

Bilan synthèse des séances de consultations publiques

PRINTEMPS 2021



Table des matières

INTRODUCTION	4
LA DÉMARCHE EN BREF	5
LES CONSULTATIONS PUBLIQUES	6
Objectifs	6
Déroulement	6
Plénière d'ouverture	7
Sous-groupes de discussions	7
Plénière de clôture	7
SYNTHÈSE DES THÉMATIQUES ABORDÉES	8
Portion aérienne du projet	8
Tracé	8
Intégration	9
Dynamisme et vie de quartier	9
Accessibilité et mobilité	9
Stations	10
Espaces verts et verdissement	10
Intimité et nuisances	10
Interconnexions	11
Communication et transparence	11
SYNTHÈSE DES AVIS PAR QUARTIER	12
Saint-Léonard et Montréal-Nord (27 mai 2021)	12
<i>Desserte du secteur Rivière-des-Prairies</i>	<i>12</i>
<i>Stations</i>	<i>12</i>
<i>Nuisances</i>	<i>12</i>
<i>Intervenantes et intervenants présents</i>	<i>13</i>
Rosemont–La-Petite-Patrie (Axe L'Assomption) (1 ^{er} juin 2021)	13
<i>Tracé</i>	<i>13</i>
<i>Stations</i>	<i>13</i>
<i>Intégration dans le milieu</i>	<i>13</i>
<i>Nuisances et transparence</i>	<i>14</i>
<i>Intervenantes et intervenants présents</i>	<i>14</i>
Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles (3 juin 2021)	14
<i>Prolongement à Rivière-des-Prairies</i>	<i>14</i>
<i>Achalandage automobile</i>	<i>15</i>
<i>Intégration urbaine</i>	<i>15</i>
<i>Intervenantes et intervenants présents</i>	<i>15</i>
Mercier–Hochelaga-Maisonneuve à l'ouest de l'A25 et Sainte-Marie (8 juin 2021)	16
<i>Portion aérienne du projet et pertinence du projet</i>	<i>16</i>
<i>Stations</i>	<i>16</i>

<i>Protection du paysage, des espaces verts et du patrimoine</i>	16
<i>Intervenantes et intervenants présents</i>	17
Ville-Marie (Secteur centre-ville) (10 juin 2021)	17
<i>Portion aérienne du projet</i>	17
<i>Tracé et intermodalité</i>	17
<i>Espaces verts</i>	18
<i>Intervenantes et intervenants présents</i>	18
Mercier–Hochelaga-Maisonneuve à l’est de l’A25 et Montréal-Est	19
<i>Portion aérienne du projet</i>	19
<i>Tracé, stations et réseau de transport</i>	19
<i>Revitalisation</i>	19
<i>Accessibilité</i>	20
<i>Transparence</i>	20
<i>Intervenantes et intervenants présents</i>	20
SYNTHÈSE DES MÉMOIRES REÇUS	21
Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E)	21
Conseil régional de l’environnement de Montréal (CRE-Montréal).....	22
Trajectoire Québec, Vélo Québec et Piétons Québec	22
Équiterre et Fondation David Suzuki	22
Ordre des urbanistes du Québec (OUQ).....	22
Ordre des architectes du Québec (OAQ)	23
Regroupement des Riverains de la rue Notre-Dame (RRNDHM)	23
Ghyslain Gagnon.....	24
ANNEXE 1 : LISTE DES AVIS CITOYENS	25
ANNEXE 2 : MÉMOIRES REÇUS	34

Introduction

Depuis l'annonce du projet du REM de l'Est en décembre 2020, CDPQ Infra a entrepris une vaste démarche d'information et de consultation auprès du public et des parties prenantes. L'une des étapes névralgiques de cette démarche était la tenue de six consultations publiques dans les différents secteurs concernés par le projet. En raison du contexte sanitaire prévalant en mai et juin 2021, les consultations publiques ont été tenues de façon virtuelle.

Le présent bilan présente une synthèse des commentaires, préoccupations et attentes exprimées par les citoyennes, citoyens, les élus et leurs représentants, employés municipaux et organisations ayant participé aux consultations publiques ou ayant soumis des mémoires. CDPQ Infra a procédé à la lecture et à l'analyse de l'ensemble des commentaires formulés, et ce bilan présente une synthèse de ce qui a été entendu. Une liste exhaustive de l'ensemble des avis entendus se trouve en annexe.

Prochaines étapes

Les commentaires émis dans le cadre de la démarche ont été transmis aux équipes de conception du REM de l'Est. De plus, les travaux du comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecturale et l'intégration urbaine du REM de l'Est se poursuivent sur l'ensemble du tracé incluant les secteurs plus à l'Est. L'objectif est de présenter aux citoyens et partenaires une proposition d'optimisations au projet, à la lumière des consultations et des travaux du comité pour l'ensemble du tracé du REM de l'Est.

La démarche en bref

Amorcée en décembre 2020, la démarche d'information et de consultation se déroule en plusieurs étapes :

1. Consultations particulières auprès de parties prenantes diverses (Ville et arrondissement, organismes, etc.) :

en continu

- Plus de 75 rencontres tenues en date de juin 2021

2. Séances d'informations :

3 séances tenues en mai 2021

- 650 participants en direct
- 690 écoutes en différé
- 150 questions répondues en direct
- Rapport de question/réponse complet publié sur le site web de CDPQ Infra

3. Webinaires thématiques :

2 séances tenues en mai 2021

- 400 participants en direct
- 900 écoutes en différé

4. Consultations publiques en ligne :

6 séances tenues en mai et juin 2021 dans les six secteurs concernés par le projet regroupant 501 participants

5. Plateforme de consultation interaction en ligne (monrem.ca):

- 4 900 visites sur la plateforme
- 2214 contributions

6. Diffusion de documents informatifs

CDPQ Infra a diffusé 16 documents informatifs sur le projet en amont de la démarche d'information et de consultation. Des documents continuent d'être publiés au fur et à mesure de l'avancement de la planification détaillée du projet. Dans le cadre des consultations publiques, une fiche technique par secteur a également été rendue disponible :

- Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
- Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est
- Rosemont —La Petite-Patrie

- Saint-Léonard et Montréal-Nord
- Ville-Marie (centre-ville)

7. Réception de mémoires jusqu'au 30 juin 2021

La période de dépôt des mémoires a permis à plusieurs organisations et citoyens de se faire entendre. Lors de cette période, CDPQ Infra a reçu huit (8) mémoires qui se trouvent en annexe de ce document.

Les consultations publiques

Organisées par secteurs géographiques concernés par le projet, les consultations visaient à permettre l'expression des commentaires, préoccupations et avis des citoyennes et citoyens.

En raison des contraintes sanitaires, les six consultations publiques se sont déroulées de façon virtuelle, aux dates suivantes :

27 mai 2021	Saint-Léonard et Montréal-Nord
1 ^{er} juin 2021	Rosemont–La-Petite-Patrie (Axe L'Assomption)
3 juin 2021	Rivières-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles
8 juin 2021	Mercier–Hochelaga-Maisonneuve à l'ouest de l'A25 et Sainte-Marie
10 juin 2021	Ville-Marie (Secteur centre-ville)
16 juin 2021	Mercier–Hochelaga-Maisonneuve à l'est de l'A25 et Montréal-Est

OBJECTIFS

Les consultations publiques visaient trois objectifs principaux :

- Donner la parole aux citoyennes et citoyens
- Recueillir les préoccupations, commentaires et avis
- Bonifier le projet en fonction des recommandations

DÉROULEMENT

Chaque séance se déroulait de la manière suivante :

Plénière d'ouverture

animée par une facilitatrice chevronnée et neutre, **Mme Sonia Dumont** (environ 15 minutes)

- Explication du déroulement de la soirée
- Mot d'ouverture par des élu·es et élus représentant le gouvernement du Québec, la ville de Montréal et les arrondissements concernés
- Partage d'informations spécifiques au secteur par la porte-parole de CDPQ Infra, Mme Virginie Cousineau

Sous-groupes de discussions

(environ 60 minutes)

- Sous-groupes d'au maximum 20 personnes, animés par des facilitateurs et facilitatrices neutres visant à favoriser la prise de parole citoyenne au sujet du projet du REM de l'Est
- Les discussions ont été documentées par des personnes responsables de la prise de notes.
- Les citoyennes et citoyens avaient l'occasion de prioriser les sujets d'intérêts à aborder, puis à exprimer leurs commentaires, préoccupations et avis.
- Si des questions précises étaient posées, celles-ci étaient également documentées et transmises à CDPQ Infra et ont été répondues dans un document exhaustif de questions et réponses publié sur le site web de CDPQ Infra et envoyé à tous les participants

Plénière de clôture

animée par **Mme Dumont** (environ 10 minutes)

- Une facilitatrice et un facilitateur faisaient une synthèse de quelques idées exprimées dans leur sous-groupe respectif.
- Une porte-parole de CDPQ Infra revenait sur les commentaires entendus et les engagements de CDPQ Infra à leur égard.
- Les prochaines étapes de la démarche d'information et de consultations étaient finalement présentées.

Synthèse des thématiques abordées

Cette section du bilan présente sous forme synthétisée les commentaires entendus dans l'ensemble des consultations publiques en le regroupant de manière thématique. La section suivante présente également les avis entendus regroupés en fonction des secteurs du projet. Une liste exhaustive des avis citoyens est présentée à l'annexe 1.

PORTION AÉRIENNE DU PROJET

Dans les secteurs du centre-ville et de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, l'insertion aérienne du tracé sur les axes René-Lévesque, Notre-Dame et Sherbrooke Est, est remise en question. Plusieurs personnes présentes indiquent leur préférence pour une insertion au sol ou en souterrain sur ces axes.

Le tracé aérien génère des inquiétudes quant aux nuisances pour les résidences à proximité, tant au niveau du bruit, de l'intimité que de la création d'îlots de chaleur. Des personnes mentionnent également des préoccupations quant aux impacts d'un tracé aérien sur la valeur foncière de leur propriété.

Pour certaines personnes, le tracé aérien offre cependant des occasions de développement, par exemple en aménageant le dessous des structures pour y installer des espaces verts, commerces, cafés ou espaces citoyens.

Finalement, l'importance de tenir compte de la sécurité à proximité des structures aériennes est également nommée.

Des personnes soulignent l'importance que le tracé, peu importe son insertion, ne contribue pas à enclaver davantage certains quartiers ou à créer des fractures sur un territoire déjà morcelé. Ces commentaires ont particulièrement été entendus dans les secteurs de Ville-Marie, de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et de Rosemont-La-Petite-Patrie.

TRACÉ

Pour la grande majorité des personnes participantes provenant du secteur Rivière-des-Prairies (RDP), il est essentiel de prolonger le tracé à l'est du cégep Marie-Victorin afin de desservir davantage le quartier. Le prolongement du tracé est vu comme nécessaire pour offrir un temps de déplacement compétitif par rapport à la voiture. Plusieurs emplacements potentiels pour des stations supplémentaires sont identifiés dans RDP.

Dans le secteur Mercier-Est, des personnes mentionnent l'importance de desservir le sud du quartier et ainsi demandent d'évaluer des options de tracé au sud de l'axe du boulevard Sherbrooke, par exemple via l'avenue Souigny. Certaines personnes font remarquer que des résidences se situent de long de l'option Souigny.

Dans le secteur du centre-ville, il est suggéré d'évaluer d'autres tracés, par exemple les axes du tunnel Ville-Marie ou de Notre-Dame.

Finalement, certaines personnes questionnent l'utilité d'un tracé qui se rend au centre-ville de façon parallèle à la ligne verte du métro, et la valeur ajoutée du REM pour les utilisateurs ayant déjà accès au métro de la STM.

INTÉGRATION

Dans l'ensemble des séances de consultation, la question du respect du caractère distinctif de chacun des quartiers traversés est nommée par les participantes et participants, autant d'un point de vue urbanistique, architectural et historique.

De façon générale, plusieurs citoyens expriment un souci que le projet soit beau et bien intégré sur l'ensemble de son tracé. Ils souhaitent une signature pérenne et une esthétique de qualité pour le projet.

Concernant les structures aériennes, une crainte est partagée dans l'ensemble des groupes sur l'utilisation du béton comme matériel principal des structures, un matériau au demeurant propice aux graffitis. Certaines personnes suggèrent l'utilisation de structures en acier pour offrir un visuel plus harmonieux.

Plusieurs idées sont exprimées pour embellir la structure, un consensus se dégagant sur l'idée d'aller plus loin que de simples murales pour la recouvrir. La question du verdissement de la structure est un sujet amplement abordé lors des consultations, et plusieurs personnes souhaitent que le verdissement fasse partie intégrante du projet.

