace-level-crossings-on-dandenong-line-20160206-gmnj0p.html)

2. FACILITER L'ACCESSIBILITÉ

2.1 CONTEXTE

Le territoire de la ville est divisé en trois parties par les corridors de transport qu'est l'autoroute 40, dans la partie nord, et les emprises ferroviaires et l'autoroute 20, dans la partie sud, ce qui accentue la circulation automobile sur les principaux axes nord-sud, soit les boulevards Saint-Jean et Des Sources. Le terminus d'autobus Fairview, point de correspondance où convergent chaque jour les autobus de la Société de transport de Montréal, impose aussi une circulation importante qui contribue à la congestion routière en plus de réduire l'harmonisation des modes de transport actif plutôt que d'y contribuer.

À cette réalité s'ajoutent des déplacements actifs difficiles compte tenu des autoroutes à traverser. Pour la station Pointe-Claire, le réseau actuel est dépourvu d'installations favorisant le transport actif et sécuritaire pour les piétons et les cyclistes.

En 2013, lors de l'exercice de planification du centre-ville, la Ville a étudié les conditions actuelles du réseau routier et les impacts prévisibles du développement du centre-ville. Cette étude démontre un nombre accru d'accidents avec les piétons et les cyclistes sur le boulevard Saint-Jean, dans le secteur de la future station Pointe-Claire.

Voici les principales conclusions de l'étude :

- Manque de liens nord-sud dans le secteur;

- Conditions de circulation difficiles aux heures de pointe sur le boulevard Saint-Jean;
- Accès complexe au terminus Fairview pour les autobus;
- Présence de nombreux piétons et cyclistes malgré l'absence de liens cyclables et piétonniers sécuritaires;
- Problème de sécurité pour les traverses situées dans les bretelles d'accès de l'échangeur de l'autoroute 40 et du boulevard Saint-Jean;
- Dégradation des conditions prévisibles dans les années à venir avec le développement de nombreux projets urbains.

Le réseau routier étant déjà saturé autour de la future station de Pointe-Claire, plusieurs interventions sont requises en vue du développement planifié. Les figures 4 et 5 présentent le niveau de service aux heures de pointe, le matin et en fin de journée. Dans les deux cas, le tronçon du boulevard Saint-Jean entre le boulevard Brunswick et le boulevard Hymus présente des conditions circulation difficiles.

Figure 4. Conditions de circulation, période de pointe du matin, 2012



Figure 5. Conditions de circulation, période de pointe de l'après-midi, 2012



2.2 ENJEUX

Le succès du REM repose en grande partie sur la facilité d'accès des usagers. La problématique de la circulation à Pointe-Claire entraîne des enjeux d'accès au REM non seulement pour les automobilistes, mais également pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun.

L'emplacement choisi pour les stations Des Sources et Pointe-Claire se trouve à l'écart des réseaux actifs actuels, ce qui rend plus difficile l'accès par la marche ou le vélo. L'arrivée du REM aura donc des conséquences majeures sur le réseau, en augmentant considérablement l'achalandage, ce qui contribuera à accroître encore plus la congestion routière ainsi qu'à modifier l'horizon de développement à court terme.

Outre le réseau routier actuel qui présente des lacunes pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes dans le secteur de la future station Pointe-Claire, les circuits du transport en commun qui doit se rendre au terminus Fairview sont complexes. Il est primordial de considérer ces impacts pour les développements futurs et planifiés.

Puisque le succès du REM dépend en grande partie de son achalandage, il est essentiel que l'accès à ses stations privilégie et intègre tous les modes de déplacements.

Stationnement à grande capacité générant une circulation accrue

Lors de la première partie des audiences du BAPE, la CDPQ Infra a indiqué que la future station Pointe-Claire serait la plus importante de la branche Sainte-Anne-de-Bellevue en termes de nombre d'usagers, notamment en raison de la convergence des circuits d'autobus et du nombre de places de stationnement planifiées. Le tableau ci-dessous présente les estimations de la CDPQ Infra concernant le nombre d'usagers.

