

Bureau d'audience publique sur l'environnement

Projet de réseau électrique métropolitain de transport

Mémoire

Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu et ville de Chambly

Présenté par

Michel Fecteau, maire de Saint-Jean-sur-Richelieu

Denis Lavoie, maire de Chambly

Montréal, le 22 septembre 2016

PRÉSENTATION

Les villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et de Chambly sont situées en Montérégie à environ 35 kilomètres du centre-ville de Montréal. Elles sont traversées par la rivière Richelieu, principal lien navigable entre le fleuve Saint-Laurent et le Lac Champlain. La population cumulée de ces villes est d'environ 125 000 habitants.

Ces deux villes sont desservies par le réseau routier supérieur, notamment par l'A10 et l'A35, de même que par le réseau routier régional avec la R104, R112, R133 et R223.

Les deux municipalités disposent d'éléments importants pour assurer leur croissance. D'une part, Saint-Jean-sur-Richelieu est la 11^e ville en importance au Québec. Elle possède un centre hospitalier, un centre d'enseignement général et professionnel (CEGEP), le collège militaire royal et nombre d'entreprises industrielles qui font d'elle le moteur économique et administratif de la MRC du Haut-Richelieu. Par contre, près de 70 % de sa superficie est protégée pour l'agriculture, ce qui implique un développement des surfaces disponibles axé sur son optimisation.

Quant à la ville de Chambly, elle connaît un développement où les secteurs domiciliaire, commercial et industriel se côtoient harmonieusement. Le domaine touristique n'est pas en reste car le lieu historique national du Fort-Chambly, élément phare du parcours touristique en Montérégie règne sur la ville.

Au chapitre de la mobilité, ces villes offrent chacun un lien express vers Montréal pour faciliter le déplacement quotidien d'environ 8 500 personnes. Enfin, un service local comble les besoins internes de chacune des villes.

INTRODUCTION

La construction du réseau autoroutier dans les années soixante a permis aux villes d'être partie prenante d'une nouvelle ère de la mobilité.

Si l'automobile permet une plus grande mobilité individuelle, elle a engendré beaucoup d'impacts sur notre environnement. La pollution atmosphérique, la congestion et les effets néfastes sur la santé publique sont quelques éléments bien documentés.

Bien entendu, un des remèdes pour contrer ces aspects est l'utilisation du transport collectif, notamment par autobus. Malheureusement, ce dernier se retrouve à partager les mêmes infrastructures utilisées par l'auto. Résultat : les usagers du transport collectif sont coincés dans la congestion.

La mise en place de voies réservées, particulièrement celle du pont Champlain et l'ajout de mesures préférentielles en amont et en aval, a permis de donner un second souffle à l'autobus. Par ailleurs, le moratoire sur l'ajout des départs au Terminus Centre-ville de Montréal limite l'offre de service. Bref, le service d'autobus tel que nous l'offrons maintenant a atteint sa capacité.

Dans ce contexte, les villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et Chambly accueillent favorablement l'implantation du Réseau électrique métropolitain de transport (RÉM). Selon nous, il s'agit du projet le plus avant-gardiste depuis l'ouverture du métro en 1966 et le plus prometteur pour la mobilité interrégionale des personnes.

ATTENTES DE LA COMMUNAUTÉ

Certes, il n’y a pas de projet parfait ! Heureusement pour nous, le promoteur, CDPQ Infra présente un dossier qui va dans la bonne direction. Cependant, nous aimerions que le promoteur puisse répondre aux préoccupations suivantes :

1. Perception et tarification

Le promoteur assure qu’il y aura une intégration tarifaire avec les autorités organisatrices de transport (AOT) desservant les gares du futur réseau. Selon notre compréhension, les tarifs seraient sous l’Autorité régionale en transport métropolitain (ARTM) et déclinés à travers le système de perception connu sous le nom OPUS. Cependant, Saint-Jean-sur-Richelieu n’a pas opté pour cette technologie. Nous croyons que d’autres services de transport pourraient voir le jour lorsque le RÉM sera ouvert au public, afin de rapprocher les régions de l’Estrie, de la Montérégie et de la Nouvelle-Angleterre, au centre de l’agglomération de Montréal. Le RÉM deviendrait ainsi la nouvelle porte d’entrée de la capitale économique du Québec.

Considérant ces nouvelles opportunités, nous croyons que le promoteur doit installer un système de perception qui permettra une compatibilité des supports des titres de transport des AOT n’utilisant pas le système OPUS et ce, dans le but de simplifier le déplacement des usagers. À l’ouverture du RÉM, l’usager devrait pouvoir se déplacer avec un seul titre de transport !

2. Offre de service

En montant à bord d’une rame du RÉM sur la Rive-Sud, l’usager pourra se rendre aisément à l’aéroport Trudeau ou dans les pôles d’emplois de l’ouest et de ville Saint-Laurent. Pour nous, il s’agit d’un gain indéniable pour les Johannais et Chamblyen. En effet, selon l’enquête Origine-Destination de 2013, plus de 16 000 déplacements quotidiens (tous motifs sauf retour) sont orientés vers l’île de Montréal. De ces déplacements, environ 5 300 sont effectués en transport collectif dont 4 200 vers le centre-ville de Montréal uniquement (tableau 1).

