

Annonce concernant l'implantation d'une voie réservée dans l'emprise non construite de l'A-440

10 juillet 2018

Questions et réponses

Version du : 7 juillet 2018

Rédaction : Caroline Larose

Validation : Fadi Moubayed, directeur général principal de la Région métropolitaine
de Montréal

Houda Slaoui, directrice du bureau du Réseau express métropolitain

Frédéric Bouthillette, sous-ministre adjoint

Approbation : Nom, titre et date

Contenu

Annnonce concernant l'implantation d'une voie réservée dans l'emprise non construite de l'A-440	1
Messages généraux	3
Questions et réponses	3
1. Pourquoi est-ce le Ministère qui finance ce projet?.....	3
2. Est-ce que d'autres projets d'accès au REM pourraient être financés par le gouvernement?	3
3. Pourquoi est-ce la Ville de Montréal qui réalisera le projet et non le Ministère?	3
4. Qu'arrive-t-il avec le projet de boulevard urbain qui avait été souhaité par la Ville de Montréal?.....	3
5. Combien coûtera le projet, tant la voie réservée que la passerelle?....	4
6. Est-ce que cet aménagement met fin à toute possibilité de prolongement de l'A-440 entre Laval et Montréal?.....	4
7. Pourquoi la voie réservée et la piste cyclable ne sont-elles pas prolongées vers le nord jusqu'au boulevard Pierrefonds?	4
8. Quand la voie réservée sera-t-elle mise en service?	4
9. Qu'arrive-t-il avec le stationnement incitatif qui était prévu à la station Kirkland?	4
10. Est-ce que le Ministère prévoit l'aménagement de nouveaux liens routiers pour l'accès à la station du REM?	4
11. Est-ce que la STM est prête à offrir le service nécessaire sur cette voie réservée?.....	4
12. Est-ce qu'il y aura des expropriations?.....	4
13. Pourquoi construire une passerelle au-dessus de l'autoroute 40?.....	5

Messages généraux

L'implantation d'une voie réservée dans l'emprise de l'A-440 dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal est un excellent incitatif pour les résidents à utiliser l'autobus pour accéder au réseau du REM. Ceci concorde tout à fait avec notre Politique de mobilité durable.

- ✓ La voie réservée est exclusivement pour les bus
- ✓ Une piste polyvalente pour les piétons et les vélos bordera la voie réservée
- ✓ Une passerelle pour le transport actif enjambra l'autoroute 40 dans le secteur

La vision proposée dans ce projet est de connecter les grands systèmes de transport en place de façon à ce que les déplacements, de la maison au travail, puissent facilement se faire en transport en commun - approche du *first mile last mile*.

En ce qui concerne le « last mile », la responsabilité d'intégrer les différents services appartient aux sociétés de transport et aux municipalités, ces dernières devant concevoir un aménagement du territoire favorable à la mobilité durable afin de faciliter l'arrivée à la maison. Le projet présenté répond à ces attentes.

Questions et réponses

1. Pourquoi est-ce le Ministère qui finance ce projet?

Le Ministère encourage et soutient la mobilité durable et c'est pourquoi il finance le projet. De plus, ce nouveau chemin d'accès est situé dans l'emprise du Ministère.

[Note – la permission d'occupation est pour une durée de 50 ans, dont 10 ans ferme. Le Ministère peut récupérer l'emprise en signifiant un préavis de 3 ans à la Ville de Montréal. Le Ministère peut ainsi préserver l'avenir pour un lien futur le cas échéant.]

2. Est-ce que d'autres projets d'accès au REM pourraient être financés par le gouvernement?

Selon les besoins, le Ministère pourrait effectivement financer d'autres projets. L'objectif étant de faciliter l'accès au réseau du REM par le biais du transport collectif ou actif. Il revient aux municipalités et aux sociétés de transport de concevoir et proposer des solutions de mobilité durable.

3. Pourquoi est-ce la Ville de Montréal qui réalisera le projet et non le Ministère?

Comme les travaux nécessitent des interconnexions avec le réseau routier municipal et répondent à des besoins municipaux de mobilité en transport collectif et actif, il est logique que la Ville aménage et réalise les travaux en étroite collaboration avec le Ministère.

4. Qu'arrive-t-il avec le projet de boulevard urbain qui avait été souhaité par la Ville de Montréal?

C'est à la Ville de Montréal de répondre, mais les orientations des autorités ont évolué depuis l'annonce d'un boulevard urbain en 2012.

5. Combien coûtera le projet, tant la voie réservée que la passerelle?

Il est prématuré d'avancer les coûts pour l'ensemble du projet. L'entente avec la Ville vient tout juste d'être conclue, ainsi, lorsque les plans et devis seront entamés, le Ministère sera mieux à même de chiffrer le projet.

6. Est-ce que cet aménagement met fin à toute possibilité de prolongement de l'A-440 entre Laval et Montréal?

Le Ministère conserve la propriété de l'emprise qui pourrait servir pour d'éventuels projets routiers ou de transport collectif qui seront décidés en concertation avec le milieu municipal.

7. Pourquoi la voie réservée et la piste cyclable ne sont-elles pas prolongées vers le nord jusqu'au boulevard Pierrefonds?

La Ville de Montréal a établi le scénario retenu notamment pour permettre la création d'un parc. La Ville sera responsable des aménagements, des services et des points d'accès à ce parc.

8. Quand la voie réservée sera-t-elle mise en service?

L'objectif est d'arrimer la mise en service de la voie réservée à celle du REM de façon à ce que dès l'ouverture de la ligne Sainte-Anne-de-Bellevue, les citoyens puissent avoir accès à la station Kirkland facilement en autobus, à pied ou à vélo.

9. Qu'arrive-t-il avec le stationnement incitatif qui était prévu à la station Kirkland?

C'est au bureau de projet du REM de répondre à cette question. Par contre, le Ministère estime que pour les résidents situés à proximité de la station, la création de la voie réservée et de la piste polyvalente est un excellent atout pour favoriser une mobilité durable et pour maintenir la quiétude du quartier.

10. Est-ce que le Ministère prévoit l'aménagement de nouveaux liens routiers pour l'accès à la station du REM?

À première vue, l'emplacement retenu pour la station Kirkland du REM ne nécessite pas l'aménagement de liens routiers ou le réaménagement de liens existants. Si l'aménagement de liens est justifié, la Ville et le Ministère devront s'entendre sur leurs responsabilités respectives.

11. Est-ce que la STM est prête à offrir le service nécessaire sur cette voie réservée?

La STM exploite déjà une ligne de bus express sur la rue Antoine-Faucon ainsi qu'une ligne régulière. En ce qui a trait à l'offre de service, c'est à la STM de préciser ses orientations.

12. Est-ce qu'il y aura des expropriations?

Non, les travaux seront réalisés dans l'emprise du Ministère.

[Note – la cour de l'école primaire Margaret-Manson devra être réaménagée. Cette dernière détient un permis d'occupation depuis 2004

(échu depuis 2014) et occupe une partie de l'emprise. Le Ministère verra au réaménagement en collaboration avec l'école.]

13. Pourquoi construire une passerelle au-dessus de l'autoroute 40?

En plus d'encourager le transport actif, cette passerelle facilitera l'accès à la station Kirkland du REM pour les résidents situés au sud de l'autoroute 40.