Tableau 1 : Embarquements aux stations

Gares	Ouest-de-l'île			Gares	A10		
	2022	2031	2041		2022	2031	2041
Autoroute 13	1 380	1 470	1 520				
Des Sources	1 540	1 670	1 740				
Pointe-Claire	2 220	2 400	2 500				
Kirkland	1 160	1 220	1 260				
Sainte-Anne-de-Bellevue	1 940	1 970	1 990				
Technoparc	270	330	370				
Aéroport	180	260	310				

Source : CDPQ Infra

Selon les données présentées à la première série d'audiences publiques, 1500 places de stationnement seront disponibles à la station Pointe-Claire. Compte tenu des conditions de circulation actuelles, qui sont difficiles aux heures de pointe dans ce secteur, cet ajout risque de s'avérer problématique.

2.3 RECOMMANDATIONS

Prolongement du corridor Jacques-Bizard

En réponse aux enjeux présentés, la création d'une traverse routière multifonctionnelle supplémentaire au-dessus de l'autoroute 40 s'inscrit dans une vision de développement visant à inciter les usagers à utiliser le transport en commun. Ce projet, planifié depuis plusieurs années et inscrit dans le plan de transport de l'agglomération, permettra d'améliorer l'accessibilité du secteur de la station Pointe-Claire en plus de diminuer la circulation sur le boulevard Saint-Jean. La nouvelle traverse devra être aménagée de manière à favoriser le transport actif, et ce, dans un environnement convivial et sécuritaire pour tous.

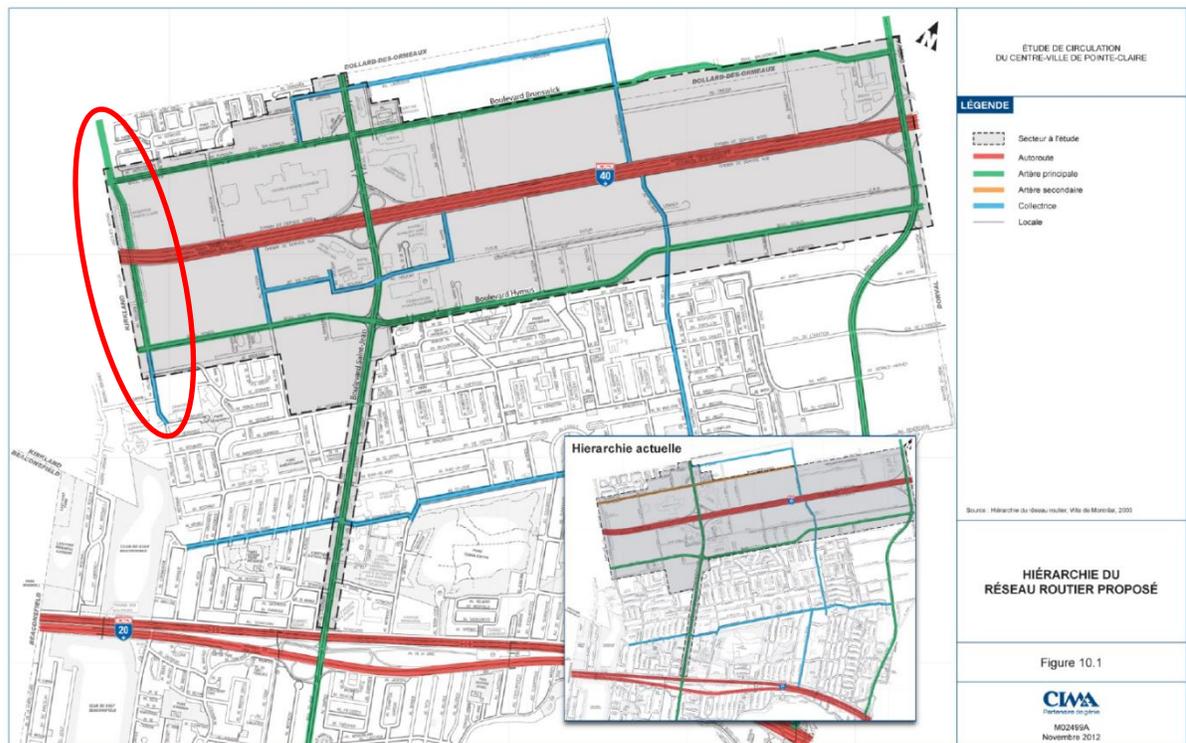
La réalisation de ce corridor supplémentaire est une condition de succès du REM et requiert l'implication du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

(MTMDET), du CDPQ Infra, de l'agglomération de Montréal, de la Ville de Pointe-Claire et des villes voisines.