Ces données démontrent qu'au-delà du centre-ville, l'automobile est le choix numéro un pour se déplacer sur l'île de Montréal. Le projet du RÉM viendra donc offrir une alternative aux automobilistes. Par contre, l'absence d'interface avec le réseau du métro réduira les opportunités. À titre d'exemple, un étudiant de l'Université de Montréal résidant à Chambly prend actuellement 70 minutes pour faire son déplacement entre son lieu de résidence et l'Université (Tableau 2). Le RÉM réduira à 62 minutes ce trajet alors qu'avec une station de correspondance à Édouard-Montpetit, il ne faudra plus que 52 minutes, un gain de temps d'environ 20 minutes. À ce moment, même l'automobile ne pourra concurrencer le RÉM !

Dans la perspective d'accroître les opportunités d'utiliser le RÉM, nous demandons que le promoteur inclue dans le projet initial l'implantation des stations de correspondance à Édouard-Montpetit (ligne bleue) et McGill (ligne verte).

3. Accès aux stations

L'accès aux gares de la Rive-Sud demeure un enjeu préoccupant. Actuellement, l'offre de stationnement combinée (Panama et Chevrier) est d'environ 3 300 places. Le promoteur propose une réduction de cases au stationnement Panama et la fermeture du stationnement Chevrier. Pour compenser, il propose la construction d'un vaste stationnement incitatif à la gare terminale située à l'intersection des autoroutes A10 et A30. Par contre, le promoteur indique dans son étude d'achalandage (référence BAPE DA17.1) qu'il y aura une majoration de quelques 425 nouvelles cases de stationnement portant à 3700 le nombre d'espaces disponibles pour l'auto aux stations. Par ailleurs, les données d'achalandage du stationnement Chevrier (référence BAPE, DA51) rapportent que 51% des véhicules proviennent de l'agglomération de Longueuil, dont 28 % de la ville de Brossard. Compte tenu de la localisation de la gare terminale, nous croyons que ces individus opteront pour un autre choix que la gare terminale, libérant ainsi un nombre de cases de stationnement important pour les automobilistes en provenance de l'A10 ou de l'A30 créant ainsi des noyaux de congestion.

Cette préoccupation est appuyée d'une part par le document «Étude d'impact sur la circulation — Station Rive-Sud» (référence BAPE, DA28) qui rapporte que certaines intersections sur le

réseau local subiront une dégradation de leur niveau de service. Aussi, un sondage effectué pour le compte du Conseil économique du Haut-Richelieu réalisé à l'été 2016 indique que 56 % des usagers réguliers du transport collectif de Saint-Jean-sur-Richelieu et Chambly opteraient pour leur voiture personnelle pour se rendre à la gare terminale. Cette proportion grimpe à 72 % pour les automobilistes actuels qui effectueraient un transfert modal à la gare terminale. Ce changement d'attitude risque de mettre en péril le service d'autobus actuellement en place et d'accroître inutilement la pression sur le réseau autoroutier national.

Bien que le promoteur identifie quelques pistes de solution pour faciliter l'accès aux autobus et amenuiser les effets de la circulation automobile autour de la gare terminale, il relègue au gouvernement provincial les mesures préférentielles sur l'A10 et A30.

Enfin, à travers la documentation déposée au BAPE, nous n'avons pas trouvé d'information sur les impacts de cet ajout de clientèle sur le réseau autoroutier.

Pour conserver l'attractivité des services d'autobus et diminuer la pression sur le réseau routier local et supérieur, nous recommandons la tarification du stationnement à la gare terminale, intégrée au titre de transport et, l'inclusion d'accès privilégiés aux autobus sur les axes A10 et A30 en amont de la congestion.

VISION DE LA MOBILITÉ A10-A35

Tout comme le développement du réseau autoroutier dans les années soixante, le RÉM donnera un nouvel essor à la grande région de Montréal et peu de personnes peuvent en prédire les effets à moyen et long terme.

Néanmoins, à la lecture de l'actualité, il y a un élément sur lequel nous pouvons être sûrs, c'est que la plupart des nouveaux services de transport collectif sur rail en Amérique du Nord depuis une décennie ont dépassé largement et rapidement leur objectif d'achalandage. Nous croyons qu'il en sera de même pour le RÉM.

Une autre évidence est que le RÉM sera un accélérateur du développement économique et social d'environ 250 000 personnes regroupées de part et d'autres de l'A10 et de l'A35. Il n'appartient pas au promoteur d'effectuer ce développement, mais aux décideurs des régions concernées. Chose certaine, l'opportunité du RÉM ne passera pas deux fois !

