

Carrier, Lynda (BAPE)

6211-14-009

Objet: RE: Demandes de la commission**De :** Joe Sanalidro [<mailto:JSanalidro@ville.kirkland.qc.ca>]**Envoyé :** 11 octobre 2016 08:54**À :** Cloutier, Caroline (BAPE) <Caroline.Cloutier@bape.gouv.qc.ca>**Objet :** RE: Demandes de la commission

Bonjour Madame Cloutier,

Pour donner suite aux questions qui nous ont été soumises :

1) Dans quelle mesure le choix des tracés et stations du REM sont-ils arrimés aux objectifs d'amélioration du transport collectif et actif de votre municipalité?

À l'heure actuelle, près de 90% des citoyens de Kirkland se rendent au travail en voiture le matin. Cette importante proportion s'explique principalement du fait que l'horaire de fonctionnement des différents modes de transport public qui leur sont accessibles est particulièrement contraignant, surtout pour la population des municipalités à l'ouest de Pointe-Claire. Aussi, la Ville de Kirkland entrevoit d'un très bon œil l'opportunité qu'un réseau de train électrique desservant l'ouest de l'île soit mis en service 20 heures par jour suivant la fréquence suggérée.

En ce qui concerne le secteur d'implantation de la gare de train prévue à Kirkland, le conseil municipal a rejeté l'emplacement initialement présenté et a proposé un nouvel emplacement qui se situe à l'intersection de la rue Jean-Yves et de l'A-40. Ce nouvel emplacement est présentement à l'étude et a été accueilli avec enthousiasme par toutes les parties concernées. Nous sommes d'avis que ce site présente un intérêt certain pour tous les paliers de gouvernement.

2) Dans quelle mesure le choix des tracés et stations du REM sont-ils arrimés à vos objectifs de développement et de densification résidentielle?

Le développement de la Ville de Kirkland n'a pas été conçu en fonction de résidences à haute densité mais plutôt en fonction de maisons unifamiliales de type cottage. Les quelques immeubles multilocatifs qu'on y retrouve sont tous situés du côté sud de l'A-40, soit du côté opposé au tracé projeté du REM. Un projet de développement résidentiel à haute densité destiné au secteur nord-est de la municipalité, a été présenté à la ville en 2015 et subséquemment rejeté par les personnes habiles à voter du secteur. On peut toutefois s'attendre à ce que le promoteur du projet en présente une version modifiée au conseil de ville.

Il doit de plus être tenu compte du fait que les usagers provenant de municipalités avoisinantes passeront par Kirkland pour accéder à la nouvelle ligne de train, ce qui générera un important volume de transit sur notre territoire. La faible propension d'un développement domiciliaire à haute densité sera ainsi compensée par une augmentation des déplacements urbains provenant d'autres municipalités. On s'attend d'ailleurs à ce que ce volume de transit provienne d'aussi loin à l'ouest que Vaudreuil puisqu'aucune gare de train n'est prévue à l'extérieur de l'île de Montréal dans la phase 1 du projet de REM.

3) Dans quelle mesure le REM faciliterait-il l'accès aux lieux d'intérêt socio-économique sur le territoire de Kirkland (zones industrielles, parcs, etc.)?

Le territoire de la Ville de Kirkland comporte deux grandes divisions, l'une à l'horizontale (d'est en ouest) créée par l'A-40 et l'autre, à la verticale (du nord au sud) créée par le boulevard Saint-Charles. La répartition du territoire municipal

de part et d'autre d'une autoroute comporte ses avantages de même que ses désavantages. Kirkland est entourée de toutes parts de territoires municipaux avoisinants, notamment Sainte-Anne-de-Bellevue à l'ouest, l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro au nord, les Villes de Pointe-Claire et DDO à l'est et la Ville de Beaconsfield au sud. On retrouve des industries et commerces en bordure de l'A-40, tant du côté nord que du côté sud, alors que des centres d'achat et établissements commerciaux bordent les deux côtés du boulevard Saint-Charles. Une ligne de train dotée d'un tracé parcourant l'A-40 contribuerait de façon importante à faciliter, voire accroître la capacité de nos industries à attirer des travailleurs. Il est également concevable que le projet de REM suscite la modernisation d'infrastructures existantes ou leur conversion en immeubles à plus haute densité. Par ailleurs, il est tout aussi concevable que le site potentiellement ciblé pour accueillir la gare de Kirkland fasse l'objet de travaux de modernisation et change même de vocation à caractère plus intéressant et plus attrayant.

Meilleures salutations,

Joe Sanalitra
Directeur général
Direction générale



Ville de Kirkland
17200, boulevard Hymus
Kirkland (Québec) H9J 3Y8
Tél. : 514 694-4100, poste 3120
Télec. : 514 630-2721
JSanalitra@ville.kirkland.qc.ca
<http://www.ville.kirkland.qc.ca>



Est-ce vraiment nécessaire d'imprimer ce courriel?
Is it really necessary to print this Email?