

COMMISSION DU BAPE SUR LE PROJET DE RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN DE TRANSPORT COLLECTIF

MÉMOIRE

Présenté par Alexandre Campeau-Vallée, montréalais

Montréal,
22 septembre 2016



Vue aérienne de l'échangeur 10/30

Source de l'image: Google.

En guise d'introduction, j'aimerais remercier le gouvernement du Québec qui, par le biais du BAPE, offre cet espace indispensable pour accueillir les propos des citoyennes et des citoyens sur ce projet.

Objet de ce mémoire

D'emblée, je salue l'initiative que représente ce projet de Réseau électrique métropolitain (REM) pour bonifier l'offre en transport collectif dans certains secteurs de la région montréalaise. En effet, des liens comme la desserte aéroportuaire vers Montréal-Trudeau, la connexion de L'Île-des-Sœurs avec le centre-ville, tout comme la construction d'une ligne ferroviaire efficace pour rejoindre la Rive-Sud dans l'axe du nouveau pont Champlain, doivent impérativement être mis en service dans les prochaines années.

Ce mémoire se concentre sur une partie du tracé proposé, soit le tronçon située entre l'actuel terminus Panama et la fin de ligne projetée dans le quadrant sud de l'échangeur 10/30.

La croissance de la métropole

Comme la plupart des métropoles nord-américaines et nombre de métropoles mondiales, la région montréalaise est et sera l'hôtesse de l'urbanisation croissante des populations.

Comme la plupart des métropoles nord-américaines et nombre de métropoles mondiales, la région montréalaise cherche à mieux gérer son étalement régional, voir à limiter son expansion, au profit d'une urbanisation plus dense, concertée et mieux pensée.

D'ici 2031, ce sont 326 400 ménages qui devraient s'établir dans la grande région montréalaise¹. Le projet de REM s'inscrit dans les futurs besoins en mobilités de ces populations, en plus de ceux de la population actuelle. Les développements pour combler les besoins à venir en habitation, en locaux administratifs, en commerces et en services justifient pleinement le développement de nouvelles infrastructures lourdes en transport.

Mais les endroits où vont habiter ces nouveaux ménages et où seront construits les commerces, infrastructures et services sont déterminants. Tout aussi déterminant que le tracé du REM, car celui-ci influencera directement le développement de la grande région montréalaise.

¹ http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20150618_rapport-du-monitoring-pmad-2015.pdf

² http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD.pdf, p. 94

L'utilisation du sol

Les impacts négatifs de l'étalement urbain sur l'aménagement du territoire, sur l'environnement et sur la qualité de vie sont documentés. À cela s'ajoute le temps perdu dans la congestion, les coûts de santé liés à la pollution, l'obésité et la destruction des terres agricoles ; des pertes qui se chiffrent en milliards de dollars. À ce titre, la densification des villes, l'optimisation des infrastructures et des services, tout comme la recherche d'harmonie entre la nature et le bâti, sont au cœur des préoccupations dans le développement des villes. Ce n'est pas une mode ou une manière de penser, c'est une obligation. Le monde s'urbanise drastiquement et il faut répondre par des solutions intelligentes. La pression sur le territoire est croissante et son utilisation doit être plus judicieuse que jamais.

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) s'est dotée en 2011 d'un plan pour encadrer le développement de son territoire, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Parmi les orientations du PMAD, on retrouve « l'établissement des seuils minimaux de densité [qui] doit aussi contribuer à restreindre les coûts des infrastructures et les coûts environnementaux associés à la croissance urbaine² ». Dans le même esprit, le PMAD propose un critère « d'augmentation de 6 % de la superficie globale des terres cultivées³ ».

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, adopté en 2015, s'inscrit dans la même logique, proposant notamment de « renforcer les zones d'emploi existantes par une amélioration de la desserte en transport (routier, collectif et actif) et par des aménagements de qualité, bien intégrés au territoire⁴ ».

Le développement du projet de REM semble orienté sur le développement des espaces développables qui longent son trajet. Cette idée est cohérente, quoique les axes qu'emprunte le tracé actuel du REM soient majoritairement des axes autoroutiers, ce qui limite le potentiel de création de milieux de vie autour des gares et invite des projets autour de l'auto.

Certains développements le long du tracé auraient lieu sur des terrains urbains vacants, en friche, en transition et enfin sur des zones rurales et agricoles. C'est notamment le cas dans les fins de lignes où il existe un fort potentiel de développement, étant donné la disponibilité, le prix et la faible densité de construction des terres visées.

²http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD.pdf, p. 94

³ Idem, p. 112

⁴http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/SCHEMA201504_01_CHAP2_2.2.PDF, p. 56

Le développement de Montréal

L'agglomération montréalaise compte actuellement cinq secteurs stratégiques dont certains accueilleront littéralement des nouveaux quartiers. D'autres secteurs en développement comme Lachine-Est ou le pôle Angrignon s'apprêtent à voir émerger la construction de milliers de logements. À cela s'ajoute un nombre impressionnant de petits terrains vacant qui peuvent accueillir des unités de développement plus modestes, comme des plex ou des petits blocs de quelques étages. Mentionnons aussi que le taux d'occupation des logements montréalais est à son plus bas en 10 ans⁵. En périphérie de l'île, des pôles intermodaux comme le secteur Montmorency ou encore les TOD en développement le long des lignes de train de banlieue rendent l'absorption du nombre de ménages à venir encore plus probante.