La Ville recommande donc que la réalisation du viaduc et le prolongement du boulevard Jacques-Bizard, entre le boulevard Hymus et le boulevard Brunswick, soient intégrés au projet du REM, et que les études d'impact environnemental, ainsi que toute étude requise par le BAPE, soient réalisées dans le cadre du projet de la CDPQ Infra de façon à favoriser la réalisation rapide de ce lien indispensable au succès du projet.

La figure 6 présente la nouvelle traverse Jacques-Bizard intégrée au réseau routier actuel et offrant aux automobilistes un accès supplémentaire de part et d'autre de l'autoroute 40.

Figure 6. Passerelle Jacques-Bizard



Réaménagement des échangeurs Saint-Jean et Des Sources

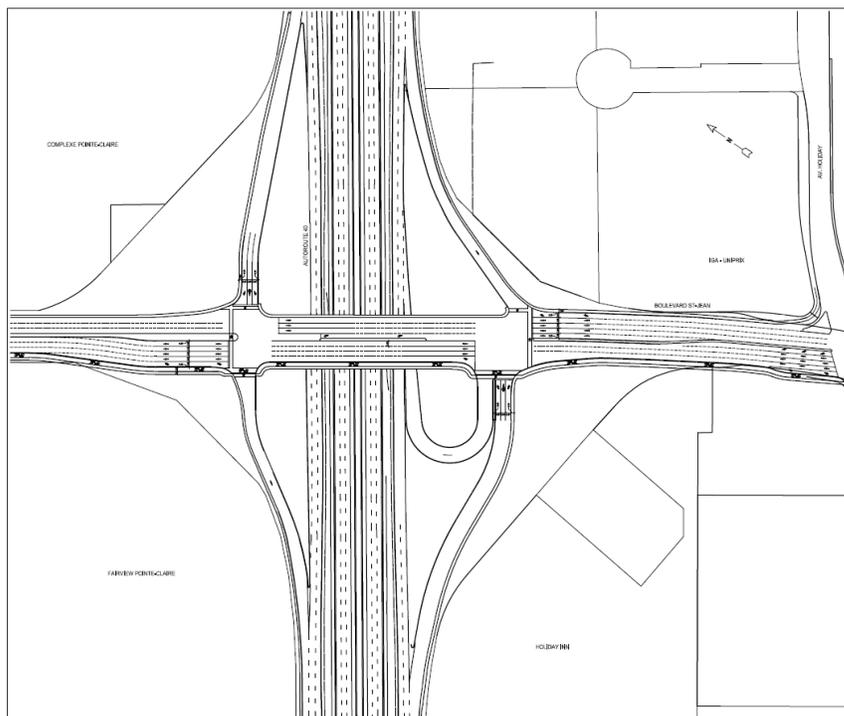
Les échangeurs des boulevards Saint-Jean et Des Sources ont été identifiés comme étant inadéquats et non sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.

La Ville de Pointe-Claire recommande au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) de prendre en considération un réaménagement vers un carrefour en « H » (figure 7). Cette configuration permettrait de réduire à deux traverses, gérées par des feux de circulation, le mouvement des piétons et des cyclistes désirant traverser

l'autoroute 40 de façon sécuritaire. Elle permettrait aussi de diminuer la vitesse des véhicules et les virages, tout en maintenant une capacité à grand débit.

Ce nouvel aménagement nécessite la collaboration de plusieurs instances, dont le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), l'Agglomération de Montréal et la Société de transport de Montréal afin d'assurer une réalisation efficace et efficiente.

