



# AVIS DU CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL SUR LE PROJET DE REM DE L'EST

**PRÉSENTÉ À  
CDPQ INFRA**

**PUBLIÉ LE  
30 JUIN 2021**



Conseil régional de l'environnement de Montréal  
Maison du développement durable  
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300  
Montréal (Québec) H2X 3V4  
Tél. : 514-842-2890  
info@cremtl.org  
www.cremtl.org

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal** (CRE-Montréal) est un organisme de bienfaisance indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal depuis 1996. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

## Table de matières

|   |    |
|---|----|
| <b>Historique</b>   | 5  |
| <b>Retour sur le mandat</b>                                     | 6  |
| <b>Choix du mode</b>  | 7  |
| <b>Congestion, fluidité et émissions de GES</b>                 | 7  |
| <b>Étude comparative de modes lourds de transport collectif</b> | 8  |
| Le contexte de Montréal et l'hégémonie de la voiture            | 9  |
| La typologie en 2 branches et capacité du mode                  | 9  |
| La vitesse commerciale  | 10 |
| <b>Les défis d'intégration</b>                                  | 11 |
| Déplacements actifs   | 11 |
| Stationnement   | 13 |
| Espaces verts   | 14 |
| Mode aérien et milieux de vie                                   | 14 |
| Secteurs d'intérêt  | 15 |
| Assomption-Sud  | 15 |
| Mercier-Est   | 17 |
| <b>Qualité des consultations</b>                                | 18 |
| <b>Financement</b>  | 19 |
| <b>Gouvernance</b>  | 19 |
| <b>Conclusion</b>   | 20 |

Le présent avis est remis dans le cadre de la consultation menée par CDPQ Infra sur le projet du REM de l'Est. Il dresse un portrait du projet, de ses impacts potentiels et des enjeux qu'il soulève, dans les limites des données fournies par CDPQ Infra et du niveau d'avancement dans la conception du projet. Il se penche également sur le cadre de gouvernance, de planification et de financement de la mobilité adopté par le gouvernement du Québec pour ce projet.

Cet avis s'adresse tant à CDPQ Infra qu'aux autorités compétentes du gouvernement du Québec, de l'ARTM, de la Ville de Montréal, de l'Agence de mobilité durable de Montréal et aux composantes de la société civile engagées dans la discussion sur le REM de l'Est, notamment les membres du comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine du REM de l'Est.

## Historique

Le REM de l'Est est présenté par CDPQ Infra comme la réponse au besoin exprimé de longue date de développer le transport collectif et de désenclaver l'est et le nord-est de Montréal. Il vise également à répondre au besoin de densifier l'occupation du territoire desservi et de requalifier le Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île (SIPI), d'une superficie de 3000 hectares.

Le réseau routier supérieur et artériel de la région est fortement congestionné, ce qui limite le développement de l'Est et affecte la qualité de vie de sa population, tout en renforçant la dépendance à l'automobile des ménages. Cette congestion est le résultat d'une planification du territoire déficiente et d'un étalement urbain débridé dans l'est de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). La plupart des milieux de vie de l'Est de Montréal et de la CMM sont construits sur un modèle suburbain, centré sur la voiture, qui a atteint ses limites depuis de nombreuses années. L'absence de mode structurant de transport collectif contribue à renforcer ce phénomène de dépendance à l'automobile.

Le train de banlieue de l'Est, qui dessert le territoire, n'atteint pas ses objectifs. Son tracé et la faible fréquence de passage en font un mode peu populaire, rarement considéré comme une alternative crédible aux enjeux de transport et d'urbanisation de l'Est.

De nombreuses études ont été menées sur la desserte de l'Est en transport en commun au cours des dernières décennies, sans déboucher sur la mise en œuvre d'un projet. Le projet de REM de l'Est correspond, pour le gouvernement du Québec, à une ambition nouvelle de passer rapidement de la parole aux actes. Nous partageons avec le gouvernement et de nombreux acteurs de l'Est de Montréal et de la région métropolitaine l'impatience de voir ce territoire adéquatement desservi en transport en commun, condition sans laquelle le développement du territoire restera sous optimal.