Au niveau commercial, rien qu'au centre-ville, la Stratégie Centre-Ville prévoit à long terme « 40 000 nouveaux ménages, 800 000 mètres carrés de bureaux ou d'usages liés à l'emploi et 200 000 mètres carrés de commerces ⁶», cela est sans compter les nombreux pôles en développement dans l'agglomération.

Il est admis que l'agglomération montréalaise, avec ses banlieues immédiates, a amplement la capacité d'absorber l'augmentation des besoins domiciliaires et commerciaux des 15 prochaines années, pourvu que les développements soient faits intelligemment.

Le tronçon du REM entre Panama et le cadran sud de l'échangeur 10/30

À la lumière de ce constat, il appert que le déploiement d'une ligne de transport régionale au-delà du terminus panama est un non-sens, car un tel tronçon:

- Infligerait une pression immense sur tous les terrains développables en pourtour des villes comme Carignan de Chambly, Saint-Jean-sur-Richelieu et, éventuellement, cette pression se répercuterait sur les terres agricoles situées au sud de l'A30.
- Stimulerait un nouvel axe d'urbanisation entre Brossard et les villes au sud (Chambly, Saint-Jean-sur-Richelieu).
- Est une incitation à élire domicile dans la région de Brossard avec comme souhait d'atteindre le REM en voiture alors que la mise en place d'un train électrique est justement de réduire la production de GES.
- Représente des coûts qui pourraient être investis par exemple dans le prolongement de la ligne bleue, un trajet nettement plus structurant et prioritaire.

⁵ http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,67885745&_dad=portal&_schema=PORTAL

⁶ http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P83/3.1_strategie_centre-ville_web.pdf, p. 38

Proposition :

- Considérant le potentiel de développement de l'île de Montréal et de ses banlieues limitrophes. Considérant les impacts négatifs documentés de l'étalement urbain et de l'empiétement sur les terres non-bâties en périphérie des villes. Il est proposé d'établir le terminus de la ligne sud du REM sur le site de l'actuel terminus Panama au profit d'un développement plus structurant dans les tissus urbains du sud de l'île, comme la revitalisation de l'axe Taschereau et du pôle Panama.

Détails de la proposition

1. Au-delà des terrains situés le long du tracé du REM, évaluer et considérer le potentiel de développement résidentiel et commercial sur l'île de Montréal ainsi que dans ses banlieues déjà situées sur des axes de TOD (pôle Montmorency, Secteur Charlemagne...) dans l'équation du projet de REM.
2. Faire du terminus Panama un terminus régional, intermodal et repenser le secteur triangulaire formé des boul. Pelletier et Labinière et de l'A10 au sud. Ce secteur mal planifié pourrait accueillir un TOD sur les stationnements et sur le Mail Champlain afin de redynamiser ce secteur.
3. Considérer, dans des milieux déjà urbanisés comme le secteur Panama, la construction de stationnements et d'équipements d'entretien des trains en souterrain ou étagés.
4. Déplacer les investissements prévus dans l'axe supprimé vers un nouveau tracé de transport collectif structurant visant la consolidation, la revitalisation et le développement de l'axe Taschereau entre le terminus Panama et le métro Longueuil. Cet axe permettrait un rabattement alternatif vers le centre-ville, en plus de consolider des pôles d'emplois le long du tracé.
5. Prioriser la construction d'infrastructures de transports collectifs dans un axe comme le prolongement de la ligne bleue, par rapport au tronçon sud du REM après Panama.

Pour conclure

L'usage du sol et le développement sur le territoire de la CMM (et partout ailleurs d'ailleurs) doivent être soigneusement réfléchis avec en trame de fond constante, l'impact socio-environnemental et économique des choix.

Une ville prend son sens par l'accumulation de strates historiques qui l'on façonnée, par l'accumulation des mouvements de pensée et d'action, pas par un parachutage conceptuel qui glane des concepts ici et là pour inventer un milieu de vie qui se présente bien dans une capsule promotionnelle.

Il est entendu qu'il y a un souhait que le rabattement des automobiles se fasse en amont des milieux de vie, car l'échangeur des A 10/30 est déjà congestionné. En quoi une gare dans le quadrant sud ne créerait pas le même problème une décennie après sa construction ? Lorsque le projet de REM mentionne que les « Les nouvelles stations seront intégrées à la trame urbaine », à quel cadre vont elles s'intégrer si elles sont construites dans un champ ?

Car dans sa forme actuelle, la gare terminale projetée à la Rive-Sud ne possède pas les critères d'un TOD, encore moins un milieu de vie, il s'agit davantage d'un stationnement de rabattement coincé entre un poste de transformation et un échangeur. Et, dans sa forme actuelle, ce stationnement est une dangereuse invitation à répéter certaines erreurs du passé.

Alexandre Campeau-Vallée, septembre 2016