



Communauté métropolitaine
de Montréal

Évaluation des impacts du projet de réseau électrique métropolitain en matière d'aménagement et de développement du territoire du Grand Montréal

Rapport de la Commission de l'aménagement

24 novembre 2016

Ce document n'a pas fait l'objet d'une révision linguistique.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT	2
ACRONYMES	3
CONSTATS ET RECOMMANDATION DE LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT	4
1. MANDAT DE LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT	5
1.1 Mise en contexte	5
1.1.1 Cadre institutionnel.....	5
1.2 Travaux de la Commission de l'aménagement	12
2. LES IMPACTS DU PROJET DE RÉM SUR L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DU GRAND MONTRÉAL	14
2.1 UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES MILIEUX DE VIE DURABLES	15
2.1.1 La planification intégrée de l'aménagement et du transport.....	16
2.1.2 Les contraintes qui concernent le territoire de plusieurs MRC	21
2.1.3 Le périmètre métropolitain et le territoire agricole	22
2.1.4 L'urbanisation au pourtour de la CMM.....	24
2.2 UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PERFORMANTS ET STRUCTURANTS	26
2.2.1 Le réseau de transport en commun métropolitain structurant et les déplacements en transport en commun	28
2.2.2 Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises	38
2.3 UN GRAND MONTRÉAL AVEC UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR	40
2.3.1 Protéger les milieux naturels	40
2.3.2 Les paysages et les ensembles patrimoniaux.....	44
3. CONSULTATION DES MUNICIPALITÉS DU GRAND MONTRÉAL SUR LE PROJET DE RÉM	46
4. MODIFICATIONS REQUISES AU PMAD	47
5. CONSTATS ET RECOMMANDATION.....	47
ANNEXE 1 – RÉOLUTION CE16-166, MANDAT DE LA COMMISSION	53

PRÉSENTATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT

Président

Monsieur Dominic Perri
Membre du conseil de la Ville de Montréal

Vice-présidents

Madame Suzanne Roy
Mairesse de la Ville de Sainte-Julie

Monsieur Pierre Charron
Maire de la Ville de Saint-Eustache

Membres

Monsieur Jim Beis
Membre du comité exécutif de la Ville de Montréal
Maire de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro

Monsieur Richard Bergeron
Membre du comité exécutif de la Ville de Montréal

Monsieur Richard Celzi
Membre du conseil de la Ville de Montréal

Monsieur Daniel Hébert
Membre du conseil de la Ville de Laval

Monsieur Benoît L'Écuyer
Membre du conseil de la Ville de Longueuil

ACRONYMES

AMT	Agence métropolitaine de transport
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec
CIT	Conseils intermunicipaux de transport
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
LPTAA	Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'occupation du territoire
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec
MDDELCC	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques
MTMDET	Ministère des transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
OPTC	Organismes publics de transports en commun
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
RÉM	Réseau électrique métropolitain
RTCMS	Réseau de transport en commun métropolitain structurant
SLR	Système léger sur rail
TGF	train à grande fréquence
TOD	Transit-Oriented Development

CONSTATS ET RECOMMANDATION DE LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT

Dans le cadre de son mandat, la Commission de l'aménagement a évalué les impacts du projet de RÉM en matière d'aménagement et de développement du territoire du Grand Montréal eu égard aux orientations, objectifs et critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Pour ce faire elle a rencontré des représentants de CDPQ Infra, a pris en compte l'étude d'impact du projet de RÉM déposée auprès du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du Québec et a consulté les municipalités du Grand Montréal sur les impacts locaux, régionaux et métropolitains du projet de RÉM.

Au terme de ses travaux, la Commission retient que :

- Bien que le projet de RÉM ne répond pas totalement aux objectifs relatifs à la remise en culture, au périmètre métropolitain, aux paysages d'intérêt ou à la protection des bois et corridors forestiers métropolitains inscrits au PMAD, il est compatible avec la planification métropolitaine du fait que c'est un réseau de transport en commun performant et structurant qui répond à des projets de transport collectif inscrits au Plan métropolitain d'aménagement et de développement et qu'il contribue à plusieurs des objectifs du PMAD;
- Bien que les municipalités consultées soulèvent certains enjeux restant à clarifier avec le promoteur quant au respect des planifications locales et régionales élaborées et adoptées, au milieu d'insertion du RÉM, à la mobilité, à la gouvernance et au financement, elles, ainsi que la Communauté, accueillent favorablement le projet de RÉM;
- la CDPQ Infra poursuit l'optimisation de son projet selon ses consultations avec les parties prenantes afin de tenir compte de leurs attentes et leurs contraintes.

Considérant ce qui précède, la Commission de l'aménagement recommande :

D'informer le gouvernement du Québec et CDPQ Infra que les municipalités consultées dans le cadre du mandat de la Commission de l'aménagement, ainsi que la Communauté métropolitaine de Montréal, accueillent favorablement le projet de Réseau électrique métropolitain parce qu'il représente une amélioration majeure de l'offre de transport en commun dans le Grand Montréal.

D'informer le gouvernement du Québec et CDPQ Infra que le projet de RÉM est compatible à la planification métropolitaine, cependant certains aspects ne répondent pas totalement au PMAD dans sa forme actuelle. En conséquence, la Communauté demande au gouvernement du Québec (notamment le MTMDET, le MAPAQ, le MAMOT et le MDDELCC), CDPQ Infra, le BAPE, Mobilité Montréal, le Comité de transition ainsi que la future ARTM de tenir compte des opportunités, des impacts ainsi que des attentes soulevés dans ce rapport dans le cadre de leurs travaux respectifs et dans le développement de ce projet métropolitain.

Ces opportunités, impacts et attentes sont présentés à la section 5 de ce rapport.

1. MANDAT DE LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT

Le 31 mai 2016, par la résolution CE16-166, la Commission de l'aménagement s'est vu confier le mandat d'évaluer les impacts du Réseau électrique métropolitain (RÉM) eu égard aux trois grandes orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), ainsi qu'aux objectifs et aux critères qui en découlent.

Dans le cadre de ce mandat, la Commission devait offrir à CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, la possibilité de présenter son projet.

Elle devait offrir aux municipalités du territoire de la Communauté la possibilité de s'exprimer sur le projet de RÉM et ses impacts aux échelles locale, régionale et métropolitaine.

De plus, la commission devait tenir compte de l'étude d'impact du RÉM déposée au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Finalement, la Commission pouvait ajouter au rapport ses recommandations quant aux modifications qui seraient requises au PMAD pour y intégrer le RÉM.

1.1 Mise en contexte

1.1.1 Cadre institutionnel

En 2015, une entente-cadre¹ est intervenue entre le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec. Cette entente définit le cadre général et les principes qui encadrent le modèle d'affaires entre le gouvernement et la Caisse pour la planification, le financement, la mise en œuvre et l'exploitation de projets majeurs d'infrastructure publique. Elle détermine les responsabilités du gouvernement et de CDPQ Infra la structure de gouvernance et les différentes étapes de réalisation des projets qui lui sont confiés.

Le gouvernement est responsable d'identifier les projets, de déterminer les besoins et les orientations d'intérêt public à satisfaire puis d'approuver la solution à réaliser. Par ailleurs le gouvernement reste responsable de la planification des infrastructures, du cadre réglementaire et de l'application des normes et lois en vigueur. CDPQ Infra, quant à elle, est responsable de la planification, du financement, de la mise en œuvre et de l'exploitation du projet.

Le projet de RÉM s'inscrit dans le cadre de cette entente.

¹ Entente en matière d'infrastructures publiques – Principe directeur, Gouvernement du Québec et Caisse de dépôt et placement du Québec, 2015

1.1.2 Le projet de réseau électrique métropolitain

Annoncé le 22 avril 2016 par CDPQ Infra, le projet de réseau électrique métropolitain (RÉM) vise la mise en œuvre d'un nouveau réseau de système léger sur rail (SLR) électrifié de 67 km, permettant de relier le centre-ville de Montréal à la Rive-Sud via le nouveau pont Champlain, dans l'axe de l'autoroute 10, ainsi qu'à la Rive-Nord, Laval et l'ouest de l'île de Montréal, via l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, dans l'axe des autoroutes 20 et 40 et de la ligne de train de banlieue existante de Deux-Montagnes.

Selon des études réalisées en 2016, CDPQ Infra estime que la croissance économique prévue de la région métropolitaine au cours des prochaines années augmentera les besoins en matière de transport de personnes dans ces axes, qui font déjà l'objet de problématiques de congestion routière et de saturation des infrastructures de transport routier et collectif. De plus, la croissance de l'offre en transport collectif est, depuis plusieurs années, limitée par la saturation de la capacité du terminus centre-ville et par la congestion de la circulation sur le réseau routier du centre-ville. Selon CDPQ Infra, le projet de RÉM, qui assurerait un service de haute fréquence, permettrait de solutionner ces problématiques en plus d'atténuer la congestion autour du terminus centre-ville.

Le projet propose l'aménagement de vingt-quatre (24) stations et prévoit l'ajout éventuel de cinq (5) stations. CDPQ Infra a récemment indiqué qu'elle procédait à l'évaluation de la réalisation, dès la mise en service du RÉM, de trois de ces cinq stations soit Édouard-Montpetit, McGill et Bridge-Wellington (Bassin-Peel). Ainsi, le réseau initial pourrait compter vingt-sept (27) stations.

Il prévoit aussi l'aménagement de 15 stationnements incitatifs² ainsi que 9 terminus d'autobus.

En avril dernier, la Communauté a accueilli favorablement le projet de SLR, qui répond à plusieurs des objectifs et des projets de transport collectif inscrits au PMAD.

² Selon les documents déposés par le promoteur au BAPE, 15 stationnements incitatifs sont prévus alors que dans ses communications, le promoteur fait état de 13 stationnements incitatifs.

Carte 1 : Tracé et stations du RÉM



Le coût d'implantation du RÉM est estimé à 5,5 milliards de dollars, soit 3,72 milliards de dollars pour les infrastructures et acquisitions (rails, stations, ouvrages, ponts, etc.) et 1,78 milliard de dollars pour le matériel roulant (voitures, systèmes de contrôle, etc.). La CPDQ Infra s'engage à investir 3 milliards de dollars, représentant 55 % du coût du projet. Le montant restant, soit 2,5 milliards de dollars, serait assumé par les gouvernements du Québec et du Canada.

Tableau 1 : Coût de construction estimé du projet de RÉM

Élément	Antenne Rive-Sud	Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue	Antenne aéroport	Antenne Deux-Montagnes
Acquisition du corridor, déplacement des utilités et traitement des sols	585 M\$			
Stationnements incitatifs, terminus d'autobus et amélioration du réseau local	235 M\$			
Matériel roulant et système	1780 M\$			
Infrastructure et équipements de la ligne (total 2900 M\$)	1090 M\$	680 M\$	320 M\$	810 M\$
TOTAL	5 500 M\$ 5,5 G\$			

Source : CDPQ INFRA INC. *Rendement du projet*, août/septembre 2016, 3 pages (réf/BAPE-DA58)

Le calendrier de réalisation du projet vise le début des travaux en 2017 pour une mise en service des rames en 2020.

Figure 1 : Calendrier de réalisation du RÉM

<p>Été 2016 Discussion sur les concepts d'aménagement des stations avec les villes Appel de qualification</p> <p>Fin été 2016 Audience publique du BAPE</p> <p>Automne 2016 Appel de propositions auprès des consortiums qualifiés Deuxième série de portes ouvertes</p> <p>Fin 2016 / début 2017 Décision finale des gouvernements sur le projet</p> <p>Hiver 2017 Décret environnemental Création des comités de bon voisinage</p> <p>Printemps 2017 Début de la réalisation</p> <p>2020 Mise en service des premières rames</p>

Source : CDPQ Infra, Présentation technique du 16 août 2016 à la Commission d'aménagement.

1.1.3 Autorisations requises

En vertu des lois applicables, diverses autorisations sont requises pour permettre la réalisation du projet de RÉM. Ces autorisations visent les aspects environnementaux du projet, l'implantation d'une station terminale en territoire agricole ainsi que la conformité du projet aux outils de planification régionaux et métropolitains.

Évaluation environnementale

Le projet de RÉM a été soumis à une évaluation environnementale par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Le 28 juillet dernier, le BAPE a rendu publics l'étude d'impact environnemental et l'ensemble du dossier relatif au projet de RÉM, commençant ainsi son mandat d'enquête pour ce projet. Dans le cadre de ce mandat, une période d'information s'est tenue du 29 août au 31 août 2016 suivie d'une période de consultation qui s'est terminée le 30 septembre 2016. Au total 101 mémoires ont été présentés au BAPE. Selon le calendrier présenté par le BAPE, son rapport d'enquête doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) au plus tard le 28 décembre 2016 qui a son tour aura jusqu'au 28 février 2017 pour le rendre public. Au terme de cette démarche, un décret environnemental du gouvernement du Québec pourrait être délivré à l'hiver 2017.

Il importe de mentionner que dans le cadre des séances d'information du BAPE sur le projet de RÉM, la Communauté a été invitée à transmettre le rapport de la commission de l'aménagement.

Territoire agricole

Le 12 août 2016, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) demandait à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) son avis relativement à l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement, l'aliénation et l'exclusion de la zone agricole des terrains requis pour la réalisation du projet de RÉM en vertu de l'article 66 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA). La demande du ministère faisait état des composantes de la station terminale Rive-Sud, soit un stationnement incitatif (3 000 places), un terminus d'autobus (17 quais), l'aménagement de deux voies d'accès sur l'A-10. L'implantation de cette station requiert environ 34 hectares en territoire agricole.

La CPTAQ a rendu son avis le 30 septembre dernier. Par cet avis, la CPTAQ conclut qu'il serait inopportun d'autoriser l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement, l'aliénation ou l'exclusion de la zone agricole des terrains requis à la réalisation de ce projet et que cela irait à l'encontre de sa mission, qui est d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et de favoriser, dans une perspective de développement durable, la protection et le développement des activités et des entreprises agricoles situées en zone agricole.