Figure 7. Réaménagement du carrefour du boulevard Saint-Jean et de l'autoroute 40 (proposition conceptuelle de la Ville de Pointe-Claire)



Réorganisation des trajets d'autobus et convergence vers la station

Tel que soulevé dans l'étude de circulation, les conditions du réseau routier entourant la station Pointe-Claire nuisent à la fluidité du mouvement des autobus et rendent l'accès à l'actuel terminus Fairview difficile. Avec l'arrivée des stations Pointe-Claire et Des Sources et le développement du centre-ville, l'accès en autobus et au REM sera perturbé dans le contexte du réseau routier actuel.

De plus, il y a peu de traverses autoroutières pour les piétons et les cyclistes, ce qui limite le transport actif tant vers la station Pointe-Claire que la station Des Sources.

Pour assurer une implantation réussie, la Ville recommande un arrimage optimal du réseau de transport collectif actuel au projet du REM de façon à permettre aux usagers d'accéder à la station Pointe-Claire et au terminus Fairview. En favorisant le transfert modal des automobilistes au

transport en commun pour accéder aux stations du REM, la pression sur le réseau routier s'en trouvera diminué. L'implication de la Société de transport de Montréal (STM) et de la Ville de Pointe-Claire est requise pour assurer la mise en œuvre de cette recommandation de façon à afin optimiser l'offre aux usagers dans le respect de la trame urbaine.

Prolongement du réseau cyclable

La Ville a réalisé en 2015 son plan directeur de réseau cyclable afin de mettre en place des mesures favorisant le transport actif.

La création d'un lien cyclable le long de la passerelle Jacques-Bizard avec une traversée sécuritaire de l'autoroute 40 permettra de promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen d'accès au secteur de la future station Pointe-Claire et comme mode de déplacement entre les secteurs résidentiels et commercial du centre-ville. De plus, le déplacement d'une partie de la circulation de l'échangeur Saint-Jean vers le nouvel échangeur Jacques-Bizard permettra de revoir l'aménagement du viaduc et d'améliorer les fonctions piétonnières et cyclistes du viaduc favorisant ainsi le transport actif et sécuritaire.

Pour favoriser l'accès à la station en transport actif, il faudra non seulement améliorer le réseau routier, mais aussi prévoir des aménagements pour relier les stations Des Sources et Pointe-Claire aux réseaux cyclables et piétonniers. La figure 8 présente le plan directeur du réseau cyclable projeté. Des ajouts devront être apportés pour desservir les stations Pointe-Claire et Des Sources.

Figure 8. Réseau cyclable projeté de la Ville de Pointe-Claire



Finalement, la répartition des places de stationnement le long de la branche ouest du projet du REM permet aussi de limiter la pression sur le réseau routier à proximité de la station Pointe-Claire. De cette façon, le trajet du transport en commun actuel peut être modifié afin de desservir efficacement les stationnements incitatifs le long de la branche ouest et ainsi permettre aux automobilistes d'accéder plus facilement l'accessibilité à proximité de la station Pointe-Claire pour les automobilistes.

3. PRÉSERVER LE TRAIN DE BANLIEUE

3.1. CONTEXTE

La Ville de Pointe-Claire, en conformité avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), son schéma d'aménagement et ses plans d'urbanisme, a prévu le développement de trois zones axées sur le transport en commun, mieux connu sous leur vocable anglais *TOD (transit oriented development)* aux stations du train de banlieue Cedar Park, Pointe-Claire et Valois et sur la ligne Vaudreuil-Hudson.

Des projets immobiliers en découlent et en dépendent et les services de trains de banlieue y sont critiques pour les citoyens qui y résident et qui y résideront. En conséquence, des engagements financiers ont été pris pour y améliorer les services publics.

La proposition du REM met en jeu autant la désignation TOD que la qualité des milieux de vie existants et le potentiel de développement de ces secteurs.

