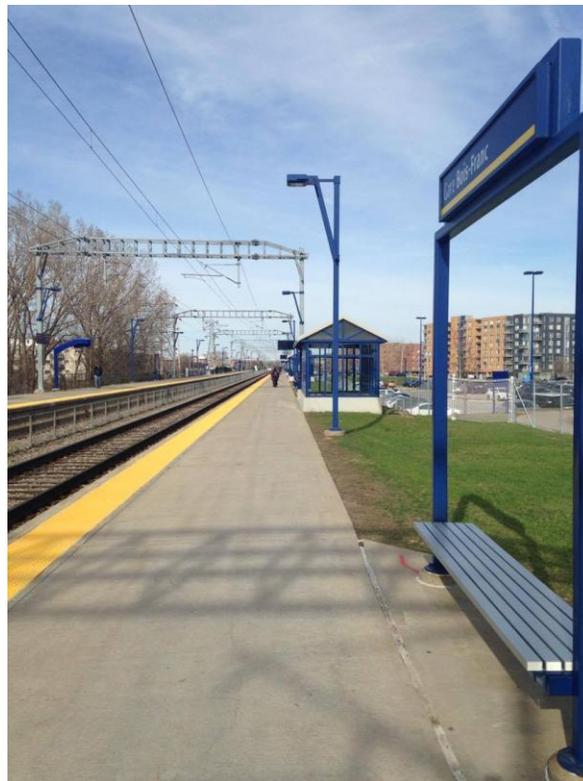




## ASSOCIATION POUR LE TRANSPORT COLLECTIF DE LA RIVE-SUD



**Réseau électrique métropolitain : un pas vers la mobilité durable**

Axel Fournier

Jean-Michel Laliberté

Co-porte-parole de l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud

22 septembre 2016

## Table des matières

Introduction.....	1
I. Effets du Réseau électrique métropolitain sur la mobilité durable .....	2
A. Effets directs sur la mobilité durable .....	2
i) Amélioration de l'offre en transport collectif .....	2
ii) Réduction des émissions de GES .....	4
B. Effets indirects sur la mobilité durable .....	5
i) Amélioration des réseaux de bus .....	5
ii) Impact des stationnements incitatifs .....	6
II. Intégration avec les réseaux existants.....	8
A. Intégration avec le transport collectif et actif sur la rive sud.....	8
i) Intégration avec le transport collectif .....	8
ii) Intégration avec le transport actif.....	10
B. Édouard-Montpetit et McGill : intégration avec le métro .....	11
i) Station Édouard-Montpetit.....	11
ii) Station McGill.....	13
Conclusion.....	14
Annexe I : Changements de noms de stations .....	15



## Introduction

L'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS) est un regroupement d'usagers du transport en commun en Montérégie dont la mission est de promouvoir ce type de transport et de se faire le porte-voix des usagers.

L'ATCRS accueille avec enthousiasme le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) et encourage le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à recommander l'approbation de ce projet.

Celui-ci s'inscrit dans une perspective de mobilité durable. En effet, ce projet aura un effet structurant sur le développement du transport en commun sur la rive sud, et plus globalement dans la région métropolitaine de Montréal. Un service de trains automatisés, à fréquence élevée, autant sur les heures de pointe qu'hors-pointe, et traversant l'île de Montréal, aura pour effet de dynamiser le développement du transport collectif autant sur l'île de Montréal que dans ses couronnes.

Cela se matérialisera par une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), non seulement en raison du caractère électrique du train, mais également en raison du transfert modal qu'il engendrera.

Par ailleurs, bien que l'ATCRS soit favorable au projet, elle formule quelques recommandations afin d'améliorer à la fois son efficacité économique et son effet environnemental :

- Tarification des stationnements incitatifs à la station *Rive-Sud*;
- Intégration tarifaire avec l'ATRM et la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu;
- Mise en place de mesures préférentielles pour autobus;
- Construction des stations potentielles *Édouard-Montpetit* et *McGill*;
- Amélioration du lien piétonnier et cyclable à la station *Du Quartier*.

L'ATCRS croit que si le BAPE faisait siennes les recommandations précédentes, il en résulterait un projet mieux adapté aux usagers qui se déplaceraient par le transport collectif et actif, ce qui réduirait la tentation de l'automobile.

## I. Effets du Réseau électrique métropolitain sur la mobilité durable

### A. Effets directs sur la mobilité durable

#### *i) Amélioration de l'offre en transport collectif*

La région métropolitaine manque d'offre en matière de transport collectif. Trois problèmes principaux frappent la région, et particulièrement la rive sud de Montréal.

Premièrement, le système actuel a atteint les limites de sa capacité à l'heure de pointe, de sorte qu'il est impossible d'améliorer significativement la capacité sur certains axes (notamment la voie réservée de l'Autoroute 10 (A-10) du Pont Champlain), à moins d'investissements majeurs.