Suite à cet avis, le gouvernement peut, autoriser, aux conditions qu'il détermine, l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement, l'aliénation et l'exclusion d'un lot d'une zone agricole pour les fins

d'un ministère ou organisme public. Ainsi, le gouvernement pourrait ordonner par décret, aux conditions qu'il déterminera, l'implantation de la station terminale à cet endroit.

Conformité aux outils de planification régionaux et métropolitains

Pour la conformité aux outils de planification régionaux et métropolitains, CDPQ Infra est assujettie au chapitre VI relatif aux interventions gouvernementales de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. À cet effet, il est pertinent de rappeler qu'en vertu de cette loi, « un plan métropolitain ou un schéma d'aménagement lie le gouvernement, ses ministres et les mandataires de l'État lorsque ceux-ci projettent de faire une intervention ». Ainsi, selon ce principe, le gouvernement, l'un de ses ministres ou un mandataire de l'état ne peut faire une intervention sur un territoire où est en vigueur un plan métropolitain ou un schéma que si cette intervention est réputée conforme à ce plan métropolitain ou ce schéma. En vertu de l'article 4 de la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec, CDPQ Infra est considérée comme étant un mandataire de l'État. Comme cette filiale de la Caisse prévoit notamment effectuer des travaux sur le sol et construire des équipements et infrastructures, son intervention doit, en principe, être réputée conforme aux objectifs du plan métropolitain et/ou du schéma d'aménagement selon la procédure prescrite par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Les grandes lignes de la procédure prévue par la loi sont présentées ci-après.

Intervention gouvernementale

En vertu des articles 149 à 157 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le gouvernement, l'un de ses ministres ou un mandataire de l'État ne peut faire une intervention sur un territoire où est en vigueur un plan métropolitain ou un schéma que si cette intervention est réputée conforme à ce plan métropolitain ou ce schéma.

Le conseil de l'organisme, en l'occurrence la Communauté, doit, dans les 120 jours qui suivent la signification de l'avis faite par le ministre, donner son avis sur la conformité de l'intervention projetée au plan métropolitain.

Si l'avis indique que l'intervention projetée n'est pas conforme au plan métropolitain, le ministre peut demander à la Commission municipale du Québec son avis sur cette conformité ou demander au conseil de l'organisme compétent de modifier son plan métropolitain.

Si plusieurs documents sont simultanément en vigueur, on tient compte, pour l'application de la conformité, du document dont les dispositions applicables au territoire visé sont entrées en vigueur le plus récemment.

À ce jour, aucun avis d'intervention gouvernementale n'a été transmis à la Communauté. À cet effet, il est pertinent de spécifier que la LAU ne précise pas à quelle étape d'un projet cet avis d'intervention doit être transmis à l'organisme responsable d'un plan métropolitain ou d'un schéma d'aménagement et de développement. À ce jour, dans sa forme actuelle, le projet de RÉM ne répond pas au PMAD sur certains aspects.

Entente-cadre gouvernement – CDPQ Infra

L'entente-cadre intervenue entre le gouvernement et CDPQ Infra précise que lors de la démarche de réalisation d'un projet, CDPQ Infra assume le risque d'obtention des permis (autorisations, consentements, approbations, permis, licences, accords légaux donnés par une autorité gouvernementale -villes, agences gouvernementales, etc.) qui sont nécessaires pour la réalisation du projet. Cependant, il est aussi précisé que les délais et conditions d'obtention des permis seront définis dans l'entente définitive pour la réalisation du projet. De plus, l'entente définitive identifiera également l'ensemble des modifications législatives devant être adoptées par l'Assemblée nationale afin de rendre possible la réalisation du projet, le cas échéant.

1.2 Travaux de la Commission de l'aménagement

Dans le cadre de ce mandat, la Commission de l'aménagement s'est réunie à cinq reprises entre le 7 juillet 2016 et le 19 octobre 2016.

Lors de la première rencontre, un document déclencheur résumant sommairement le projet de RÉM a été présenté afin de permettre aux membres de la Commission de s'approprier le projet puis de discuter des impacts potentiels eu égard aux orientations, objectifs et critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

La Commission a invité CDPQ Infra à présenter son projet lors de sa séance du 16 août 2016. Les membres de la Commission ont reçu Monsieur Jean-Marc Arbaud, directeur général adjoint, et Madame Virginie Cousineau, directrice affaires publiques, de CDPQ Infra. Cette rencontre a permis aux membres de la commission de se faire expliquer plus en détail le projet et ses impacts puis d'échanger avec les représentants notamment sur les enjeux suivants :

- la connectivité du projet de RÉM au réseau de métro;
- l'accessibilité aux stations;
- le rabattement vers les stations;
- l'enjeu de la congestion sur l'Autoroute 30 et de l'implantation de voies réservées;
- la rupture de charge pour les usagers du train de l'Est;
- l'avenir de la station Chevrier;
- la localisation de la station Rive-Sud;
- l'urbanisation aux pourtours de la CMM;
- le financement du projet de RÉM et le financement du transport collectif.

La présentation de CDPQ Infra aux membres de la commission de l'aménagement se trouve à l'annexe 3.

Dans le cadre de son mandat, la Commission a invité les municipalités du Grand Montréal à s'exprimer sur le projet de RÉM et ses impacts à l'échelle locale, régionale et métropolitaine en matière d'aménagement et de développement du territoire. Les municipalités ont été invitées en juillet 2016 à transmettre leurs commentaires par écrit à la commission de l'aménagement, au plus tard le 19 septembre 2016. Vingt municipalités ou regroupement de municipalités ont transmis leurs commentaires.

Neuf de ces municipalités ou regroupement de municipalités ont également transmis au BAPE leurs commentaires sur le projet de RÉM. En ventilant les regroupements de municipalités, c'est 66 municipalités du Grand Montréal qui ont répondu à l'invitation de la Commission d'aménagement. La synthèse de ces commentaires est présentée à l'annexe 2.

Les deux dernières rencontres ont permis aux membres de la Commission de conclure ses travaux et d'adopter le rapport sur les impacts du projet de RÉM en matière d'aménagement et de développement du territoire du Grand Montréal.

2. LES IMPACTS DU PROJET DE RÉM SUR L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DU GRAND MONTRÉAL

En décembre 2011, la Communauté a adopté son tout premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Ce plan est entré en vigueur en mars 2012 et a pour principaux objectifs d'améliorer la qualité de vie de la population et d'accroître l'attractivité et la compétitivité de la région dans une perspective de développement durable.

Le PMAD met de l'avant trois grandes orientations, fixe 15 objectifs et définit 33 critères pour atteindre ces objectifs. Ainsi le PMAD vise un Grand Montréal:

- Avec des milieux de vie durables notamment par l'aménagement de quartiers qui s'articulent autour du transport collectif et actif (aires TOD - Transit-Oriented Development);
- Avec des réseaux et des équipements de transport performants et structurant, notamment par l'identification d'un réseau de transport en commun métropolitain structurant qui sert d'armature au développement urbain de type TOD;
- Avec un environnement protégé et mis en valeur notamment par la protection des milieux naturels.

Au PMAD, les réseaux de transport constituent un maillon essentiel du fonctionnement du Grand Montréal en assurant les liens entre les différentes parties du territoire et en permettant les échanges avec l'extérieur. Ils contribuent à la vitalité économique, sociale et culturelle de la région et jouent un rôle déterminant sur son urbanisation. L'efficacité de ces réseaux—qui garantissent la mobilité des personnes — représente un facteur de compétitivité et d'attractivité.

Les relations entre le transport et l'aménagement du territoire sont, par ailleurs, complexes et réciproques. Ainsi, la planification des transports a une incidence majeure sur l'aménagement du territoire et sur la qualité de vie. Les choix urbains déterminent à court terme la demande en transport, alors que les réseaux influencent à long terme les choix de localisation. L'interaction entre l'aménagement du territoire et la planification des réseaux de transport influence grandement la forme urbaine et la distribution des activités économiques et des ménages.

Le PMAD reconnaît le système léger sur rail comme un mode de transport en commun performant et structurant qui permet de concentrer de grands volumes de déplacement avec relativement peu de nuisances pour les riverains. Ce mode de transport présente des opportunités d'aménagement de plus forte densité et de plus grande mixité à ses abords, ce qui participe à deux des grands objectifs du PMAD, soit d'orienter la croissance des ménages dans des quartiers de type TOD ainsi que celui d'accroître l'achalandage du transport en commun.

L'évaluation qui suit présente les principaux impacts, et opportunités, identifiés pour chacune des trois grandes orientations du PMAD en tenant compte des objectifs et critères applicables au projet de RÉM.

Chaque section débute par un tableau synthèse qui résume les opportunités et impacts et exprime les attentes aux organismes concernés. Il est important de noter que le promoteur et les partenaires ont déjà signifié l'intention de répondre à plusieurs de ces attentes ou sinon elles sont toujours en discussion avec eux. Le tableau est suivi d'une brève description des éléments de contenus visés et des impacts.

2.1 UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES MILIEUX DE VIE DURABLES

L'une des grandes contributions du PMAD à la création de milieux de vie durables est le renforcement de la planification intégrée de l'aménagement et du transport notamment par l'aménagement d'aires TOD (Transit-Oriented Development), par une optimisation du développement urbain et par une consolidation des grands pôles d'emplois.

Pour assurer un environnement propice à l'émergence de milieux de vie durables, le PMAD identifie les contraintes pouvant avoir un impact sur les biens et les personnes. Par ailleurs, il délimite un périmètre métropolitain pour contenir l'urbanisation et fixe un objectif d'accroître la superficie des terres en culture.

Tableau 2 : Un grand Montréal avec des milieux de vie durables – opportunités, impacts et attentes

PMAD	Opportunités et impacts du projet de RÉM	Attentes	Organisme(s) interpellé(s)
Planification intégrée de l'aménagement et du transport	<p>Accroît l'étendue du territoire desservi par un mode de transport performant</p> <p>Multiplie les opportunités de densification et de diversification des activités associées aux objectifs poursuivis par les aires TOD</p> <p>Restreint l'optimisation du sol en aménageant de vastes stationnements incitatifs</p> <p>Améliore l'accès et accroît l'offre en transport en commun de quatre grands pôles économiques du Grand Montréal dont les deux plus importants, soit le centre-ville de Montréal et le pôle Saint-Laurent/Dorval</p>	<p>Assurer une implantation et une intégration du réseau et de ses stations qui respecte les principes énoncés au critère 1.1.3. du PMAD relatif à l'aménagement des aires TOD</p> <p>Tenir compte des plans de desserte définissant l'offre de service par autobus dans le cadre de la conception des stationnements incitatifs</p> <p>Assurer la mise en place de voies réservées et d'autres mesures préférentielles et de mitigation facilitant l'accès aux stations</p>	CDPQ Infra et MTMDET
Santé, sécurité publique et bien-être général de la population	<p>Mode sécuritaire mais présence de risques potentiels le long du tracé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - incidents majeurs - l'entreposage et la circulation de matières dangereuses à proximité du RÉM - passage dans le tunnel Mont-Royal 	Assurer la conformité de la planification des mesures d'urgence avec le système de gestion des incidents privilégié au Québec ainsi que la coordination avec les intervenants du milieu.	CDPQ Infra

PMAD	Opportunités et impacts du projet de RÉM	Attentes	Organisme(s) interpellé(s)
	<ul style="list-style-type: none"> - aléas naturels - nuisances sonores 	<p>Apporter des précisions complémentaires ou ponctuelles aux conclusions générales émises relativement au bruit lors de l'exploitation du RÉM</p> <p>Prendre en compte l'entreposage et le transport de matières dangereuses, le passage dans le tunnel du Mont-Royal et les aléas naturels lors de l'élaboration des scénarios d'incidents majeurs</p>	<p>CDPQ Infra</p> <p>CDPQ Infra</p>
Périmètre métropolitain	Accroît la pression pour une urbanisation au-delà du périmètre métropolitain par l'implantation d'une station à l'extérieur de ce périmètre	Respecter le périmètre métropolitain établi au PMAD ainsi que son critère 1.6.2 relatif à sa modification	CDPQ Infra et gouvernement (MAMOT - orientations gouvernementales)
Territoire agricole	Porte atteinte à l'objectif d'accroître la superficie des terres en culture en retirant 34 hectares de sols agricoles présentant un potentiel agricole élevé (classe 2) afin de permettre l'implantation d'une station	Assurer qu'il n'y ait aucune perte de sols présentant un potentiel de remise en culture	CDPQ Infra et gouvernement (MAMOT – orientations gouvernementales, MAPAQ – LPTAA et MTMDET)
L'urbanisation au pourtour de la CMM	Effet d'entraînement du projet de RÉM et de ses stationnements incitatifs sur la possible dispersion de la population hors du territoire métropolitain	Assurer, par l'orientation 10 des orientations gouvernementales, que le contrôle de l'urbanisation exercé dans la CMM se traduise par des gestes complémentaires de même nature, dans un souci d'alliance stratégique et durable, dans les MRC périphériques	Gouvernement (MAMOT – orientation 10 et MTMDET – voies réservées)

2.1.1 La planification intégrée de l'aménagement et du transport

Aires TOD

Le PMAD propose d'orienter 40 % de la croissance des ménages projetée d'ici 2031 autour de stations de métro, de trains de banlieue, de SLR et de services rapides par autobus, notamment par le développement de quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development). Cet objectif pourrait augmenter à 60 % si l'offre de transport en commun est accrue.

Le PMAD identifie au total 155 aires TOD dont l'étendue est définie selon le type de desserte, soit 1 km du point d'accès d'un métro, train de banlieue et SLR et 500 mètres pour les autobus. Ces aires TOD ne doivent pas empiéter en territoire agricole.