3.2. ENJEUX

Dans ce contexte, la Ville de Pointe-Claire est préoccupée par l'avenir de la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson. Si l'arrivée du REM a pour effet de diminuer ou même de supprimer le service à l'une ou plusieurs des stations au sud de Pointe-Claire, la desserte en transports en commun pour la plus grande partie des citoyennes et citoyens de Pointe-Claire sera réduite de façon significative. Cela compromettra la vitalité de certains noyaux urbains (village Valois, village de Pointe-Claire, secteur du centre civique) et des développements immobiliers planifiés en fonction de l'existence des stations actuelles.

Un autre impact négatif en découlera, soit une augmentation du déficit de l'exploitation du train de banlieue, qui est assumé en partie par les villes, ce qui ajoutera au fardeau des contribuables de Pointe-Claire.

Le transfert des usagers vers les stations du REM, situées en bordure de l'autoroute 40, entraînera de plus une augmentation de la circulation routière supérieure à celle prévue actuellement pour l'implantation du REM. Conséquemment, les deux seules traverses actuelles, soit les boulevards

Saint-Jean et Des Sources, déjà déficientes, surutilisées et dépourvues de liens piétonniers et cyclables sécuritaires, deviendraient rapidement un enjeu pour la qualité de vie et la sécurité des usagers.

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a reconnu que l'achalandage de la ligne de train de banlieue Montréal – Vaudreuil-Dorion serait affecté par la venue du REM et qu'elle analyse différents scénarios concernant l'avenir de la ligne. Il existe une contradiction entre l'intérêt financier à court terme pour assurer la rentabilité du REM et les conséquences potentiellement négatives, à moyen et long terme, pouvant résulter de l'abandon ou d'une réduction significative du service de train de banlieue Montréal – Vaudreuil-Dorion.

L'avenir de la ligne de train de banlieue Montréal – Vaudreuil-Dorion sera totalement tributaire de la volonté du Gouvernement du Québec et des autorités métropolitaines responsables du transport en commun, de soutenir techniquement et financièrement le rôle essentiel du train de banlieue de l'ouest dans un réseau structurant de transport métropolitain. La Ville de Pointe-Claire s'inquiète du fait que le train de banlieue sera une cible facile pour réduire les coûts de la structure de transport métropolitain, et ce, au bénéfice d'une rentabilité accrue pour le REM.

3.1 RECOMMANDATIONS

La Ville de Pointe-Claire recommande de maintenir le même niveau de service du train de banlieue Vaudreuil-Hudson en offrant les mêmes dessertes par autobus vers les stations de Cedar-Park, Pointe-Claire et Valois.

De plus, la réalisation du corridor Jacques-Bizard, en collaboration avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) et l'agglomération de Montréal, permettra d'optimiser le réseau de transport du nord au sud et donc de faciliter le déplacement autant des automobilistes, des cyclistes que des usagers du transport en commun vers le train de banlieue.

4. ASSURER L'ÉQUITÉ FINANCIÈRE

D'un point de vue financier, le REM est un projet majeur de l'ordre de 5,5 milliards de dollars¹. Il est impératif pour la Ville de Pointe-Claire d'en évaluer les impacts sur sa situation financière.

La prémisse de base fixée par la CDPQ Infra pour le REM est que le projet doit être rentable et que le concept de « captation de la plus-value foncière » pourrait être utilisé pour en assurer une partie du financement.

Ce nouveau mode de financement au Québec est basé sur le principe que la réalisation du REM entraînera un développement immobilier accru autour des stations. La CDPQ Infra veut obtenir une partie de la valeur de ces nouveaux développements pour contribuer au financement du REM, par la valorisation des droits aériens au-dessus des stations, par les redevances de développement des promoteurs immobiliers et par la perception d'une partie de la taxe foncière associée à cette plus-value auprès des municipalités.

La CDPQ Infra mentionne que les modalités d'application sont toujours en négociation avec le gouvernement. À cet égard, le gouvernement du Québec doit s'assurer que les mécanismes qui seront mis en place afin de capter la plus-value foncière seront clairement définis avant d'être appliqués et qu'ils ne doivent, d'aucune manière, empiéter ou influencer négativement l'endettement des municipalités et de leurs contribuables.