## Retour sur le mandat

Dans le document *Principales orientations du Projet pour relier l'Est et le Sud-Ouest de Montréal du MTQ*, obtenu par Équiterre via une demande d'accès à l'information, le ministère formule les critères selon lesquels CDPQ Infra devrait développer sa solution. En voici quelques extraits :

« Pour les usagers, le temps de trajet devra être compétitif par rapport aux modes de transport existants, que ce soit un mode de transport collectif ou l'auto-solo. La Caisse devra privilégier des solutions en fonction de l'achalandage prévu, de la fiabilité et de l'efficacité du service. À ce titre, différents modes pourront être examinés (tramway, système léger sur rail ou toute autre technologie de transport innovante). »

« Le projet soumis devra contribuer à la décongestion de la région métropolitaine et à l'augmentation de l'adhésion au transport collectif. La réduction du temps de transport des usagers participera également à la diminution d'émission de gaz à effet de serre. Des incitatifs importants aux modes de transport collectif tels que la disponibilité de stationnements incitatifs en nombre suffisant dans les zones plus excentrées et des accès faciles aux stations devront ainsi être prévus afin d'assurer le succès du projet. »

« La Caisse devra privilégier une conception du projet permettant de prioriser le transport actif et réduire la congestion routière, ceci dans le but d'optimiser le développement économique par un mode de transport collectif structurant. »

« Conformément à l'article 5.2.7 de l'*Entente en matière d'infrastructure publique*, la Caisse devra favoriser le développement immobilier avec le secteur privé en particulier : analyser le potentiel de développement immobilier dans le corridor du tracé et la possibilité d'utiliser des revenus provenant de ce développement immobilier aux fins du financement des infrastructures de transport (mécanismes de captation immobilière, codéveloppement).

Dans la conception du projet, la Caisse accordera une attention particulière à la conception architecturale, notamment en tenant compte des travaux du bureau de projet responsable de la revitalisation de la rue Notre-Dame. »

« La Caisse devra aussi tenir compte des normes existantes, que lui fournira l'ARTM en matière de conception, d'aménagement et de signalétique pour la réalisation des équipements périphériques de transport collectif tels les stationnements incitatifs, les terminus d'autobus ainsi que l'aménagement des sites pour l'installation des équipements de vente et de contrôle des titres de transport. Elle sera également tenue de proposer des aménagements qui respectent les normes et principes d'accessibilité universelle. »

Le mandat cité ci-haut couvre de nombreux éléments importants qui concordent avec la vision de la mobilité portée par le CRE-Montréal : transfert modal, réduction de GES, priorisation des transports actifs et accessibilité universelle.

Il introduit des éléments de priorité du gouvernement qui ont un impact important sur le choix du mode et qui sont déterminants dans la solution apportée par CDPQ Infra.

## Choix du mode

### Congestion, fluidité et émissions de GES

D'emblée, nous tenons à partager nos préoccupations quant à la nature potentiellement contre-productive des orientations misant sur la décongestion figurant au mandat du MTQ. Cet objectif nous apparaît en effet difficilement conciliable avec celui de contribuer à la réduction des émissions de GES. Selon le paradoxe de Jevons, l'amélioration de la fluidité du réseau routier devrait inciter les ménages et les entreprises à l'utiliser davantage, et non le contraire. À l'instar de ce qui est généralement observé lors de l'élargissement d'une autoroute, il faut s'attendre à ce que la fluidité retrouvée sur le réseau permette à la demande latente en transport routier de s'exprimer et qu'on assiste à un retour à une congestion équivalente peu de temps après la mise en service du REM.

Un bon exemple de ce phénomène est le prolongement du métro à Laval : bien que plus de gens utilisent le métro, ce dernier n'a pas d'effet observable sur la fluidité routière entre Montréal et Laval. Peut-être pourrions-nous trouver un effet sur le taux de motorisation des ménages, mais aucun sur le nombre absolu de km/personne dans les secteurs desservis, puisque chaque voiture retirée de la route semble être remplacée par de nouveaux usagers, peu importe leur provenance.

En termes de GES, les solutions qui consistent à ajouter de la capacité de déplacement sans toucher à l'offre sur le réseau routier, comme c'est le cas dans la configuration proposée actuellement (REM aérien), participent à améliorer les émissions de façon relative (GES par km/personne). Cette amélioration reste cependant théorique, car l'utilisation du réseau routier restera équivalente et les émissions de GES seront comparables en chiffre absolu, ce qui ne contribue aucunement à l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050 ou à la diminution du réchauffement climatique.

Ainsi nous demeurons sceptiques sur la solution et les chiffres avancés par CDPQ Infra au regard des besoins de décongestion et de diminution des émissions de GES liés au transport. Le mandat et l'analyse qui en découle ne semblent en effet comprendre que la différence des émissions du mode choisi en comparaison avec l'automobile, pas l'impact prévu du choix du mode sur les émissions globales de transport de la région. Afin d'assurer que la solution proposée constitue la

réponse adéquate aux besoins environnementaux et de mobilité, des études supplémentaires devraient être produites.