Deuxièmement, la desserte actuelle en dehors des heures de pointe est déficiente et convient mal aux besoins des usagers qui ne bénéficient pas d'un service de transport fréquent. Cela se fait particulièrement sentir en banlieue, là où la densité de populations est moins élevée et les espaces de stationnement plus nombreux, accroissant la dépendance de la population envers l'automobile.

Finalement, pour contrer les problèmes de congestion routière, les employeurs ont délocalisés de nombreux emplois en périphérie de Montréal, le long des axes routiers. Le transport collectif conçu avec des lignes radiales vers le Terminus Centre-ville (TCV) ne répond pas à ces changements dans la distribution spatiale des emplois. Évidemment, ce phénomène incite les employés à se doter d'automobiles et à les utiliser pour travailler, mais également se divertir.

Le REM répondra à ces trois problèmes.

Pour le problème de capacité sur l'axe A-10, les trains légers seront non-seulement capables de transporter les 22 500 passagers actuels, mais ils seront également en mesure de répondre à la croissance de la demande dans les 25 prochaines années<sup>1</sup>. Le REM apporte donc une solution à la saturation sur cet axe, ce que le *statu quo* ne parvient pas à faire.

En ce qui concerne les problèmes de fréquence du transport collectif hors pointe, le REM règlera le problème de deux façons. D'abord, pour les stations situées dans son axe, la fréquence projetée (6 minutes) sera une amélioration par rapport aux fréquences actuelles des lignes d'autobus (45 Panama et 90 Express Chevrier).

---

<sup>1</sup>Document DA52, p. 4.



De plus, en libérant des ressources véhiculaires, qui sont actuellement utilisées afin d'effectuer la desserte vers le centre-ville, en empruntant l'axe du pont Champlain, on peut réallouer ces ressources afin d'offrir une desserte bonifiée dans les banlieues.

Par ailleurs, le REM répond aux changements dans la distribution spatiale des emplois. Le développement du Grand Montréal prend une tangente de plus en plus polycentrique. Des pôles économiques, tels le Technoparc, le Dix30, l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau et l'Île-des-Sœurs prennent une importance grandissante. Il est important de prendre acte de cette réalité, et de développer les réseaux de transport en commun en conséquence. Ne pas développer de réseaux de transport en commun pour relier ces pôles mènerait à une croissance de l'utilisation de l'automobile solo, et à un échec du transfert vers le transport collectif de la génération montante.

L'ATCRS accueille favorablement la décision de CDPQ Infra de construire une branche afin de desservir le Technoparc et l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de manière directe à partir de la rive sud.

Saint-Laurent compte à lui-seul plus de 107 000 emplois, tandis que Dorval en compte 44 000<sup>2</sup>. Le Technoparc, l'un des plus grands parcs industriels du Québec, compte plus de 6 300 employés<sup>3</sup>, et est actuellement très enclavé au plan du transport collectif. En prenant comme référence le Terminus Panama comme point de référence, il faut compter plus de 1 h 20. Évidemment, plus on s'éloigne du Terminus, pire est le bilan.

Le fait de relier ces stations de manière directe à la rive sud représente un grand gain pour les usagers, qui pourront maintenant envisager raisonnablement se rendre dans ce parc industriel dans un délai raisonnable, donnant un argument supplémentaire afin de laisser la voiture à la maison.

La même logique est valable pour les pôles de développement à Brossard et à l'Île-des-Sœurs. Actuellement, la part modale du transport à commun dans les déplacements ayant Brossard comme destination se situe à 4,1 %<sup>4</sup>. Avec l'arrivée d'un train léger à distance de marche des deux principaux centres commerciaux de la ville (Dix30 et Mail Champlain), une véritable option de rechange à l'automobile existera et parions que la part modal du transport collectif augmentera.

De même, la présence d'une station à l'Île-des-Sœurs représentera un atout. Non seulement, la population de ce secteur sera mieux desservie, mais les entreprises

---

<sup>2</sup> VILLE DE MONTRÉAL, *Atlas de l'emploi : Montréal et ses environs*, Montréal, Ville de Montréal, 2015, p. 3.

<sup>3</sup> TECHNOPARC MONTRÉAL, *Une année de chantier : rapport annuel 2015*, Montréal, Technoparc Montréal, 2016, p. 18.

<sup>4</sup> SECRETARIAT A L'ENQUETE ORIGINE-DESTINATION, *Enquête Origine-Destination 2013*, 2015, Montréal, Secrétariat à l'enquête Origine-Destination, p. 121.



établies près de l'Autoroute 10 verront plusieurs employés se tourner vers le transport collectif. Et pour les usagers de la rive sud, cela permettra d'éviter le détour par Montréal, rendu nécessaire depuis que Bell Canada a cessé de financer la ligne d'autobus 100 du Réseau de transport de Longueuil (RTL), causant son abolition.