DYNAMISME ET VIE DE QUARTIER

Pour de nombreuses personnes, l'arrivée du REM de l'Est est une occasion de redynamiser les quartiers environnants, en créant des espaces conviviaux offrant par exemple des services publics et des commerces de proximité, comme des CPE ou encore des projets d'agriculture urbaine.

À plusieurs reprises, les participantes et participants mentionnent l'importance d'assurer le lien vers les commerces et les points d'intérêts à proximité, par exemple les cégeps, centres commerciaux ou espaces verts et parcs.

ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ

L'accessibilité universelle est un sujet qui est revenu systématiquement dans l'ensemble des consultations, tous secteurs confondus. En effet, la création d'infrastructures accessibles autant pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles, les personnes âgées ou les parents avec poussettes est vue comme essentielle.

Par ailleurs, plusieurs soulignent l'importance de faciliter et de sécuriser les accès pour les personnes se déplaçant à pied ou à vélo, en prévoyant des aménagements adéquats favorisant la mobilité active, par

exemple un nombre suffisant de stationnements pour vélo. L'accès aux stations par divers modes de transports (autobus, métro, Bixi, Communauto) est également mentionné.

STATIONS

Pour plusieurs, la construction de stations multifonctionnelles est vue comme une opportunité de densification et un levier de développement à l'échelle des quartiers, en intégrant par exemple des services publics, des commerces, ou même du logement social. Certaines personnes mentionnent également l'importance d'offrir des toilettes accessibles dans les stations.

Du point de vue de l'intégration, plusieurs souhaitent que l'architecture des stations soit légère et se fonde au décor environnant.

Dans l'arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, des participantes et participants mentionnent qu'il manque de stations pour bien desservir la population, et proposent à cet effet des endroits pertinents où en ajouter. Une crainte est également exprimée concernant la station intermodale à Honoré-Beaugrand, qui risque d'être surchargée par l'arrivée du REM de l'Est, selon plusieurs, l'augmentation de l'importance du pôle Honoré-Beaugrand, risque d'augmenter la circulation de transit dans un secteur déjà saturé.

En faisant échos aux demandes sur le prolongement du tracé, l'ajout d'une station à Rivière-des-Prairies a également été mentionné lors des consultations.

ESPACES VERTS ET VERDISSEMENT

La préservation et la conservation des espaces verts dans les quartiers traversés sont un élément central et récurrent des préoccupations citoyennes. Par exemple, le parc Morgan, la Bande verte Notre-Dame, le parc Saint-Clément ou le boisé à proximité de l'autoroute 25 sont des espaces verts mentionnés lors des consultations comme des éléments essentiels à préserver.

De plus, le projet est vu par plusieurs comme une occasion de verdir davantage la ville. Dans Ville-Marie, plusieurs mentionnent le souhait de développer des espaces verts et des terrasses le long du boulevard René-Lévesque, pour créer un boulevard urbain.

Dans l'ensemble des quartiers consultés, des personnes formulent le souhait que soient aménagés des parcs le long du tracé, et que les espaces sous les structures aériennes soient verdés.

INTIMITÉ ET NUISANCES

La crainte des nuisances sonores générées par le projet, particulièrement lors de l'opération du réseau, est une thématique récurrente lors des consultations. Plusieurs personnes soulignent à cet effet l'importance de camoufler les nuisances sonores (grincement des rails, décélération en station, etc.) et de s'assurer qu'elles ne s'aggravent pas sur la durée de vie des infrastructures. À ce sujet, plusieurs personnes ont souhaité que soient clarifiées les mesures d'atténuation qui seront mises en place au sujet du bruit, alors

que d'autres ont souligné qu'il sera important de mitiger le bruit sans obstruer la vue, par exemple avec des murs antibruit.

Dans les secteurs incluant une portion aérienne, des participantes et participants ont mentionné l'importance de préserver l'intimité des riverains habitant à la même hauteur que la structure.

Enfin, certaines personnes ont mentionné une crainte à l'effet que le projet augmente le trafic automobile à proximité des stations, nuisant à la quiétude des riverains.

INTERCONNEXIONS

Plusieurs participants et participantes ont mentionné l'importance de développer des synergies entre les différents réseaux de transport en commun de la région métropolitaine (métro, autobus, SRB Pie-IX, etc.), afin d'optimiser les déplacements, de maximiser l'offre de service et d'éviter la cannibalisation entre les différents modes de transport.

Cela dit, certaines personnes ont émis la crainte que le modèle utilisé pour le REM « de l'Ouest » (obligation de rabattement des autobus) soit reproduit pour le REM de l'Est, et que cela entraîne une perte de service en autobus pour les résidentes et résidents des quartiers concernés.

La connexion intermodale de plusieurs stations avec le réseau d'autobus, le réseau cyclable et le métro, ainsi que la connexion des deux projets du REM, sont également soulignés par de nombreuses personnes.

COMMUNICATION ET TRANSPARENCE

Plusieurs des personnes s'étant exprimées lors des consultations publiques ont mentionné appréhender que le projet soit déjà finalisé, que les consultations ne soient qu'un exercice de communication et que CDPQ Infra ne tienne pas compte des commentaires, préoccupations et avis exprimés. Cet élément est mentionné dans la majorité des séances de consultations.

Par ailleurs, un souhait partagé par les participantes et les participants est de s'assurer que CDPQ Infra rende publics les documents, études et recherches menées dans le cadre du projet dans les meilleurs délais.

Enfin, des personnes ont mentionné souhaiter que le promoteur varie davantage ses communications pour rejoindre le plus grand nombre.

Synthèse des avis par quartier

Cette section présente les principales thématiques abordées dans chacune des consultations par secteur, sans chercher à dresser la liste exhaustive de l'ensemble des avis exprimés. La liste complète des avis exprimés est présentée à l'annexe 1.

SAINT-LÉONARD ET MONTRÉAL-NORD (27 MAI 2021)

Les principaux éléments soulignés lors de la consultation dans les quartiers Saint-Léonard et Montréal-Nord concernent le tracé, l'accessibilité, les stations, et les nuisances. Dans l'ensemble, les participantes et participants souhaitent que le projet se réalise parce qu'il permettra d'améliorer significativement la mobilité dans le quartier.

Desserte du secteur Rivière-des-Prairies

Plusieurs personnes mentionnent l'importance d'offrir un service de transport en commun performant dans le quartier Rivière-des-Prairies. Les discussions mettent l'accent sur la pertinence de prolonger le tracé du REM de l'Est dans ce secteur par l'ajout de stations, à plus petite échelle, quelques participants demandent de prévoir des lignes d'autobus permettant une circulation fluide pour rejoindre la station Marie-Victorin.

Stations

Selon les personnes participantes, toutes les stations du REM doivent être accessibles autant pour les piétons, les personnes à vélo, que pour les personnes ayant des déficiences physiques et motrices.

Les participants et participants mettent également l'accent sur l'intégration de commerces et de services au sein même des stations, en exprimant une préférence pour des commerces locaux. L'importance des toilettes accessibles en tout temps est également soulignée.

Finalement, des personnes partagent leur appréhension des stations trop massives en béton. On met l'accent sur les édicules légers et bien intégrés et incluant des espaces verts.

Nuisances

Finalement, certaines personnes appréhendent les impacts cumulés qu'auront les multiples travaux en cours dans le secteur (REM de l'Est, Ligne bleue et SRB Pie-IX) tant sur les déplacements quotidiens des citoyens, sur l'environnement sonore du quartier que sur les expropriations qui seront nécessaires.

Intervenantes et intervenants présents

- Mme Sonia Dumont, facilitatrice de la consultation
- Mme Chantal Rouleau, ministre déléguée aux Transports, ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal (présence par vidéo en introduction de séance)
- M. Eric Alan Caldwell, membre du comité exécutif, responsable de la mobilité, Ville de Montréal
- M. Michel Bissonnet, maire de Saint-Léonard
- Mme Christine Black, mairesse de Montréal-Nord
- Mme Virginie Cousineau, directrice, Affaires publiques et porte-parole, REM de l'Est, CDPQ Infra

ROSEMONT–LA-PETITE-PATRIE (AXE L'ASSOMPTION) (1^{ER} JUIN 2021)

Les principaux éléments soulignés lors de la consultation dans le quartier Rosemont—La-Petite-Patrie concernent le tracé, les stations, l'intégration au milieu, les nuisances et la transparence du projet.

Tracé

Dans l'axe l'Assomption, le tracé comporte une zone de transition infranchissable entre l'insertion aérienne et souterraine. Pour les personnes participantes, il importe que CDPQ Infra tienne compte des écoles et des résidences à proximité pour éviter de nuire aux déplacements à proximité de la zone de transition. La fluidité de la circulation automobile et des véhicules d'urgence est mentionnée, tout comme l'importance de prévoir des aménagements sécuritaires pour la mobilité active (piéton et vélo).

Stations

Pour certaines personnes, le positionnement des stations doit tenir compte de la planification urbaine du secteur, par exemple les rénovations majeures prévues à l'hôpital Maisonneuve-Rosemont.

L'interconnectivité des stations avec les réseaux de transports existants ou à venir (SRB Pie-IX, autobus) est un élément important pour plusieurs personnes. La station Saint-Zotique est citée en exemple et devra être mieux desservie par le transport en commun pour favoriser son accessibilité.

Intégration dans le milieu

Plusieurs personnes considèrent le verdissement très important, surtout dans le but d'atténuer les îlots de chaleur dans le quartier. Des personnes expriment le souhait que le REM de l'Est s'intègre harmonieusement avec les particularités architecturales du milieu, par exemple les logements du village olympique.

Concernant l'art de rue, les avis sont mitigés sur l'éventuelle présence de graffitis. Cependant, on tient à ce que cette opportunité soit garante de la possibilité d'expression des artistes locaux.

Nuisances et transparence

Certaines personnes ont mentionné une préoccupation concernant le creusage de la zone de transition, qui générerait de nombreux déplacements de camions lourds dans le quartier, alors que les axes routiers sont déjà saturés.

Enfin, une personne exprime le souhait que CDPQ Infra soit plus transparente quant aux coûts du projet.

Intervenantes et intervenants présents

- Mme Sonia Dumont, facilitatrice de la consultation
- Mme Chantal Rouleau, ministre déléguée aux Transports, ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal (présence par vidéo)
- M. Eric Alan Caldwell, membre du comité exécutif, responsable de la mobilité Ville de Montréal
- Mme Virginie Cousineau, directrice, Affaires publiques et porte-parole, REM de l'Est, CDPQ Infra

RIVIÈRE-DES-PRAIRIES-POINTE-AUX-TREMBLES (3 JUIN 2021)

Les principaux éléments soulignés lors de la consultation dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles concernent le prolongement du tracé et l'ajout d'une station à Rivière-des-Prairies, les impacts liés à l'achalandage automobile accru à Pointe-aux-Trembles, ainsi que l'intégration du projet à la trame urbaine des quartiers.

Prolongement à Rivière-des-Prairies

La grande majorité des personnes présentes souhaitent voir le projet se réaliser, mais soulignent l'importance de prolonger le tracé pour ajouter une station desservant spécifiquement Rivière-des-Prairies, un quartier décrit comme enclavé et peu propice au transport actif. Certaines personnes soulignent la pertinence de rejoindre les branches nord et est du REM de l'Est, afin de créer un « triangle » qui couvrirait la pointe est de l'île de Montréal.

Plusieurs participantes et participants mentionnent que la solution actuellement proposée, soit le rabattement d'autobus vers le terminus projeté au cégep Marie-Victorin, ne répond pas aux besoins du quartier parce qu'elle ne permettra pas d'offrir un temps de parcours compétitif à l'automobile.

L'importance des connexions aux lignes bleue et verte de métro revient au sein de différents sous-groupes ainsi que les incitatifs au transport actif comme les pistes cyclables pour se rendre aux stations, l'ajout de lignes de BIXI, les espaces à vélo sécurisés ou les places de stationnement Communauto réservées.

Achalandage automobile

Plusieurs personnes ont mentionné une inquiétude concernant le potentiel trafic automobile généré par des personnes habitant les banlieues montréalaises qui se rendront dans les quartiers résidentiels de Rivière-des-Prairies et de Pointe-aux-Trembles en voiture pour prendre le REM de l'Est. Des participantes et participants rappellent le caractère paisible des quartiers, qu'il sera important de préserver.

Intégration urbaine

Les avis sont mitigés sur le tronçon aérien dans le secteur Pointe-aux-Trembles. Certaines personnes souhaitent que d'autres options soient considérées. D'autres mentionnent qu'il sera important que la structure aérienne n'obstrue pas les bâtiments actuels, comme les résidences et les commerces.