Des échanges avec CDPQ Infra nous ont informés que ni CDPQ Infra, ni l'ARTM, ni le MTQ n'auraient présentement d'outils de modélisation des transports aptes à mesurer l'effet réel de ce projet sur le réseau routier et l'effet rebond de la demande de transport routier. Cette information nous semble pourtant capitale à la prise de décision en planification des transports et de la diminution des émissions de gaz à effet de serre en transport.

#### RECOMMANDATION 1

Fournir une étude indépendante des déplacements, de la diminution des GES et de la congestion prenant en compte le rebond prévisible de la demande en transport induite par le REM de l'Est.

#### RECOMMANDATION 2

Prévoir des modifications au réseau routier artériel ou d'autres moyens de contrôle du rebond prévisible de la demande de transport suite à la mise en opération du REM de l'Est.

## Étude comparative de modes lourds de transport collectif

Le choix du mode occupe une place importante dans les préoccupations de la société civile, notamment en raison des nuisances sonores, des vibrations, des obstructions visuelles et physiques aux services et aux sites d'intérêt, à l'établissement de barrières physiques à la mobilité, à la dégradation de la qualité paysagère et aux autres défis d'intégration urbaine associés aux trains aériens et susceptibles d'affecter significativement la santé et la qualité de vie des riverains du projet de transport.

Le mandat donné à CDPQ Infra laissait carte blanche quant au mode et son choix s'est porté sur la même technologie que celle employée pour la première phase du REM : le train léger sur rail automatisé.



Pour expliquer ce choix, CDPQ Infra a exposé les défis qui se posent au passage en souterrain au centre-ville et a publié le document [Choix du mode pour l'Est de Montréal Étude comparative de modes lourds de transport collectif](#)<sup>1</sup>. Bien qu'il comporte un certain nombre de données, le document constitue une synthèse de l'analyse et ne contient pas les données primaires.

La conclusion du document est la suivante : « le contexte de Montréal, la typologie en 2 branches du projet du REM de l'Est et les résultats des simulations, tant en volume qu'en sensibilité, aboutissent à la recommandation d'adopter le mode de métro léger ».

### Le contexte de Montréal et l'hégémonie de la voiture

À la lecture du document, nous nous questionnons sur les éléments considérés dans « le contexte de Montréal ». La section 4 du document nous informe de plusieurs aspects liés au contexte hivernal, à l'organisation des espaces et réseaux d'utilité publique, pour lesquels des solutions sont avancées. La dimension de contexte qui ne trouve pas de solution est celle de la préservation de l'espace dédié à l'automobile. Alors que le document présente la perte de l'espace dédié à l'automobile comme un élément négatif, nous sommes au contraire portés à le considérer comme un avantage d'un point de vue environnemental afin d'augmenter la capacité de déplacement grâce au transport collectif tout en posant une contrainte physique au rebond de la demande en transport. D'un point de vue de la planification des transports, cette limite nous semble également en adéquation avec les prévisions de réduction des déplacements automobiles de 17% à l'horizon 2035 prévus au [Plan stratégique de développement du transport en commun de l'ARTM \(p.76\)](#)<sup>2</sup>.

### La typologie en 2 branches et capacité du mode

À la lecture du document, on comprend également que la configuration à deux branches, ou en Y, est une limite qui disqualifie le tramway et le tram-train et que CDPQ Infra n'a pas tenté de la contourner. Elle privilégie ainsi la rapidité de la desserte vers un corridor unique au centre-ville.

En effet, le tableau 5.1 (p.31) indique que la capacité du tramway est suffisante pour transporter 5000 passagers par heure par direction (pphpd), soit autant que la demande pour le train léger sur chacune des branches. Le problème réside sur le tronç commun qui doit accommoder la demande des deux branches combinées, soit 7518 pphpd, ce qui excède la capacité du tramway. Un tracé en X, où deux lignes de tramway entreraient au centre-ville pourrait contourner cette

---

<sup>1</sup> [https://www.cdpqinfra.com/sites/cdpqinfra8/files/2021-05/Rapport\\_Choix\\_du\\_mode\\_pour\\_lEst\\_de\\_Montreal.pdf](https://www.cdpqinfra.com/sites/cdpqinfra8/files/2021-05/Rapport_Choix_du_mode_pour_lEst_de_Montreal.pdf)

<sup>2</sup> [https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2021/04/PSD\\_adopt%C3%A9\\_ROA\\_2021-04-162.pdf](https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2021/04/PSD_adopt%C3%A9_ROA_2021-04-162.pdf)

partie du problème, moyennant un transfert pour certains usagers et l'allongement associé du temps de déplacement.