En somme, le REM constitue une solution aux trois principaux problèmes de mobilité dans la région métropolitaine. Capable d'offrir la capacité à l'heure de pointe dans l'axe A-10, il réglera le problème du manque de fréquence en dehors des heures de pointe. Par ailleurs, sa conception permettra de relier divers pôles d'emplois qui se sont développés dans une métropole de plus en plus polycentrique.

Ces raisons font en sorte que le BAPE devrait recommander l'approbation d'un projet porteur pour les usagers du transport collectifs dans la région de Montréal.

#### *ii) Réduction des émissions de GES*

Actuellement, lors de l'heure de pointe du matin, 22 500 passagers empruntent quotidiennement la voie réservée de l'A-10 et du Pont Champlain en direction de Montréal, mais dans la direction contraire (vers la rive sud), seules 400 personnes utilisent le transport collectif<sup>5</sup>.

À toutes fins pratiques, cela signifie que les autobus en repositionnement repartent vides de Montréal. Ainsi, même si des autobus roulent à pleine capacité vers Montréal, l'effet environnemental est celui d'un autobus faisant deux fois le trajet, mais à moitié plein. Bref, le bilan environnemental des autobus roulant vers le TCV est somme toute peu reluisant.

Le REM vient corriger ce problème en faisant en sorte que les bus n'aient plus à circuler sur la douzaine de kilomètres séparant le Terminus Panama du TCV. Cela signifie une économie d'au moins 24 kilomètres par jour par départ d'autobus, ceux-ci devant faire le trajet inverse. L'économie est encore plus grande pour les bus qui s'arrêteront à la station terminale (36 kilomètres).

Cela se solde évidemment par une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). CDPQ Infra a évalué 4125 tonnes de CO<sub>2</sub> en moins qui seront émis par les autobus de la rive sud<sup>6</sup>. Cette estimation ne tient même pas compte des automobilistes actuels qui effectueraient un transfert modal en raison de l'arrivée de du REM.

Selon le sommaire des études d'avant-projet pour un système léger sur rail dans l'axe de l'autoroute 10, un SLR sur le pont Champlain entraînerait un transfert modal de 2460

---

<sup>5</sup> Document DA17, p. 13.

<sup>6</sup> Document DA15, p. 13.

automobiles, en période de pointe du matin<sup>7</sup>. En se basant sur la méthodologie du document DA15, pour un aller-retour de 15 km sur le Pont Champlain, on en arrive à une estimation de 4730 tonnes équivalentes de CO<sub>2</sub> annuellement non-émises. Ce chiffre est sous-estimé, en raison de l'absence du calcul de l'effet de la bonification de la desserte du Technoparc, et il serait appelé à croître au fil des années, au fil du changement des habitudes des citoyens.

## B. Effets indirects sur la mobilité durable

### i) Amélioration des réseaux de bus

Comme nous l'avons expliqué précédemment, l'utilisation des autobus sur la voie réservée de l'A-10 n'est pas optimale puisque ceux-ci doivent parcourir une dizaine de kilomètres à vide afin de se repositionner à l'heure de pointe.

Le projet de REM, en permettant une desserte à forte densité dans l'axe du Pont Champlain, permettra de réallouer les autobus déjà assignés à cette desserte vers d'autres usages. Il permettra aussi d'enregistrer des gains substantiels au niveau des opérations, en évitant le temps relatif au repositionnement des autobus, pour le moment souvent peu productif, car effectué en contre-pointe.

Les ressources ainsi dégagées pourront être réutilisées, afin de bonifier l'offre de service. Ceci sera particulièrement bénéfique pour la desserte hors-pointe, ainsi que la desserte de fin de semaine, qui sont actuellement des maillons faibles dans les dessertes de nombreuses municipalités en Montérégie.

D'ailleurs, précisons que les municipalités desservies par le Réseau de transport métropolitain (RTM) sont desservies par des transporteurs privés. Or, l'article 79 de la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain* oblige ces organismes à respecter les contrats passés par un conseil intermunicipal de transport avec un transporteur<sup>8</sup>.

Comme les contrats de l'OMIT de Sainte-Julie, du CIT Chambly-Richelieu-Carignan et du CIT Vallée-du-Richelieu arriveront à échéance après l'entrée en service prévue du REM (2020)<sup>9</sup>, le RTM devra impérativement offrir sur d'autres trajets les heures de service économisées par la fin du passage au TCV, et ce afin de respecter les garanties

---

<sup>7</sup> AGENCE METROPOLITAINE DES TRANSPORTS, *Études d'avant projet d'un système léger sur rail (SLR) - L'Axe de l'autoroute 10/Centre-ville de Montréal : sommaire des études*, Montréal, Agence métropolitaine des transports, [2007], p. 14.