Au niveau démographique, la Montérégie devrait connaître une croissance supérieure à la moyenne nationale. Selon les données d'institut de la statistique du Québec, plus de 66 000 personnes devrait choisir d'y habiter au cours des dix prochaines années, soit une hausse de 4,1 % par rapport à aujourd'hui.

C'est pourquoi le promoteur devrait inclure le prolongement du RÉM jusqu'à l'intersection des autoroutes A10 et A35. Bien qu'audacieuse, cette proposition est cohérente avec les orientations gouvernementales en environnement, en saine gestion des fonds publics et accompagner la croissance de la région.

Émission de GES

Selon les données disponibles, le secteur des transports est responsable d'environ 45 % des gaz à effet de serre (GES). En 2015, le gouvernement du Québec a émis ses *Cibles de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030* et préconise un abaissement d'environ 22Mt à 27Mt d'ici 2030. S'il y a plusieurs solutions pour atteindre cet objectif, la plus simple demeure d'utiliser moins son véhicule.

Ainsi, en prenant l'hypothèse que 60 % des cases de stationnement à la gare terminale seront remplies par des automobilistes en provenance de l'A10, nous estimons que le prolongement suggéré permettrait de réduire à lui seul 2M kg de GES par an.

Réduction des investissements routiers

Nous avons démontré que la localisation prévue de la gare terminale du RÉM serait un incitatif à utiliser l'auto. Par contre, nous croyons qu'un tel ajout de voitures réduira la fluidité sur l'A10. Effet collatéral du succès du RÉM, il appartiendra alors aux pouvoirs publics d'élargir l'A10 pour répondre à un besoin, somme tout ponctuel. Nous croyons qu'il serait judicieux de convertir cette dépense en investissant dans le prolongement du RÉM.

Aménagement du territoire

Le promoteur propose d'installer la gare terminale en zone vouée à l'agriculture. Nous laissons le soin aux autorités concernées de réfléchir sur cette demande. Par contre, l'intersection A10/A35 possède un vaste espace enclavé par l'échangeur autoroutier, jadis lieu du premier poste de péage sur l'A10. Selon nous, ce serait une utilisation plus judicieuse du territoire.

Nous recommandons au promoteur d'intégrer dans le tracé actuel menant à la gare terminale, les infrastructures nécessaires à un prolongement dans l'axe de l'A10 et, d'ici l'inauguration du réseau initial, étudier le prolongement vers l'intersection A10 et A35.

CONCLUSION

Le projet de CDPQ Infra est nécessaire à l'atteinte d'une nouvelle mobilité interrégionale. Il permettra d'atteindre des nouveaux secteurs sur l'île de Montréal et attirer une clientèle qui jusqu'ici n'avait d'autre choix que l'auto pour s'y rendre.

Le projet du RÉM est prometteur d'une nouvelle ère de la mobilité au Québec. Nous demeurons un allié du projet du RÉM et désirons aujourd'hui confirmer notre appui et notre collaboration au projet initial et souhaitons vivement son prolongement dans l'axe A10.

Tableau 1 : Résumé Enquête O-D 2013 – Villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et Chambly

Destination	Transport collectif	Auto solo	Total
Côte-des-Neiges, Outremont, Saint-Michel	371	726	1 097
Ahuntsic, Mont-Royal, Saint-Laurent	228	1 316	1 544
Ouest-de-l'Île	64	1 302	1 366
Autres endroits	155	2 745	2 900
Total	5 324	10 982	16 306
Autres endroits	155	2 745	2 900
Total	5 324	10 982	16 306

Tableau 2 : Temps de déplacement Chambly- HEC pour un départ à 7h30 en jour de semaine.

ACTUEL –TRANSPORT COLLECTIF <ul style="list-style-type: none"> ○ Déplacement vers Terminus Centre-ville (47 minutes) ○ Correspondance Ligne Orange (1 minute) ○ Trajet ligne métro (18 minutes) ○ Marche (4 minutes) 	70 MINUTES
ACTUEL – AUTO SOLO <ul style="list-style-type: none"> ○ Déplacement vers HEC (45-100 minutes) ○ Stationnement (5 minutes) ○ Marche (5 minutes) 	55-110 MINUTES
REM <ul style="list-style-type: none"> ○ Déplacement vers gare terminale (15 minutes) ○ Correspondance REM (5 minutes) ○ Trajet vers Gare Centrale (15 minutes) ○ Correspondance ligne Orange (5 minutes) ○ Trajet ligne métro (18 minutes) ○ Marche (4 minutes) 	62 MINUTES
REM avec correspondance à Édouard-Montpetit <ul style="list-style-type: none"> ○ Déplacement vers gare terminale (15 minutes) ○ Correspondance RÉM (5 minutes) ○ Trajet vers Édouard-Montpetit (21 minutes) ○ Correspondance ligne Bleue (5 minutes) ○ Trajet ligne métro (2 minutes) ○ Marche (4 minutes) 	52 MINUTES

NOTE : Utilisation de Google transit + horaire train Montréal/Deux-Montagnes