Seize des 24 stations du RÉM sont actuellement identifiées comme aires TOD. Par ailleurs, les cinq stations potentielles sont également identifiées comme aires TOD au PMAD.

Le projet parcourt plusieurs types de milieux. À cet effet, le projet dessert à la fois des milieux résidentiels et des zones d'emplois établies ainsi que des secteurs à fort potentiel résidentiel (Bois-Franc et le secteur Du Havre) et économique (ex. : le Technoparc Saint-Laurent). La station terminale Rive-Sud serait, quant à elle, située en zone agricole sur le territoire de la ville de Brossard.

Carte 2 : Utilisation du sol dans un rayon de 1 km du tracé des stations planifiées et potentielles



Pour ces aires TOD, le PMAD prévoit une densification du cadre bâti résidentiel projeté sur les terrains vacants ou à redévelopper. Des seuils minimaux de densité résidentielle, variant de 30 logements à l'hectare à 150 logements à l'hectare, sont donc exigés pour chacune des aires TOD.

Les seuils minimaux de densité exigés pour une station de métro ou un SLR varient entre 60 à 150 logements à l'hectare alors que pour le train de banlieue les seuils varient entre 40 et 110 logements à l'hectare.

Chacune des aires TOD identifiées au PMAD doit faire l'objet d'une planification détaillée afin de favoriser des milieux de vie qui conjuguent les déplacements actifs, la mixité sociale et le design urbain. Par ailleurs, cette planification doit viser à assurer une gestion de l'offre en stationnement hors rue qui limite le nombre de places et favorise des aménagements souterrains ou en structure. Certaines stations du RÉM potentielles sont identifiées au PMAD comme point d'accès devant faire l'objet d'une telle planification détaillée et d'une densité résidentielle et d'activité urbaine accrue. Afin d'éviter aux MRC, agglomérations et municipalités d'exiger ou d'élaborer des exercices de conformité ou des planifications particulières inutiles ou une urbanisation non compatible advenant la non-réalisation d'une telle station potentielle, CDPQ Infra doit statuer rapidement sur la faisabilité des stations identifiées comme potentielles du RÉM.

Le PMAD énonce donc une série de principes visant à prendre en compte les caractéristiques et les potentiels spécifiques à chacun des milieux et d'assurer une cohérence de l'ensemble des interventions. Ces principes doivent être pris en compte par les municipalités et arrondissements puisque l'élaboration et la mise en œuvre de la planification détaillée relèvent de ce palier.

Grands pôles économiques

Le PMAD vise également à favoriser la consolidation des grands pôles économiques bénéficiant d'infrastructures de transport majeures.

Lorsque le contexte le permet, la localisation des entreprises génératrices d'emplois est privilégiée à proximité des services de transport en commun de manière à contribuer à l'objectif de hausser la part modale des déplacements en transport en commun.

Le long du tracé du projet de RÉM se trouvent quatre grands pôles économiques, soit le Centre-Ville de Montréal, Saint-Laurent/Dorval, l'Université de Montréal et le Marché central.

Selon le recensement 2011 de Statistiques Canada, ces quatre grands pôles économiques renferment plus de 456 000 emplois, qui représentent environ 74 % des emplois dans les grands pôles économiques et environ 27 % des emplois totaux du Grand Montréal.

Carte 3 : Grands pôles économiques et nombre d'emplois par aire de diffusion



Impact sur la planification intégrée de l'aménagement et du transport

Le projet de RÉM aura pour effet d'accroître l'étendue du territoire desservi par un mode de transport performant et d'ajouter de nouvelles stations³. Le projet multiplie les opportunités de densification et de diversification des activités associées aux objectifs poursuivis par les aires TOD. Cela participerait à l'objectif d'accueillir 40 %, voire 60 %, de la croissance des ménages au sein d'aires TOD. D'ailleurs, à l'annonce du projet, la CDPQ Infra anticipait des investissements privés de près de 5 milliards de dollars en ce qui concerne les développements immobiliers le long du tracé.

Selon les données de la CMM, près de 300 hectares de terrains vacants à des fins résidentielles ainsi que plus de 2 800 hectares de terrains à redévelopper qui pourraient accueillir en partie des fonctions résidentielles sont localisés dans un rayon de 1 km du tracé du projet de RÉM.

CDPQ Infra prévoit l'aménagement de stationnements incitatifs dont plusieurs comportant plus de 1000 cases. Le projet aurait pour effet d'ajouter près de 7 000 nouvelles cases de stationnement. Un souci d'optimisation de l'utilisation du sol, entre autres par l'utilisation de stationnements étagés ou souterrains, des choix d'aménagement et d'intégration au milieu ainsi que qu'une bonne connexion des stations aux réseaux de transport collectif et actif favoriserait l'atteinte des objectifs poursuivis par l'aménagement de quartiers TOD.

En ce qui a trait aux grands pôles économiques, l'offre de service du projet de RÉM participera à la consolidation du principal pôle d'emplois de la CMM en offrant un potentiel important de croissance des déplacements par transport en commun vers le centre-ville en provenance de la couronne Sud, de la couronne Nord et de l'ouest de l'Île de Montréal. De plus, en offrant une grande capacité de transport dans les deux directions, le RÉM améliorera significativement la desserte par transport en commun du deuxième pôle d'emplois en importance de la région métropolitaine, identifié au PMAD : le pôle Saint-Laurent-Dorval regroupant près de 200 000 emplois. Enfin, le tracé proposé du RÉM traversera d'autres secteurs à fort potentiel de développement économique, dont le Technoparc St-Laurent, le secteur de l'Université de Montréal et de l'hôpital Sainte-Justine, le marché central, le Bassin Peel et le secteur Bridge-Wellington. L'importance d'assurer un accès maximal au RÉM à plusieurs de ces endroits et une optimisation de son utilisation plaident pour le développement des stations McGill, Édouard-Montpetit et Bassin Peel dès la première phase du projet.

³ Au total 8 stations s'ajouteraient aux stations identifiées au PMAD. Sur ces 8 stations, 7 se trouvent à l'intérieur du périmètre métropolitain.

Tableau 3: Nombre de cases de stationnement prévues par CDPQ Infra pour les stations du RÉM

	Nom de la station	Capacité actuelle	Capacité projetée ⁴
Station/gare/terminus existant	Ile-Bigras	65	65
	Canora	0	0
	Deux-Montagnes	1 256	2 000
	Grand-Moulin	304	304
	Mont-Royal	0	0
	Sainte-Dorothée	1 101	1 600
	Du Ruisseau	1 063	1 063
	Montpellier	0	0
	Sunnybrooke	515	515
	Roxboro/Pierrefonds	918	918
	Bois-Franc	742	742
	Gare Centrale	0	0
	Chevrier	2 313	0
	Panama	962	700
	Edouard-Montpetit	n/a	0
	McGill	n/a	0
	Sous-total	9 239	7 907
Nouvelle station	A-13	n/a	800
	Bridge-Wellington (Bassin Peel)	n/a	0
	Du Quartier	n/a	0
	Île des Sœurs	n/a	0
	Du Havre (Parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles)	n/a	0
	Correspondance A-40	n/a	0
	Des Sources	n/a	500
	Pointe-Claire	n/a	1 500
	Kirkland	n/a	500
	Sainte-Anne-de-Bellevue	n/a	2 000
	Rive-Sud	n/a	3 000
	Aéroport	n/a	0
	Technoparc Saint-Laurent	n/a	0
	Sous-total	0	8 300
	TOTAL	9 239	16 207

Source : CDPQ Infra, sommaire des études d'achalandage, août 2016

⁴ Les données sur le nombre de cases de stationnement projetées ne sont qu'indicatives puisque celles-ci évoluent en fonction des discussions avec le promoteur pour certaines stations.

2.1.2 Les contraintes qui concernent le territoire de plusieurs MRC

Le PMAD affirme qu'un environnement sain et sécuritaire constitue une des conditions de base à la compétitivité et à l'attractivité de la région. Par cet objectif, le PMAD, vise une meilleure planification de la gestion des risques et des sinistres d'envergures afin de contribuer à la santé et à la sécurité publique ainsi qu'au bien-être général de la population.

Impact possible sur la santé, la sécurité publique et le bien-être général de la population

Le projet de RÉM constitue un mode de transport sécuritaire. Dans le cadre de son étude d'impact, CDPQ Infra a identifié les zones sensibles pour l'ensemble des quatre antennes du projet de RÉM. Les principaux risques auxquels le REM sera exposé ont été énumérés. Par contre, aucun scénario de risques n'a encore été élaboré par le promoteur relativement à ces menaces potentielles.

Des établissements qui entreposent des matières dangereuses et qui se trouvent en périphérie du tracé peuvent présenter des risques potentiels. La présence de ces établissements générateurs de risques doit être prise en compte dans l'élaboration de scénarios d'accidents majeurs en raison des impacts qu'ils pourraient avoir sur la sécurité de la population et des biens advenant un incident. Le transport de matières dangereuses par les infrastructures ferroviaires, routières et pipelinières qui longent et croisent le tracé du RÉM peut aussi présenter un risque potentiel. Ces menaces potentielles devraient être prises en compte dans l'élaboration de scénarios de risques.

Des scénarios devraient aussi être élaborés pour les incidents pouvant survenir dans le tunnel du Mont-Royal tel qu'un déraillement, une collision et un incendie.

Les aléas naturels comme les tremblements de terre, les inondations et les glissements de terrain représentent aussi des menaces potentielles à l'intégrité des infrastructures du RÉM ainsi qu'à la sécurité des futurs usagers. À l'instar des autres menaces, CDPQ Infra identifie ces aléas, mais ne présente pas de scénario de risques.

Pour les contraintes de bruits et de vibration, seulement l'antenne Rive-Sud a fait l'objet d'une analyse détaillée alors que les trois autres antennes n'ont fait l'objet que d'une analyse préliminaire. De manière générale, des nuisances sont à prévoir durant la phase de construction. Selon CDPQ Infra, le projet devrait toutefois avoir un impact positif sur le climat sonore en phase d'exploitation, mais elle ne précise pas de distances minimales assurant un niveau convenable en matière de bruits et de vibrations pour les usages sensibles implantés le long du RÉM, en raison d'une réduction de la congestion routière, du remplacement des autobus circulant entre la Rive-Sud et le Centre-Ville de Montréal par des trains légers moins bruyants et le remplacement des trains lourds actuels par des trains légers moins bruyants sur l'antenne Deux-Montagnes. En ce qui a trait à l'antenne Deux-Montagnes, des précisions complémentaires ou ponctuelles permettraient de valider les conclusions générales émises par CDPQ Infra relativement au bruit durant l'exploitation du RÉM.

Quant à la planification des mesures d'urgence, jusqu'à présent les plans de mesures d'urgence (PMU) du projet de RÉM sont très préliminaires. Dans le cadre de leur finalisation, il sera important d'assurer la

conformité de la planification des mesures d'urgence avec le système de gestion des incidents privilégié au Québec et d'assurer une coordination avec les intervenants du milieu.

2.1.3 Le périmètre métropolitain et le territoire agricole

Le PMAD délimite le périmètre métropolitain visant à définir l'espace à urbaniser d'ici 2031 et précise les modalités (critère 1.6.2) selon lesquelles ce périmètre pourrait faire l'objet d'une modification.

Le périmètre métropolitain est établi en tenant compte des prévisions de croissance démographique et économique à l'échelle de la Communauté de façon à optimiser l'utilisation des espaces disponibles au développement et au redéveloppement.

Par ailleurs, le PMAD favorise une augmentation de 6 % de la superficie des terres cultivées. À cet égard, la région métropolitaine de Montréal se distingue des autres métropoles nord-américaines par la présence d'une zone agricole protégée couvrant 58 % de son territoire.

Le 18 mai dernier, trois décrets concernant l'imposition de réserves pour fins publiques sur certains biens requis pour la construction d'un SLR ainsi que pour la construction et l'amélioration d'un réseau électrique métropolitain ont été publiés dans la Gazette officielle du Québec.

Ces réserves visent notamment des terrains localisés à l'intérieur de la zone agricole de la ville de Brossard, dans les quadrants Sud et Est du croisement des autoroutes 10 et 30 (carte 5). Ces réserves sont imposées puisque CDPQ Infra prévoit implanter sa station terminale Rive-Sud comprenant un stationnement incitatif ainsi qu'un garage d'entretien dans le cadrant Sud tout juste à l'extérieur des limites du périmètre métropolitain. Cette station occuperait une superficie d'environ 34 hectares.

Les terrains visés sont situés dans les basses terres du Saint-Laurent et profitent d'un potentiel agricole élevé (classe 2).

Carte 4 : Réserves foncières aux abords de la station terminale



Impact sur le périmètre métropolitain et le territoire agricole

Le PMAD mise sur le réseau de transport en commun et ses points d'accès pour structurer l'urbanisation sur son territoire. Ces points d'accès au transport en commun sont au cœur des quartiers TOD devant accueillir 40% de la croissance des ménages. Ces points d'accès sont des vecteurs d'urbanisation et devraient alors s'inscrire à l'intérieur du périmètre métropolitain. Or, CDPQ Infra prévoit l'aménagement de la station terminale Rive-Sud du projet de RÉM en territoire agricole. CDPQ Infra motive son choix d'emplacement par le fait qu'elle vise à capter les autobus et les automobiles en amont de l'échangeur A10/A30 permettant de limiter les impacts sur la circulation locale à Brossard et par la nécessité de disposer d'un site d'environ 30 hectares pour accueillir la station, le stationnement de 3 000 places, les 17 quais pour autobus ainsi que le remisage et la maintenance du matériel roulant. Par ailleurs, considérant que la station se trouverait en territoire agricole, CDPQ Infra n'envisage pas de développement urbain pour ce site.

Pour compenser les impacts de cette station, CDPQ Infra envisage un plan de compensation qui pourrait notamment prévoir la conversion de lots non agricoles en lots agricoles pour remplacer les terrains utilisés; l'aménagement de serres sur les toits de certaines stations/installations et des marchés publics qui pourraient être aménagés dans les stationnements la fin de semaine⁵.