Plusieurs personnes souhaitent que le projet s'intègre adéquatement au cadre bâti et urbanistique des quartiers, et que leurs histoires respectives soient considérées lors de la conception architecturale. Des personnes mentionnent également l'ajout de mobilier urbain et la création de davantage d'espaces verts.

Intervenantes et intervenants présents

- Mme Sonia Dumont, facilitatrice de la consultation ;
- Mme Chantal Rouleau, ministre déléguée aux Transports, ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal ;
- M. Éric Alan Caldwell, membre du comité exécutif, responsable de la mobilité Ville de Montréal ;
- Mme Caroline Bourgeois, mairesse de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles ;
- Mme Virginie Cousineau, directrice, Affaires publiques et porte-parole, REM de l'Est, CDPQ Infra.

MERCIER-HOCHELAGA-MAISONNEUVE À L'OUEST DE L'A25 ET SAINTE-MARIE (8 JUIN 2021)

Les principaux éléments soulignés lors de la consultation dans le secteur Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM) à l'ouest de l'A25 et dans le secteur Sainte-Marie concernent la portion aérienne du projet, l'emplacement et la conception des stations, ainsi que la protection du paysage, des espaces verts et du patrimoine.

Portion aérienne du projet et pertinence du projet

L'insertion aérienne du projet dans le quartier MHM et dans le secteur Sainte-Marie est critiquée, puisque le volet aérien est perçu comme une cicatrice visuelle.

De nombreuses personnes demandent que soit considéré un tracé au sol ou souterrain. Selon ces personnes, il importe de considérer d'autres avenues, même si cela implique des coûts plus élevés, une vitesse de service moindre ou un temps de construction prolongé.

Certains participants et participantes s'interrogent sur l'utilité du REM de l'Est et estiment que le projet servira surtout aux personnes résidant en périphérie de Montréal, qui passeront par MHM pour se rendre au centre-ville, à Dorval ou au Quartier DIX30, sans s'arrêter dans le quartier.

Stations

Pour plusieurs participants, des stations multifonctionnelles seraient une occasion de participer à la densification en offrant du résidentiel ou des services, selon les besoins de la population locale.

Protection du paysage, des espaces verts et du patrimoine

La préservation des espaces verts et l'accès au fleuve, physique et visuel, sont des aspects très importants du quartier pour les participantes et les participants, notamment en lien avec la critique de la portion aérienne du projet. Le respect du patrimoine architectural du secteur Sainte-Marie et de la rue Notre-Dame est mentionné par plusieurs personnes.

De plus, de nombreuses personnes expriment très clairement le souhait que soient protégés les espaces verts du quartier, en soulignant du même coup leur faible nombre dans le secteur. Ainsi, la protection du parc Morgan, de la bande verte sur Notre-Dame et du parc Saint-Clément fait consensus pour les participantes et les participants.

Intervenantes et intervenants présents

- Mme Sonia Dumont, facilitatrice de la consultation ;
- Mme Chantal Rouleau, ministre déléguée aux Transports, ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal ;
- M. Éric Alan Caldwell, membre du comité exécutif, responsable de la mobilité Ville de Montréal ;
- M. Pierre Lessard-Blais, maire de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve ;
- Mme Sophie Mauzerolle, mairesse suppléante, conseillère de la Ville, district Sainte-Marie et membre du comité exécutif, responsable de l'Urbanisme
- Mme Virginie Cousineau, directrice, Affaires publiques et porte-parole, REM de l'Est, CDPQ Infra.

VILLE-MARIE (SECTEUR CENTRE-VILLE) (10 JUIN 2021)

Les principaux éléments soulignés lors de la consultation dans le secteur Ville-Marie concernent majoritairement la portion aérienne du projet, le tracé, l'intermodalité et les espaces verts.

Portion aérienne du projet

La plupart des personnes présentes indiquent être en désaccord avec une insertion aérienne du projet au centre-ville. Des réserves sont exprimées quant au risque qu'une structure aérienne diminue la valeur foncière des propriétés et que la structure contribue aux îlots de chaleur. Certaines personnes craignent que la structure divise le quartier, en plus de créer une cicatrice visuelle.

Plusieurs participants mentionnent également l'importance de préserver les vues sur le fleuve, sur l'art urbain et sur les immeubles patrimoniaux présents dans le quartier.

Tracé et intermodalité

Certains participants et participantes préféreraient un tracé empruntant le tunnel Ville-Marie ou l'avenue Notre-Dame, plutôt que l'emplacement actuel prévu sur le boulevard René-Lévesque, notamment pour desservir le sud du quartier.

Par ailleurs, certaines personnes remettent en question la pertinence du REM de l'Est dans sa portion au centre-ville, étant donné l'offre déjà existante en transport en commun, notamment avec la ligne verte du métro. D'autres personnes soulignent le manque de connectivité entre les stations du REM de l'Est et celles du réseau de la Société de transport de Montréal à la station Berri-UQAM et proposent l'ajout de passages souterrains entre les deux services. Certains contestent également l'absence de connectivité entre les deux projets de CDPQ Infra.

Espaces verts

L'ensemble des groupes de discussions se sont entendus sur l'importance de profiter du projet pour augmenter le verdissement du centre-ville.

Intervenantes et intervenants présents

- Mme Sonia Dumont, facilitatrice de la consultation ;
- Mme Chantal Rouleau, ministre déléguée aux Transports, ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal ;
- M. Éric Alan Caldwell, membre du comité exécutif, responsable de la mobilité Ville de Montréal ;
- Mme Sophie Mauzerolle, mairesse suppléante, conseillère de la Ville, district Sainte-Marie, et membre du comité exécutif, responsable de l'Urbanisme ;
- Mme Virginie Cousineau, directrice, Affaires publiques et porte-parole, REM de l'Est, CDPQ Infra.

MERCIER–HOCHELAGA-MAISONNEUVE À L’EST DE L’A25 ET MONTRÉAL-EST

Les principaux éléments soulignés lors de la consultation dans le secteur Mercier–Hochelaga-Maisonneuve à l’est de l’A25, et la ville de Montréal-Est, concernent la portion aérienne du projet, le tracé, les stations, l’intégration au réseau actuel, la revitalisation et l’accessibilité.

Portion aérienne du projet

Dans l’ensemble des groupes de discussion, la majorité des participantes et participants ont exprimé leurs craintes sur l’insertion aérienne du projet dans le secteur. Les raisons exprimées sont notamment des craintes liées à la sécurité, à la pollution sonore et visuelle, au potentiel d’enclavement du quartier et à la perte d’intimité et de valeur foncière pour les riverains. Plusieurs personnes craignent que le projet entraîne une diminution des espaces verts, la création d’îlots de chaleur et une augmentation de l’ombre dans le quartier.

Tracé, stations et réseau de transport

La question du tracé fait l’objet de débat au sein des groupes de discussions. Alors que certaines personnes préfèrent une insertion sur la rue Sherbrooke, d’autres préfèrent que le tracé utilise l’axe de l’avenue Souigny, notamment dans l’optique de rapprocher les stations des quartiers peuplés.

Des craintes sont formulées quant au potentiel engorgement de la station de métro Honoré-Beaugrand dans l’éventualité où le REM de l’Est y était connecté. Des personnes soulignent également l’intérêt d’ajouter une station pour bien desservir la Ville de Montréal-Est.

Également, plusieurs personnes soulignent le faible nombre de stations dans leur secteur, ce qui ne répond pas à l’objectif de dynamisation des quartiers. À cet effet, des participantes et des participants mentionnent l’importance de réduire la distance entre les stations et d’en ajouter afin de desservir le sud du quartier, soit le secteur plus près du fleuve notamment dans Tétraultville.

Par ailleurs, des participantes et participants mentionnent que les autobus avec passages et arrêts fréquents sont très appréciés et utilisés, et que ce système d’autobus doit donc être conservé et bonifié pour répondre aux besoins actuels.

Revitalisation

Le projet est vu par certaines personnes comme une opportunité pour le secteur de créer des quartiers conviviaux avec des services publics et des commerces de proximité comme des CPE ou encore des projets d’agriculture urbaine, par exemple en les intégrant dans les futures stations. Pour plusieurs, il importe cela dit que la nouvelle infrastructure ne nuise pas aux commerces locaux.

Accessibilité

L'accessibilité sociale (inclusive et à tarifs accessibles) et physique est un élément largement discuté. Un souci pour la sécurité routière et la préservation des milieux de vie agréables pour les personnes moins nanties, les personnes avec handicaps et les personnes âgées du secteur sont des aspects mentionnés comme étant à considérer dans l'implantation du projet.

Transparence

Les participants désirent avoir accès aux documents, études et recherches menés par CDPQ Infra. Ils estiment également que le promoteur devrait varier le type de communications (virtuelle ou traditionnelles) pour rejoindre le plus grand nombre.

Intervenantes et intervenants présents

- Mme Sonia Dumont, facilitatrice de la consultation ;
- Mme Chantal Rouleau, ministre déléguée aux Transports, ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal ;
- M. Éric Alan Caldwell, membre du comité exécutif, responsable de la mobilité Ville de Montréal ;
- M. Robert Coutu, maire de la Ville de Montréal-Est;
- Mme Suzie Miron, conseillère de Ville du district de Tétéreaultville;
- Mme Virginie Cousineau, directrice, Affaires publiques et porte-parole, REM de l'Est, CDPQ Infra.

Synthèse des mémoires reçus

Dans le cadre de sa démarche d'information et de consultation, CDPQ Infra a procédé à un appel à mémoire afin de recueillir les avis écrits de la population et des organisations intéressées par le projet. Huit mémoires ont été reçus dans le cadre de cet exercice. Cette section présente une synthèse des principaux avis et préoccupations formulés à l'endroit de CDPQ Infra.

Il est important de noter que certains mémoires formulent des recommandations à l'égard de la Ville de Montréal, du gouvernement du Québec ou autre organisme. Ces recommandations ont été considérées, mais puisqu'elles ne concernent pas spécifiquement CDPQ Infra et pour des fins de concision, elles ne sont pas reproduites dans ce bilan. L'ensemble des mémoires reçus sont présentés à l'annexe 2.

COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST (CEM-E)

Le CEM-E souligne être favorable à un investissement majeur en transport collectif dans l'est de Montréal. Toutefois, l'organisme « s'oppose au projet du REM tel que proposé et à toute structure aérienne dans Mercier-Est ».

Le CEM-E craint que la portion aérienne du projet génère des impacts négatifs, autant visuels et sonores que sur la sécurité des usagers. L'organisme souhaite que le tracé soit « complémentaire » aux services existants dans le but de « mieux desservir la population de Mercier-Est » au lieu d'empiéter sur le réseau existant par sa proximité avec les infrastructures actuelles, notamment la ligne verte ou le SRB Pie-IX.

Le CEM-E demande si le promoteur a considéré d'autres modes de transport (tramway, trambus). Selon l'organisme, les « acteurs régionaux dans les domaines du transport et du développement urbain » n'ont pas été impliqués alors que le rôle de « développement du transport collectif » devrait revenir à l'ARTM.

Le CEM-E croit que le processus de consultation ne « viser[a] que des éléments accessoires du projet » et que le modèle financier du « REM de l'Ouest » représente un « important risque » pour le gouvernement du Québec et ses contribuables qui « devront renflouer CDPQ Infra [...] en cas de rendements insuffisants » détournant des subventions initialement destinées à d'autres organismes de transport collectif.

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL (CRE-MONTRÉAL)

Le CRE-Montréal reconnaît la nécessité d'un « lien structurant de transport collectif » dans l'est de Montréal et juge que « ce projet porteur [...] doit avancer à grande vitesse », en expliquant que cela doit se faire avec une « vision d'ensemble » cohérente, en ralliant tous les acteurs et en « consentant les ressources nécessaires à la préservation des qualités de la ville ».

Dans son mémoire, le CRE-Montréal exprime des critiques et recommandations concernant le déplacement en automobile, le tracé et le monde transport, la mobilité active, le stationnement et l'aménagement à proximité des stations, les espaces verts, la gouvernance ainsi que les consultations.

TRAJECTOIRE QUÉBEC, VÉLO QUÉBEC ET PIÉTONS QUÉBEC

Les organismes signataires soulignent que « tous reconnaissent l'importance d'améliorer la mobilité durable dans l'est de Montréal » et que « le projet de REM de l'Est constitue une opportunité de réaliser ce réseau », bien que CDPQ Infra doive s'assurer d'obtenir l'acceptabilité sociale et de « répondre aux besoins et aux attentes des populations des quartiers desservis », plutôt qu'aux « impératifs de rendement financier de la Caisse de dépôt et placement ».

Les organismes abordent dans leur mémoire la mobilité durable, les stations, le tracé, le mode d'insertion, la gouvernance et la transparence du projet.