Selon les règles généralement établies pour ce genre de programmes, les sommes à verser, fixées selon les paramètres financiers décidés à l'avance, sont perçues par les villes auprès des promoteurs et/ou des propriétaires, dans un périmètre déterminé, au moment du développement ou du redéveloppement d'un site. S'il est retenu, ce principe doit être respecté dans ses fondements. Les Villes ne peuvent supposer un développement et les revenus qui en découlent pour les avancer à la CDPQ Infra et ainsi grever leur marge de manœuvre financière et d'emprunt.

De la même manière, le gouvernement ne peut imputer aux municipalités la charge d'une plus-value anticipée autour d'une station qui ne se réaliserait pas dans le temps, par équité pour les résidents qui s'en trouveraient pénalisés.

L'impôt foncier

L'impôt foncier constitue la principale source de financement des municipalités au Québec. Le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) établit, globalement, à 84 % (voir tableau ci-dessous) les revenus autonomes des villes (revenus totaux moins les transferts du gouvernement) provenant de l'impôt foncier (taxes résidentielles et d'affaires, paiements tenant lieu de taxes, droits de mutation, etc.). Seules les commissions scolaires perçoivent une partie de leurs revenus avec ce champ de taxation presque exclusivement réservé aux municipalités.

¹ Selon les chiffres de la CDPQ Infra

**Tableau 2. Importance relative des revenus associés au foncier
Prévision budgétaire des municipalités du Québec (2015)**

Description		Montants
A	Revenus totaux	17 666 528 325 \$
B	Transferts	1 482 972 612 \$
C = A - B	Solde	16 183 555 713 \$
D	Taxes	12 232 240 564 \$
E	Compensations	746 519 604 \$
F	Droits de mutation immobilière	421 109 755 \$
G	Contributions des promoteurs	127 043 782 \$
H = D+E+F+G Sous-Total		13 526 913 705 \$
H / C	Importance relative	84%

Source : Ministère des Affaires municipales, Régions et occupation du territoire

Étant donné que ce mode de taxation est régressif puisqu'il ne tient pas compte de la capacité de payer des propriétaires, le recours à l'impôt foncier est déjà limité. Il l'est d'autant plus que d'aucuns conviennent que le champ d'imposition foncier est exploité au maximum de son potentiel.

Dans ce contexte, la perception d'une partie de la taxe foncière liée à la plus-value générée par l'implantation du REM créera un précédent historique au Québec. Il est important que le gouvernement du Québec préserve, au nom des municipalités, les contribuables d'iniquité à cet égard. Les nouveaux résidents des secteurs visés par la plus-value foncière utiliseront les mêmes services municipaux et doivent donc en assumer les coûts dans les mêmes proportions que les autres résidents.

Le gouvernement devra également tenir compte du fait que les municipalités devront absorber une perte financière directement liée à l'implantation du REM, à cause de la réduction significative et irrécupérable des valeurs foncières des immeubles impactés par les infrastructures et l'exploitation des trains.

Cette réalité sera conséquente aux retombées directes, négatives et permanentes, des infrastructures et de l'exploitation du REM sur les propriétés déjà existantes et qui sont éloignées des zones de redéveloppement potentiel, près des stations. Le voisinage de proximité immédiate avec ce réseau ferroviaire sera négativement impacté par le bruit, la présence des structures terrestres et aériennes. Pour les immeubles résidentiels, le passage des trains aux vingt minutes, à proximité des fenêtres du 2^e, du 3^e étage et des balcons, réduira inévitablement l'intérêt d'y résider, d'où une perte de valeur. Pour les immeubles commerciaux, la perte de visibilité, réelle ou apparente, sera invoquée comme une cause évidente d'une dépréciation. De plus, un grand

nombre de ces immeubles sur notre territoire sont de construction récente et de qualité supérieure, leur conférant une viabilité économique et une pérennité largement supérieure à la moyenne, qui s'en trouveront irrémédiablement affectés.

Une autre conséquence négative sera la perte de revenus de la Ville pour les secteurs où le REM utilisera une structure aérienne, à moins que l'aménagement ne permette une intégration à un développement au niveau du sol.