Pour favoriser une occupation optimale du territoire agricole, le PMAD favorise notamment la remise en culture des terres. Le site visé pour cette station terminale n'a pas été cultivé depuis de nombreuses années, mais présente un potentiel agricole élevé qui pourrait contribuer à l'objectif métropolitain d'accroître la superficie des terres en culture. Par ailleurs, l'incursion d'activités urbaines en zone agricole comporte d'autres impacts sur les activités agricoles et l'homogénéité du territoire agricole puisque cela

⁵ CDPQ INFRA INC. *Étude d'impact sur l'environnement – Fiches techniques (optimisations récentes au tracé)*, 24 août 2016, 13 pages (réf/BAPE-DA63)

peut avoir pour effet de repousser les distances séparatrices qui s'appliquent à des établissements d'élevage limitant ainsi leurs activités ou limitant la possibilité d'implanter de nouveaux établissements.

L'implantation d'un tel équipement en territoire agricole ne souscrit pas aux orientations, objectifs et critères du PMAD en matière de gestion de l'urbanisation et de mise en valeur du territoire agricole, voire aux orientations gouvernementales en matière de gestion de l'urbanisation, ainsi que celles en matière de protection du territoire et des activités agricoles.

D'ailleurs la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) s'est prononcée défavorablement à l'implantation de la station terminale Rive-Sud en territoire agricole dans le cadre de son avis qu'elle a transmis au Ministère du Transport de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) le 30 septembre dernier. La CPTAQ estime que « les empiétements prévus dans la zone agricole pour réaliser la station terminale et ses accès à l'A-10, soit une superficie approximative de 36,3 hectares, causeraient un préjudice sérieux à l'agriculture » et en vient à la conclusion « qu'il serait inopportun d'autoriser l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement, l'aliénation ou l'exclusion de la zone agricole des terrains requis à la réalisation de ce projet ».

2.1.4 L'urbanisation au pourtour de la CMM

L'aménagement d'importants stationnements incitatifs comme celui de 3 000 places à la station terminale Rive-Sud et la disponibilité de voies réservées pour y accéder peut aussi comporter des effets sur l'étalement de l'urbanisation au-delà du territoire métropolitain, en permettant de réduire les temps de déplacement vers les pôles d'emplois du Grand Montréal. Un contrôle adéquat du phénomène par l'application de l'orientation 10 du gouvernement est impératif dans le cadre de ce projet afin d'éviter une possible dispersion de la population à l'extérieur du territoire métropolitain. Cet enjeu n'a pas été soulevé dans l'étude d'impact du RÉM.

Orientation 10

L'Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal adopté en mai 2011, indique que le gouvernement considère que l'occupation du territoire et l'aménagement doivent se faire de façon durable afin d'en pérenniser les ressources. À cette fin, le gouvernement considère que le contrôle de l'urbanisation qu'il entend exiger de la part de la CMM doit se traduire par des gestes complémentaires de même nature, dans un souci d'alliance stratégique et durable, par les MRC périphériques.

Ainsi, le gouvernement considère que, pour assurer la complémentarité des planifications métropolitaine et péri-métropolitaine, le développement des MRC péri-métropolitaines devrait être consolidé dans le principal pôle de services et d'équipements localisé sur leur territoire.

Afin d'assurer l'atteinte de cet objectif, le MAMROT s'attend à ce que les MRC périmétropolitaines :

- consolident et réutilisent le tissu urbain existant en favorisant notamment :
 - L'optimisation des infrastructures et des équipements collectifs existants, principalement en termes d'alimentation en eau et en matière de transport en commun;
 - Le redéveloppement et la requalification des terrains;
 - L'augmentation de la densité et de l'intensité de l'occupation du sol en fonction des caractéristiques du milieu.
- orientent le développement urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation en accordant la priorité à celui du principal pôle de services et d'équipements des MRC concernées.
- à l'intérieur des aires d'affectation inscrites au schéma comprises dans le principal pôle de services et d'équipements des MRC concernées, prévoient des mesures d'urbanisation qui assurent l'utilisation durable et continue du sol et la diversité des usages.
- à l'extérieur du territoire du principal pôle de services et d'équipements des MRC concernées, orientent en priorité le développement urbain et consolident le tissu urbain existant dans les secteurs desservis en infrastructures d'alimentation en eau potable et par les réseaux de transport en commun.

2.2 UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PERFORMANTS ET STRUCTURANTS

En matière de transport, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait des réseaux de transport performants et structurants. Pour ce faire, le PMAD propose de moderniser et de développer le réseau de transport en commun métropolitain afin de hausser la part modale du transport en commun. Pour la Communauté, la modernisation et le développement des réseaux de transport en commun sont présentés comme des conditions essentielles pour augmenter la mobilité durable et pour favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dont une grande partie est émise par les véhicules routiers.

Tableau 4 : Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants – opportunités, impacts et attentes

PMAD	Opportunités et impacts du projet de RÉM	Attentes	Organisme(s) interpellé(s)
Réseau de transport en commun métropolitain structurant (RTCMS) et déplacements en transport en commun	Doit maximiser les correspondances au RTCMS et son achalandage	Assurer une intégration optimale au RTCMS par la réalisation immédiate des stations potentielles McGill et Édouard-Montpetit et en assurer le financement	CDPQ Infra et gouvernement
		Améliorer la correspondance de la ligne Mascouche à la station de métro Sauvé et en assurer le financement	
	Perturbera la desserte des usagers actuels du transport en commun durant la phase de construction du projet de REM (voie réservée de l'axe du pont Champlain et les lignes Deux-Montagnes et Mascouche)	Définir dès 2017 les mesures d'atténuation durant la phase de construction du projet de RÉM	Mobilité Montréal
		Financer les mesures d'atténuation à l'instar des autres projets de transport dans la région de Montréal	Ministère du Transport de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
	Exige une réorganisation des circuits d'autobus des organismes publics de transport en commun	Compléter les plans de desserte définissant l'offre de service par autobus à mettre en place dans le cadre du projet du RÉM et les coûts de réalisation	Comité de transition et organismes publics de transport en commun
		Ajouter aux plans de desserte : <ul style="list-style-type: none"> - les mesures préférentielles et les voies réservées sur les principaux axes de rabattement routier - les besoins de correspondance bus/bus permettant de développer de nouvelles dessertes par TC - un nombre suffisant de quais pour accueillir la demande actuelle et projetée des autobus 	Comité de transition, organismes publics de transport en commun et MTMDET

PMAD	Opportunités et impacts du projet de RÉM	Attentes	Organisme(s) interpellé(s)
		Mettre en œuvre les plans de desserte dans l'aménagement des terminus d'autobus du projet de RÉM et en assurer le financement	CDPQ Infra et gouvernement
	Impact sur l'achalandage de la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson et induit des impacts non quantifiés sur les réseaux du métro, des autobus, et des trains de banlieue	Évaluer les impacts sur les réseaux de TC existants	Comité de transition et/ou future ARTM et organismes publics de transport en commun
		Évaluer les impacts sur les contributions municipales et sur les coûts de services actuels suite à la mise en œuvre du RÉM	
		Définir les mesures d'atténuation nécessaires	
		Tenir compte de ces impacts financiers et prévoir des mesures financières transitoires	Gouvernement (après le dépôt du rapport du comité de transition et/ou future ARTM et organismes publics de transport en commun)
Financement du transport collectif	Incidence sur le cadre tarifaire métropolitain	Identifier les impacts sur les contributions municipales de l'intégration du projet de RÉM au cadre tarifaire métropolitain	Comité de transition et/ou future ARTM
		L'impact financier éventuel du RÉM sur les municipalités (modification des contributions municipales par l'ensemble des territoires profitant du RÉM et captation de la plus-value foncière) devra être considéré par le gouvernement lors d'une éventuelle entente avec CDPQ Infra en fonction de l'ampleur de la part relative des différents partenaires, dont celle des municipalités. Si l'impact est positif, il faudrait convenir des modalités de redistribution du financement pour permettre le développement du transport collectif. Si l'impact est négatif, de nouvelles sources de financement devront être identifiées pour leur permettre de poursuivre le développement du transport collectif sur leur territoire respectif.	Gouvernement (après le dépôt du rapport du comité de transition et/ou future ARTM)

2.2.1 Le réseau de transport en commun métropolitain structurant et les déplacements en transport en commun

L'identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant constitue l'armature de la planification intégrée de l'aménagement et du transport du PMAD. La mise en œuvre de cette planification intégrée implique l'identification des modes de transport en commun ayant potentiellement un impact à long terme sur la mobilité des personnes et l'organisation des fonctions urbaines en termes de localisation et de densité.

Les modes lourds (métro, trains de banlieue) permettent de concentrer de grands volumes de déplacement avec relativement peu de nuisances pour les riverains. Outre la capacité de transport, des facteurs tels que la pérennité des infrastructures de transports et des équipements complémentaires et la qualité du service (en période de pointe et en hors pointe) peuvent agir comme facteurs de localisation des ménages et des entreprises. Ainsi, les couloirs de transport en commun de niveau supérieur (offerts ou planifiés) peuvent offrir des opportunités d'aménagement de plus forte densité et de plus grande mixité.

Le PMAD identifie les éléments suivants pour l'identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant (RTCMS):

- Le réseau du métro (réseau 2011) et ses prolongements;
- Les trains de banlieue (réseau 2011) et leurs prolongements;
- Les systèmes légers sur rail à l'étude;
- Les tramways à l'étude;
- Les Services Rapides par Bus (SRB);
- Les axes de rabattement métropolitain par autobus des couronnes.

La PMAD identifie le réseau de transport en commun métropolitain structurant et les corridors à l'étude. Ce réseau sert de référence à l'ensemble des partenaires municipaux qui interviennent au niveau de la planification intégrée du transport en commun et de l'aménagement. Le projet de RÉM est en partie pris en compte puisque le PMAD identifie le SLR proposé dans l'axe du pont Champlain.

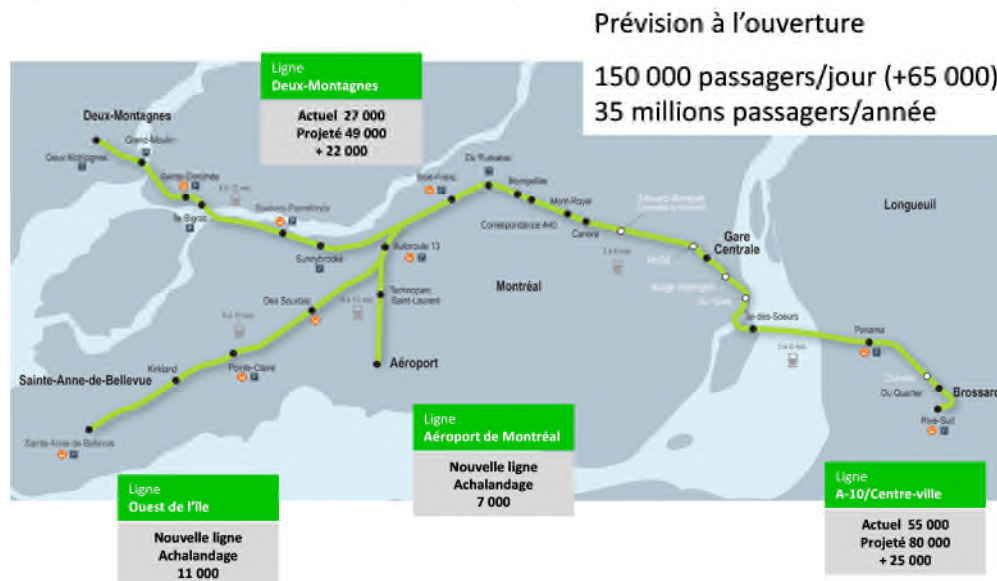
Ce réseau participe aussi à l'objectif visant à hausser à 30 % les déplacements en période de pointe du matin par transport en commun en 2021, soit une hausse de cinq points de pourcentage par rapport à 2008. Selon les estimations faites en 2011, cet objectif porterait l'achalandage annuel en transport en commun à 640 millions de déplacements sur l'ensemble du territoire de la CMM et se traduirait par un important transfert modal permettrait d'éliminer près de 180 000 déplacements en automobile aux heures de pointe. Pour l'horizon 2031, le PMAD propose de maintenir ce rythme de croissance de l'achalandage pour porter à 35 % la part modale des déplacements en TC pour la période de pointe du matin.

Sur le territoire de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), l'achalandage des services de transport en commun a atteint, en 2015, 514,7 millions de déplacements, soit une hausse de 14,7 millions de déplacements annuels par rapport à 2011 qui avait enregistré un achalandage de 500 millions de

déplacements. On constate qu'il faudrait une augmentation de 123 millions de déplacements annuels d'ici 2021 pour atteindre l'objectif d'achalandage du PMAD.

Selon les informations fournies par CDPQ Infra, la prévision d'achalandage du RÉM est estimée à 150 000 passagers par jour, représentant un achalandage annuel de 35 millions de passagers. Cet achalandage représenterait une augmentation 65 000 passagers par jour, soit un peu plus de 15 millions de déplacements annuellement.

Figure 2 : Prévisions d'achalandage du projet de RÉM



Source : CDPQ Infra

Impact sur le réseau de transport en commun métropolitain structurant et sur les déplacements

Comme mentionné précédemment, dans le cadre d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport, un projet d'envergure comme le projet de RÉM présente une opportunité en termes de consolidation et de développement urbain. D'ailleurs, lors de l'annonce du projet au mois d'avril 2016, CDPQ Infra estimait qu'en ce qui concerne les développements immobiliers le long du tracé, près de 5 milliards de dollars en investissements privés sont anticipés.

