

# Consultation sur le Réseau électrique métropolitain

Mémoire présenté par la Fondation David Suzuki

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

22 septembre 2016

## À propos de la Fondation David Suzuki

Établie en 1990, la Fondation David Suzuki a pour mission de protéger l'environnement et notre qualité de vie, maintenant et pour l'avenir. À travers la science, la sensibilisation et l'engagement du public, et des partenariats avec les entreprises, les gouvernements et les acteurs de la société civile, la Fondation s'emploie à définir et à mettre en œuvre des solutions permettant de vivre en équilibre avec la nature. La Fondation David Suzuki a des bureaux à Vancouver, Toronto et Montréal. Elle compte sur l'appui de 300 000 sympathisants à travers le Canada, dont plus de 70 000 au Québec.

## Introduction

Nous connaissons tous l'importance de transports collectifs efficaces, autant pour l'environnement que pour l'économie, notamment dans les métropoles comme Montréal. Partout dans le monde, les grandes métropoles réalisent des investissements importants dans de nouvelles infrastructures de transports collectifs qui permettent de mieux déplacer les personnes, à moindre coût, tout en diminuant la congestion et la pollution de l'air. Le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) entre dans cette mouvance. La Fondation David Suzuki souhaite accorder son appui de principe au projet qui a le potentiel de transformer la mobilité dans la région montréalaise. Cependant, elle est d'avis que ce projet reste perfectible, et que plusieurs éléments doivent être améliorés ou confirmés afin de faire du REM un véritable succès qui réponde aux besoins de la population du Grand Montréal.

La Fondation David Suzuki tient donc à émettre ses recommandations pour les instances gouvernementales d'abord puis au sujet du REM plus spécifiquement ensuite.

## Que le gouvernement du Québec adopte une politique nationale sur l'aménagement du territoire

En amont du projet du REM, le gouvernement doit se doter d'une politique nationale sur l'aménagement du territoire. En effet, le manque d'une politique claire sur l'aménagement du territoire oblige l'étude cas par cas de différents projets structurants et rend difficiles l'identification et l'évaluation des besoins des projets porteurs, comme le REM.

Il est donc évident que la Fondation David Suzuki, une des organisations fondatrices d'ARIANE, recommande l'adoption d'une politique nationale sur l'aménagement du territoire par le gouvernement du Québec pour assurer une coordination et une cohérence des interventions de l'État en matière de planification du territoire québécois.

*Recommandation 1 : L'adoption par le gouvernement du Québec d'une politique nationale sur l'aménagement du territoire.*

## Que le gouvernement du Québec se dote d'une politique nationale de mobilité durable

En plus de se doter d'une politique nationale sur l'aménagement, le gouvernement du Québec doit également adopter une politique nationale de mobilité durable. En effet, le développement par projet et la gestion à la pièce sont devenus la norme au Québec lorsqu'il est question de transports collectifs. Pour que le REM soit le projet structurant d'une génération, le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et l'Autorité régionale de transport métropolitain doivent se doter d'un cadre cohérent pour arrimer les systèmes de transport en commun (TC), prioriser les investissements et permettre une planification systématique et rigoureuse des services de TC au Québec. Le REM change certes la donne, mais il ne dispense pas le MTQ de l'obligation de planifier, financer et appuyer les services de TC au Québec.

Avec ce grand projet accaparant 1 milliard de la part du Gouvernement du Québec, nous craignons que les autres projets de transport collectif dans la grande région de Montréal soient reportés ou abandonnés. Ce serait une erreur. Le REM insufflera un vent de renouveau aux TC dans la région de Montréal. Ce projet doit être suivi de réinvestissements dans l'offre de service en TC, notamment au moyen des fonds du Fonds vert, mais aussi par d'autres projets d'infrastructures de transports collectifs déjà planifiés. Le REM ne doit pas se substituer à d'autres projets, mais plutôt s'y ajouter. À cet égard, le gouvernement du

Québec devrait suivre l'exemple de l'Ontario et porter à 40% la part de ses investissements en transports qui sont dédiés aux TC.

*Recommandation 2 : L'adoption d'une politique nationale de mobilité durable par le gouvernement du Québec.*

## Que les villes autour du REM aient des indicateurs clairs sur l'étalement urbain

Les problématiques d'étalement urbain sont importantes dans la grande région de Montréal et elles vont en s'accroissant (voir figure 1). Avec les cinq nouvelles stations incitatives, le REM pourrait renforcer l'étalement urbain autour de ses antennes. Nous proposons donc que les villes de la CMM se dotent d'indicateurs précis d'étalement urbain (dispersion, aire utilisée et intensité d'utilisation du territoire) (Schwick, Jaeger et Kienast; 2011) et fassent tout en leur pouvoir pour le réduire.

Il est également important de munir les villes en dehors de la CMM (par exemple, Saint-Jean-sur-Richelieu) de ces mêmes indicateurs pour véritablement réduire l'étalement urbain. Le REM pourrait même jouer un rôle important à ce sujet.