ÉQUITERRE ET FONDATION DAVID SUZUKI

Équiterre et la Fondation David Suzuki (FDS) soumettent des recommandations conjointes et « [saluent] le principe du projet de mobilité durable dans l'est de Montréal », qui doit être « efficace et attrayant pour toutes les personnes, les commerces et les entreprises » du territoire couvert par le projet. « Dans une perspective d'équité environnementale et territoriale, il est nécessaire que le REM de l'Est voie le jour sous une forme qui maximisera le transfert de l'auto solo au transport collectif. »

Dans son mémoire, Équiterre et FDS expriment des critiques et recommandations concernant la réduction des émissions de GES, l'aménagement durable, la gouvernance, la transparence du projet et les consultations.

ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC (OUQ)

L'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) « salue d'emblée l'investissement majeur » que représente le projet, qui « traduit aussi une bonne analyse des potentiels de développement qu'offrent les quartiers de l'est de l'île » et qui a le « potentiel de désenclaver et transformer de manière significative les quartiers visés ».

Pour l'OUQ, le projet est l'occasion d'accélérer le développement et de participer à la décontamination et à la requalification, notamment des secteurs industriels. L'OUQ croit cependant que le projet « se doit d'être exemplaire et respectueux des structures et des processus établis dans l'intérêt public, que ce soit en matière de planification ou de gouvernance ».

Qui plus est, le projet doit « servir de levier de consolidation et de développement des futurs milieux desservis et traversés », participer à la transition écologique et contribuer à créer des « milieux de vie durables et abordables ».

Dans son mémoire, l'OUQ aborde l'intégration urbaine, l'équité sociale et environnementale, la planification et la gouvernance du projet ainsi que les consultations.

L'OUQ aborde « l'utilité » de la démarche d'information et de consultation de CDPQ Infra, mais aurait souhaité avoir les données brutes des études effectuées, ainsi qu'une période d'audition des mémoires et recommande à tout le moins que les mémoires soient rendus publics.

ORDRE DES ARCHITECTES DU QUÉBEC (OAQ)

L'Ordre des architectes du Québec (OAQ) « applaudit l'ambition de relier l'est de Montréal au centre-ville », et estime que le projet, s'il est bien réalisé, contribuera « au désenclavement de plusieurs secteurs », en plus d'avoir des bienfaits sur le plan environnemental.

L'OAQ salue également « le souci exprimé par CDPQ Infra de considérer la qualité architecturale en amont du projet » et se dit satisfait de la mise sur pied d'un comité d'expert multidisciplinaire par le gouvernement du Québec, en rappelant l'importance que les membres puissent « remettre en question l'ensemble des aspects du projet ».

L'OAQ émet des recommandations dans son mémoire concernant l'intégration architecturale et la portion aérienne du projet.

REGROUPEMENT DES RIVERAINS DE LA RUE NOTRE-DAME (RRNDHM)

Le RRNDHM remet en cause plusieurs des énoncés faits par CDPQ Infra depuis l'annonce du projet. Le RRNDHM postule que le projet « va favoriser l'étalement urbain », qu'il « ne réduira pas l'usage de l'auto solo et la congestion », qu'il « produira des nuisances visuelles et sonores » et qu'il « ne répondra pas aux besoins des résidents ». Le RRNDHM craint que le REM de l'Est cannibalise les réseaux de transports existants et que cela diminue la qualité du service pour les usagers, et détaille chacune de ces affirmations dans un tableau synthèse.

Le RRNDHM craint que le projet « dénature le patrimoine bâti », supprime des espaces verts, « fragmente le territoire » et « crée une nouvelle cicatrice dans le paysage », au détriment de la qualité de vie des résidents.

Le RRNDHM demande à CDPQ Infra de « considérer d'autres options que le mode aérien », de constituer son projet « à partir du réseau de transport collectif existant, plutôt que de subordonner celui-ci à son projet » et de « tenir compte des besoins en transport des résidents des quartiers qu'elle compte traverser ».

GHYSLAIN GAGNON

Monsieur Gagnon expose les avantages et inconvénients des options aériennes et souterraines dans Tétreaultville sur les plans visuel et financier. Il élabore sur les types de matériaux, sur l'éclairage, la mise en valeur d'une structure par différents éléments décoratifs en plus d'exposer ses observations sur les différents endroits où des insertions souterraines seraient possibles dans le quartier. Aux vues de ces deux positions, il demande « une étude comparative des coûts entre un REM souterrain [et un REM] aérien » afin de trancher.

Il termine son plaidoyer en affirmant que « les citoyens de Tétreaultville méritent de voir naître un transport collectif structurant », mais que « c'est la façon d'y arriver qui fera toute la différence ». Il souligne le potentiel d'un tronçon aérien, mais appuie sur le fait qu'il faut dans l'immédiat « inverser la tendance des gens qui se l'imaginent laid et affreux » et estime que cela passe par « la preuve que CDPQ Infra est prête à investir et à s'investir dans le projet: chiffres et maquettes en main ».

Annexe 1 : Liste des avis citoyens

*Certaines recommandations similaires ont été agglomérées pour des fins de clarté.

Avis	Sous-avis	Solo vs Consensus	Thème	Sujet - Avis citoyens	Date	Lieu de consultation
Ajouter ou déplacer une station à l'intersection de la rue St-Denis/René-Lévesque pour relier le CHUM et l'UQAM.		Solo	Ajout de stations	Ajout de station dans Ville-Marie : Secteur centre-ville.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Ajouter une station sur l'avenue Souigny pour desservir les citoyens au sud.		Consensus	Ajout de stations	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ajouter une station à l'artère des Ormeaux.		Solo	Ajout de stations	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Procéder à l'insertion en bas de la rue Sherbrooke, avant la rue Hochelaga, car la population est moins dense et les nuisances auront moins d'impact.		Solo	Implantation du tracé	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Ajouter une station à la hauteur de des Ormeaux.		Consensus	Intégration	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Améliorer l'offre de transport du quartier en ajoutant un édicule à des Ormeaux.		Solo	Interconnexions	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ajouter une station de métro dans Montréal-Est.		Solo	Interconnexions	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ajouter une station à Montréal-Est (intersection Sherbrooke/Broadway ou intersection Sherbrooke/Marien).		Solo	Tracé	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ajouter une station entre l'avenue Haig et la station Viauville dans le secteur de Cadillac.		Consensus	Ajout de stations	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Ajouter des stations au sein de l'arrondissement pour mieux desservir la population.		Consensus	Ajout de stations	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Rendre la station Viauville officielle.		Consensus	Ajout de stations	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Ajouter une station au niveau de Cadillac dans le secteur de Longue-Pointe.		Consensus	Ajout de stations	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Revoir complètement le tracé pour mieux desservir le quartier Hochelaga — Mercier — Maisonneuve en ajoutant des stations plus près du stade olympique et du parc Maisonneuve.		Consensus	Ajout de stations	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Ajouter des stations au sud du secteur (Notre-Dame).		Consensus	Ajout de stations	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Ajouter une station dans le secteur Beaulac pour éviter d'enclaver le secteur (comme Guybourg).		Solo	Ajout de stations	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Ajout d'une station dans le secteur Mercier — Hochelaga — Maisonneuve pour réduire le temps de la marche à pied entre les stations (métro, REM de l'Est, autobus).		Solo	Ajout de stations	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Réduire la distance entre les stations St-Clément et Pie-IX Sud.		Consensus	Intégration	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
S'attarder en priorité au secteur Notre-Dame en faisant passer le REM de l'Est par la rue en tant que tel.		Consensus	Intégration	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Dynamiser l'offre de Mercier — Hochelaga — Maisonneuve en ajoutant des stations au projet du REM de l'Est.		Consensus	Tracé	Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
S'assurer que l'offre du REM de l'Est bénéficie les citoyens de Mercier-Est, au-delà de ce que le métro leur apporte déjà.		Solo	Autre	Ajout de stations dans Mercier-Est.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ne pas nuire aux efforts de revitalisation de Mercier-Est.		Solo	Priorités locales	Ajout de stations dans Mercier-Est.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Desservir le secteur Mercier-Est.		Consensus	Tracé	Ajout de stations dans Mercier-Est.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Desservir le secteur Mercier-Est.	Ajouter une station autour de la rue des Ormeaux, bifurquer vers la station Contrecoeur dans le secteur de la rue George V.	Solo	Tracé	Ajout de stations dans Mercier-Est.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ajouter une station au nord de l'autoroute 40 à Rivière-des-Prairies.		Consensus	Ajout de stations	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter des stations entre Marie-Victorin et l'Est, vers la route de bus Saint-Jean Baptiste.		Solo	Ajout de stations	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter des stations à ces endroits : Pierre Baillargon (coin résidentiel), Boulevard Rivière-des-Prairies (plus à l'est, résidentiel aussi) et le boulevard Saint-Jean Baptiste (en raison de la ligne de bus — Connexion Marie-Victorin — Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles).		Solo	Ajout de stations	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter une station sur Maurice-Duplessis entre Armand-Bombardier et Rodolphe-Forget.		Solo	Ajout de stations	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Construire une station à Rivière-des-Prairies.	Artère de Maurice-Duplessis : les commerces du secteur en bénéficieraient. On suggère que les stations soient aux emplacements suivants : <ul style="list-style-type: none">Maurice-Duplessis/ Boulevard Rodolphe-Forget Maurice-Duplessis/ Boulevard RDP Maurice-Duplessis/ Boulevard Saint-Jean-Baptiste Sur le Boulevard Ferras pour sa largeur. À l'est de la 25.	Solo	Ajout de stations	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Construire une station à Rivière-des-Prairies.		Solo	Ajout de stations	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Construire une station à Rivière-des-Prairies.		Solo	Ajout de stations	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter une station entre la station Contrecoeur et la station St-Jean Baptiste.		Solo	Ajout de stations	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter une station au coin de Campbell.		Solo	Ajout de stations	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter une station au bout de l'île.		Solo	Ajout de stations	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter une station du REM de l'Est entre Rivière-des-Prairies et la gare de Pointe-aux-Trembles qui viendrait « faire une boucle » avec la portion est du tracé.		Consensus	Ajout de stations	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter une station à l'intersection des boulevards Rodolphe-Forget et Maurice-Duplessis en prolongeant la ligne du Cégep.		Solo	Ajout de stations	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Désenclaver Rivière-des-Prairies.		Solo	Ajout de stations	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Permettre aux résidents, aux employés et aux travailleurs municipaux de Rivière-des-Prairies à avoir accès au REM de l'Est.		Consensus	Priorités locales	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Désenclaver Rivière-des-Prairies.		Consensus	Tracé	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Créer un triangle de l'est avec la station Marie-Victorin et Pointe-aux-Trembles.		Consensus	Tracé	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	03-Jun	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Organiser le tracé du REM de l'Est en forme de « Y », en partant de Rivière-des-Prairies.		Solo	Tracé	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Créer un triangle de l'est avec la station Marie-Victorin et la station Pointe-aux-Trembles.		Solo	Tracé	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Compléter la boucle de Marie-Victorin jusqu'au bout de l'île pour favoriser la mobilité des résidents qui sont bloqués par l'autoroute.		Solo	Tracé	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Désenclaver Rivière-des-Prairies dans le secteur entre l'autoroute.		Solo	Tracé	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter des stations à Rivière-des-Prairies.		consensus	Tracé	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter des stations à Rivière-des-Prairies.		Consensus	Tracé	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Prolonger le REM de l'Est de la station Marie-Victorin à Rivière-des-Prairies.		Solo	Tracé	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Prolonger le REM de l'Est à Rivière-des-Prairies.		Consensus	Tracé (priorités locales - transport collectif)	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Prolonger le REM de l'Est avec une station dans Rivière-des-Prairies.		Consensus	Tracé (priorités locales - transport collectif)	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Prolonger le REM de l'Est à Rivière-des-Prairies.	Faire une boucle en passant par Pointe-aux-Trembles.	Solo	Tracé (priorités locales - transport collectif)	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Ajouter des stations à Rivière-des-Prairies.		Consensus	Tracé (stations)	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter des stations à Rivière-des-Prairies.		Consensus	Tracé/Ajout de stations	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Déplacer la station terminale de Marie-Victorin au coeur du quartier, à l'est de l'autoroute 25.		Consensus	Tracé	Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter une station à Montréal-Est.		Consensus	Interconnexions	Ajout station dans Montréal-Est.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Communiquer clairement et dans un jargon familier toutes les étapes du projet pour la circulation et pour la population.	Prévoir des comités de voisinage pour apaiser les craintes et les soucis associés aux chantiers.	Solo	Communication	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Bien communiquer les services offerts dans chacune des stations.		Solo	Communication	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Mieux communiquer le projet du REM de l'Est aux citoyens en utilisant des moyens de communication directs (porte-à-porte, rendre disponible les études et scénarios, etc.).		Consensus	Communication	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Ajouter les interconnexions à la carte du REM de l'Est pour faciliter la compréhension des services offerts en transport collectif.		Consensus	Communication	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Communiquer plus d'informations quant au REM de l'Est et quant aux emplacements exacts des stations.		Consensus	Communication	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Communiquer plus d'informations quant au REM de l'Est et quant aux emplacements exacts des stations.	Optimiser la présentation et le visuel des cartes (emplacement des stations) en incluant le nom des rues et des quartiers.	Consensus	Communication	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Réviser le processus de consultations publiques et impliquer les citoyens de façon plus proactive.		Consensus	Communication	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Mieux communiquer le projet du REM de l'Est aux citoyens en utilisant des moyens de communication directs (porte-à-porte, rendre disponible les études et scénarios, etc.), notamment pour les personnes âgées ou celles n'ayant pas accès à Internet.		Consensus	Communication	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Donner accès à toute la documentation, aux études ainsi qu'au contenu des consultations publiques.		Consensus	Communication	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Rendre les informations financières et le rapport du projet (budget) disponibles et plus clairs pour le public.		Consensus	Communication	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Clarifier la délimitation des infrastructures du REM de l'Est qui seront franchissables versus infranchissables sur le site Web du projet.		Solo	Communication	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Assurer une plus grande transparence de la part du promoteur.		Consensus	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Assurer une transparence totale et faciliter l'accès à l'information.		Consensus	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Donner accès à tous les documents.	(particulièrement celui des 170 propositions et idées pour optimiser le projet du REM de l'Est).	Consensus	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Être plus transparent et donner plus d'information au public.		Consensus	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Partager les études faites.		Consensus	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Être plus transparent au niveau des données.	Montrer les études.	Consensus	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Être plus précis sur les cartes pour la localisation des stations.		Consensus	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Adapter les moyens de communication aux besoins de la population.		Solo	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
En plus des communications numériques, augmenter les communications plus traditionnelles.		Solo	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Démontrer plus de transparence.	Améliorer le site Web, car il est difficile à comprendre pour les citoyens.	Solo	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer de communiquer avec la population plus vulnérable qui n'a pas toujours accès à un bon équipement informatique.		Solo	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Donner plus de documentation.		Solo	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Améliorer les images des plans du REM de l'Est sur la rue Sherbrooke pour permettre aux citoyens de bien se projeter.		Solo	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Rendre disponible la signature architecturale du projet, autre que pour le tronçon de l'artère René-Lévesque.		Solo	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Continuer à utiliser les réseaux sociaux et les réseaux plus traditionnels.		Solo	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Adopter une communication par la poste pour la population vieillissante.		Solo	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Préciser la localisation exacte du début de l'insertion souterraine.		Solo	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Utiliser un autre argumentaire que les rabattements par autobus pour convaincre de la pertinence du tracé pour les résidents de Rivière-des-Prairies.		Consensus	Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Rendre disponible les études et l'argumentaire avant les différents moments-clés du processus (ex. : le BAPE).		Consensus	Poursuite du dialogue avec les citoyens	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Bien communiquer dans le futur, surtout à Saint-Léonard pour l'arrimage des travaux (ligne bleue, SRB Pie-IX et REM de l'Est à venir).		Consensus	Poursuite du dialogue avec les citoyens	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Mieux informer les gens sur le début et sur la fin des travaux, sur la date de mise en service, etc.		Consensus	Poursuite du dialogue avec les citoyens	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Adopter une communication par la poste pour la population vieillissante.		Solo	Poursuite du dialogue avec les citoyens	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Adopter une communication par les médias sociaux pour la population étudiante.		Solo	Poursuite du dialogue avec les citoyens	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
S'assurer que les communications soient traduites dans les différentes langues parlées par les résidents du secteur.		Solo	Poursuite du dialogue avec les citoyens	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Bien écouter et intégrer les diversités culturelles tout au long du projet.		Solo	Poursuite du dialogue avec les citoyens	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Effectuer les communications dans toutes les langues des arrondissements.		Solo	Poursuite du dialogue avec les citoyens	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Recommander les études et la littérature sur laquelle CDQP Infra se base pour les statistiques d'achalandage (le contexte pandémique a changé les habitudes des citoyens).		Consensus	Tracé	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Rendre disponible l'étude qui a déterminé la pertinence de se rendre à Pointe-aux-Trembles.		Solo	Tracé/Communications	Améliorer la communication et la transparence sur le projet.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Arrimer les différents travaux qui auront lieu dans les prochaines années sur la rue Notre-Dame pour éviter de déranger les citoyens du quartier.		Consensus	Priorités locales	Arrimer les travaux avec les autres travaux.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Maintenir les travaux de la rue Notre-Dame en priorité avant ceux du REM de l'Est.		Solo	Priorités locales	Arrimer les travaux avec les autres travaux.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Arrimer les différents travaux qui auront lieu dans les prochaines années sur la rue Notre-Dame pour éviter de déranger les citoyens du quartier.		Solo	Priorités locales	Arrimer les travaux avec les autres travaux.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Raccorder le REM de l'Est à la station Frontenac.		Solo	Tracé	Connecter le REM de l'Est à la station Frontenac.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Conserver la station de l'hôpital Rosemont.		Consensus	Positionnement des stations (Tracé)	Conserver la station de l'hôpital Rosemont.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
S'assurer de préserver et de protéger les espaces verts, l'accès au fleuve, physique et visuel, ainsi que le patrimoine architectural du secteur Sainte-Marie et de la rue Notre-Dame.	Éviter la déconstruction d'édifices patrimoniaux.	Consensus	Intégration	Conserver le patrimoine.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Respecter l'architecture et faire des échos à l'histoire du quartier de Rivière-des-Prairies.		Consensus	Intégration	Conserver le patrimoine.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles

Impliquer le Conseil du patrimoine de Montréal dans les démarches de communication du REM de l'Est. Conservser le caractère urbain et historique lors de la conception architecturale. Conservser les lieux historiques, comme les maisons patrimoniales. Éviter d'avoir un impact sur le patrimoine du quartier (ex. : maisons centenaires). Ensure that the St. Patrick's Basilica is mentioned in CDPQ Infra materials as an important historical marker. Conservser plusieurs endroits clés dans le quartier tels que : - Le quartier Boromé près du centre Cardinal-Léger ; - Le Monument-National ; - La porte du quartier chinois ; - La tour de l'Horloge ; - La vue sur le pont Jacques-Cartier ; - La vue sur les édifices centenaires et sur les églises le long du boulevard René-Lévesque ; - L'ancienne prison des Patriotes (Prison du Pied-du-Courant) ; -L'espace public sous le pont Jacques-Cartier.		Solo	Intégration	Conservser le patrimoine.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Reprendre un matériau existant, intégrer un élément représentatif, ajouter des détails se rapportant à l'histoire.		Solo	Intégration	Conservser le patrimoine.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
		Consensus	Priorités locales	Conservser le patrimoine.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
		Solo	Priorités locales	Conservser le patrimoine.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
		Solo	Priorités locales	Conservser le patrimoine.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
		Consensus	Priorités locales	Conservser le patrimoine.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
		Consensus	Priorités locales	Conservser le patrimoine.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Déplacer la station St-Zotique.		Consensus	Positionnement des stations (Tracé)	Déplacer la station St-Zotique.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Déplacer la station St-Zotique.	Déplacer la station au croisement des boulevards Lacordaire et Jean-Talon.	Solo	Positionnement des stations (Tracé)	Déplacer la station St-Zotique.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Déplacer la station St-Zotique.	Déplacer la station au coin de la rue Beaubien.	Solo	Positionnement des stations (Tracé)	Déplacer la station St-Zotique.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Déplacer la station St-Zotique.	Déplacer la station à la hauteur de la rue Bélanger.	Solo	Positionnement des stations (Tracé)	Déplacer la station St-Zotique.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Assurer une meilleure coordination et une meilleure intégration entre les différentes organisations de transport de la région.		Consensus	Autre	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer que le transport dans l'est soit réparé, considérant l'impact du REM de l'Ouest sur le train de banlieue.		Solo	Autre	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Continuer les réseaux actuels plutôt que construire le REM de l'Est.		Solo	Autre	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
S'assurer d'avoir des rabattements d'autobus autant à l'ouest qu'à l'est vers des stations de métro.		Consensus	Desserte des quartiers à l'ouest de Pie-IX	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Ajouter des pistes cyclables près des stations de Saint-Léonard.		Solo	Desserte des quartiers à l'ouest de Pie-IX	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Mettre en place des rabattements d'autobus efficaces dans les axes est-ouest.		Solo	Desserte des quartiers à l'ouest de Pie-IX	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Station Lacordaire : s'assurer de l'intégration avec la future ligne de métro et y intégrer des services et des commerces pour la continuité commerciale de l'artère Jean-Talon.		Solo	Éléments distinctifs du quartier	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Réfléchir les services de transport dans leur ensemble pour mieux desservir l'est (REM de l'Est, ligne bleue, ligne verte).		Consensus	Intégration	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Limitier et réduire la distance de marche entre le REM de l'Est et le métro (dont l'Assomption) en évitant le détournement des arrêts de bus vers le REM de l'Est.		Consensus	Intégration	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Privilégier des accès pour le transport collectif (bxi, communauto, etc.).		Consensus	Intégration	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Établir des connexions avec les stations du centre-ville.		Consensus	Intégration	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Intégrer le tracé près des autoroutes et des zones commerciales.		Solo	Intégration	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Réfléchir le REM de l'Est dans le but de régler le problème d'engorgement de la ligne verte.		Solo	Intégration	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Créer un aménagement qui va permettre la connexion avec la ligne verte, l'accessibilité, sans toutefois créer un goulet d'étranglement.		Solo	Intégration	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Maintenir les lignes d'autobus existantes (34) malgré la construction du REM de l'Est dans le secteur.		Solo	Intégration	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Intégrer une navette intermodale au centre-ville (remplacement du REM de l'Est) pour redynamiser le secteur et faciliter les déplacements des citoyens.		Solo	Intégration	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Impliquer l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) dans les consultations sur le tracé du REM de l'Est.		Solo	Intégration	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Optimiser la distance entre la station de métro Beaudry (ligne verte) et la station sur le boulevard René-Lévesque.	Ajouter une interconnexion entre les deux stations (station intermodale) pour supprimer l'irritant du 50 mètres de distance à faire à pied.	Consensus	Intégration	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
S'assurer de ne pas dédoubler l'offre de service existante en transport en commun avec le REM de l'Est.		Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Ajouter une connexion aux trois lignes de métro à la station de Viauville du REM de l'Est.		Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Intégrer des lignes d'autobus nord-sud pour rejoindre les stations actuelles en cas de panne de métro ou du REM de l'Est.		Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Ne pas détourner les lignes d'autobus de la STM dans la construction du REM de l'Est.		Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
S'assurer de ne pas faire concurrence à la Société de transport de Montréal (STM) avec le projet du REM de l'Est, mais bien de compléter le service déjà offert (grand potentiel).		Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
S'assurer de ne pas dédoubler l'offre de service existante en transport en commun avec le REM de l'Est.		Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
S'assurer de ne pas dédoubler l'offre de service existante en transport en commun avec le REM de l'Est.	Revoir la nécessité que le REM de l'Est se rende jusqu'au centre-ville.	Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Instaurer une connexion avec le REM de l'Ouest.		Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Ajouter un raccordement entre les deux REM (REM de l'Est et REM de l'Ouest).		Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Optimiser les interconnexions du REM de l'Est au centre-ville pour éviter de refermer le réseau de transport actif sur lui-même.		Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Ne pas dédoubler le service de transport en commun et optimiser les connexions entre les différents services.		Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Connecter le REM de l'Est à l'ouest vers l'Université McGill (pas possible via boulevard René-Lévesque, mais via la sortie Mansfield de l'autoroute Ville-Marie).		Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Balancer la charge entre la ligne verte et la ligne bleue de la Société de transport de Montréal (STM).		Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
S'assurer de ne pas faire concurrence à la Société de transport de Montréal (STM) avec le projet du REM de l'Est, mais bien de compléter le service déjà offert (grand potentiel).	Laisser la mobilité (transport collectif) au niveau local à la Société de transport de Montréal (STM).	Solo	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
S'assurer que le REM de l'Est dessert mieux la rue Ontario en favorisant l'interconnexion entre les différents modes de transport actif.		Solo	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Repenser l'intégralité des transports dans le centre-ville pour fusionner les connexions est-ouest.		Solo	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Connect REM's stations to other networks.		Solo	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Établir une connexion directe entre la station Labelle et le métro (pas de distance de marche pour les usagers), soit faire de la station Labelle une station intermodale reliée à la ligne jaune du métro de la Société de transport de Montréal (STM).		Solo	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
S'assurer de relier le REM de l'Est aux stations de la ligne verte pour une meilleure connectivité.		Solo	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
S'assurer de ne pas dédoubler l'offre de service existante en transport en commun avec le REM de l'Est.	Optimiser le service au niveau de la ligne verte (raccordement du service) et ne pas dédoubler le service en transport en commun à ce niveau du métro de la Société de transport de Montréal (STM).	Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
S'assurer de ne pas dédoubler l'offre de service existante en transport en commun avec le REM de l'Est.	Ne pas dédoubler les stations des lignes orange et verte.	Consensus	Interconnexion	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Clarifier tous les projets de transport actif de la ville de Montréal pour favoriser la compréhension des citoyens sur les possibilités et sur les interconnexions possibles (prolongement de la ligne bleue, ligne rose, ligne rapide sur Pie-IX, REM de l'Est, etc.).		Solo	Interconnexion et communication	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Ne pas diminuer l'offre de service en transport en commun du secteur au profit du REM de l'Est.	Lignes nommées lors de la consultation Le 541 : très utilisé et bonne fréquence. Le 185 : la fréquence devrait être augmentée. Le 23 sur Beaubien vers Plaza Saint-Hubert : service efficace. Le 410 sur Notre-Dame vers le centre-ville. Le 430 sur Notre-Dame vers le centre-ville. Les horaires des trajets vers l'est ne sont pas assez fréquents. La fréquence des autobus en dehors des heures de pointe devrait être augmentée.	Consensus	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Offrir des services d'autobus permettant le déplacement sur de courtes distances, à même le secteur.		Consensus	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer de ne pas réduire l'offre de service d'autobus.		Consensus	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer de ne pas perdre de service en transport en autobus.		Consensus	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Intensifier la ligne 81 et voir la possibilité de la prolonger jusqu'à Tricentenaire.	Augmenter sa fréquence.	Consensus	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter des lignes de BIXI.		Consensus	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
S'assurer de l'efficacité des interconnexions avec les services de transport alternatif (autopartage, voies cyclages, stations bixi, etc.).		Consensus	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
S'assurer de désengorger la ligne verte du métro.		Consensus	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Assurer l'efficacité et la fiabilité des liens nord-sud entre Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles ou Montréal-Est.	Augmenter la fréquence des autobus.	Consensus	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
S'assurer de l'interconnexion du REM de l'Est avec les réseaux actuels, mais aussi de développer davantage ce réseau local.		Consensus	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles

Relier le REM de l'Est aux stations de métro, plus spécifiquement la ligne verte.		Consensus	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Assurer un lien entre les stations et le transport en commun.		Consensus	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	1er juin	Rosemont – La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
S'assurer que le REM de l'Est ne dédouble pas l'offre existante du SRB Pie-IX.		Consensus	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	1er juin	Rosemont – La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Assurer des services de navettes vers la rue Sherbrooke pour rejoindre le REM de l'Est, via des Ormeaux et Honoré-Beaugrand, ou tout autre segment où il y a des passages à niveau avec la voie ferrée.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ne pas diminuer l'offre de service en transport en commun vers l'ouest au profit du REM de l'Est.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ajouter une interconnexion avec le train de banlieue à l'extrémité du quartier pour rejoindre Pointe-aux-Trembles.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer d'offrir la connexion nord-sud.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ajouter du transport partant du nord au sud de Georges-V.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Conserver la fréquence des trajets d'autobus sur l'axe est/ouest.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Conserver les services de transport actuellement offerts dans le quartier.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Allonger le tracé du métro jusqu'à Anjou.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Connecter le tracé avec les Galeries d'Anjou via la ligne bleue.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ajouter des voies réservées aux autobus.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Relier Anjou et Rivière-des-Prairies.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer de l'efficacité des interconnexions sur la rue Sherbrooke.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ne pas diminuer l'offre de transport en commun.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer de ne pas déstabiliser la connectivité dans le quartier (nord-sud/centre vers Honoré-Beaugrand).		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer qu'une transition vers d'autres modes de transport collectif existe en cas de panne ou de lignes bondées.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Assurer de bien desservir les axes nord-sud au-delà du REM de l'Est, car la station Honoré-Beaugrand ne sera pas suffisante.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Retirer l'arrêt à la station Honoré-Beaugrand pour ne pas l'engorger.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Mieux desservir le sud avec le réseau d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM).		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Dans l'éventualité où il n'y ait pas de stations à Pointe-aux-Trembles, s'assurer que le transport en autobus vers le REM de l'Est soit plus efficace.	Ajouter une voie réservée aux autobus avec des feux prioritaires.	Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Déployer le service BDO dans un rayon de deux kilomètres de chaque station.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Créer une voie réservée sur la rue Sherbrooke jusqu'au bout de l'île.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Créer un lien nord-sud entre les deux grands quartiers de l'arrondissement, car celui-ci est coupé en deux par l'autoroute 40.	S'assurer d'interconnexions efficaces pour régler le problème de transport sur l'axe nord-sud.	Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Créer des voies réservées pour les autobus 430 et 410.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Raccorder le REM de l'Est à la gare d'Anjou et à celle de Pointe-aux-Trembles.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Raccorder la ligne bleue (et son agrandissement projeté) au REM de l'Est, surtout à la station Anjou.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Renforcer le transport en commun sur la rue Notre-Dame.	S'assurer que la navette fluviale devienne permanente pour que les gens venant de Repentigny ou de Terrebonne puisse prendre le REM de l'Est avec un tarif intégré.	Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Agrandir les deux stationnements prévus au lieu d'en ajouter des supplémentaires au long des stations du REM de l'Est.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Coordonner efficacement les heures de passages du REM de l'Est et les départs des véhicules de la Société de transport de Montréal (STM) et de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).	Ajuster les heures d'autobus selon les voitures du REM de l'Est, quitte à augmenter le nombre d'autobus.	Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
S'assurer que le REM de l'Est ne dédouble pas l'offre existante en transport en commun.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	1er juin	Rosemont – La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Considérer une interconnexion avec la future ligne rose.		Solo	Interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	1er juin	Rosemont – La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
S'assurer que le REM de l'Est soit bien interconnecté avec les autres services de transport en commun pour donner de la valeur aux propriétés.		Consensus	Interconnexions/Priorités locales	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Planifier de bonnes dessertes d'autobus à la station terminale de Marie-Victorin.		Consensus	Localisation et aménagements de la station terminale	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Permettre une connexion avec la ligne d'autobus 49 Maurice-Duplessis pour avoir un lien avec Rivière-des-Prairies.		Consensus	Localisation et aménagements de la station terminale	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
S'assurer de la pertinence du REM de l'Est considérant le projet SRB Pie-XI, qui se déplacera parallèlement à ce dernier.	S'assurer que l'achalandage soit pertinent dans ces circonstances.	Consensus	Positionnement des stations (Tracé)	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	1er juin	Rosemont – La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
S'assurer que le projet permette de désengorger la ligne verte avant d'arriver au centre-ville.		Solo	Priorités locales	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Planifier de bonnes dessertes d'autobus autour des stations.		Consensus	Priorités locales pour le transport collectif	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Prévoir des lignes d'autobus qui se rendent à chaque station ainsi que des débarcadères.	Aménager les débarcadères afin d'accueillir tous les modes de déplacement.	Solo	Priorités locales pour le transport collectif	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
S'assurer que des services d'autobus dans l'axe est-ouest soient disponibles.		Consensus	Rabattements d'autobus importants	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Considérer l'Exo5 reliant Mascouche au centre-ville, en passant par Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies, comme une option de liaison rapide vers le centre-ville.		Solo	Rabattements d'autobus importants	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Bien indiquer les interconnexions avec les lignes d'autobus autour de la station terminale Marie-Victorin.		Solo	Rabattements d'autobus importants	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Ne pas dédouble l'offre de service existante en transport en commun avec le REM de l'Est.		Consensus	Tracé	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ajouter une station qui rejoint la ligne verte (ex. : des Ormeaux).		Consensus	Tracé	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Réduire le nombre de voies routières pour les véhicules privés.		Consensus	Tracé	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Ajouter une station d'autobus, près de l'autoroute 40, pour alléger les déplacements.		Consensus	Tracé	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Connecter la station Robert-Bourassa à d'autres modes de transport (autobus, métro, etc.).		Consensus	Tracé	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Réduire le nombre de voies routières pour les véhicules privés.		Consensus	Tracé	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Prévoir que la station Robert-Bourassa rejoigne la Gare centrale (et ainsi le REM de l'Ouest).		Solo	Tracé	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Annexer la station SRB Pie-IX au REM de l'Est pour optimiser les lignes d'autobus.		Solo	Tracé	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
S'arrimer avec la STM pour un tracé optimal.	S'arrimer avec les axes nord-sud et est-ouest.	Solo	Tracé/interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
S'assurer de l'intermodalité avec le métro à la station Anjou.		Solo	Tracé/interconnexions	Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Désengorger la circulation autour d'Honoré-Beaugrand.		Solo	Interconnexions	Diminuer la circulation.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Éviter le plus possible les expropriations.		Consensus	Autre	Éviter les expropriations.	1er juin	Rosemont – La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Minimiser les expropriations des logements abordables sur la rue Sherbrooke.		Solo	Autre	Éviter les expropriations.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Protéger les logements sociaux du secteur.		Consensus	Priorités locales	Éviter les expropriations.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Permettre des commerces locaux dans les stations du REM de l'Est.		Consensus	Architecture et intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Bien intégrer les stations du REM de l'Est dans le milieu pour dynamiser les quartiers.	Faire en sorte que les stations animent les secteurs avoisinants et qu'elles deviennent des points de convergence.	Consensus	Architecture et intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Bien intégrer les stations du REM de l'Est dans le milieu pour dynamiser les quartiers.	Rendre les futures stations dynamiques et mettre de l'avant le développement économique en intégrant des services et des commerces de proximité aux stations.	Consensus	Architecture et intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Rendre les futures stations dynamiques et mettre de l'avant le développement économique en intégrant des services et des commerces de proximité aux stations.	Intégrer des commerces locaux et non des bannières.	Solo	Architecture et intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Permettre aux stations d'offrir des services pour les usagers, comme des commerces de proximité.	Mettre de l'avant des commerces qu'on ne retrouve pas dans le métro.	Solo	Architecture et intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Transformer les stations en repères, en symboles.		Solo	Architecture et intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Bien intégrer les stations du REM de l'Est dans le milieu pour dynamiser les quartiers.	Intégrer les stations du REM de l'Est à des bâtiments déjà existants et seulement voir les accès de la rue comme il se fait au centre-ville.	Solo	Architecture et intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Bien intégrer les stations du REM de l'Est dans le milieu pour dynamiser les quartiers	Utiliser des édifices pour maximiser les espaces.	Solo	Architecture et intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Réutiliser les terrains qui seront acquis, après la construction du REM de l'Est, afin d'y construire du logement social ou des établissements communautaires.		Consensus	Autre	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Intégrer des espaces de bureau et de logement au cœur des stations ou près des stations.		Consensus	Intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Considérer fortement le REM de l'Est comme une opportunité de moderniser Ville-Marie.		Consensus	Intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Ensure that the construction of the REM de l'Est project does not compromise the life quality of residents near the site (particularly near Robert-Bourassa and Cartier).		Consensus	Intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Intégrer des services publics au sein des stations (ex. : CPE, commerces de proximité).		Solo	Intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est