L'aménagement des stations et des infrastructures de ce projet d'envergure majeure doit être planifié et réalisé en collaboration étroite avec les milieux et les autorités municipales concernées. Par exemple, dans le cas de l'emprise existante du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes, le mode d'exploitation proposé pour le RÉM, soit un train léger en conduite totalement automatique (sans conducteur), nécessitera des modifications sur l'aménagement de cette emprise ferroviaire, dont:

- L'élimination de tous les passages à niveau existants et l'aménagement de viaducs, seulement pour la ligne Deux-Montagnes, nécessitant le réaménagement de 15 passages à niveau;

- Les stations et les emprises du RÉM devront être «sécurisées» pour s’assurer qu’il n’y ait aucune intrusion de possible;
- Le doublement des voies ferrées entre les stations Bois-Franc et Deux-Montagnes ; et,
- L’ajout de viaducs et de ponts ferroviaires.

Pour atteindre ses objectifs d’achalandage, CDPQ Infra compte sur un rabattement important des services d’autobus des sociétés de transport vers les stations du RÉM, ainsi que sur le transfert d’automobilistes aux stationnements incitatifs du RÉM. CDPQ Infra a également identifié les stations de correspondance du RÉM aux infrastructures lourdes de transport en commun de la région de Montréal.

Méto

Initialement, CDPQ Infra ne prévoyait à l’ouverture qu’un seul point de correspondance entre le RÉM et le métro, soit avec la ligne Orange à la station Bonaventure. La correspondance se ferait entre la Gare Centrale et la Station Bonaventure, ce qui nécessite un déplacement pédestre via la Salle des Pas Perdus. Deux autres points potentiels de correspondance avec le métro sont identifiés par CDPQ Infra, soit une correspondance avec la ligne Verte à la station McGill et une correspondance avec la ligne Bleue à la station Édouard-Montpetit. CDPQ Infra a récemment indiqué qu’elle procédait à l’évaluation de la réalisation, dès la mise en service du RÉM, des stations Édouard-Montpetit et McGill qui auraient pour effet d’assurer aussi des correspondances pour les lignes Verte et Bleue du métro.

Figure 3 : Connexion du RÉM avec le réseau de transport en commun



Source : CDPQ Infra, traitement CMM.

La correspondance avec la ligne Verte à la station McGill offre un grand potentiel pour tous ceux qui doivent se rendre dans le secteur nord du Centre-ville. Un tel accès réduirait de beaucoup le temps de déplacement de porte à porte. La connexion avec la ligne Bleue à la station Édouard-Montpetit offre

également un bon potentiel d'intégration et d'accessibilité dont la desserte du pôle universitaire de l'Université de Montréal / HEC, des autres institutions scolaires et hospitalières du secteur ainsi que le secteur est de l'île de Montréal.

Aussi, le projet de RÉM nécessitera une optimisation des connexions de la ligne de train de banlieue Mascouche. Ceci concerne la connexion du RÉM avec cette ligne, mais aussi la correspondance de cette ligne de train à la station Sauvé du réseau de métro.

L'intégration aux réseaux existants de transport en commun est une condition essentielle au succès du projet de CDPQ Infra. C'est pourquoi les correspondances du RÉM avec le réseau de métro doivent être maximisées. Chaque nouvelle correspondance du RÉM avec le réseau du métro multiplie l'accessibilité au territoire en offrant de nouvelles destinations aux usagers du transport en commun et en augmentant l'attractivité et la compétitivité de l'ensemble du système de transport en commun.

Autobus

Le rabattement de la clientèle par autobus, devrait générer une portion importante de l'achalandage du RÉM autant pour l'antenne sud que pour les antennes ouest du projet. Le rabattement par autobus de la clientèle vers le RÉM est appelé à jouer un rôle décisif. Cet apport de clientèle semble névralgique pour assurer le succès du projet, d'autant plus lorsqu'on considère les préoccupations soulevées à l'égard de l'aménagement de stationnements incitatifs.

Figure 4 : Projet de RÉM - Stations avec un terminus autobus



Source : CDPQ Infra, traitement CMM.

Concernant l'antenne sud, il est à prévoir que la plupart des circuits d'autobus des Conseils intermunicipaux de transport (CIT) de la Couronne Sud et du Réseau de transport de Longueuil (RTL) empruntant actuellement le pont Champlain jusqu'au terminus Centre-Ville (TCV) se rabattront aux futures stations du RÉM dans l'axe de l'autoroute 10. De plus, la capacité actuelle des stationnements incitatifs est maintenue dans cet axe. Ainsi, une fois le RÉM mis en service, la majorité des usagers devront effectuer une correspondance bus-RÉM pour se rendre au centre-ville. Leur temps de déplacement porte à porte entre leur domicile et leur lieu de travail ou d'études pourrait être plus long. Pour les organismes publics de transport en commun, une des conséquences du RÉM sera l'impact sur le kilométrage parcouru par les autobus. Si cet impact se traduit par une réduction du kilométrage, cela pourrait entraîner des économies d'exploitation pour les réseaux de bus. Si ce scénario se produit, il serait important que les organismes publics de transport en commun puissent réinvestir les sommes ainsi économisées grâce à l'arrivée du RÉM dans la mise en place d'un réseau efficace de rabattement par bus et d'améliorer la desserte locale.

Actuellement, CDPQ Infra tient des rencontres de travail avec les organismes publics de transports en commun (OPTC) de la région de Montréal afin d'identifier le rabattement qui devrait se faire aux stations du RÉM. Les stations de rabattement du RÉM possédant des terminus d'autobus et des stationnements incitatifs sont identifiées à la figure ci-dessus. À ce stade-ci des discussions, les aménagements nécessaires pour préserver et améliorer l'accès par autobus aux stations du RÉM n'ont pas fait l'objet de discussion.

Il est primordial que l'accès des autobus aux stations du RÉM et que les conditions du transfert des usagers se fassent le plus efficacement possible, de façon à minimiser l'impact de la correspondance pour les usagers, spécialement pour les usagers de l'actuelle voie réservée du pont Champlain qui auront une correspondance supplémentaire. À la suite d'études de circulation sur un périmètre élargi, la capacité de transport collectif des principaux axes routiers de rabattement aux stations du RÉM doit être améliorée et

protégée par l'aménagement de mesures préférentielles ou de voies réservées aux autobus (par exemple le boulevard Taschereau et l'autoroute 30 sur la Rive-Sud). De même, les infrastructures d'accueil (terminus et stations) doivent répondre aux meilleures pratiques en la matière. Ces équipements doivent proposer des lieux d'échanges et d'attente de grande qualité pour la clientèle, tant en termes de confort que de services offerts.

Il s'agit là de composantes nécessaires à l'amélioration de la desserte par transport en commun tant en périodes de pointe que durant la journée comme l'a fait la Société de transport de Laval lors de l'inauguration du prolongement du métro de Montréal à Laval en 2007. Les dessertes ainsi améliorées permettront non seulement de garantir le succès du RÉM, mais l'augmentation de la fréquentation des transports collectifs sur l'ensemble des territoires desservis. Pour l'instant, ces composantes du projet sont en discussion.

Enfin, l'aménagement de terminus de correspondance d'importance sur certaines des stations du RÉM offre également l'opportunité de planifier des points de convergence qui offrent une activité et une masse critique suffisante pour développer de nouvelles possibilités de desserte par transport en commun. Pour certaines des stations du RÉM, il faut planifier les terminus, non comme des points uniquement de transferts RÉM/autobus, mais aussi autobus/autobus et ne pas confiner les nouvelles stations à un rôle unique de rabattement au RÉM (par exemple : amélioration de la desserte est-ouest). Il s'agirait d'un gain important pour les usagers du transport collectif. Cette planification doit avoir lieu en amont, sans quoi les aménagements proposés pourraient restreindre cette possibilité aux stations identifiées par les intervenants du milieu et présentant un réel potentiel en ce sens.

Train de banlieue

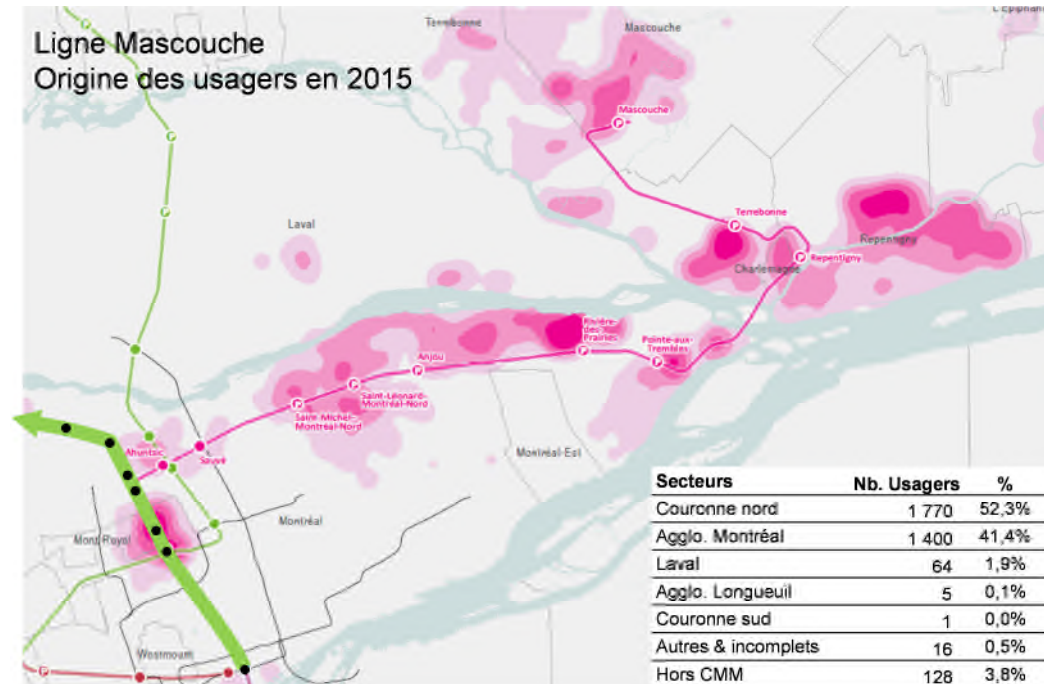
Le service de train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes sera remplacé par le RÉM. L'exploitation de trains légers dans l'emprise de la ligne Deux-Montagnes et dans le tunnel sous le mont Royal permettra d'inclure une connexion de l'ensemble du RÉM avec le train de Mascouche à une station de correspondance, à proximité du croisement ferroviaire connu comme la Jonction de l'Est, près de l'intersection des boulevards Montpellier et de la Côte-Vertu. Une gare de correspondance est prévue au projet de CDPQ Infra. De plus, l'antenne ouest du RÉM offrira un nouveau service en parallèle à la ligne Vaudreuil-Hudson.

Le service de la ligne Mascouche a été inauguré récemment, en décembre 2014. Ce projet, réalisé au coût de 670 M\$ dessert le secteur nord-est de la CMM (Mascouche, Terrebonne, Repentigny, et l'est de l'île de Montréal). La ligne de 50 km compte 13 gares, dont deux de correspondance avec le métro (Sauvé et Bonaventure via la Gare Centrale). Chaque jour de semaine, 8 trains prennent le départ dans chaque direction et ont une fréquentation de 6 400 déplacements. Le service est exploité par des trains conventionnels au moyen de locomotives bi-modes, permettant aux trains d'emprunter le tunnel sous le Mont-Royal.

Le matériel ferroviaire conventionnel de la ligne Mascouche ne pourra pas partager les voies ferrées avec les rames du RÉM. Conséquemment, les usagers de la ligne Mascouche pourront emprunter le RÉM pour

se rendre jusqu'au centre-ville, à l'aéroport, dans l'ouest de l'île de Montréal ou même dans la couronne Nord ou sur la Rive-Sud.

Figure 5 : Bassins de clientèle de la Ligne Mascouche



Source : AMT, traitement CMM.

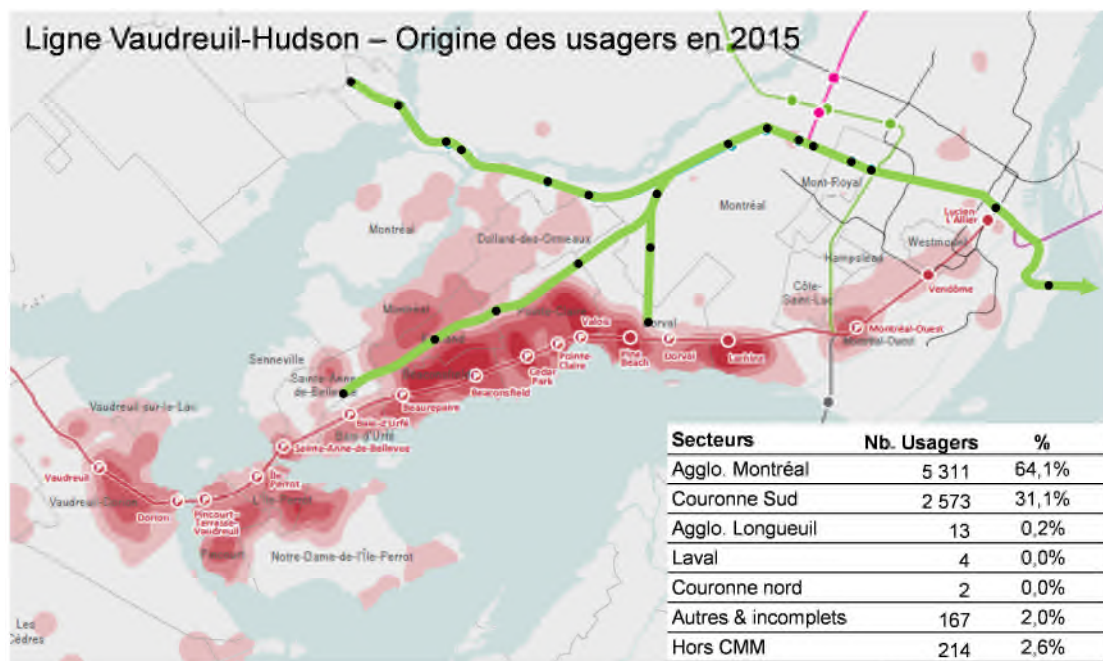
Les impacts potentiels sur l'achalandage de la ligne Mascouche n'ont pas fait l'objet d'une évaluation. La qualité de la correspondance de la ligne Mascouche avec le RÉM et l'amélioration de la correspondance de la ligne Mascouche à la station de métro Sauvé constituent des conditions minimales pour pallier en partie les impacts potentiels anticipés. L'impact d'une augmentation de transfert du train Mascouche vers le métro devrait également faire l'objet d'une analyse détaillée notamment quant à l'amélioration de la correspondance.