### La vitesse commerciale

Selon l'étude de CDPQ Infra, l'autre aspect qui disqualifie un mode au sol est celui de la vitesse commerciale. Nous reconnaissons que l'attractivité du transport collectif est très sensible à la vitesse du mode, particulièrement à sa compétitivité par rapport à celui de la voiture. Les automobilistes, qui ont le choix, profiteront bien sûr du mode le plus rapide, confortable, prévisible et flexible à leur disposition.

Ainsi un mode de transport comme le bus ou le tramway, qui a une vitesse commerciale inférieure à la voiture est extrêmement désavantagé, pour peu qu'on se refuse à encadrer l'usage de la voiture d'une autre façon. Bien que la capacité du tramway soit adéquate pour les besoins prévus de 2030, sa vitesse ferait en sorte, selon l'étude, qu'environ 50% des usagers préféreraient réaliser leurs déplacements par d'autres modes.

En revanche un train léger sur rail avec des vitesses commerciales supérieures à la voiture est extrêmement compétitif, pour peu qu'on en accepte ses désavantages en termes d'insertion urbaine et autres nuisances.

À notre avis, la question qui découle de cette priorisation de la compétitivité par la vitesse est la suivante: devrait-on nécessairement offrir des transports en commun aériens, ou souterrains, pour réaliser la transition vers la mobilité durable?

Selon les projections de l'ARTM, la part modale de l'automobile devrait passer de 58% en 2018 à 47,7% en 2044, moyennant notamment un accroissement de l'offre de transports collectifs de 60%<sup>3</sup>. Dans une perspective de lutte planétaire aux changements climatiques, ces parts modales demeurent trop élevées en raison des émissions de GES liées à la fabrication et au recyclage des automobiles, même électriques. Bien qu'elles ne soient pas prises en compte dans les bilans de GES d'aujourd'hui, les émissions liées au cycle de vie des biens et services, dites de niveau 3, auront tendance à être de plus en plus incluses dans les ententes et engagements climatiques, tel que prévu au [Plan climat de la Ville de Montréal \(Action 39, page 97\)](#)<sup>4</sup> et par de nombreuses autres métropoles comme Paris et Londres. Il est donc prévisible qu'il faille poursuivre nos efforts d'augmentation de la capacité de transport collectif bien au-delà des projets prévus au PDS de l'ARTM afin de suffisamment décarboner nos transports.

---

<sup>3</sup> [https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2021/04/PSD\\_adopt%C3%A9\\_ROA\\_2021-04-162.pdf](https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2021/04/PSD_adopt%C3%A9_ROA_2021-04-162.pdf)

<sup>4</sup> [https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/Plan\\_climat%2020-16-16-VF4\\_VDM.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/Plan_climat%2020-16-16-VF4_VDM.pdf)

Dans cette perspective, le CRE-Montréal est préoccupé pour la qualité de vie dans une ville qui serait sillonnée par des trains aériens, autant que pour les finances publiques devant supporter le coût élevé des projets de transport collectif qui tentent de concurrencer l'automobile tout en préservant l'espace privilégié qui lui est dédié. Cet espace, rappelons-le, représente 78 % de l'espace de voirie et pas moins de 22 km<sup>2</sup> sont dédiés au stationnement sur l'Île de Montréal ([Polytechnique 2019](#))<sup>5</sup>.

Si en revanche nous pouvons éviter le train aérien, en incitant le transfert modal par d'autres moyens que la vitesse compétitive du mode, nous croyons qu'il faut considérer d'utiliser ces moyens dès maintenant et que cette discussion, publique, devrait se faire sur la base d'un projet global de planification des transports durables dans la région métropolitaine.

### RECOMMANDATION 3

Que le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et l'ARTM développent une vision à long terme de la mobilité durable qui inclut une réduction des parts modales de l'automobile tenant compte d'objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de niveau 3. Qu'on y définisse la vision de la métropole pour la place de chaque mode, notamment le train léger sur rails en implantation aérienne et l'automobile.