<sup>8</sup> *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, L.Q. 2016, c. 8, art. 4 (à l'article 79).

<sup>9</sup> Documents obtenus par l'ATCRS en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, RLRQ, c. A-2.1.

de service pour les transporteurs. Par conséquent, on peut s'attendre à ce que cela permette d'améliorer la qualité du service d'autobus dans la région.

Quant au RTL, il disposera d'une capacité excédentaire de véhicules en évitant d'occuper ses autobus dans l'axe du Pont Champlain. Le RTL devrait donc en toute logique profiter de l'arrivée pour redéployer une bonne partie de ses autobus libérés dans des dessertes internes à l'agglomération, et notamment dans le projet de Réseau rapide d'agglomération.



Figure 2 : Autobus coordonnés au Terminus Panama

Bref, en plus d'offrir de nouvelles options aux usagers du transport collectif sur la rive sud, le REM libérera des autobus, ce qui permettra de redéployer la capacité véhiculaire excédentaire sur des lignes locales, et donc d'améliorer la qualité du service, particulièrement en dehors des heures de pointe, là où l'offre des transporteurs devra s'arrimer à la grande fréquence du REM. Il s'agit d'un autre facteur militant en faveur d'une recommandation positive du BAPE.

#### *ii) Impact des stationnements incitatifs*

Le projet de REM est accompagné de deux stationnements incitatifs importants à Brossard, le stationnement Panama (700 places) et le stationnement *Rive-Sud* (3000 places)<sup>10</sup>. Comme le REM fonctionnera avec des fréquences d'environ 3 minutes, et que les réseaux d'autobus n'arriveront pas à égaler un tel intervalle entre les départs, la tentation sera grande pour les automobilistes de conduire directement jusqu'à ces stations, délaissant ainsi les réseaux de transport par autobus.

---

<sup>10</sup> Documents DA46, p. 2 et DA47 p. 2.

S'il est déjà prévu de tarifier le stationnement Panama, l'ATCRS recommande que la tarification soit étendue au stationnement de la station *Rive-Sud*.

En effet, la demande pour le stationnement autour de ces deux stations risque de dépasser l'offre, ce qui ne laissera que l'alternative suivante : tarifier ou agrandir les stationnements. Dans une perspective de mobilité durable, la tarification réduira l'attrait de l'automobile, et donc les émissions de gaz à effet de serre, tout en offrant une source de financement pour CDPQ Infra.

La tarification incitera aussi les usagers du REM à se rendre au stationnement en utilisant le réseau d'autobus environnant, contribuant ainsi à réduire le nombre d'automobiles en circulation autour de la station, tout en contribuant à soutenir le développement de réseaux de transport collectif à fréquence bonifiée dans les banlieues.

**Tableau 1 : Stationnements incitatifs actuels et projetés**

Nom du stationnement	Nombre de cases (situation actuelle)	Nombre de cases (situation projetée)
Panama	962	700
Chevrier	2313	Aucune
<i>Rive-Sud</i>	Aucune	3000
Chambly	581	581 <sup>a</sup>
La Prairie	553	553 <sup>a</sup>
Montcalm-Candiac	353	353 <sup>a</sup>
Autoparc Georges-Gagné (Delson)	432	432 <sup>a</sup>
Sainte-Julie	468	1000 <sup>b</sup>
Saint-Jean-sur-Richelieu	1400	1400
Seigneurial (Saint-Bruno-de-Montarville)	125	125
<b>TOTAL</b>	<b>7187</b>	<b>8144</b>

<sup>a</sup> Les usagers de ces stationnements seront tentés de conduire jusqu'au REM étant donnée la reconfiguration majeure prévue des réseaux qui les desservent.

<sup>b</sup> Agrandissement en cours par l'AMT.

Si en apparence le REM ajoute environ 300 cases de stationnement, il s'agit d'une apparence trompeuse. En effet, il est fort probable que la desserte du territoire actuel des CIT Chambly-Richelieu-Carignan, Le Richelain et Roussillon changera complètement. D'un réseau d'où des bus locaux amènent au stationnement incitatif duquel partent des express vers le TCV, ils passeront à des réseaux locaux se rabattant sur une station du REM. Dans ce mode d'affaire, le rôle des stationnements incitatifs locaux sera complètement modifié. D'un point de correspondance, ils deviendront de simples points de passage.



Logiquement, le comportement des usagers du stationnement incitatif changera en conséquence. Ceux-ci auront deux nouvelles possibilités : conduire jusqu'au REM d'où ils pourront se stationner et prendre un train léger à haute fréquence ou utiliser les réseaux de bus locaux, moins fréquents, mais qui les conduiront directement à une station du REM.

Nous souhaitons que la seconde possibilité soit la préférée des navetteurs, et ce pour des raisons économiques et environnementales. Or, pour ce faire, il est nécessaire de les dissuader de prendre leur voiture jusqu'à la station *Rive-Sud*, et la tarification nous semble un meilleur moyen que la congestion routière aux abords de la station.