La ligne de trains de banlieue Vaudreuil-Hudson, longue de 51,2 km, longe l'autoroute 20 sur une grande partie de son parcours. Elle compte 18 gares, dont cinq à l'ouest de l'île de Montréal et onze dans la partie ouest de l'île de Montréal, toutes desservies par divers circuits de Société de transport de Montréal (STM). La ligne offre également deux correspondances avec le métro (Vendôme et Lucien-L'Allier). La ligne Vaudreuil-Hudson a un achalandage d'environ 13 800 déplacements par jour. Des informations publiées sur le RÉM font état d'une clientèle prévue de 11 000 déplacements par jour sur son antenne ouest.

Le projet de CDPQ Infra desservira un bassin de clientèle commun avec la ligne Vaudreuil-Hudson sur une bonne partie de son parcours (voir carte ci-dessous). Le projet de RÉM pourrait entrer en

concurrence avec la ligne Vaudreuil-Hudson dans les secteurs de Beaconsfield et de Pointe-Claire. Les lignes d'autobus qui sont actuellement rabattues sur les gares de la ligne Vaudreuil-Hudson pourraient être rabattues sur les stations Pointe-Claire et Des Sources du RÉM. Actuellement, 13 trains prennent le départ dans chaque direction comparativement au projet de RÉM qui offrira une fréquence plus élevée dans les deux directions et des parcs de stationnement incitatif aux résidents des territoires de l'extrême ouest de l'île de Montréal et aux résidents du secteur de l'île-Perrot, Dorion, Vaudreuil et Hudson. Compte tenu de la proximité des deux services, il y a un potentiel de transfert d'une part de la clientèle actuelle de la ligne Vaudreuil-Hudson vers le RÉM.

Figure 6 : Bassins de clientèle de la Ligne Vaudreuil-Hudson



Source : AMT, traitement CMM.

Impact financier du RÉM sur les municipalités

En vertu de l'adoption de la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, un nouveau partage des compétences institue deux organismes, l'ARTM et le RTM. Ces nouvelles instances permettront, entre autres, d'améliorer la planification du transport en commun à l'échelle métropolitaine ainsi qu'assurer une intégration tarifaire du RÉM.

Les impacts potentiels du projet de RÉM sur l'achalandage des lignes de trains pourraient entraîner une réduction des revenus et ainsi contribueraient à augmenter les charges financières assumées par les municipalités desservies. Considérant que les études d'achalandage détaillées et d'impacts sur les réseaux de transport n'ont pas été rendues publiques, ces impacts demeurent non quantifiés pour le moment. Ces enjeux mériteront les discussions et collaborations appropriées en temps et lieu.

La publication des études d'achalandage détaillées identifiant le transfert modal (transfert de l'automobile vers le transport en commun et vers les nouveaux stationnements du projet de RÉM), les impacts sur les usagers actuels du transport en commun durant la phase de construction du RÉM (exemple : les impacts pour les usagers du TC de la couronne Sud et les usagers du train de la ligne Deux-Montagnes) et les autres éléments du réseau de transport de la région tels les trains, le métro et les bus auraient éclairé le public et les municipalités sur ces aspects fondamentaux du projet, incluant les impacts financiers potentiels sur les budgets organismes publics de transport en commun et des municipalités de la CMM. Ces études d'achalandage détaillées et des impacts sur les réseaux de transport (routier et transport en commun) doivent être rendues publiques rapidement.

Afin d'optimiser l'adhésion des usagers actuels du transport en commun au projet, la tarification du RÉM doit être intégrée à la grille tarifaire métropolitaine en vigueur sur le territoire de la Communauté. Cette intégration tarifaire est essentielle au succès du RÉM qui dépend pour beaucoup de la correspondance des clients entre les différents réseaux de transport en commun.

Finalement, l'évaluation des coûts d'aménagement de voies réservées ou de mesures préférentielles aux autobus en rabattement aux stations du RÉM, des mesures palliant les impacts sur la circulation des axes routiers de rabattement aux stations du RÉM restent encore à déterminer. Le détail des coûts d'exploitation du RÉM et des objectifs de rentabilité qui seront fixés pour CDPQ Infra reste à préciser. Les budgets nécessaires à ces aménagements par les municipalités devront être convenus.

Tableau 5 : Indicateurs de performance 2015 – Réseau des trains de banlieue

Indicateurs de performance 2015 – Réseau des trains de banlieue						
	Deux-Montagnes	Vaudreuil-Hudson	Saint-Jérôme	Saint-Hilaire	Candiac	Mascouche
Achalandage						
Quotidien	30 400	15 800	13 200	9 600	4 700	6 400
Annuel	7 495 900	3 689 800	2 924 900	2 300 700	1 093 100	1 319 900
Offre de service (nb. de départs par jour)						
Vers centre-ville	25	13	13	7	9	8
vers la banlieue	24	14	13	7	9	8
Infrastructures						
Trajet (km)	29,9	51,2	62,8	34,9	25,6	50,1
Gares	12	18	13	7	8	13
Stationnement	8	14	7	6	4	8
Place voitures	5 964	3 237	3 556	3 520	1 468	2 953
Finance						
Coût d'exploitation	39 803 407\$	32 141 302\$	29 589 640\$	22 124 789\$	10 217 880\$	24 739 795\$
Recette usagers	22 094 000\$	11 906 000\$	12 771 000\$	9 426 000\$	4 209 000\$	5 526 000\$
Ratio d'autofinancement	55,5%	37,0%	43,2%	42,6%	41,2%	22,3%
Déficit d'opération (1)	17 709 407\$	20 235 302\$	16 818 640\$	12 698 789\$	6 008 880\$	19 13 795\$

(1) Déficit assumé par les municipalités au prorata de l'origine des usagers.

Source : AMT, traitement CMM.

Impact sur la modernisation et le développement du réseau de TC

Des investissements importants sont requis pour moderniser les réseaux de transport en commun existant afin de maintenir la qualité des services. Il s'agit de la première priorité en matière d'investissements pour la Communauté. Toutefois, le développement des réseaux de transport en commun est aussi essentiel afin de supporter un aménagement plus durable du territoire, de continuer à accueillir la croissance de l'achalandage et d'atteindre la cible de 30 % de la part modale des déplacements fixée au PMAD. C'est pourquoi le PMAD a également identifié les projets de développement contribuant à l'augmentation de l'achalandage des transports en commun.

Le projet de CDPQ Infra répond à deux des projets prioritaires de développement identifiés par la Communauté au PMAD, soit l'implantation d'un système léger sur rail dans l'axe du pont Champlain et la mise en place d'un service de transport en commun performant entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal.

Mentionnons également que le prolongement de la ligne Bleue est un projet longuement attendu. Il s'agit d'un projet qui, combiné au projet du SRB Pie-IX, améliorera significativement la desserte de l'est de Laval et de l'île de Montréal. Ce projet est inscrit au PMAD au même titre que la desserte de l'aéroport et que du SLR dans l'axe du pont Champlain.

2.2.2 Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises

Dans un horizon de planification à long terme, le PMAD mentionne qu'il importe de conserver les emprises appartenant au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec. Cette préoccupation de la Communauté concerne plus particulièrement l'emprise de l'autoroute 13 entre l'autoroute 640 et l'autoroute 50 à Mirabel ainsi que l'emprise de l'autoroute 440 à Laval. Il faut aussi prendre en compte l'urgence d'élargir l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 20. Déjà congestionnée aux heures de grande affluence, elle ne pourra capter efficacement la clientèle voulant accéder à la station terminale. Les voies ajoutées dans les deux directions devraient cependant prioriser, du moins aux heures de pointe, le transport collectif ou les voitures à passagers multiples.

Par ailleurs, le PMAD propose d'agir sur les impacts négatifs dus à la congestion par la réalisation de projets qui permettront une utilisation optimale du réseau routier pour le déplacement des personnes et des marchandises.

Impact sur la desserte ferroviaire de secteurs industriels

En empruntant l'axe d'emprises ferroviaires également utilisées pour le transport de marchandises, le RÉM pourrait avoir des répercussions sur la desserte ferroviaire de secteurs industriels. La desserte actuelle par train des secteurs concernés est illustrée à la carte qui suit et se résume ainsi :

- Sur la ligne Deux-Montagnes, une clause assurait le droit de passage au CN pour la desserte de ses quelques clients aux abords de cette ligne.
- Sur l'antenne Doney et l'antenne Saint-François, il y a plusieurs clients dont :
 - Des industries de production, dont les produits entrent et sortent par train;
 - Des industries de distribution (entrepôts réception par train et livraison par camion)

Les impacts potentiels sur la desserte ferroviaire de ces secteurs restent à documenter.

Figure 7 : Desserte ferroviaire de secteurs industriels



Source : Google map, traitement CMM.

Impact sur les emprises routières appartenant au ministère des Transports du Québec

La station Sainte-Dorothée du projet de RÉM ainsi que des équipements connexes existants et projetés, dont des aires de stationnement, se situent, en partie ou en totalité, à l'intérieur de l'emprise routière du gouvernement. Cette emprise est identifiée au PMAD et sa préservation devrait être favorisée lors de l'implantation de la station projetée.

Impact sur la congestion

Afin de favoriser un accès efficace aux stations du RÉM, il s'avère nécessaire de prévoir immédiatement l'aménagement de mesures préférentielles et de voies réservées.

2.3 UN GRAND MONTRÉAL AVEC UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR

Pour permettre la mise en œuvre de cette orientation, le PMAD propose d'assurer la protection et la mise en valeur des bois d'intérêt métropolitain, des corridors forestiers et des milieux humides et d'atteindre l'objectif de protéger 17 % du territoire du Grand Montréal. Il propose également certaines mesures afin d'assurer la protection des rives, du littoral, des milieux humides, des paysages et du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain.

Finalement, le PMAD compte sur la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain, structuré autour d'une trame verte et bleue, qui permettrait à la population de profiter pleinement de ces lieux de détente et de récréation.

Tableau 6 : Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur – opportunités, impacts et attentes

PMAD	Opportunités et impacts du projet de RÉM	Attentes	Organisme(s) interpellé(s)
Milieux naturels : bois et corridors forestiers, milieux humides et couvert forestier	Porte atteinte à l'objectif de protéger 17% du territoire métropolitain et de hausser à 30% le couvert forestier par la perte de milieux naturels	Assurer qu'il n'y ait aucune perte de milieux naturels en favorisant la création et la restauration de ces milieux	CDPQ Infra et gouvernement
Paysage et ensembles patrimoniaux	Possible atteinte à la protection et à la mise en valeur des composantes du paysage et des ensembles patrimoniaux	Assurer une intégration harmonieuse du réseau en respect des objectifs 3.3 et 3.4 du PMAD Compléter les études d'impact sur le paysage et les simulations visuelles de l'intégration des infrastructures du RÉM dans les composantes paysagères métropolitaines et l'ajout de l'antenne Deux-Montagnes	CDPQ Infra CDPQ Infra

2.3.1 Protéger les milieux naturels

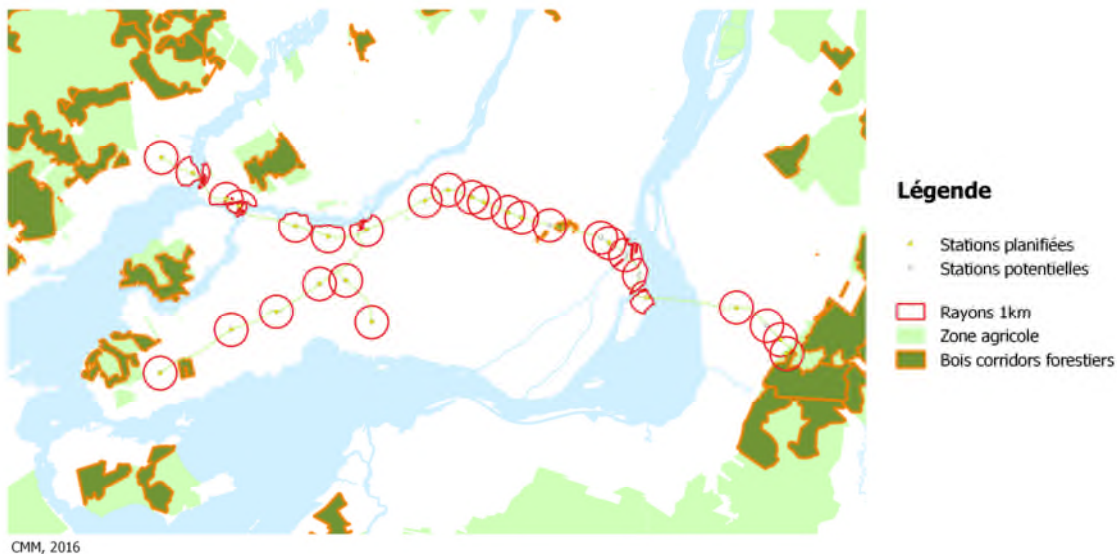
En soutien à l'objectif de protéger 17 % du territoire du Grand Montréal, le PMAD identifie des bois et des corridors forestiers métropolitains et demande aux MRC et aux agglomérations du Grand Montréal d'y régir les usages et l'abattage d'arbres dans une perspective de protection de ces milieux naturels.