Veiller à dynamiser le quartier grâce au REM de l'Est.					
Ajouter des marchés extérieurs, des paniers alimentaires ainsi que des logements abordables près des stations du REM de l'Est.	Solo	Intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	16-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Développer l'espace urbain le long des structures du REM pour éviter qu'il soit désert, non-sécuritaire et enclin aux activités illégales.	Solo	Intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	08-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Donner de la place à des bâtiments à vocation sociale à proximité (ex. : CPE, logement social, etc.).	Solo	Intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	08-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Permettre la liaison du REM de l'Est vers des logements sociaux et des CPE.	Solo	Intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Rapprocher le REM de l'Est de la rue Hochelaga pour revitaliser cet axe.	Consensus	Interconnexions	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Réfléchir le projet en gardant en tête le développement à long terme de l'est de l'île	Consensus	Priorités locales	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	16-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Redynamiser le secteur de Sainte-Catherine simultanément au projet du REM de l'Est dans ce quartier.	Consensus	Priorités locales	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	16-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer de l'accès aux services comme les écoles et autres activités dans l'est.	Consensus	Priorités locales	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	08-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Collaborer avec les commerces présents pour les aider à se développer.	Consensus	Priorités locales	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Porter une attention particulière aux services existants comme les garderies et les écoles.	Consensus	Priorités locales	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Bien intégrer des éléments comme le CLSC et les centres communautaires de part et d'autre du tracé.	Consensus	Priorités locales	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
S'assurer de ne pas nuire à l'offre commerciale du quartier proche de la station Tricentenaire.	Solo	Priorités locales	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
S'assurer d'une bonne intégration des commerces locaux dans le projet.	Solo	Priorités locales/intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Assurer le lien vers des commerces ou des points d'intérêts à proximité (cégeps, centres commerciaux, commerces, etc.).	Consensus	Architecture et intégration	Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ne pas positionner les bancs de wagons de côté pour assurer du confort aux usagers.	Solo	Autre	Garantir du confort dans les wagons et les stations.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Garantir une expérience-client confortable, inspirée de certains modèles européens.	Solo	Autre	Garantir du confort dans les wagons et les stations.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Éviter les longs corridors de marche dans les stations.	Solo	Autre	Garantir du confort dans les wagons et les stations.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter des salles de pas perdus dans la station Honoré-Beaugrand.	Solo	Intégration	Garantir du confort dans les wagons et les stations.	16-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Intégrer des experts véhiculant la vision citoyenne au comité d'experts du projet.	Consensus	Communication	Garantir du confort dans les wagons et les stations.	16-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Réviser le processus de consultations publiques et impliquer les citoyens de façon plus proactive.	Consensus	Communication	Impliquer les citoyens sur le projet.	08-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Assurer aux citoyens que leurs commentaires sont entendus et qu'ils seront considérés pour l'amélioration du projet.	Consensus	Communications	Impliquer les citoyens sur le projet.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Augmenter le dialogue avec les citoyens.	Consensus	Communications	Impliquer les citoyens sur le projet.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Écouter les demandes des citoyens et leur démontrer qu'ils sont entendus.	Consensus	Communications	Impliquer les citoyens sur le projet.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Faire sentir aux citoyens que les consultations vont réellement contribuer à l'amélioration du projet et qu'ils sont entendus.	Consensus	Communications	Impliquer les citoyens sur le projet.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Augmenter le dialogue avec la population, autant du CDPQ, mais de la part du gouvernement aussi.	Consensus	Communications	Impliquer les citoyens sur le projet.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
S'assurer de communiquer directement avec les groupes citoyens et créer des dialogues un-à-un, si nécessaire.	Consensus	Communications	Impliquer les citoyens sur le projet.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Faire approuver les changements par les élus et la population avant de les faire.	Consensus	Communications	Impliquer les citoyens sur le projet.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Communiquer avec les syndicats de copropriétés afin de faire circuler l'information au plus grand nombre de résidents.	Solo	Communications	Impliquer les citoyens sur le projet.	16-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer de répondre à toutes les questions des citoyens.	Solo	Communications	Impliquer les citoyens sur le projet.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Permettre aux citoyens de s'adresser directement au comité d'experts.	Solo	Communications	Impliquer les citoyens sur le projet.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Organiser un référendum citoyen avant d'établir l'implantation d'un projet comme le REM de l'Est.	Solo	Communications	Impliquer les citoyens sur le projet.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer de répondre à tous les citoyens.	Solo	Communications	Impliquer les citoyens sur le projet.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Consulter les citoyens avant d'établir des dates de consultations, car plusieurs consultations publiques de CDPQ Infra ont lieu en même temps que les assemblées générales des tables.	Solo	Communications	Impliquer les citoyens sur le projet.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Laisser le comité d'experts faire les communications avec les citoyens.	Solo	Communications	Impliquer les citoyens sur le projet.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Offrir aux citoyens le choix par rapport au style du REM de l'Est (ex. : sur la forme des poteaux, s'ils seront en forme de « Y » et de « V »).	Solo	Intégration	Impliquer les citoyens sur le projet.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Instaurer des toilettes publiques.	Consensus	Architecture et intégration	Les stations devront inclure une multitude de services publics.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Instaurer des toilettes publiques.	Solo	Architecture et intégration	Les stations devront inclure une multitude de services publics.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Aménager les espaces publics autour du REM de l'Est de façon à ce qu'ils soient agréables pour les citoyens malgré les infrastructures du REM de l'Est.	Solo	Intégration	Les stations devront inclure une multitude de services publics.	08-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Prioriser des édicules légers et non trop massifs.	Consensus	Architecture et intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Prioriser des édicules légers et non trop massifs.	Solo	Architecture et intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Station Saint-Léonard : s'assurer d'une belle intégration dans le parc, une qui serait naturelle.	Solo	Éléments distinctifs du quartier	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
S'assurer de ne pas choisir le béton comme matériel principal des structures (ex. : REM de l'Ouest, REM de la Rive-Sud, train de Richmond, Colombie-Britannique).	Consensus	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer que le REM de l'Est soit visuellement beau, et ce, tout au long du tracé.	Consensus	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer que le projet s'intègre bien à l'environnement, qu'il ne crée pas de fracture ou d'enclavure.	Consensus	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Conserver le caractère paisible du quartier Hochelaga-Maisonneuve, qui en fait un milieu de vie convivial.	Consensus	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Favoriser l'intégration urbaine du REM de l'Est, quitte à mettre de côté la vitesse et la rapidité du transport collectif.	Consensus	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
S'assurer que le projet final ait une signature pérenne et une esthétique de qualité.	Consensus	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	03-jun	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Prioriser l'intégration architecturale et patrimoniale du tracé et des stations.	Consensus	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Rendre les stations discrètes pour préserver le milieu de vie existant des citoyens.	Consensus	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Assurer une intégration harmonieuse qui considère les particularités architecturales du milieu, comme les logements du village olympique.	Consensus	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Éviter l'utilisation du béton pour les infrastructures par un choix plus esthétique (et moins enclin au vandalisme).	Consensus	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	10-jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
S'assurer que le REM de l'Est en structure aérienne ait une architecture réussie et s'intègre à l'esthétisme urbain de la ville de Montréal.	Consensus	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	10-jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Privilégier des structures en acier pour un visuel plus harmonieux et léger.	Consensus	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	10-jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Prioriser une intégration du REM de l'Est invisible qui utilise des infrastructures ou des sites déjà existants (autoroute Ville-Marie).	Consensus	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	10-jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Optimiser les bâtiments entourant le REM de l'Est pour maximiser la luminosité et l'architecture autour du REM de l'Est (e.g. ne pas créer un problème comme avec le Métropolitain).	Consensus	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	10-jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Prioriser l'esthétisme du REM de l'Est tout au long du tracé et pas seulement au centre-ville.	Solo	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Utiliser un autre matériau que le béton pour l'esthétisme du REM de l'Est.	Solo	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Prioriser les structures transparentes pour pouvoir profiter du paysage en-dedans et au-dehors du REM de l'Est.	Solo	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Enduire la structure d'un produit qui rend la tâche des graffeurs difficile.	Solo	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Collaborer avec des artistes locaux, comme dans des stations du métro de Montréal, pour donner un caractère et une spécificité aux stations.	Solo	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Évter l'utilisation du béton pour les infrastructures par un choix plus esthétique (et moins enclin au vandalisme).	Solo	Intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	10-jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Conserver le caractère naturel et paisible à Pointe-aux-Trembles.	Solo	Priorités locales	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Préserver le mieux possible la quiétude des quartiers et le pôle nature de Pointe-aux-Trembles.	Solo	Priorités locales	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Minimiser la cicatrice visuelle que va créer le REM de l'Est pour les citoyens en maintenant les points de vue importants (e.g. murale du hall d'entrée de Radio-Canada, immeubles patrimoniaux de taille moyenne au sud de Dorchester, etc.).	Consensus	Priorités locales et intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	10-jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Préserver le caractère paisible « de campagne » de l'est de l'île	Consensus	Priorités locales/intégration	Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel).	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
S'assurer de réduire les îlots de chaleur par le verdissement.	Consensus	Intégration	Limiter la création d'îlots de chaleur.	16-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer que la station Viauville ne contrecarre pas les projets de reboisement dans le secteur et s'assurer que les friches sont protégées dans une optique de développement durable et de protection contre les îlots de chaleur.	Solo	Intégration	Limiter la création d'îlots de chaleur.	08-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Préconiser le développement urbain d't de Transit-Oriented Development (TOD) pour miniser les îlots de chaleur.	Consensus	Intégration	Limiter la création d'îlots de chaleur.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Remédier au risque accru de création d'îlots de chaleur liés à la structure bétonnée.	Consensus	Intégration	Limiter la création d'îlots de chaleur.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Remédier au risque accru de création d'îlots de chaleur liés à la structure bétonnée.	Consensus	Intégration	Limiter la création d'îlots de chaleur.	10-jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
S'assurer de ne pas accentuer les îlots de chaleur.	Solo	Sécurité	Limiter la création d'îlots de chaleur.	16-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ne pas prioriser le tramway comme mode de transport alternatif dans ce projet structurant.	Solo	Tracé	Ne pas choisir l'option du tramway.	10-jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Ne pas raccorder le REM de l'Est à la station Frontenac, car la ligne verte est bondée à partir de Cadillac.	Solo	Tracé	Ne pas connecter le REM de l'Est à la station Frontenac.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Ajouter un terminus d'autobus au nord et au sud de la rue Sherbrooke et une passerelle piétonne au terminus.	Solo	Interconnexions	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Rendre les accès à la structure sécuritaires.	Consensus	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	16-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Assurer la sécurité à la station Honoré-Beaugrand.	Consensus	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Assurer une mobilité sécuritaire et conviviale pour les piétons et les cyclistes.	Consensus	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	08-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Réduire l'espace entre les stations pour maximiser la sécurité des usagers (réduire le temps de marche entre les stations et dans le secteur).	Consensus	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	08-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Optimiser la sécurité des usagers du REM de l'Est.	Consensus	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	08-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Prioriser la sécurité des usagers du REM de l'Est dans et autour des stations.	Consensus	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	08-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
S'assurer de la visibilité et de la sécurité des aménagements (ex. : éclairage).	Consensus	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Garantir la sécurité de tous les usagers.	Consensus	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
S'assurer de conserver l'intimité des citoyens habitant au niveau de la structure aérienne.	Solo	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	16-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Assurer la sécurité des véhicules, des cyclistes et des piétons aux abords du REM de l'Est.	Solo	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	16-jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Aménager des passages piétonniers autour des stations.	Solo	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est