## II. Intégration avec les réseaux existants

### A. Intégration avec le transport collectif et actif sur la rive sud

#### *i) Intégration avec le transport collectif*

Bien qu'elle dispose d'un pouvoir de déterminer la tarification<sup>11</sup>, lequel ne sera pas soumis au contrôle de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)<sup>12</sup>, CDPQ Infra devra intégrer ses tarifs si elle veut éviter que son réseau ne soit un éléphant blanc. En effet, sur la rive-sud de Montréal, de nombreux secteurs sont desservis à la fois par des lignes d'autobus se rabattant sur le Terminus Longueuil et par des lignes desservant le Terminus Panama et continuant vers le TCV durant l'heure de pointe.

Cette situation prévaut notamment dans les arrondissements Saint-Hubert et Greenfield Park à Longueuil, ainsi que dans les villes de Saint-Lambert, Chambly et Brossard (du moins pour sa partie orientale).

Quant à la partie de la couronne sud située au sud de l'Autoroute 10 (Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine), ses autobus se rabattent naturellement sur le Terminus Panama et le centre-ville. Ces municipalités sont toutefois situées aux abords d'une ligne de train de banlieue (ligne Candiac).

Il apparaît donc crucial pour l'ATCRS que la tarification du REM soit intégrée avec celle du Réseau de transport de Longueuil et du futur RTM afin que ce le projet soit concurrentiel avec les autres modes de transport desservant la région. Par ailleurs, il est important que le tarif intégré du REM ne soit pas plus cher que le tarif non-intégré afin d'éviter que les usagers ne se déplacent en voiture aux stations afin d'éviter de payer pour l'autobus.

---

<sup>11</sup>Loi sur les transports, RLRQ, c. T-12, art. 88.10 al. 5.

<sup>12</sup>Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, L.Q. 2016, c. 8. art. 3 (à l'article 90).

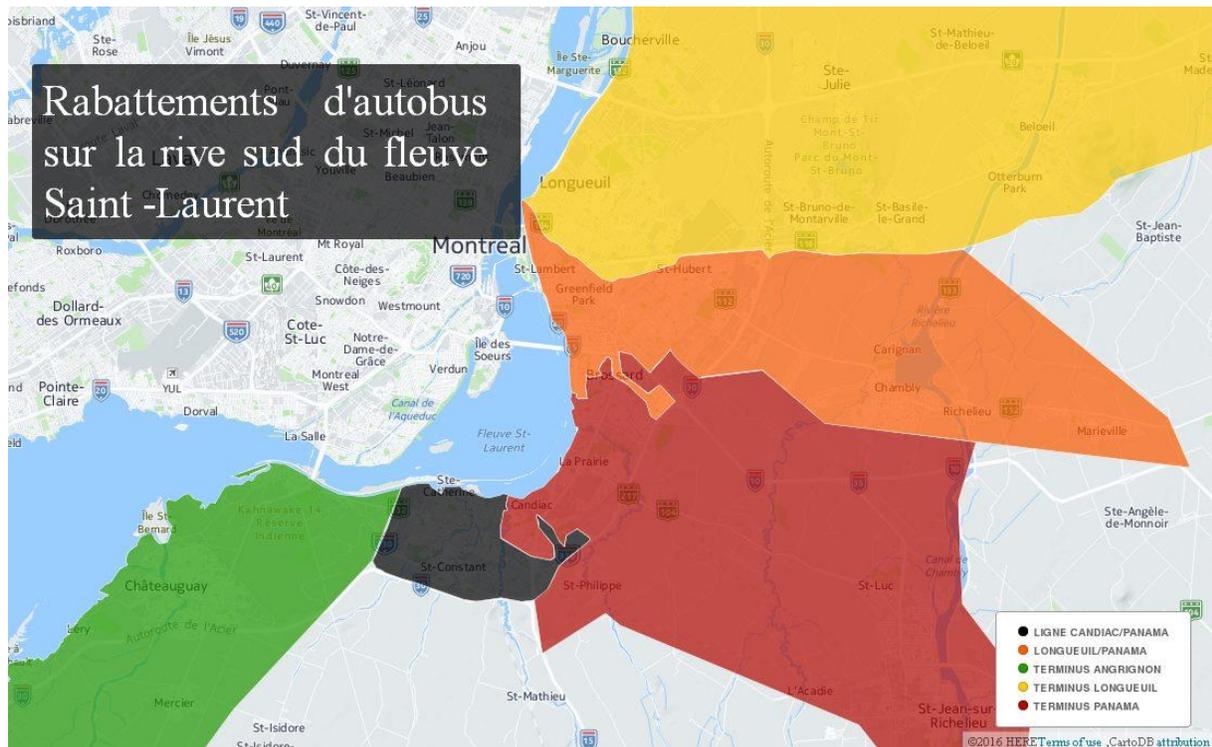


Figure 2 : Rabattements d'autobus sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent

Comme le démontre la carte ci-haut, une bonne partie de la couronne sud disposerait d'options de rechange au REM. Et même dans le bassin où les autobus actuels se rabattent sur le Terminus Panama dans leur parcours vers le TCV (la zone rouge sur la carte), l'intégration tarifaire est un enjeu.