La carte 5 illustre les bois et corridors forestiers du Grand Montréal. Dans un rayon de 1km de tracé du projet de RÉM se trouvent 205 hectares⁶ de bois et de corridors forestiers métropolitains. De ce nombre

⁶ Dont 34 hectares sont localisés sur le mont Royal alors que le RÉM sera souterrain à cet endroit.

118 hectares⁷ se trouvent à moins de 1 km d'une station, dont la station terminale Rive-Sud. Le corridor forestier situé à proximité de la station Rive-Sud, le boisé de Brossard, fait partie du projet métropolitain du Corridor forestier du mont Saint-Bruno. Le projet métropolitain identifiait ce bois, présentant un grand intérêt sur le plan écologique, comme un potentiel intéressant pour un parc régional ou provincial. Il représente en fait, avec le Bois de La Prairie, un des derniers bois d'envergure dans le secteur sud-est de la Montérégie.

Carte 5: Bois et corridors forestiers métropolitains



Toujours en soutien à cet objectif, le PMAD demande aux MRC et agglomérations d'identifier et de caractériser les milieux humides de plus de 0,3 hectare situé sur leur territoire. Situés principalement le long des grands plans d'eau ou cours d'eau, les milieux humides comprennent l'eau peu profonde, les marais, les prairies humides, les marécages, les tourbières (bog, fen et boisée). Environ 245 hectares⁸ de milieux humides sont situés à 1 km et moins du tracé du RÉM dont 104 hectares à 1 km et moins d'une station.

⁷ Dont 26 hectares sont localisés sur le mont Royal alors que le RÉM sera souterrain à cet endroit.

⁸ De ce nombre 32 hectares sont localisés dans la voie maritime, alors que le RÉM empruntera le nouveau pont Champlain à cet endroit.

Carte 6: Milieux humides



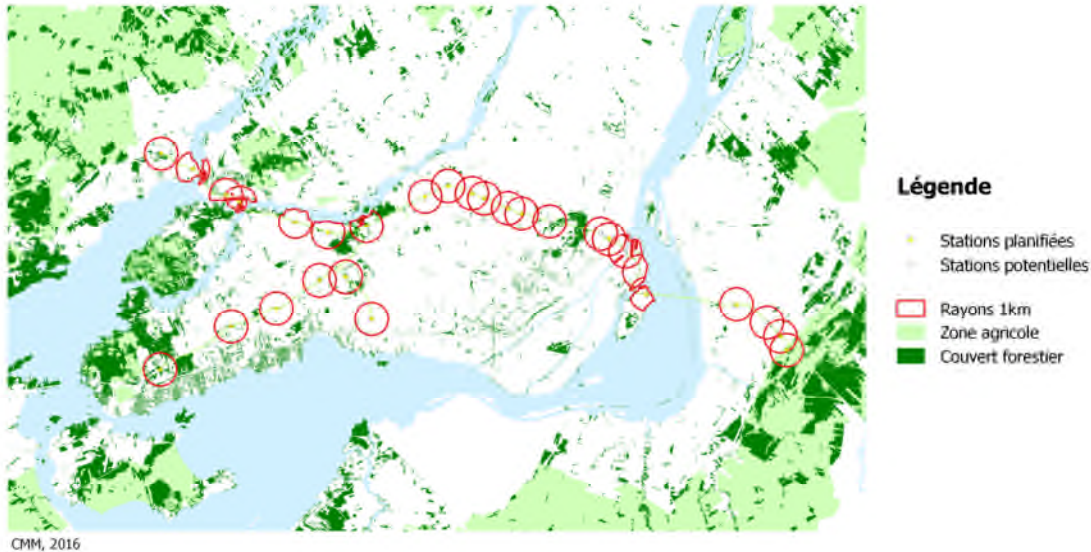
Finalement, la Communauté s'est engagée, par son Plan d'action 2012-2017, à élaborer un plan de reboisement visant l'atteinte du 30 % de couvert forestier sur son territoire.

Le Plan d'action du PMAD a pour objectif de porter de 19,2 à 30 % le couvert forestier sur le territoire de la CMM afin d'assurer un seuil de diversité biologique. Environ 1 115 hectares⁹ du couvert forestier actuel se trouvent à 1 km et moins du tracé du RÉM. De cette superficie, 446 hectares¹⁰ se trouvent à 1 km et moins des stations.

⁹ Dont 184 hectares sont localisés sur le mont Royal alors que le RÉM sera souterrain à cet endroit.

¹⁰ Dont 45 hectares sont localisés sur le mont Royal alors que le RÉM sera souterrain à cet endroit.

Carte 7 : Couvert forestier



Impact sur les milieux naturels

Le projet de RÉM aura des impacts sur les milieux naturels. Selon l'implantation des voies, des stations et autres composantes, ainsi que l'effet d'entraînement sur l'urbanisation, certains milieux seront impactés.

L'étude d'impact réalisé par CDPQ Infra a identifié une zone d'étude élargie à l'intérieur de laquelle certains inventaires des éléments d'intérêt sont en cours de réalisation ou ont été effectués. CDPQ Infra a également évalué les superficies de couvert forestier, milieux humides et aires protégées qui seront directement affectés par le projet de RÉM.

CDPQ Infra estime qu'environ 26,5 hectares de milieux naturels seront directement impactés par le projet. Au-delà de l'évaluation préliminaire faite par CDPQ Infra des espaces directement affectés par le projet, l'implantation d'un système de transport en commun structurant comme le projet de RÉM induit une pression de développement sur les milieux environnants.

Des mesures d'optimisation, d'atténuation ou de compensation sont proposées par CDPQ Infra. Ces mesures seraient par exemple le déplacement de certains équipements afin d'éviter d'affecter des milieux identifiés, le maintien d'une distance sécuritaire entre les milieux et les sites de construction, la reconstitution du lit et des rives après les travaux ou le reboisement.

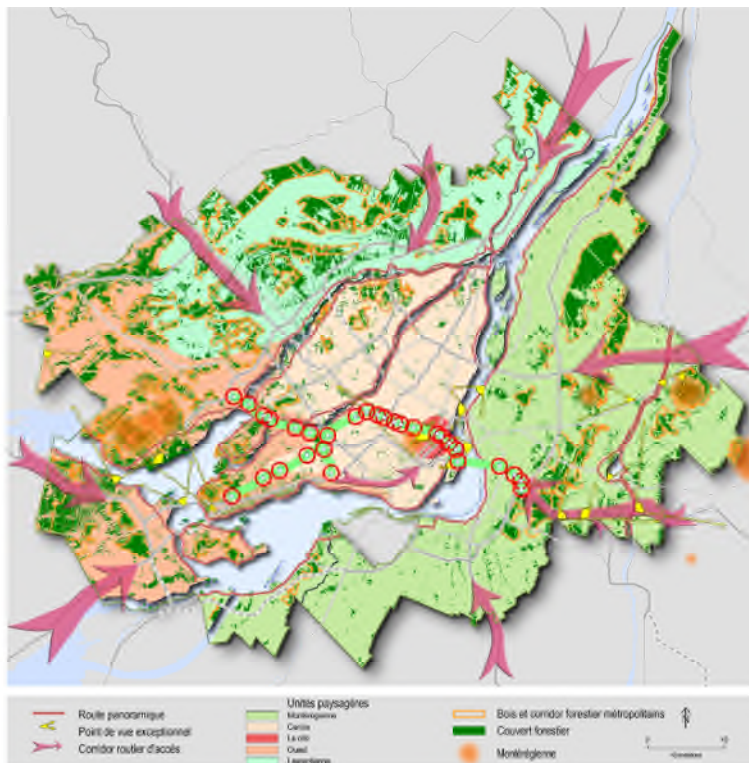
Lorsque nous pourrons mieux identifier les milieux qui seraient affectés, il sera possible de se prononcer sur les mesures de compensation mises de l'avant et sur leur contribution réelle à l'objectif du PMAD visant à protéger 17 % de territoire du Grand Montréal et de hausser le couvert forestier à 30 % dans une perspective de ne subir aucune perte de milieux naturels. Cependant, toute compensation étant rarement équivalente à la préservation des composantes existantes, CDPQ Infra devra démontrer qu'il n'y

a pas d'autres options et que les mesures de compensation sont à la hauteur du préjudice environnemental.

2.3.2 Les paysages et les ensembles patrimoniaux

Considérant l'importance du paysage dans la définition des éléments identitaires de la grande région de Montréal et compte tenu des enjeux collectifs qui s'y rattachent, notamment en matière de qualité de vie et d'attractivité de la région métropolitaine, la Communauté souhaite protéger les paysages d'intérêt métropolitain. Ainsi, le PMAD identifie les grandes composantes du paysage métropolitain, les routes panoramiques, les corridors routiers d'accès et les points de vue exceptionnels afin de reconnaître leur valeur identitaire, de respecter les éléments structurants de ces paysages, de maintenir l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt puis de reconnaître les avantages socioéconomiques qui y sont rattachés et leur contribution à la biodiversité.

Carte 8 : Composantes du paysage

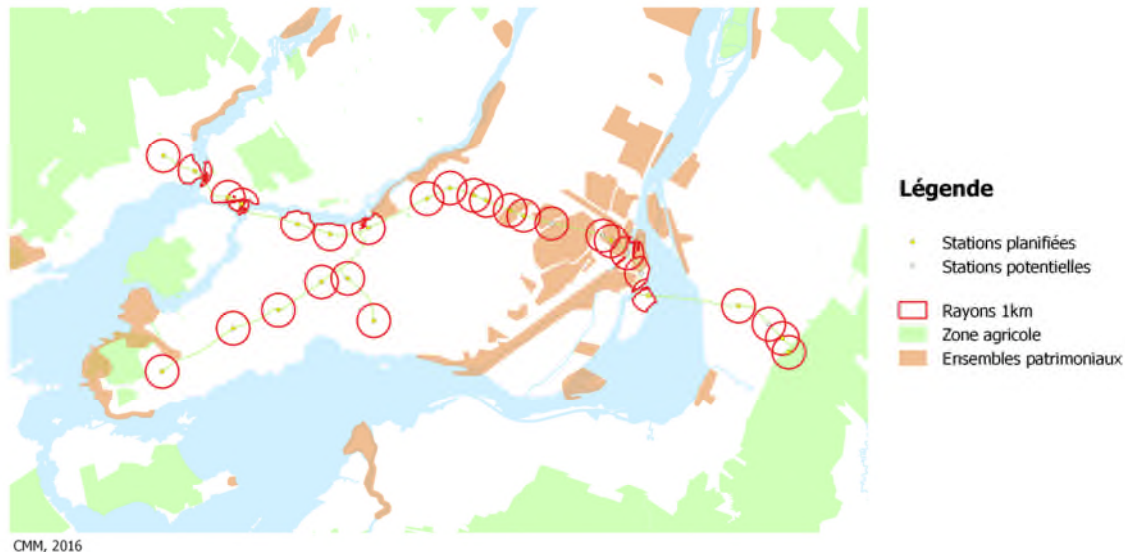


Source : CMM

En ce qui a trait au patrimoine, le PMAD identifie 51 ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain. La protection de ces ensembles patrimoniaux peut s'avérer un levier de développement économique pour la région métropolitaine de Montréal et leur mise en valeur constitue un atout pour l'attractivité du Grand

Montréal. Une partie du tracé du RÉM recoupera des ensembles patrimoniaux identifiés au PMAD, soit celui de ville Mont-Royal, d'Outremont, du secteur Mont-Royal et McGill, du Centre-ville, du Faubourg des récollets, du Vieux-Montréal, et du Vieux-Port et de la cité du Havre.

Carte 9 : Ensembles patrimoniaux situés à proximité du tracé du RÉM



Impact sur le paysage et les ensembles patrimoniaux

Le projet de RÉM pourrait avoir une incidence sur certains paysages et ensembles patrimoniaux du Grand Montréal en raison des infrastructures hors sol, de l'étagement de passages à niveau et du doublement des voies ferrées. L'intégration harmonieuse du projet de RÉM au milieu environnant sera à fortement privilégier notamment lorsqu'il croise ou longe un corridor routier d'accès (l'axe de l'autoroute A10,) ou les routes panoramiques ceinturant le territoire de Laval ainsi que les rivières des Mille-Îles et des Prairies. D'autant plus que ces axes longent, notamment le Sentier métropolitain Oka-Mont-Saint-Hilaire.

Une étude a été déposée au BAPE par CDPQ Infra afin d'analyser les impacts du projet sur les paysages pour certaines portions du tracé du RÉM. Cette analyse se base essentiellement sur une description des unités de paysage en place (résidentielles, fluviales, urbaines, industrielles, commerciales, récréatives ou autoroutières) ainsi que sur une considération des points de vue d'intérêt présents dans ces unités. Les mesures de mitigation et d'atténuation proposées par CDPQ Infra visent à faciliter l'intégration des structures au paysage existant. Cependant, les documents déposés à ce jour ne permettent pas d'évaluer le réel impact des infrastructures du RÉM sur les composantes paysagères métropolitaines. Des mesures devraient également être proposées pour l'antenne Deux-Montagnes afin de faciliter l'intégration des structures au paysage existant.

3. CONSULTATION DES MUNICIPALITÉS DU GRAND MONTRÉAL SUR LE PROJET DE RÉM

Dans le cadre de ce mandat, la Commission a consulté les municipalités du Grand Montréal sur le projet de RÉM et ses impacts à l'échelle locale, régionale et métropolitaine en matière d'aménagement et de développement du territoire.

Cette consultation s'est déroulée de juillet à septembre 2016. Au total, 20 municipalités ou regroupements municipaux ont transmis leurs commentaires à la Commission. En ventilant les regroupements de municipalités, c'est 66 municipalités du Grand Montréal qui ont répondu à l'invitation.