Réalités différentes

Le principe avancé par la CDPQ Infra pour utiliser la plus-value foncière comme mode de financement est basé sur le fait que la réalisation du REM entraînera des gains économiques pour certains acteurs. Une partie de ces gains devrait donc être utilisée pour financer la réalisation de ce nouvel équipement collectif. Les deux acteurs visés par la CDPQ Infra sont les promoteurs immobiliers et les villes.

Pour les gens d'affaires, les avantages sont assez faciles à identifier. Un site d'une capacité de 500 unités de logement verra son potentiel grandement amélioré par l'arrivée du REM. À titre d'exemple, supposons que les nouvelles conditions de marché permettraient d'y construire 1 000 unités, de surcroît à un prix de vente moyen supérieur. Le promoteur sera enclin à assumer certaines redevances de développement telles que proposées par la CDPQ Infra. Même si le profit moyen par logement sera diminué par les redevances de développement à verser, le gain par unité pour le développeur pourrait demeurer supérieur à la situation initiale.

Pour les villes, ce raisonnement ne s'applique pas, car elles n'ont pas pour mission de réaliser des profits, mais de fournir des services. Face à un équipement comme le REM, les promoteurs immobiliers et les villes sont des acteurs avec des réalités et des objectifs complètement différents. Il est donc difficile de les traiter de la même façon en ce qui a trait au financement de l'équipement.

Coûts et services supplémentaires

Contrairement aux promoteurs immobiliers, les villes auront, au final, des coûts et des services supplémentaires associés au REM.

Si nous reprenons l'exemple du site au potentiel doublé, les personnes qui occuperont les 500 logements supplémentaires utiliseront les mêmes équipements et les mêmes services financés par la Ville (travaux publics, parcs, loisirs, etc.). Ces nouveaux résidents auront les mêmes besoins et les mêmes comportements que les autres citoyens. Le gouvernement doit tenir en compte, car la Ville devra leur offrir les mêmes services, aux mêmes coûts. Elle ne pourra le faire avec des revenus amputés.

Cet aspect est d'autant plus important que l'implantation d'une station du REM pourrait entraîner des coûts indirects supplémentaires pour la Ville de Pointe-Claire notamment pour l'intégration urbaine de ce nouvel équipement de transport collectif, qu'il soit question de modifier, de déplacer ou de transformer les infrastructures existantes afin de faciliter l'implantation du REM ou d'en faciliter l'accès. Le gouvernement doit considérer un partage de ces coûts entre la Ville et la CDPQ Infra pour en répartir les impacts.

Les villes seront aussi aux prises avec de nouvelles dépenses liées à la présence des infrastructures du REM, notamment pour les opérations de nettoyage, d'entretien et de déneigement qui seront réalisées sur et sous les voies ferroviaires surélevées du réseau de train électrique. Les mesures d'urgence et de secours devront aussi être adaptées à cette nouvelle infrastructure à grand débit, notamment lors d'évacuations, d'incendies ou d'accidents.

Les villes devront aussi adapter les réseaux d'infrastructures existants aux nouveaux développements immobiliers plus denses générés par les futures stations.

Près de la moitié des taxes à l'agglomération

Selon les informations disponibles, il appert qu'une partie des taxes foncières générées par les logements supplémentaires pourraient être partagées entre la Ville et le promoteur du REM. La réalité actuelle, cependant, pour les villes reconstituées, c'est que près de la moitié² de tous leurs revenus sont directement transférés à l'Agglomération de Montréal pour assumer le coût des services communs (police, pompiers, eau, transport, etc.). Ce pourcentage s'appliquera également aux 500 logements supplémentaires présentés en exemple.

Train de banlieue Vaudreuil-Hudson

Un autre coût indirect associé à la réalisation du REM est l'augmentation appréhendée du déficit d'exploitation existant de la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson. Les villes, y compris Pointe-Claire, participent au déficit d'exploitation de ce service. Il semble que cette ligne de train serait maintenue même avec l'arrivée du REM. Or, si la fréquentation diminue à cause de l'offre du REM, il est fort probable que son déficit d'exploitation augmentera. Dans une telle situation, les coûts assumés par les villes augmenteront également.

