

## Réponses aux questions du BAPE du 28 septembre 2016, document DQ24

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 ?

**Réponse :** Le plan d'urbanisme adopté en 2015 avait identifié le SLR ou le tram-train comme nouveau système pour connecter Dorval au centre-ville, ainsi qu'à Lachine et à la station de métro Lucien-L'Allier. Ces nouveaux liens nous ont permis d'établir l'objectif d'accroître de 30% la part modale en transport en commun.<sup>1</sup> La station du REM proposée pour l'aéroport pose un défi d'accessibilité pour notre population puisque la station sera très loin pour nos citoyens et qu'il est difficilement envisageable d'y établir un débarcadère pour autobus. De plus, la diminution du nombre d'usagers du train Vaudreuil-Hudson provenant de l'ouest de l'île pourrait mettre en péril notre train de banlieue. S'il disparaissait, la part modale du transport en commun pourrait reculer à Dorval.

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

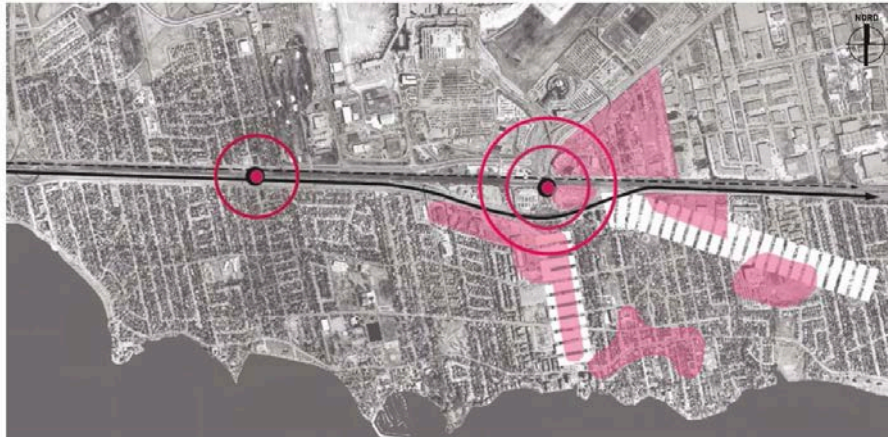
**Réponse :** Le REM dans sa forme actuelle n'est pas arrimé à nos objectifs de densification, au contraire, il est plus éloigné que présentement avec l'AMT. Notre Plan d'urbanisme a identifié la gare Dorval<sup>2</sup> comme point central pour densifier notre ville. De plus, si le train Vaudreuil-Hudson est menacé, nos développements seront de moindres importances. Si le REM était prolongé jusqu'à cette gare et que le maintien de la ligne Vaudreuil-Dorion était garanti, les développements seront maintenus. Néanmoins, nous considérons qu'un tramway devra s'arrimer à ces développements pour en tirer le plein potentiel.

---

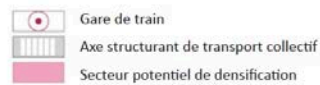
<sup>1</sup> Cité de Dorval, Plan d'urbanisme durable 2015, page 10.

<sup>2</sup> IDEM, page 34

## Potentiel de densification



Carte 8 – Potentiel de densification



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

**Réponse :** Deux stations sont prévues sur le territoire de Dorval. La station de l'aéroport pourra être utilisée par les travailleurs de l'aéroport pour ceux qui auront une station près de leur résidence. Il est peu probable que des résidents de Dorval utilisent le REM pour aller à l'aéroport. La CDPQ-Infra estime l'utilisation de cette station à 3 800 déplacements journaliers<sup>3</sup>. Il semble que l'impact du RÉM aura un effet marginal sur l'accès à l'aéroport, compte tenu des « 73 000 déplacements terrestres par jour, incluant les passagers aéroportuaires et leurs accompagnateurs, sans oublier les 9 000 employés directs de la zone de l'aérogare »<sup>4</sup>.

La station des Sources sera quant à elle à l'intersection des boulevards des Sources et Hymus. Ce secteur est entouré d'immenses entrepôts et de stationnements pour des centaines de camions semi-remorques. La CDPQ-Infra prévoit installer à cette station un stationnement incitatif de 360 cases<sup>5</sup>. Compte tenu du milieu peu convivial et de grandes distances entre les entreprises, nous considérons que peu de travailleurs utiliseront le RÉM pour accéder à ce parc industriel.

<sup>3</sup> DA85 CDPQ-Infra Achalandage, août / septembre 2016, page 2

<sup>4</sup> Mémoire de Aéroport de Montréal à la Commission des Finances publiques du Québec relativement au projet de loi n°38, p 6

<sup>5</sup> DA36 Station Des Sources, page 3

