



MÉMOIRE

22 septembre 2016

Réseau électrique métropolitain (REM)

La Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue est une ville liée de l'Ouest de l'Île de Montréal faisant partie de l'Agglomération de Montréal. Le projet du Réseau électrique métropolitain de Montréal (REM) prévoit la construction d'une station à Sainte-Anne-de-Bellevue sur un terrain appartenant au Ministère des Transports du Québec, à l'intersection du chemin Sainte-Marie et du boulevard Morgan.

En premier lieu, le projet du REM pour la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue représente une excellente opportunité d'affaires qui favorise le développement économique de la ville, particulièrement dans le secteur Nord. Actuellement, on y retrouve un parc industriel et l'écoterritoire du Parc de l'Anse-à-l'Orme. De plus, dans le cadre du Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) pour le secteur, Nord, l'aménagement d'un nouveau parc industriel axé sur l'environnement, l'agriculture urbaine et le développement durable est prévu.

Par conséquent, la construction du REM deviendra un levier pour le développement industriel et écotouristique de ce pôle économique « en *proposant une solution de transport efficace, accessible et bien connectée aux réseaux existants, incitant à l'utilisation du transport collectif dans cinq secteurs stratégiques de la région métropolitaine.* » (Extrait Réseau électrique métropolitain, un nouveau mode de transport, un nouveau mode de vie, CDPQ-Infra).

I. Le projet initial

a) Environnement

Dans un deuxième temps, dans sa phase préliminaire, le projet proposé à Sainte-Anne-de-Bellevue prévoyait une importante empreinte au sol, en autres par la construction d'un stationnement incitatif de 2,000 places, un terminus d'autobus, 200 places de stationnement dédiées au covoiturage et des ateliers d'entretien.

Du point de vue environnemental, la construction de ces infrastructures sur le terrain du MTQ aurait eu des impacts négatifs sur la flore, telle que la destruction de milieux humides et de mosaïque de milieux naturels, ceci sans tenir compte des effets négatifs sur la faune par l'élimination de source d'approvisionnement en nourriture pour la petite et la grosse faune situées sur le terrain visé pour la construction de la station Sainte-Anne-de-Bellevue.

L'impact négatif d'une telle construction affecterait non seulement la faune et la flore, mais également de l'écosystème de la rivière l'Anse-à-l'Orme (unique rivière sur l'Île de Montréal) dû aux drainages des eaux de ruissellement et par l'épandage de produits abrasifs pour le déglacage du stationnement incitatif et du terminus d'autobus.

b) Circulation chemin Sainte-Marie

En ce qui concerne la circulation, la construction du stationnement incitatif et du terminus d'autobus aurait eu un impact négatif sur le chemin Sainte-Marie. En effet, le chemin Sainte-Marie bénéficie du statut de « Tracé fondateur » au Schéma d'Aménagement et de Développement de l'Agglomération de Montréal. Ce statut crée une obligation pour la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue de préserver son caractère distinct et champêtre en limitant l'élargissement des voies de circulation et la création d'intersections. De plus, la conception de la structure (fondation) de rue n'est pas conçue pour un tel volume de circulation d'autobus, ce qui se solderait par une dégradation prématurée de la structure de la chaussée du chemin Sainte-Marie

c) Résultante

En somme, pour les raisons ci-haut mentionnées, le projet sous sa forme originale n'était pas acceptable ni pour le milieu (citoyens et/ou environnementalistes), ni pour l'ensemble de la communauté.

II. Modifications apportées au projet initial : Projet optimal

Suite aux nombreuses discussions avec les représentants de la CDPQ-Infra au cours de l'été 2016, la CDPQ-Infra a développé un projet optimal qui, à notre avis, est acceptable pour le milieu et la communauté.

En effet, la CDPQ-Infra, en tenant compte des différentes contraintes environnementales énoncées par la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue, a conceptualisé un projet de gare à Sainte-Anne-de-Bellevue qui démontre, à notre avis, leur réceptivité à résoudre les divers défis environnementaux associés au projet de REM pour la station de Sainte-Anne-de-Bellevue.

« Un stationnement incitatif devait initialement être construit dans cette zone afin de desservir la station terminale (Station Sainte-Anne-de-Bellevue). Toutefois, des variantes sont en cours pour déplacer certains équipements, tels que stationnement incitatif et terminus d'autobus, à un autre endroit sur l'antenne, afin d'éviter d'affecter deux milieux humides. »

*« En déplaçant ces infrastructures plus à l'est, aucun milieu humide ne subirait d'impacts permanents dans cette zone »**

**Optimisation récente au tracé qui a été apportée après le dépôt de l'étude d'impact en environnement.*

Extrait Fiche Technique 6-Sainte-Anne-de-Bellevue : Réseau Électrique Métropolitain (REM) CDPQ-Infra 28 juillet 2016 Étude d'impact sur l'environnement.

En plus de protéger les milieux humides, le projet optimal préserve les mosaïques de milieux naturels et tient compte de la fragilité de l'écosystème de la rivière à l'Orme dans le processus décisionnel pour la localisation de la gare et de ses infrastructures inhérentes.