## Les défis d'intégration

### Déplacements actifs

Le CRE-Montréal appuie les arguments et les recommandations formulées par [Vélo Québec](#), [Piétons Québec](#) et [Trajectoire Québec](#)<sup>6</sup> dans le cadre de ces consultations quant à l'importance de favoriser les déplacements actifs et la mobilité de tous (femmes, personnes avec limitations fonctionnelles, aînés, familles, etc.) dans tout leur chaîne de déplacement. « Prioriser les aménagements favorisant les modes de déplacements actifs contribue à favoriser l'adoption du

---

<sup>5</sup> Conférence Stationnement : Voldemort de la mobilité  
<https://lamdd.org/actu/2019/stationnement-voldemort-mobilite>

<sup>6</sup>  
<https://trajectoire.quebec/publication/memoire-faire-rem-lest-un-projet-qui-repond-besoins-mobilite-citoyens-lest>

transport collectif, ces modes étant complémentaires et interdépendants. En inversant la pyramide des modes de transports, on soutient la chaîne de la mobilité durable en priorisant l'émergence d'aménagements prévus pour ces modes. »

#### RECOMMANDATION 4

Inverser la pyramide des modes de transports pour favoriser des aménagements qui prennent en compte l'utilisateur le plus vulnérable et prioriser les modes les plus durables.

#### RECOMMANDATION 5

Appliquer l'ADS+ à toutes les étapes de planification et de mise en œuvre du projet de REM de l'Est.

#### RECOMMANDATION 6

En cohérence avec la Vision zéro de la Ville de Montréal, profiter du réaménagement aux abords des stations pour renforcer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes, notamment aux intersections.

#### RECOMMANDATION 7

Aménager des commerces, des services de proximité et des toilettes publiques dans les stations.

#### RECOMMANDATION 8

Autoriser les vélos à bord, et ce à des plages horaires permettant de répondre aux besoins de navettage quotidiens des usagers en s'assurant de préserver l'expérience des autres usagers.

Les travaux de planification et les aménagements favorables à la mobilité active devront de surcroît avoir été réalisés lors de la mise en service du REM de l'Est afin de structurer les meilleures habitudes de mobilité dès le départ. Pour ce faire, un important travail de coordination devra être mené avec la Ville de Montréal et les arrondissements, ces derniers devront également avoir toutes les ressources et les informations nécessaires pour réaliser ces travaux. Les fonds et le modèle de gouvernance régissant cette collaboration devraient être prévus à même le projet du REM de l'Est.

## RECOMMANDATION 9

Que les travaux de planification et d'aménagement dédiés au transport actif à proximité des stations soient financés à même le projet du REM de l'Est et qu'un modèle de gouvernance structurant la collaboration entre CDPQ Infra, la Ville et les arrondissements soit établi afin que ces travaux soient complétés avant la mise en service du REM de l'Est.

## Stationnement

L'enjeu du stationnement incitatif préoccupe les résidents aux abords des stations et doit également préoccuper la ville, les arrondissements et CDPQ Infra. Le CRE-Montréal possède une expertise de plus de 20 ans sur les enjeux du stationnement comme levier à la mobilité durable. Nous souhaitons d'emblée énoncer les principes généraux suivants :

- Un rabattement efficace des couronnes vers le REM via des voies réservées pour autobus est préférable à l'installation de stationnements incitatifs afin de maximiser la capacité du réseau de voirie, minimiser l'emprise du stationnement autour des stations et défavoriser l'étalement urbain;
- Le stationnement incitatif résiduel, en contexte urbain, doit être tarifé à sa pleine valeur et aménagé en souterrain, idéalement, sinon selon les normes de l'[Attestation stationnement écoresponsable](#)<sup>7</sup> développée par le CRE-Montréal selon la norme BNQ 3019-190 et avec l'appui d'un comité d'experts indépendants;
- Le stationnement sur rue à proximité des stations doit être découragé afin de prévenir les nuisances pour les résidents et places d'affaires environnantes. Une planification d'ensemble du stationnement incluant la réallocation de l'espace de stationnement sur rue pour le rabattement en mode actif et collectif vers le REM, la création de pôles de mobilité durable, la mutualisation d'espaces de stationnement existants, la juste tarification du stationnement et l'installation de zones de stationnement sur rue pour les résidents (SRRR) doit précéder l'arrivée du REM.

Dans le cadre de sa campagne stationnement écoresponsable, le CRE-Montréal peut accompagner les arrondissements et propriétaires de grandes surfaces de stationnement dans la réforme de leurs politiques de stationnement et dans l'aménagement écoresponsable des grandes aires de stationnement. L'Agence de mobilité durable de Montréal a aussi compétence sur ces questions. Étant donné l'impact du REM, la planification du stationnement devrait

---

<sup>7</sup> <https://stationnementecoresponsable.com/>

cependant être envisagée de façon globale et les sommes nécessaires pour effectuer ce travail de planification et de réaménagement à proximité des stations devraient être incluses dans le projet du REM.