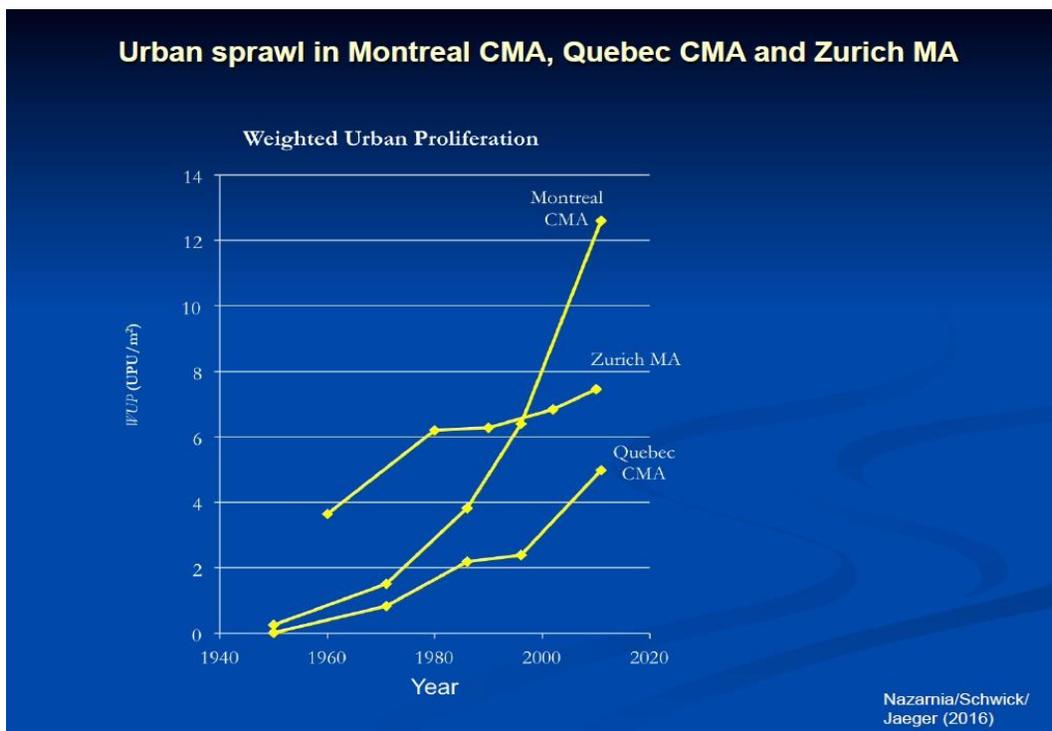


Figure 1. Mesure de l'étalement urbain (Nazarnia, Schwick et Jaeger, 2016)

*Recommandation 3 : L'établissement d'indicateurs d'étalement urbain pour les villes de la CMM et autour de la CMM.*

## Protéger les milieux naturels et les terres agricoles

En tant qu'une des organisations fondatrices du Mouvement Ceinture Verte, nous réitérons l'importance des milieux naturels et des milieux agricoles dans la Ceinture Verte du Grand Montréal.

Bien que les impacts sur les milieux naturels du projet du REM aient été amoindris, nous ne pouvons passer sous silence l'impact qu'auront les futurs développements immobiliers engendrés par l'apparition d'un projet structurant tel que le REM sur les milieux naturels et les milieux agricoles.

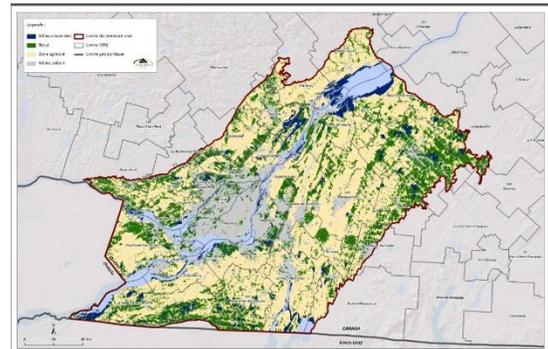


Figure 2 La Ceinture Verte du Grand Montréal

Les cibles qu'a adoptées la CMM en ce qui a trait au couvert forestier (30%), à la protection du territoire (17%) et à l'agrandissement du territoire agricole (6%) doivent être maintenues et encouragées.

Nous recommandons donc de minimiser voire d'interdire les développements immobiliers en milieux naturels et en milieux agricoles. Il faut donc se servir des outils disponibles pour protéger le territoire de la pression du développement urbain.

*Recommandation 4 : Protéger les milieux naturels et agricoles dans la Ceinture Verte du Grand Montréal.*

## Modifier le tracé du REM pour le rapprocher des zones densément peuplées

Le succès d'un réseau structurant de transport en commun est lié aux endroits où il est installé. Il faut privilégier les emplacements à haute densification pour faciliter le déplacement à pied ou en vélo. En ce moment, bien que les stations déjà en place soient dans des endroits déjà urbanisés, les nouvelles stations prévues sont planifiées à des endroits où la densification est plus faible à proximité.