Pensons notamment au cas de Saint-Jean-sur-Richelieu. Cette ville ne fait pas partie du territoire de l'AMT ni de la future ARTM. À l'heure actuelle, la tarification de ses autobus n'est donc pas intégrée avec celle de l'AMT. Comme les autobus de Saint-Jean-sur-Richelieu arrêtent au TCV, cette situation n'a pas d'impact sur la majorité des usagers.

Toutefois, comme la mise en place du REM impliquera la fin des voies réservées sur le Pont Champlain, les autobus de Saint-Jean-sur-Richelieu arrêteront nécessairement à une station du REM (*Rive-Sud* ou *Panama*), de sorte que les usagers devront effectuer une correspondance.

Il nous apparait donc judicieux de prévoir une intégration tarifaire entre le transport en commun de cette municipalité et le REM, et ce afin de s'assurer que la correspondance entre la ligne 96 (plus de 70 départs dans chaque direction quotidiennement) et le REM soit facilité, augmentant ainsi l'achalandage.



Par ailleurs, l'intégration avec le réseau d'autobus ne doit pas se limiter uniquement aux tarifs. Il apparaît nécessaire de mettre sur pied des mesures préférentielles pour les bus pour faciliter l'accès aux stations.

Sur la rive sud, la station *Panama* est déjà pourvue de telles mesures et *Du Quartier* en aura en raison du Réseau rapide d'agglomération que le RTL compte mettre en place. Par contre, l'accès à la station terminale *Rive-Sud* apparaît problématique en raison de la congestion sur les autoroutes 10 et 30.

L'ATCRS aimerait donc l'installation de trois types de mesures préférentielles afin d'éviter que les usagers du transport collectif ne soit ralenti par les voitures. Premièrement, la circulation des autobus doit être permise sur l'accotement des autoroutes 10 et 30 et ce dès que ces routes sont congestionnées. En effet, la congestion pouvant survenir à toute heure sur ces axes, limiter ces mesures aux seules heures de pointe se révélerait contreproductif pour le transport collectif hors pointe.

Par ailleurs, il faut absolument éviter d'élargir l'autoroute A-30 pour implanter une voie réservée en pointe qui serait accessible aux automobilistes en dehors de ces heures, car une telle mesure favoriserait un accroissement de la circulation et donc une augmentation des émissions de GES.

Quant à l'accès à la station *Rive-Sud*, l'ATCRS croit que des bretelles dédiées aux autobus doivent être construites (à l'instar de la bretelle existant à l'approche du métro Longueuil—Université-de-Sherbrooke).

Finalement, des feux prioritaires pour autobus (feux chandelles) devraient être installés aux abords de la station afin d'éviter que les autobus ne soient ralenti par la présence d'automobiles.

En somme, pour assurer le succès du projet, CDPQ Infra doit prévoir une intégration tarifaire et des mesures préférentielles pour bus qui fassent en sorte que les usagers de la rive sud du Saint-Laurent choisissent le Réseau électrique métropolitain et non leur automobile. Le BAPE doit en tenir compte lorsque viendra le temps de formuler ces recommandations.

#### *ii) Intégration avec le transport actif*

Au-delà de la correspondance autobus-REM, le projet doit inclure une place importante pour les usagers qui choisiront un mode de déplacement écologique : le transport actif. La place accordée au transport collectif et actif varie beaucoup d'une station à l'autre. Si les stations *Panama* et *Rive-Sud* répondent aux attentes de l'ATCRS, du chemin reste à parcourir pour les stations *Du Quartier*.

En effet, alors que la station *Du Quartier* est censée s'intégrer dans un projet de *Transit oriented development* (TOD), et qu'une passerelle est prévue pour relier ce TOD à la station, l'ATCRS constate que le centre commercial Dix30 sera mal relié à la station. En effet, le viaduc prévu par la Ville de Brossard semble conçu pour les automobiles. Le dessin soumis par CDPQ Infra ne montre pas la présence d'un trottoir et d'une piste cyclable reliant la station au centre commercial<sup>13</sup>. Selon les documents déposés par CDPQ Infra, l'accès pour vélo serait prévu à même le TOD<sup>14</sup>, ce qui a pour effet d'empêcher l'accès direct au centre commercial.

