



Service des infrastructures, de la voirie et des transports

Direction des transports

Division du développement des transports

801, rue Brennan, 6^e étage

Montréal (Québec) H3C 0G4

☎ 514 872-3130 📠 514 872-4494

Le 30 septembre 2016

Madame Caroline Cloutier
Coordonnatrice du secrétariat de la commission – Projet REM
Bureau d'audiences publiques en environnement
575, rue Jacques-Parizeau
Québec (Québec) G1R 6A6

**Objet : Réponses aux questions du BAPE à la Ville de Montréal sur le projet de
réseau électrique métropolitain de transport collectif**

Madame Cloutier,

Cette lettre fait suite aux questions soumises à la Ville de Montréal le 28 septembre 2016 par le BAPE dans le cadre du suivi de la première partie des audiences publiques sur le projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif (REM).

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

Le REM satisfait un certain nombre d'objectifs en matière de grands projets d'infrastructures en transport collectif tels qu'identifiés dans le Plan de transport de 2008 de la Ville de Montréal et le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015) soit :

- la réalisation d'une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport international Montréal-Trudeau;
- l'opportunité d'améliorer le service de trains entre le centre-ville et l'ouest de Montréal, notamment vers le Technoparc de l'arrondissement de Saint-Laurent;
- l'amélioration notable du service sur la ligne Deux-Montagnes (doublement de la ligne, fréquence augmentée);
- la bonification de l'offre en TC dans le corridor du pont Champlain vers le centre-ville.

Le REM peut aussi contribuer à l'atteinte des objectifs suivants en matière d'amélioration et d'utilisation du transport en commun prévus au Schéma d'aménagement ou au Plan d'urbanisme, soit :

- hausser la proportion des déplacements en transport collectif et actif de façon globale dans une partie de l'agglomération moins bien desservie en transport collectif, soit l'ouest de l'île;
- favoriser l'accès à Montréal à partir de Laval, de Longueuil et des territoires des couronnes nord et sud en utilisant davantage le transport collectif.

En termes de transport actif, la Ville de Montréal a l'objectif de poursuivre le développement du réseau cyclable montréalais à raison de 50 nouveaux kilomètres annuellement. Ces nouveaux liens cyclables ont été planifiés avec la collaboration de tous les arrondissements et toutes les villes liées de l'agglomération montréalaise. L'objectif poursuivi consiste à favoriser le transport actif en s'assurant que les cyclistes puissent avoir un accès aux générateurs de déplacements tels les pôles commerciaux, industriels et touristiques, les secteurs d'emplois, etc.

L'accès à vélo aux stations de métro et aux gares de train est aussi prévu, l'idée étant d'encourager et de favoriser la complémentarité entre le vélo et les transports publics. Ces nouveaux liens cyclables qui vont être aménagés seront raccordés et connectés au réseau cyclable déjà existant qui totalise à ce jour quelque 730 kilomètres. C'est dans ce contexte que de nouveaux liens cyclables en direction des gares du REM et de nouveaux équipements tels des stationnements pour vélos abrités et sécurisés sont demandés par la Ville de Montréal.

Des bonifications à la proposition actuelle du REM permettraient toutefois de s'arrimer davantage aux objectifs de la Ville de Montréal en matière de transport :

- une meilleure intégration avec le réseau de métro, l'épine dorsale du transport en commun à Montréal, permettrait de faire bénéficier les nouveaux services à une clientèle plus étendue et possiblement d'alléger la pression sur la branche est de la ligne orange. À cet égard, Montréal confirme l'importance d'aménager des stations intermodales à McGill (ligne verte), Édouard-Montpetit (ligne bleue) et éventuellement à Bois-Franc avec un prolongement de la ligne orange (notons que concernant les prolongements de métro, Montréal priorise le prolongement de la ligne bleue avant celui de la ligne orange);
- conformément aux orientations municipales visant la consolidation du territoire bâti, les stations du REM sont susceptibles d'accueillir une clientèle de proximité, piétonne et cycliste, exigeant que des efforts soient consentis afin de faciliter l'accessibilité piétonne et cyclable;
- dotées de stationnements incitatifs importants, certaines stations ont une vocation d'intercepter une clientèle des couronnes périurbaines. L'incitation à un transfert modal vers le transport en commun est souhaitable afin d'alléger la circulation vers le centre de l'agglomération;

- la capacité requise des stationnements incitatifs devra tenir compte des objectifs de développement urbain adjacent, de l'impact sur la circulation locale ainsi que la vocation de la station en termes de mobilité;
- le projet impose une rupture aux navetteurs utilisant le Train de l'Est en restreignant le tunnel du Mont-Royal au seul REM, constat reconnu par les promoteurs du REM qui ont consenti des efforts notables pour faciliter la correspondance. En contrepartie, les usagers du Train de l'Est bénéficieront d'une meilleure accessibilité aux pôles d'emplois de l'Ouest et à l'aéroport Montréal-Trudeau.

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

L'amélioration de l'accessibilité, l'accroissement et la bonification de l'offre en transport collectif, ainsi que l'intensification et la diversification des activités urbaines aux abords des points d'accès au réseau de transport collectif, sont des objectifs qui guident la mise en valeur du territoire. La desserte de l'ouest de l'île ainsi que du corridor du pont Champlain vers le centre-ville font partie des interventions prévues même si les tracés et les emplacements des gares n'étaient pas encore précisément déterminés avant le projet du REM.

Plus particulièrement, le tracé du REM et l'emplacement des stations sur le territoire montréalais sont arrimés aux objectifs de développement et de densification résidentielle pour les secteurs en périphérie des gares existantes et projetées :

- pour les gares existantes situées sur le parcours du REM comme les gares Bois-Franc et Pierrefonds-Roxboro, ces secteurs font déjà l'objet d'une densification ou de mesures de densification résidentielle en vertu du Plan d'urbanisme et du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Toutefois, les objectifs de densification résidentielle pour ces secteurs sont limités par les stationnements incitatifs en surface qui seront maintenus dans le projet du REM;
- pour la gare existante Canora située sur le parcours du REM, ce secteur est déjà développé sur la base des principes TOD et a fait l'objet de projets de densification ponctuelle depuis son développement initial;
- pour la nouvelle gare prévue à L'Île-des-Sœurs et la gare projetée au bassin Peel, ces secteurs font d'ailleurs déjà l'objet d'un développement et d'une densification résidentielle importante.

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

Le REM faciliterait l'accès au centre-ville de Montréal, à son aéroport et aux institutions situées sur son parcours comme l'Université de Montréal et l'Hôpital Sainte-Justine, dans le cas de la gare Édouard-Montpetit. Le REM offrirait également un accès plus aisé aux secteurs d'emplois de l'arrondissement de Saint-Laurent, notamment au Technoparc Montréal. De plus, le REM favoriserait l'accès à des parcs comme le Bois-de-Liesse et le Parc-nature de l'Anse-à-l'Orme, suite à la réalisation de liens de transports actifs et collectifs locaux.

En espérant le tout conforme, je vous prie d'agréer, Madame Cloutier, mes salutations les plus cordiales.



David Therrien, ing.
Chef d'équipe

- c. c. M. Claude Carette, directeur de service, Infrastructures, transports et voirie (SIVT)
- M. Benoît Champagne, directeur des transports, SIVT
- M. Luc Gagnon, directeur de service, Mise en valeur du territoire (SMVT)
- Mme Isabelle Morin, chef de division, Développement des transports (SIVT)
- Mme Lise Bernier, chef de division, Aménagement et du design urbain (SMVT)
- M. Gilles Dufort, chef de division, Planification des transports et de la mobilité (SMVT)