² Le pourcentage de transfert varie d'une ville à l'autre, mais demeure dans cette proportion. À Pointe-Claire, c'est 45 % des taxes perçues qui sont versées à la ville-centre.

CONCLUSION

La Ville de Pointe-Claire est favorable au projet du REM proposé par la CDPQ Infra. L'arrivée d'une station au cœur de son centre-ville représente une occasion de développement qui sera bénéfique non seulement pour la Ville, mais également pour l'agglomération de Montréal et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Le mémoire de la Ville vise à sensibiliser les intervenants aux enjeux propres à Pointe-Claire et aux recommandations proposées en vue d'assurer le succès du REM. L'intégration harmonieuse du REM à la trame urbaine, l'accès au REM, le maintien du train de banlieue et l'équité financière pour les contribuables et les institutions constituent des enjeux pour la Ville de Pointe-Claire afin d'assurer un milieu de vie de qualité aux citoyennes et citoyens, tout en optimisant les modes de transport collectif et actif.

CDPQ Infra

Afin de favoriser l'intégration du REM à la trame urbaine, la Ville recommande de maintenir le tracé initial proposé par le CDPQ Infra afin de préserver, autant au niveau fonctionnel, urbanistique qu'esthétique, l'entrée à son centre-ville. La station Pointe-Claire localisée à l'est de l'avenue Fairview et une traversée perpendiculaire du tracé au-dessus du boulevard Saint-Jean et de l'autoroute 40 favorisent également une intégration optimale à la trame actuelle, en plus de renforcer et soutenir le développement du centre-ville.

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports Agglomération de Montréal

En termes d'accessibilité, le corridor Jacques-Bizard, le réaménagement des viaducs Saint-Jean et Des Sources pour le transport actif, tout comme le prolongement du réseau cyclable et la bonification du réseau d'autobus, constituent des éléments essentiels pour assurer l'accessibilité optimale aux stations Pointe-Claire et Des Sources, et ce, pour l'ensemble des usagers. Pour assurer l'accessibilité aux stations et la réussite du projet du REM, l'implication systématique de tous les partenaires suivants est requise, et ce, tout au long du processus.

Toujours en lien avec l'accessibilité, Pointe-Claire recommande de maintenir, et ce, en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport et la Société de transport de Montréal, le train de banlieue de la ligne Vaudreuil-Hudson aux stations Cedar Park, Pointe-Claire et Valois. Cette recommandation permet de préserver la desserte par train de banlieue au sud du territoire.

Gouvernement du Québec

Finalement, et qui est fondamental pour la Ville de Pointe-Claire, c'est la question de l'équité pour les citoyens et les institutions. La mise en place d'un réseau de transport en commun de qualité est bénéfique pour l'ensemble de la société et non seulement pour les localités dans lesquelles des points d'accès au réseau sont implantés. L'amélioration de la fluidité des déplacements et la diminution des gaz à effet de serre dépassent les limites municipales.

Un des principes de l'équité en économie publique, c'est que tous ceux qui bénéficient d'un service ou d'un équipement sont sollicités pour son financement. Ce principe est historiquement reconnu et utilisé dans le transport en commun au Québec. Les immobilisations associées à la mise en place des réseaux d'envergure ont toujours été prises en charge par le gouvernement du Québec. Le prolongement du métro à Laval en est le plus récent exemple.

Les résidents de Pointe-Claire ou des autres villes dans lesquelles une station sera implantée ne sont pas les seuls qui peuvent bénéficier de l'offre accrue de transport collectif. Les usagers qui utilisent les stationnements incitatifs, et qui peuvent habiter dans d'autres localités, en bénéficient également.

Les mesures législatives et fiscales qui seront éventuellement mises en place pour la captation de la plus-value foncière devront être équitables pour tous les contribuables et pour leurs villes. Le financement du REM est certes essentiel, mais le maintien et même l'amélioration de la capacité financière des villes sont encore plus importants, pour qu'elles soient aptes à gérer efficacement et adéquatement les charges imposées par la mise en œuvre de ce nouveau chapitre de développement social et économique de notre région.