L'ATCRS recommande donc à la ville de Brossard et à CDPQ Infra d'inclure sur le nouveau viaduc un lien cyclable et un trottoir séparé des voies de circulation, et ce afin d'assurer aux piétons et aux cyclistes un accès sécuritaire et agréable vers le centre commercial Dix30, et ce depuis la station *Du Quartier*. Construire un viaduc au XXI<sup>e</sup> siècle doit tenir compte des piétons et des cyclistes, particulièrement lorsque celui-ci vise à relier un centre commercial à un projet qui se prétend un TOD.

## **B. Édouard-Montpetit et McGill : intégration avec le métro**

Dans ses plans préliminaires, CDPQ Infra annonçait la possibilité de construire deux stations de REM supplémentaires afin d'assurer une connexion avec le métro de Montréal (Édouard-Montpetit sur la ligne bleue et McGill sur la ligne verte).

L'ATCRS considère que ces deux stations doivent impérativement être construites avant la mise en service du réseau, et ce afin d'éviter les coûts supplémentaires qu'engendrerait la nécessité de fermer le REM pendant une partie des travaux.

### *i) Station Édouard-Montpetit*

La station *Édouard-Montpetit* est impérative au succès du projet. Initialement prévue sous le nom de *Maplewood* lors du projet de construction de la ligne 3 du métro de Montréal dans les années 1960<sup>15</sup>, cette station prévue dans le tunnel du Mont-Royal n'a jamais vu le jour puisque la ligne 3 a été abandonnée au profit de la ligne jaune qui desservait le site d'Expo 67.

Cinquante ans plus tard, avec la création d'une ligne de train léger sous le tunnel du Mont-Royal et l'existence d'une ligne bleue qui sera vraisemblablement prolongée vers Anjou, la nécessité d'une correspondance entre ces deux réseaux se fait sentir.

---

<sup>13</sup> Voir document DA78.

<sup>14</sup> Document DA43, p. 2.

<sup>15</sup> Voir : COMITÉ D'ÉTUDE DU MÉTRO DU TUNNEL MONT-ROYAL, *Rapport de l'étude de rentabilité relative à un service express empruntant le tunnel du Mont-Royal*, Montréal, De Leuw Carter et associés et Shawinigan Engineering Company Limited, 1964, p. 7:2.

En effet, la station *Édouard-Montpetit* est non seulement nécessaire pour raccourcir de façon majeure le temps de parcours entre le territoire desservi par le REM et l'Université de Montréal, mais aussi pour relier le réseau à des pôles d'emplois majeurs situés le long de la ligne bleue.

Pensons notamment à de nombreux hôpitaux (Sainte-Justine, Hôpital général juif, Hôpital St-Mary's, Hôpital Jean-Talon, Institut de Cardiologie), mais aussi au quartier en redéveloppement du Mile Ex ainsi qu'aux Galeries d'Anjou et toutes les entreprises installées dans ce secteur.

Une telle correspondance est utile, mais également réalisable. En effet, le dénivelé entre le tunnel du Mont-Royal et la terre ferme n'étant que de 75 mètres (245 pieds)<sup>16</sup>, il est tout à fait comparable avec ce qui existe ailleurs dans le monde.

Citons la station Hampstead du métro de Londres, construite en 1907, dont le dénivelé est de 58,5 mètres<sup>17</sup>. Quant à la station de métro la plus profonde du monde, Arsenalna à Kiev en Ukraine, elle fut construite en 1960 avec un dénivelé de 105,5 mètres<sup>18</sup>. Bref, si les Britanniques du début du siècle dernier et les Soviétiques des années 1960 ont été capables de réaliser ces ouvrages, la profondeur de la voie à *Édouard-Montpetit* ne devrait constituer un obstacle à la réalisation de cette station.



Figure 3 : Station Édouard-Montpetit sur la ligne bleue

---

<sup>16</sup>*Id.*

<sup>17</sup> Emily KEARNS, *Mind the Gap: A London Underground Miscellany*, Londres, Summersdale, 2013, p. 50 et 170.

<sup>18</sup> KYIV TOURISM PORTAL, « Kyiv Metro », *Transport*, en ligne, <http://kyivcity.travel/transport/railways/subway> (Consulté le 9 mai 2016).



Quant au coût supplémentaire que représente la construction d'un ascenseur à haute vitesse permettant de relier le quai du REM avec celui de la ligne bleue, l'ATCRS considère qu'il est minime (tout au plus quelques centaines de millions) par rapport à l'ensemble du projet (5 milliards \$).

L'achalandage supplémentaire qu'apportera cette station de correspondance générera des revenus pour le prochain siècle. L'ATCRS encourage donc CDPQ Infra à investir dans cette station, quitte à devoir demander du financement additionnel aux gouvernements fédéral et provincial.