Les municipalités saluent l'arrivée du projet de RÉM car ce projet représente une amélioration majeure de l'offre de transport en commun dans le Grand Montréal. Cependant, elles soulèvent certaines préoccupations eu égard au milieu d'insertion, à la mobilité et d'autres aspects qui peuvent avoir déjà été pris en compte par CDPQ Infra puisque l'optimisation du projet est toujours en cours.

Tableau 7 : Municipalités ou regroupements municipaux ayant transmis des commentaires sur le projet de RÉM

Secteurs géographiques de la Communauté	Villes et regroupements municipaux ayant transmis des commentaires à la Commission de l'aménagement
Agglomération de Montréal	Association des municipalités de banlieue
	Beaconsfield
	Côte-Saint-Luc
	Les villes de l'île de Montréal
	Mont-Royal
	Pointe-Claire
	Senneville
Agglomération de Longueuil	Agglomération de Longueuil
	Brossard
Laval	Laval
Couronne Nord	Mirabel
	Repentigny
Couronne Sud	Beauharnois
	Candiac
	Châteauguay
	Delson
	Hudson
	Pincourt
	Saint-Basile-le-Grand
	Table des élus de la couronne Sud

4. MODIFICATIONS REQUISES AU PMAD

Dans le cadre de son mandat, la commission de l'aménagement pouvait ajouter à son rapport ses recommandations quant aux modifications qui seraient requises au PMAD pour y intégrer le projet de RÉM.

Suite à ses travaux, la Commission a préféré s'en tenir à l'identification des opportunités et impacts du projet de RÉM puis exprimer des attentes auprès des organismes interpellés par ce projet. Ce choix est motivé par le fait que le projet de RÉM est appelé à évoluer puisque CDPQ Infra poursuit son optimisation du tracé et des stations. Le projet pourrait aussi être appelé à évoluer en raison des démarches d'autorisation en cours.

Bien que l'évaluation des impacts du projet de RÉM révèle que le PMAD devrait être modifié pour intégrer ce projet à sa planification métropolitaine, la Commission estime qu'il n'est pas opportun de procéder à l'identification de modifications qui seraient requises puisque le projet est à l'étape de planification, qu'il fait l'objet d'une évaluation auprès du BAPE et qu'il a fait l'objet d'un avis défavorable de la CPTAQ.

Selon l'évolution du projet de RÉM, son intégration au PMAD pourrait se faire dans le cadre d'une éventuelle révision.

5. CONSTATS ET RECOMMANDATION

Dans le cadre de son mandat, la Commission de l'aménagement a évalué les impacts du projet de RÉM en matière d'aménagement et de développement du territoire du Grand Montréal eu égard aux orientations, objectifs et critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Pour ce faire elle a rencontré des représentants de CDPQ Infra, a pris en compte l'étude d'impact du projet de RÉM déposée auprès du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du Québec et a consulté les municipalités du Grand Montréal sur les impacts locaux, régionaux et métropolitains du projet de RÉM.

Au terme de ses travaux, la Commission retient que :

- Bien que le projet de RÉM ne répond pas totalement aux objectifs relatifs à la remise en culture, au périmètre métropolitain, aux paysages d'intérêt ou à la protection des bois et corridors forestiers métropolitains inscrits au PMAD, il est compatible avec la planification métropolitaine du fait que c'est un réseau de transport en commun performant et structurant qui répond à des projets de transport collectif inscrits au Plan métropolitain d'aménagement et de développement et qu'il contribue à plusieurs des objectifs du PMAD;
- Bien que les municipalités consultées soulèvent certains enjeux restant à clarifier avec le promoteur quant au respect des planifications locales et régionales élaborées et adoptées, au milieu d'insertion du RÉM, à la mobilité, à la gouvernance et au financement, elles, ainsi que la Communauté, accueillent favorablement le projet de RÉM;
- la CDPQ Infra poursuit l'optimisation de son projet selon ses consultations avec les parties prenantes afin de tenir compte de leurs attentes et leurs contraintes.

Considérant ce qui précède, la Commission de l'aménagement recommande :

D'informer le gouvernement du Québec et CDPQ Infra que les municipalités consultées dans le cadre du mandat de la Commission de l'aménagement, ainsi que la Communauté métropolitaine de Montréal, accueillent favorablement le projet de Réseau électrique métropolitain parce qu'il représente une amélioration majeure de l'offre de transport en commun dans le Grand Montréal.

D'informer le gouvernement du Québec et CDPQ Infra que le projet de RÉM est compatible à la planification métropolitaine, cependant certains aspects ne répondent pas totalement au PMAD dans sa forme actuelle. En conséquence, la Communauté demande au gouvernement du Québec (notamment le MTMDET, le MAPAQ, le MAMOT et le MDDELCC), CDPQ Infra, le BAPE, Mobilité Montréal, le Comité de transition ainsi que la future ARTM de tenir compte des opportunités, des impacts ainsi que des attentes soulevés dans ce rapport et présenté ci-après dans le cadre de leurs travaux respectifs et dans le développement de ce projet métropolitain.

Un grand Montréal avec des milieux de vie durables – opportunités, impacts et attentes

PMAD	Opportunités et impacts du projet de RÉM	Attentes	Organisme(s) interpellé(s)
Planification intégrée de l'aménagement et du transport	Accroît l'étendue du territoire desservi par un mode de transport performant	Assurer une implantation et une intégration du réseau et de ses stations qui respecte les principes énoncés au critère 1.1.3. du PMAD relatif à l'aménagement des aires TOD Tenir compte des plans de desserte définissant l'offre de service par autobus dans le cadre de la conception des stationnements incitatifs Assurer la mise en place de voies réservées et d'autres mesures préférentielles et de mitigation facilitant l'accès aux stations	CDPQ Infra et MTMDET
	Multiplie les opportunités de densification et de diversification des activités associées aux objectifs poursuivis par les aires TOD		
	Restreint l'optimisation du sol en aménageant de vastes stationnements incitatifs		
	Améliore l'accès et accroît l'offre en transport en commun de quatre grands pôles économiques du Grand Montréal dont les deux plus importants, soit le centre-ville de Montréal et le pôle Saint-Laurent/Dorval		
Santé, sécurité publique et bien-être général de la population	Mode sécuritaire mais présence de risques potentiels le long du tracé : - incidents majeurs - l'entreposage et la circulation de matières dangereuses à proximité du RÉM - passage dans le tunnel Mont-Royal - aléas naturels - nuisances sonores	Assurer la conformité de la planification des mesures d'urgence avec le système de gestion des incidents privilégié au Québec ainsi que la coordination avec les intervenants du milieu	CDPQ Infra
		Apporter des précisions complémentaires ou ponctuelles aux conclusions générales émises relativement au bruit lors de l'exploitation du RÉM	CDPQ Infra
		Prendre en compte l'entreposage et le transport de matières dangereuses, le passage dans le tunnel du Mont-Royal et les aléas naturels lors de l'élaboration des scénarios d'incidents majeurs	CDPQ Infra
Périmètre métropolitain	Accroît la pression pour une urbanisation au-delà du périmètre métropolitain par l'implantation d'une station à l'extérieur de ce périmètre	Respecter le périmètre métropolitain établi au PMAD ainsi que son critère 1.6.2 relatif à sa modification	CDPQ Infra et gouvernement (MAMOT - orientations gouvernementales)
Territoire agricole	Porte atteinte à l'objectif d'accroître la superficie des terres en culture en retirant 34 hectares de sols agricoles présentant un potentiel agricole élevé (classe 2) afin de permettre l'implantation d'une station	Assurer qu'il n'y ait aucune perte de sols présentant un potentiel de remise en culture	CDPQ Infra et gouvernement (MAMOT – orientations gouvernementales, MAPAQ – LPTAA et MTMDET)

PMAD	Opportunités et impacts du projet de RÉM	Attentes	Organisme(s) interpellé(s)
L'urbanisation au pourtour de la CMM	Effet d'entraînement du projet de RÉM et de ses stationnements incitatifs sur la possible dispersion de la population hors du territoire métropolitain	Assurer, par l'orientation 10 des orientations gouvernementales, que le contrôle de l'urbanisation exercé dans la CMM se traduise par des gestes complémentaires de même nature, dans un souci d'alliance stratégique et durable, dans les MRC périphériques	Gouvernement (MAMOT – orientation 10 et MTMDET – voies réservées)

Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants – opportunités, impacts et attentes

PMAD	Opportunités et impacts du projet de RÉM	Attentes	Organisme(s) interpellé(s)
Réseau de transport en commun métropolitain structurant (RTCMS) et déplacements en transport en commun	Doit maximiser les correspondances au RTCMS et son achalandage	Assurer une intégration optimale au RTCMS par la réalisation immédiate des stations potentielles McGill et Édouard-Montpetit et en assurer le financement Améliorer la correspondance de la ligne Mascouche à la station de métro Sauvé et en assurer le financement	CDPQ Infra et gouvernement
	Perturbera la desserte des usagers actuels du transport en commun durant la phase de construction du projet de RÉM (voie réservée de l'axe du pont Champlain et les lignes Deux-Montagnes et Mascouche)	Définir dès 2017 les mesures d'atténuation durant la phase de construction du projet de RÉM	Mobilité Montréal
		Financer les mesures d'atténuation à l'instar des autres projets de transport dans la région de Montréal	Ministère du Transport de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
	Exige une réorganisation des circuits d'autobus des organismes publics de transport en commun	Compléter les plans de desserte définissant l'offre de service par autobus à mettre en place dans le cadre du projet du RÉM et les coûts de réalisation Ajouter aux plans de desserte : - les mesures préférentielles et les voies réservées sur les principaux axes de rabattement routier - les besoins de correspondance bus/bus permettant de développer de nouvelles dessertes par TC - un nombre suffisant de quais pour accueillir la demande actuelle et projetée des autobus	Comité de transition et organismes publics de transport en commun Comité de transition, organismes publics de transport en commun et MTMDET

PMAD	Opportunités et impacts du projet de RÉM	Attentes	Organisme(s) interpellé(s)
	Impact sur l'achalandage de la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson et induit des impacts non quantifiés sur les réseaux du métro, des autobus, et des trains de banlieue	<p>Mettre en œuvre les plans de desserte dans l'aménagement des terminus d'autobus du projet de RÉM et en assurer le financement</p> <p>Évaluer les impacts sur les réseaux de TC existants</p> <p>Évaluer les impacts sur les contributions municipales et sur les coûts de services actuels suite à la mise en œuvre du RÉM</p> <p>Définir les mesures d'atténuation nécessaires</p> <p>Tenir compte de ces impacts financiers et prévoir des mesures financières transitoires</p>	<p>CDPQ Infra et gouvernement</p> <p>Comité de transition et/ou future ARTM et organismes publics de transport en commun</p> <p>Gouvernement (après le dépôt du rapport du comité de transition et/ou future ARTM et organismes publics de transport en commun)</p>
Financement du transport collectif	Incidence sur le cadre tarifaire métropolitain	<p>Identifier les impacts sur les contributions municipales de l'intégration du projet de RÉM au cadre tarifaire métropolitain</p> <p>L'impact financier éventuel du RÉM sur les municipalités (modification des contributions municipales par l'ensemble des territoires profitant du RÉM et captation de la plus-value foncière) devra être considéré par le gouvernement lors d'une éventuelle entente avec CDPQ Infra en fonction de l'ampleur de la part relative des différents partenaires, dont celle des municipalités. Si l'impact est positif, il faudrait convenir des modalités de redistribution du financement pour permettre le développement du transport collectif. Si l'impact est négatif, de nouvelles sources de financement devront être identifiées pour leur permettre de poursuivre le développement du transport collectif sur leur territoire respectif.</p>	<p>Comité de transition et/ou future ARTM</p> <p>Gouvernement (après le dépôt du rapport du comité de transition et/ou future ARTM)</p>

Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur - opportunités, impacts et attentes

PMAD	Opportunités et impacts du projet de RÉM	Attentes	Organisme(s) interpellé(s)
Milieux naturels : bois et corridors forestiers, milieux humides et couvert forestier	Porte atteinte à l'objectif de protéger 17% du territoire métropolitain et de hausser à 30% le couvert forestier par la perte de milieux naturels	Assurer qu'il n'y ait aucune perte de milieux naturels en favorisant la création et la restauration de ces milieux	CDPQ Infra et gouvernement
Paysage et ensembles patrimoniaux	Possible atteinte à la protection et à la mise en valeur des composantes du paysage et des ensembles patrimoniaux	Assurer une intégration harmonieuse du réseau en respect des objectifs 3.3 et 3.4 du PMAD Compléter les études d'impact sur le paysage et les simulations visuelles de l'intégration des infrastructures du RÉM dans les composantes paysagères métropolitaines et l'ajout de l'antenne Deux-Montagnes	CDPQ Infra CDPQ Infra

ANNEXE 1 – RÉSOLUTION CE16-166, MANDAT DE LA COMMISSION



EXTRAIT du procès-verbal de la séance ordinaire du comité exécutif de la
Communauté métropolitaine de Montréal tenue le 31 mai 2016 à 10 h 00

SONT PRÉSENTS

M. Denis Coderre, président, maire de la Ville de Montréal ;
M. Harout Chitilian, vice-président du comité exécutif de la Ville
de Montréal ;
M. Claude Dauphin, membre du conseil de la Ville de Montréal ;
M. Marc Demers, maire de la Ville de Laval ;
Mme Chantal Deschamps, mairesse de la Ville de Repentigny ;
M. Alan DeSousa, membre du conseil de la Ville de Montréal ;
M. Normand Dyotte, maire de la Ville de Candiac.

CE16-166

MANDAT À LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT CONCERNANT LE
RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN

Il est résolu de confier à la Commission de l'aménagement le mandat énoncé au document joint à la présente résolution pour en faire partie intégrante afin d'évaluer les impacts du réseau électrique métropolitain en matière d'aménagement et de développement du territoire du Grand Montréal.

Certifié conforme

Secrétaire

Ce procès-verbal n'a pas été approuvé.