#### RECOMMANDATION 10

Que le stationnement soit planifié et encadré selon les meilleures pratiques, dans une perspective complète de mobilité durable. Que les travaux de planification et d'aménagement à proximité des stations soient financés à même le projet du REM de l'Est et qu'un modèle de gouvernance structurant la collaboration entre CDPQ Infra, la ville, l'Agence de mobilité durable de Montréal et les arrondissements soit établi afin que ces travaux soient complétés avant la mise en service du REM de l'Est.

## Espaces verts

L'impact du REM sur de nombreux espaces verts préoccupe également le CRE-Montréal. Le tracé devrait chercher à éviter les parcs, les boisés et les autres secteurs qui ne sont pas minéralisés. L'espace de voirie existant devrait être privilégié. À défaut, le REM devrait prévoir des compensations à proximité pour la destruction de milieux naturels, de parcs et d'autres boisés.

#### RECOMMANDATION 11

Que le tracé du REM soit établi de façon à éviter la dégradation et la perte d'espaces verts, de parcs, de milieux naturels et qu'advenant cette situation, des compensations à proximité soient appliquées.

## Mode aérien et milieux de vie

La structure aérienne sur René-Lévesque, Notre-Dame Est et Sherbrooke Est soulève des questions similaires : quels seront les impacts sur le niveau de bruit (qui plus est dans un futur proche où 100% des véhicules seront électriques), le vent et le soulèvement de la poussière routière, l'ensoleillement, la dégradation du paysage, l'intimité des résidents, l'obstruction

visuelle des piliers, la vitalité commerciale, la perméabilité en transports actifs? À celles-ci peuvent aussi s'ajouter les questions du respect du patrimoine architectural au centre-ville et au parc Morgan.

À l'heure actuelle, quelques tronçons exemplaires ou quelques rendus partiels n'ont pas offert de réponses satisfaisantes à ces inquiétudes. Du point de vue du CRE-Montréal, le fardeau de la preuve qu'il est possible de construire un train aérien sans défigurer les quartiers traversés repose entièrement sur CDPQ Infra. Pour y arriver, le résultat des travaux du comité d'expert sur l'intégration urbaine et l'architecture et ceux des mandataires de CDPQ Infra devront être suffisamment complets et détaillés pour permettre à l'ensemble de la population de Montréal de comprendre en toute transparence les impacts, inévitables, et les bénéfiques, colossaux, du projet.

#### RECOMMANDATION 12

Que des schémas et rendus réalistes concernant l'intégration urbaine et l'architecture soient rendus disponibles pour tout le tracé avant les consultations du BAPE.

## Secteurs d'intérêt

Impliqué dans de nombreux projets de planification territoriale dans l'Est de Montréal, le CRE-Montréal souhaite également attirer l'attention sur deux secteurs traversés par le REM de l'Est en structure aérienne qui n'ont pas obtenu suffisamment de couverture jusqu'ici, soit Assomption-Sud et Mercier-Est. Ces deux secteurs soulèvent des questions particulières qui vont au-delà des considérations générales présentées ci-dessus, notamment dans les travaux du comité d'experts sur l'intégration et dans l'analyse coûts-bénéfices du projet.

### Assomption-Sud

Le secteur Assomption Sud est présentement visé par de multiples projets de développement :

- l'établissement d'un poste d'Hydro-Québec, sur le terrain vacant appelé boisé Steinberg;
- le prolongement à venir du boulevard Assomption, d'Hochelaga à Notre-Dame Est, à travers le boisé Steinberg sur le flanc est du terrain de Ray-Mont Logistiques;
- le prolongement à venir de la rue Souigny, jusqu'au futur nouveau tronçon du boulevard Assomption, à la hauteur du boisé Steinberg;
- le prolongement des infrastructures cyclables à travers ces nouveaux projets routiers;

- la construction d'un viaduc pour camions d'une hauteur de 9-10 mètres reliant la rue du Port de Montréal au talus bordant le terrain de Ray-Mont Logistiques au sud (au niveau du Centre de soins prolongés Grace Dart);
- la construction en cours d'une plateforme multifonctionnelle et d'un talus de mitigation des nuisances sonores et visuelles sur un terrain vacant du Port de Montréal, en complément de la construction du viaduc;
- l'établissement d'une plateforme logistique de la compagnie Ray-Mont Logistiques sur le vaste terrain s'étendant de Notre-Dame Est à Hochelaga, à l'est de la gare de triage Longue-Pointe.