#### *ii) Station McGill*

Du même souffle, l'ATCRS prie CDPQ Infra d'investir dans une station de correspondance avec la ligne verte du métro de Montréal (*McGill*). Si son importance est moindre qu'une correspondance avec la ligne bleue du fait en raison de sa proximité avec la Gare centrale, son coût de construction serait relativement modeste en raison de la moins grande profondeur de la voie à ce niveau.

De plus, une correspondance avec la ligne verte permettrait de relier le REM avec des pôles de l'est (Place-des-arts, UQÀM) et de l'ouest du centre-ville (Atwater, Concordia), des pôles qui sont, avec l'Université de Montréal, les destinations de correspondance les plus utilisées par les actuels usagers du TCV<sup>19</sup>. Bref, cette station, tout comme *Édouard-Montpetit*, nous apparaît comme souhaitable pour le réseau.

---

<sup>19</sup> Document DA50, p. 47.



## Conclusion

L'ATCRS croit que le BAPE devrait recommander le projet de Réseau électrique métropolitain proposé par la CDPQ Infra. Ce projet répond aux besoins des usagers du transport collectif sur la rive sud et dans toute la région métropolitaine en offrant un transport efficace, fréquent et permettant de desservir des pôles d'emplois actuellement mal desservis par le transport collectif. En outre, le REM réduira les émissions de gaz à effet de serre en provenance des autobus dans l'axe de l'A-10 et préviendra sans doute l'utilisation de la voiture par de nombreux citoyens.

Les effets indirects positifs de REM ne doivent pas être sous-estimés. En effet, la fin du Terminus Centre-ville engendrée par le projet libérera les autorités organisatrices de transport qui n'auront plus à maintenir de nombreux autobus dans cet axe à l'heure de pointe. Par conséquent, elles pourront réinvestir les heures économisées dans un meilleur service hors pointe ainsi que dans la desserte interne de la rive sud.

Tout n'est cependant pas parfait dans le projet, et l'ATCRS encourage le BAPE à prendre en compte un certain nombre de recommandations dans son rapport. Nous prenons la peine de le réitérer ici :

- Tarification des stationnements incitatifs à la station *Rive-Sud*;
- Intégration tarifaire avec l'ATRM et la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu;
- Mise en place de mesures préférentielles pour autobus;
- Construction des stations potentielles *Édouard-Montpetit* et *McGill*;
- Amélioration du lien piétonnier et cyclable à la station *Du Quartier*.

Avec ces quelques modifications, le REM deviendra le véritable fer de lance de la mobilité durable dans la région métropolitaine. Il semble donc crucial que la recommandation du BAPE soit positive afin que la construction puisse débuter rapidement et que les usagers bénéficient du nouveau service.

En guise de conclusion, nous vous invitons à jeter regard sur les propositions de modification de noms de stations (en annexe). Certaines de ces propositions (notamment l'élimination des noms faisant référence à des autoroutes) pourraient avoir un impact sur le plan de l'environnement en n'identifiant pas le réseau autoroutier comme le principal mode d'accès à la station.

**Annexe I : Changements de noms de stations**

<b>Nom actuel</b>	<b>Nom proposé</b>	<b>Raisonnement</b>
<i>Mont-Royal</i>	<i>Ville de Mont-Royal</i>	Une station Mont-Royal existe déjà sur la ligne orange du métro de Montréal. Même si la gare du train de Deux-Montagnes a toujours porté le même nom, la confusion entre les deux stations sera d'autant plus grande que le REM est appelé à servir de métro léger.
<i>Correspondance A-40</i>	<i>Côte-de-Liesse</i>	Au lieu de mettre l'accent sur l'accès autoroutier, cette station indiquerait le nom du chemin de la Côte-de-Liesse, lequel est dans la toponymie montréalaise depuis l'époque seigneuriale.
<i>Autoroute 13</i>	<i>Saraguay</i>	Au lieu de mettre l'accent sur l'accès autoroutier, cette station pourrait être nommée en l'honneur de l'ancienne ville de Saraguay et du bois qui porte toujours ce nom d'origine autochtone faisant référence au bois flottant.
<i>Panama</i>	<i>Taschereau</i>	Plutôt que de nommer la station en l'honneur d'une rue générique, il serait préférable de la nommer en l'honneur de l'important boulevard Taschereau, afin d'indiquer aux usagers que la station dessert cette artère importante. Qui plus est, cela permettrait d'honorer la mémoire de l'ancien premier ministre Louis-Alexandre Taschereau (1920-1936).
<i>Kirkland</i>	<i>Claire Kirkland-Casgrain</i>	Hormis Sainte-Anne et Sainte-Dorothée, aucune femme ne sont honorées par des stations du REM. Pourquoi ne pas honorer la première femme députée dans l'histoire du Québec, Claire Kirkland-Casgrain, d'autant plus que celle-ci a été députée de la circonscription de Jacques-Cartier qui englobait la ville de Kirkland, ville d'ailleurs nommée en l'honneur de son père?