Bien que l'objectif d'en faire des stations d'accueil pour le transport en commun local soit louable, il est prouvé que la proximité d'une infrastructure lourde de transport en commun avec la résidence accroît énormément la volonté de prendre ce type de transport en commun. À l'heure actuelle, la distance qui sépare les nouvelles stations avec les résidences laisse planer un doute sur la volonté des usagers à utiliser cette nouvelle structure de transport en commun.

*Recommandation 5 : modifier le tracé du REM pour que les nouvelles stations soient en milieu urbain, et non à proximité des axes autoroutiers.*

## Renforcer l'interconnexion avec les systèmes de TC existants

LE REM doit être interconnecté avec le réseau de transport collectif local. Un seul lien REM-stations de métro est présentement planifié en phase 1, soit à la station Bonaventure. Bien que d'autres connexions soient prévues avec les stations McGill et Édouard-Montpetit dans une phase 2, nous sommes d'avis que ces liaisons doivent se faire dès le début de la mise en place de l'infrastructure et non pas dans une addition future et hypothétique. De plus, selon les plans publiés par le promoteur, un autre lien avec le métro pourrait être aisément fait à la station Côte-Vertu.

Nous comprenons que certains liens soient dispendieux, mais ils sont indispensables pour l'intégration d'une infrastructure lourde dans le réseau actuel.

Il ne faut pas oublier non plus l'importance des autobus locaux et interurbains. Les aménagements des stations du REM doivent faciliter la transition des utilisateurs de TC jusqu'au REM. La priorité d'accès doit aller aux usagers du TC et non aux utilisateurs du stationnement incitatif dans l'objectif de toujours encourager l'utilisation du transport en commun.

Finalement, la tarification entre les divers types de transport en commun doit être la plus simple possible pour les usagers. Nous recommandons qu'un seul titre de transport soit requis pour l'entièreté des TC dans la CMM.

## Recommandations pour le projet du REM

*Recommandation 6 : Lier au moins à quatre endroits le REM au métro de la Société de transport de Montréal.*

*Recommandation 7 : Favoriser la transition entre les autobus et le REM au détriment du stationnement incitatif.*

*Recommandation 8 : Simplifier l'achat de titre de transport en commun pour l'utilisateur.*

### Accessibilité par transport actif

Le transport actif est désormais un pilier dans les modes de transport locaux. En effet, selon Vélo Québec, « Le vélo est le plus efficace des moyens de transport dans un rayon de moins de cinq kilomètres » (Vélo Québec, 2004). Il est donc primordial que chacune des stations du REM soit équipée pour accueillir les cyclistes, car « le vélo peut servir de collecteur pour les grands axes de transport en commun » (Vélo Québec, 2004).

Des infrastructures doivent donc être mise en place pour protéger les cyclistes aux abords des stations, sécuriser les vélos dans les stations, mais également pour faciliter le transport des vélos dans les trains.

*Recommandation 9 : Mettre en place des infrastructures pour :*

- *Protéger les cyclistes près des stations;*
- *Protéger les stationnements à vélo dans les stations;*
- *Faciliter le transport de vélo dans le train.*

## Conclusion

Le REM pourrait devenir le projet de TC que Montréal n'attendait plus. Pour ce faire, le projet doit être accompagné d'une politique nationale sur l'aménagement du territoire, d'une politique globale de mobilité durable portée par le MTQ, d'indicateurs d'étalement urbain et d'une protection des milieux naturels et agricoles.

Nous devons également mentionner que les nouvelles stations sont éloignées des milieux habités et que les connexions entre le REM et le transport en commun existant doivent être renforcées autant au niveau des infrastructures actuelles qu'en termes tarifaires.

Finalement, l'accès à chacune des stations du REM doit également être repensé pour les utilisateurs de vélo.

Nous réitérons notre appui de principe au projet et souhaitons que le promoteur, les différents paliers de gouvernement et les sociétés de transport mettent tout en œuvre pour que ce projet s'intègre le mieux possible au réseau existant.

## Références

- Dupras, Jérôme (2012). *Une ceinture verte grandeur nature : un grand projet mobilisateur pour la région de Montréal*. Fondation David Suzuki.
- Jaeger, Jochen (2016). *L'accélération de l'étalement urbain à Montréal et Québec en comparaison avec l'Europe requiert des actions vigoureuses*. Présentation au Mouvement Ceinture Verte. 8 septembre 2016
- Schwick, Christian, Jaeger Jochen et Kienast Felix (2011). *Mesurer et éviter l'étalement urbain*. Notice pour le praticien. Institut fédéral de recherches WSL. Lien URL : <http://www.wsl.ch/dienstleistungen/publikationen/pdf/11309.pdf> consulté le 21 septembre 2016.