À ces projets s'ajoutera la réalisation de divers aménagements visant à mitiger les nuisances aux interfaces résidentielles-industrielles et à bonifier l'offre d'espaces verts et d'infrastructures vertes et bleues. En effet, ce secteur est bien connu pour la complexité des enjeux de cohabitation, la gravité des enjeux socio-économiques et de santé vécus par les populations locales, la pauvreté de l'offre de services alimentaires et autres services de proximité, les enjeux posés à la sécurité des piétons et des cyclistes, et la fragmentation des écosystèmes résiduels. Ces projets d'amélioration de la qualité de vie des résidents et des travailleurs font partie intégrante de la vision portée par la Ville pour le redéveloppement de ce territoire, appelé à devenir un « éco-parc industriel ».

L'insertion du REM de l'Est dans ce secteur complexe soulève de nombreux questionnements :

- Quelle sera la hauteur du REM à l'endroit où il devra enjamber le viaduc du Port de Montréal?
- Comment le REM pourra-t-il cohabiter avec le Centre de soins prolongés Grace-Dart?
- Quelles seront les hauteurs et les pentes du REM sur le tronçon Station St-Clément/Station Assomption et plus particulièrement tout le long du terrain de Ray-Mont Logistiques et dans le boisé Steinberg?
- Le tronçon du REM entre la station St-Clément et la station de métro Assomption viendra-t-il créer des barrières à la mobilité active est-ouest et donc des entraves à la complétion prévue du réseau cyclable et à l'accès du futur pôle d'emplois de l'Éco-parc industriel?
- Quels seront les impacts du REM sur le projet de prolongement du boulevard Assomption? Si le REM vient s'insérer dans l'emprise du futur boulevard, cela sous-entend-t-il que l'emprise du boulevard sera encore plus large que ce qui nous a été présenté? Le prolongement du boulevard Assomption doit-il toujours comporter 6 voies si le REM vient s'y insérer?
- Quelles nuisances le REM engendrera-t-il pour les employés et usagers du 5600 Hochelaga, et quels seront ses impacts sur les éventuels jardins et services qui seront aménagés sur ses toits?
- Dans quelle mesure le passage du REM sur le boisé Steinberg compromettra-t-il la réalisation du projet défendu par plusieurs citoyens et organismes, dont le nôtre, de préserver et de mettre en valeur le potentiel vert du boisé Steinberg, au sud de



l'emplacement du poste d'Hydro-Québec et à l'ouest du futur prolongement du boulevard Assomption?

La documentation fournie par CDPQ Infra sur son site ne donne aucune indication sur la station Viauville. Celle-ci y est désignée « station potentielle », sans que ne soient toutefois définies les balises qui permettront à CDPQ Infra de prendre la décision d'aller de l'avant ou non avec cette station. Voici des paramètres à prendre en considération dans cette décision, selon nous :

- Il est impératif que le REM et la station ne contribuent nullement à l'augmentation des nuisances dans le secteur Assomption Sud - Longue-Pointe. La Ville et l'arrondissement, suivant la recommandation de l'OCPM à cet égard, se sont engagés au contraire à réduire les nuisances par rapport au niveau actuel. Il faudra par conséquent que le REM tienne compte de ce consensus.
- Il est essentiel de préserver la plus grande superficie végétalisée possible au boisé Steinberg et son potentiel de connectivité avec la friche ferroviaire, le boisé Vimont et le boisé du Centre de soins prolongés Grace-Dart.
- Il est essentiel non seulement d'éviter de créer des barrières à la mobilité est-ouest, entre les quartiers résidentiels mêmes, et entre ceux-ci et le futur pôle d'emplois de l'Écoparc industriel, mais également de rétablir de la connectivité et de la perméabilité là où il en manque actuellement. À cet égard, il serait judicieux de faire d'une éventuelle station Viauville un point de franchissement du futur boulevard Assomption, tant pour les piétons que pour les cyclistes.

## Mercier-Est

L'entrée dans Mercier-Est sera complexe étant donné la proximité des résidences et de l'Autoroute 25 ainsi que le dégagement requis pour la circulation des poids lourds. Le REM de l'Est devra avoir un apport esthétique positif dans ce paysage déjà lourdement hypothéqué par les bretelles autoroutières et ponts d'étagements.

Le CRE-Montréal n'est pas défavorable à l'utilisation de Sherbrooke Est afin d'accommoder un mode structurant. La contribution du transport collectif structurant à la requalification des espaces commerciaux actuellement centrés sur la voiture et au développement du SIPI tout au long de Sherbrooke Est est fort pertinente dans une perspective de densification et d'amélioration de la Ville à échelle humaine et favorable à la santé. La possibilité de rallier à terme des aménagements denses de part et d'autre confère également à cette option un avantage certain. Le REM ne doit cependant pas dégrader les conditions de mobilité des populations actuelles au sud de Sherbrooke Est, ni contrecarrer d'éventuels projets pour améliorer les déplacements est-ouest en transport en commun sur Notre-Dame Est ou Hochelaga, qui se trouvent à une distance qui excède la capacité de nombreux piétons généralement fixée à 800 m dans l'analyse du

potentiel piétonnier des quartiers. La rue Sherbrooke Est est en effet à près de 900 m de la rue Hochelaga et à 1 200 m à 2 000 m pour de Notre-Dame Est.