De plus, en déplaçant le stationnement incitatif et le terminus d'autobus à un autre endroit sur l'antenne, ceci permet également de résoudre la problématique de circulation sur le chemin Sainte-Marie. Dans cette perspective, nous sommes d'avis que les impacts sur le réseau routier de la Ville sont moindres et permettront une meilleure gestion de la circulation dans ce secteur en diminuant les risques de congestion majeure aux heures de pointe du matin et du soir.

Ainsi, en tenant compte que le projet optimal prévoit la construction d'un stationnement de 210 places et d'un terminal d'autobus comprenant 4 quais et 2 aires de régulation, le niveau de service de circulation aux heures de pointe sur le chemin Sainte-Marie serait acceptable, en procédant aux diverses interventions (installations de feux de circulation, réaménagement de l'intersection boulevard Morgan et chemin Sainte-Marie, ajout d'une voie d'insertion sur le chemin Sainte-Marie, etc.), conformément aux recommandations de l'étude de circulation effectuée dans le cadre du PPU.

Le projet optimal, basé sur le rapport d'impact sur l'environnement du 28 juillet 2016, est à notre avis celui ayant le moins d'impacts au niveau de l'environnement, de la rivière l'Orme et de la circulation sur le chemin Sainte-Marie. Dans cette optique, la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue est satisfaite des solutions proposées par CDPQ-Infra, qui adressent les préoccupations formulées par l'administration municipale dans le cadre du projet du REM.

III. Points à considérer

Suite aux modifications déjà apportées au projet initial à la gare de Sainte-Anne-de-Bellevue, il reste néanmoins la relocalisation du stationnement incitatif et du terminus d'autobus à un autre endroit sur l'antenne. Dans la mesure du possible, ces infrastructures devraient être construites, dans un secteur où le chemin Sainte-Marie n'est pas la route de contournement donnant accès au stationnement incitatif et au terminus d'autobus.

La Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue adoptera au cours de l'automne 2016, un Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) pour le secteur Nord. A cet effet, une augmentation significative de la circulation et de l'achalandage sur le chemin Sainte-Marie et le boulevard Morgan est prévue.

Dans les circonstances, des mesures de mitigation de circulation sont projetées, conformément aux recommandations de la firme de services professionnels en circulation (CIMA+) retenue par la Ville dans le cadre du PPU. Une copie de ce rapport a été remise à CDPQ-infra lors de nos discussions à l'été 2016.

Or, dans un scénario où le stationnement incitatif et le terminus d'autobus seraient construits à proximité du chemin Sainte-Marie¹, et dans le but d'éviter la congestion sur l'A-40 à l'heure de pointe du matin et de l'après-midi (le chemin Sainte-Marie est parallèle à A-40), il est fort probable que les automobilistes et les autobus provenant majoritairement de la MRC Vaudreuil-Soulanges se rabattraient sur le chemin Sainte-Marie qui, par le fait même, deviendrait une route de contournement.

Par conséquent, l'augmentation significative du volume de circulation sur le chemin Sainte-Marie aurait un impact négatif sur la qualité de vie des citoyens de Sainte-Anne-de-Bellevue.

¹ Le chemin Sainte-Marie débute dans la ville de Sainte-Anne-de-Bellevue et se termine dans la ville de Kirkland.

À cet égard, nous sommes d'avis que la CDPQ-infra doit résoudre cette problématique d'accès au stationnement incitatif et au terminus d'autobus, si l'emplacement retenu pour ces derniers se situe à proximité du chemin Sainte-Marie.

L'aménagement du chemin Sainte-Marie n'est pas conçu pour un tel volume de circulation et ce dernier agirait comme un goulot à la fluidité du trafic et la résultante serait une congestion importante de la circulation, particulièrement aux heures de pointe du matin et du soir.

IV. Conclusion

Le projet du REM pour la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue représente une opportunité particulièrement pour son développement économique et la mobilité de ses citoyens. Le projet basé sur le rapport d'étude d'impact sur l'environnement du 28 juillet 2016, avec le retrait du stationnement incitatif, du terminus d'autobus et des ateliers d'entretien, est respectueux de l'environnement et cadre avec les valeurs de développement durable de la Ville, soit l'environnement, la sociabilité et l'économie.

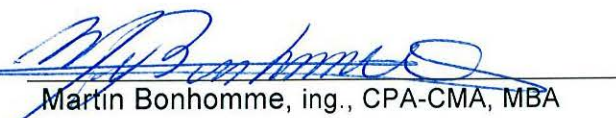
La Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue considère donc que le projet optimal est acceptable pour le milieu et offre la meilleure solution pour la station Sainte-Anne-de-Bellevue.

Par ailleurs, nous voulons réitérer nos préoccupations pour le chemin Sainte-Marie, advenant que le stationnement incitatif et le terminus d'autobus soient construits à proximité du chemin Sainte-Marie. Dans le cadre décisionnel, la CDPQ-infra doit prendre en considération cette contrainte importante que représente le chemin Sainte-Marie pour l'accès à ces infrastructures et à cet effet, nous voulons sensibiliser la CDPAQ-infra à cette réalité.

FIN DU DOCUMENT



Me Paola Hawa, BA, B.C.L., LL.B.
Maire de Sainte-Anne-de-Bellevue



Martin Bonhomme, ing., CPA-CMA, MBA
Directeur général