Par exemple, dans le cadre du projet Parcs Accessibles, le CRE-Montréal et ses partenaires de Montréal physiquement active proposent l'ajout de navettes autonomes sur Notre-Dame Est afin d'améliorer l'accès au Parc de la Promenade-Bellerive. Un tel projet ne devrait pas être remis en question par l'arrivée du REM.

#### RECOMMANDATION 13

Les ententes entre l'ARTM et CDPQ-Infra ne doivent pas inclure de clauses de non-concurrence entre le REM et les autres acteurs de la mobilité à plus de 800 mètres du REM, une distance d'accès piétonnier généralement reconnue dans la littérature.

## Qualité des consultations

Demandées par la ville de Montréal et la société civile, les présentes consultations sont bienvenues afin d'approfondir le dialogue et le débat sur le REM de l'Est. Le CRE-Montréal note tout de même plusieurs lacunes qui devraient être corrigées d'ici les consultations du BAPE et, surtout, qui ne devraient pas être reproduites dans de futurs projets de consultation sur des projets de telle importance.

#### RECOMMANDATION 14

D'ici le BAPE et lors de futurs projets d'envergure, un promoteur menant des consultations publiques devrait s'assurer que:

1. Les consultations soient menées par des organisations indépendantes des promoteurs,
2. Les consultations mettent au jeu les données primaires et les études originales qui étayent les décisions des promoteurs, en plus des documents de vulgarisation à l'intention du grand public,
3. Les dates et modalités de consultation et de remise d'opinion soient connues dans des délais raisonnables,
4. Les contributions du public puissent être exprimées et restituées au public sans filtre.

## Financement

La note de l'IRÉC du 13 mai 2021 concernant le financement du REM, pose de nombreuses questions auxquelles le gouvernement du Québec doit répondre d'ici le BAPE. Notamment, les conclusions fort attendues du gouvernement concernant le chantier sur le financement du transport devraient permettre de répondre à l'urgence d'augmenter, substantiellement et sur une longue période, les investissements en transports collectifs tout en comblant les revenus en déclin de la taxe sur l'essence.

### RECOMMANDATION 15

Que le gouvernement du Québec publie ses conclusions concernant le chantier sur le financement du transport et fasse la preuve que le mode de financement du REM est compatible avec les grands besoins de financement de la mobilité durable à court et à long termes.

## Gouvernance

De nombreux acteurs, notamment du milieu académique, ont relevé que l'autorité de l'ARTM et les bons processus de planification de la mobilité urbaine ne semblaient pas avoir été respectés. Le CRE-Montréal est préoccupé tant par les impacts potentiels de lacunes dans la gouvernance et la planification des transports que par leurs effets sur la confiance du public. Cette confiance est un ingrédient essentiel du succès de la transition vers la mobilité durable, qui implique le soutien de la population pour des changements importants dans ses habitudes de mobilité et l'allocation de ressources inédites pour la mobilité durable.

### RECOMMANDATION 16

Que le gouvernement du Québec établisse de façon claire et transparente le processus de planification des investissements en transport au Québec et qu'il remette l'ARTM au centre de planification des transports collectifs dans la région métropolitaine.

## Conclusion

Il ne fait aucun doute qu'un lien structurant de transport collectif est nécessaire dans l'Est de l'île de Montréal. Bien que les déplacements vers le centre-ville ne soient qu'une fraction des déplacements dans l'Est, le centre-ville demeure la destination unique importante autour de laquelle pourra s'attacher une meilleure desserte interne et une requalification de vastes zones industrielles, commerciales et résidentielles.

Ce projet porteur pour la région métropolitaine doit avancer à grande vitesse, au rythme de l'urgence climatique, mais il ne peut le faire sans une vision d'ensemble et à long terme, cohérente avec les aspirations de la métropole et à l'aune de la transition écologique. Il peut le faire avec une structure de gouvernance qui rallie tous les acteurs et embrasse la complexité inhérente à la planification d'une métropole. Il peut le faire en consentant les ressources nécessaires à la préservation des qualités de la ville et à la transformation de ce qui doit évoluer.



50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300  
Montréal (Québec) H2X 3V4

tél.: 514 842-2890  
info@cremtl.org  
cremtl.org

suivez-nous!