S'assurer que la station Assomption est bien éclairée la nuit pour maximiser la sécurité des usagers.	Solo	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Positionner la station Viauville dans la zone industrialisée et non proche de la zone de transit des conteneurs par souci de sécurité.	Solo	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Station Couture : s'assurer d'un accès sécuritaire aux piétons.	Solo	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Maintenir la sécurité au niveau routier (voitures, cyclistes et piétons) sur le boulevard René-Lévesque.	Consensus	Sécurité	Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Retirer la station Viauville et optimiser le REM de l'Est en ajoutant des stations qui seront utiles aux Montréalais.	Consensus	Ajout de stations	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Préserver les espaces verts autour des stations.	Consensus	Architecture et intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Préserver les milieux naturels et les cavernes souterraines à découvrir.	Consensus	Éléments distinctifs du quartier	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Préserver les espaces verts.	Consensus	Éléments distinctifs du quartier	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Prévoir du verdissement autour des stations.	Solo	Éléments distinctifs du quartier	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Végétaliser la zone de transition pour ne pas dépasser les citoyens.	Solo	Implantation du tracé	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
S'assurer de minimiser les impacts de la zone de transition sur les radars et les espèces indigènes.	Solo	Implantation du tracé	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
S'assurer de conserver ou d'améliorer le verdissement du quartier dans l'implantation du REM de l'Est.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ajouter de la verdure à la structure du REM de l'Est.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Aménager des parcs autour des stations.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Aménager des parcs le long du tracé.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Que le REM de l'Est contribue à l'amélioration de la connectivité des citoyens avec les espaces verts.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Contribuer au verdissement du quartier.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ne pas obstruer la vue du fleuve aux citoyens.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Protéger les espaces verts existants et ne pas empiéter sur les parcs du quartier (Parc Morgan, Bande verte et Parc Saint-Clément).	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Protéger les espaces verts existants et ne pas empiéter sur les parcs du quartier (Parc Morgan, Bande verte et Parc Saint-Clément).	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
S'assurer de préserver et de protéger l'accès au fleuve, physique et visuel.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Protéger les espaces verts existants et ne pas empiéter sur la piste cyclable longeant l'avenue Souigny dans le quartier Longue-Pointe.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Protéger les boisés sur la rue Notre-Dame ainsi que le Centre de soins.	Consensus	Intégration	Possibilité de relocaliser le Centre de soins si nécessaire (risques importants pour la santé).	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Protéger les espaces verts existants et ne pas empiéter sur les parcs du quartier (Parc Morgan en priorité, Bande verte et Parc Saint-Clément).	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
S'assurer de préserver et de protéger les espaces verts, l'accès au fleuve, physique et visuel, ainsi que le patrimoine architectural du secteur Sainte-Marie et de la rue Notre-Dame.	Consensus	Intégration	Protéger en priorité le parc Morgan et les arbres du secteur.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Favoriser le verdissement du REM de l'Est et ajouter du mobilier urbain.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
S'assurer de ne pas entraver la visibilité générale (ex. : cacher des bâtiments ou le fleuve).	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Végétaliser les structures.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
S'assurer de préserver et de protéger les espaces verts, l'accès au fleuve, physique et visuel, ainsi que le patrimoine architectural du secteur Sainte-Marie et de la rue Notre-Dame.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Ne pas se limiter aux murales en termes d'intégration urbaine et pour couvrir la structure (créativité et verdissement).	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Protect existing green spaces and do not encroach on neighborhood parks and gardens.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
S'assurer que le REM de l'Est contribue au verdissement de la ville, que le tracé soit souterrain, au sol ou aérien.	Solo	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ouvrir les toits (qui seraient des toits verts) des stations au public.	Solo	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Prioriser le verdissement.	Solo	Intégration	Garder des éléments naturels beaux à l'année longue, comme avoir des arbres conifères au lieu des feuillus en guise de verdissement.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Privilégier des aires vertes et de détente.	Solo	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Utiliser le verdissement et l'introduction de végétation pour décourager les œuvres de graffiteurs et dissimuler la structure afin de la rendre moins imposante	Solo	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	1er juin	Rosemont — La Petite-Patrie : Axe L'Assomption
Assurer un verdissement complet du projet du REM de l'Est (arbres, toits verts, parcs, etc.).	Solo	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Privilégier le verdissement du centre-ville et le patrimoine dans l'aménagement de l'espace urbain.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Développer des espaces verts et des terrasses le long du boulevard René-Lévesque pour créer un boulevard urbain.	Consensus	Intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Préserver les espaces verts.	Consensus	Intégration/Priorités locales	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Préserver les espaces verts autour de la station Marie-Victorin.	Consensus	Localisation et aménagements de la station tem	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Préserver les espaces verts autour de la station Marie-Victorin.	Consensus	Localisation et aménagements de la station tem	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	27 mai	Saint-Léonard et Montréal-Nord
Conserver les Parc Thomas-Chapais et Parc Carlos D'Alcantara.	Consensus	Priorités locales	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Préserver les espaces verts (ex. : le Parc de Pointe-aux-Prairies).	Solo	Priorités locales	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles
Considérer l'indice de canopée très bas le long de la rue Notre-Dame.	Solo	Priorités locales	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Ajouter des espaces verts dans Tétéreaultville		Priorités locales	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Préserver le boisé à proximité du viaduc de l'autoroute 25.	Consensus	Priorités locales	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Éviter de couper les arbres lors de la construction du REM de l'Est.	Consensus	Priorités locales	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Éviter de couper les arbres lors de la construction du REM de l'Est.	Consensus	Priorités locales	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Prioriser le verdissement du centre-ville autour des infrastructures du REM de l'Est pour rendre l'espace convivial pour les piétons, les cyclistes et les citoyens du secteur.	Solo	Priorités locales	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Dédoubler les ajouts de verdure pour camoufler et pallier les infrastructures de béton du REM de l'Est.	Solo	Priorités locales	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
S'assurer que la station St-Clément ne s'insère pas au détriment des espaces verts existants et de la vue des citoyens sur le fleuve.	Consensus	Tracé	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	08-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie
Positionner le tracé sur une autre artère que la rue Sherbrooke, car il y a de gros arbres.	Solo	Tracé/intégration	Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer de camoufler les nuisances sonores.	Consensus	Nuisances	Préserver le niveau sonore du quartier (que le bruit n'augmente pas) et communiquer les différents moyens possibles d'atténuation des bruits.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer que les nuisances sonores ne s'aggraveront pas avec le temps.	Consensus	Nuisances	Préserver le niveau sonore du quartier (que le bruit n'augmente pas) et communiquer les différents moyens possibles d'atténuation des bruits.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Limiter au maximum les nuisances sonores, autant dans les courbes que dans les lignes droites du tracé.	Consensus	Nuisances	Préserver le niveau sonore du quartier (que le bruit n'augmente pas) et communiquer les différents moyens possibles d'atténuation des bruits.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Réduire au maximum les possibles grincements de rails.	Solo	Nuisances	Préserver le niveau sonore du quartier (que le bruit n'augmente pas) et communiquer les différents moyens possibles d'atténuation des bruits.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Limiter le bruit que créera la décélération des trains à leur arrivée en gare.	Solo	Nuisances	Préserver le niveau sonore du quartier (que le bruit n'augmente pas) et communiquer les différents moyens possibles d'atténuation des bruits.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
S'assurer de minimiser la nuisance sonore.	Solo	Nuisances	Préserver le niveau sonore du quartier (que le bruit n'augmente pas) et communiquer les différents moyens possibles d'atténuation des bruits.	16-Jun	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Minimiser les nuisances sonores de la portion aérienne et clarifier les mesures d'atténuation qui seront prises.	Solo	Nuisances	Préserver le niveau sonore du quartier (que le bruit n'augmente pas) et communiquer les différents moyens possibles d'atténuation des bruits.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Analyze and study the impacts of the project on real estate residences surrounding the REM and its infrastructures.	Solo	Intégration	Prévenir l'impact du REM de l'Est sur la valeur immobilière.	10-Jun	Ville-Marie : Secteur centre-ville
Étudier davantage la possibilité d'un tracé au sol.	Consensus	Implantation	Privilégier un tracé au sol ou souterrain.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Ne pas faire de structure aérienne.	Solo	Implantation	Privilégier un tracé au sol ou souterrain.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Mettre le REM de l'Est au niveau du sol ou souterrain à la hauteur de Souigny.	Solo	Implantation	Privilégier un tracé au sol ou souterrain.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Remplacer la portion aérienne par un REM de l'Est au sol.	Solo	Implantation	Privilégier un tracé au sol ou souterrain.	16 juin	Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est
Construire le REM de l'Est sous la terre.	Solo	Implantation	Privilégier un tracé au sol ou souterrain.	3 juin	Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles

Prévoir des infrastructures pour accueillir les véhicules des résidents de la Rive-Sud.					
Créer des places sécuritaires pour laisser son vélo et des places Communauto.					
Créer des espaces de stationnements pour les vélos et pour les voitures en autoparcage.					
Aménager des espaces dans les stations pour ranger son vélo.					
Installer des garages de vélos couverts.					
Installer des stationnements pour le couvoitage pour diminuer le nombre d'autos en circulation.					
Rattacher des installations favorisant le transport actif pour rendre les stations invitantes.			Implanter des stations de bixis et des garages pour ranger son vélo.		
Ajouter des stationnements à proximité des stations et non pas laisser les stationner dans les rues libres à tous pour éviter que les artères soient surchargées d'automobilistes qui cherchent du stationnement.					
Ajouter des stationnements près des stations.					
Utiliser un logiciel de synchronisation des feux de signalisation avec détecteurs de mouvements de manière à les synchroniser à la lumière rouge pour permettre au REM de l'Est de passer au sol sans être ralenti.					
Ajouter une connexion entre la station Honoré-Beaugrand et la station d'Anjou.					
Ne pas construire une station sur le boulevard Henri-Bourassa, car l'environnement est hostile aux piétons ainsi que loin des commerces et des habitations.					
Connecter la station Montréal-Nord à la Place Bourassa.					
S'assurer que le projet ne nuise pas à la mobilité sociale.					
Clarifier les intentions quant à la capacité des élus de décider du développeur immobilier adjacent aux stations. Pour le REM de l'Ouest, on oblige une densification du milieu pour avoir plus de résidents près des stations et les élus ne peuvent changer ce règlement, ni les citoyens.					
Faire rêver les gens, intégrer le projet dans un rêve.					
Prioriser une communication en présentiel, si possible.					
Minimiser l'achalandage dans les grands axes comme la rue Sherbrooke et le boulevard Rosemont lors du creusage de la zone de transition.					
Déplacer la zone de transition avant la rue Sherbrooke.					
S'assurer que la zone de transition ne fasse pas obstacle à la circulation des véhicules d'urgence ou à la cirulation en général.					
Ne pas rabattre les multiples services à la station Honoré-Beaugrand.					
Limiter les inconvénients au maximum lors de la construction.					
Prioriser la ligne du REM de l'Est au centre de la rue Notre-Dame pour favoriser une bande forestière et préserver la bande gazonnée.					
Créer des stations multifonctionnelles.					
S'assurer de la visibilité des commerces sur la rue Sherbrooke, alors que le REM de l'Est sera haut.					
Prioriser le développement du boulevard urbain sur René-Lévesque.					
Réduire les barrières pour adopter le transport actif.					
Éviter de créer des barrières pour les piétons et les cyclistes (infrastructures et installations franchissables).					
Atténuer les conséquences du retrait des voies de circulations sur la rue Sherbrooke sur la mobilité dans le quartier					
Aménager le dessus de la structure aérienne de commerces et de cafés.					
Ne pas aménager le dessous de la structure aérienne de commerces et de cafés.					
Ne pas « sururbaniser » le quartier en s'assurant d'arrimer ce projet ainsi que ceux d'autres promoteurs.					
Envisager le REM de l'Est comme un système global et arrêter de focaliser sur un quartier en particulier.					
Humaniser la rue Sherbrooke.					
Favoriser un partenariat entre le REM de l'Est et l'Écoparc industriel de la Grande-Prairie pour désenclaver le secteur Longue-Pointe.					
Ajouter des mesures d'atténuation supplémentaires pour le secteur.					
Retarder les travaux de construction du REM de l'Est en 2024.					
Prévoir la surcharge d'automobiles qu'il va y avoir à la station Marie-Victorin.					
Protéger les citoyens des effets néfastes de la construction des strutures du REM de l'Est.					
Installer des bancs autour des stations.					
Créer une voie réservée aux vélos sur la rue Sherbrooke.					
Évaluer la possibilité de faire des stations près des parcs.					
Intégrer le projet du REM de l'Est dans des endroits non développés comme le quartier de la brasserie Molson.					
Développer un système avec des vitesses variables sur la même ligne de service avec des arrêts à des stations décalées et des destinations différentes (secteur du centre-ville de Montréal).					
Ajouter des stations près des tours sur le boulevard Gouin pour donner accès aux résidences de personnes âgées.					
Ajouter des stations près des tours sur le boulevard Gouin pour donner accès aux résidences de personnes âgées.					
S'assurer de minimiser le trafic provenant de Repentigny et de Lachenaie.					
Réduire la distane à pied de chaque station à deux kilomètres.					
Positionner la station Marie-Victorin à l'ouest de la 25 dans le secteur de Rivière-des-Prairies.					
Arrimer les différents travaux en court dans le secteur.					
S'assurer de ne pas augmenter le trafic avec les habitants des banlieues à l'extérieur de l'île de Montréal qui se rendront dans les quartiers résidentiels de Rivière-des-Praires et de Pointe-aux-Tremble pour prendre le transport en commun.					
Considérer que le REM de l'Est mène bien à l'hôpital Santa Cabrini avec une interconnexion					
Favoriser l'accès à la propriété avec le REM de l'Est.					
Maintenir le stationnement sur l'avenue Haig.					
Maximiser l'intimité des résidents et des territoires privés entourant le REM de l'Est et les secteurs qu'il desservent.					
Minimiser les impacts sur l'environnement pour la population en général, mais surtout pour la population locale, notamment protéger les citoyens des terrains contaminés utilisés pour le tracé du REM de l'Est (e.g. Ray-Mont Logistiques).					
S'assurer de garder des logements à prix abordables pour la population générale dans les milieux desservis par le REM de l'Est et non pas restreindre ces logements aux utilisateurs du REM de l'Est et à des locataires mieux nantis.					
Prévenir les situations d'itinérance dans certains quartiers et assurer que les gares et les structures du REM de l'Est n'accroissent pas l'itinérance dans ce secteur (besoin criant dans le quartier).					
Maximize the privacy of residents and private land surrounding the REM de l'Est and the areas it serves.					
Profiter des souterrains pour améliorer la mobilité au niveau de Langelier entre Montréal-Nord et Saint-Léonard.					
S'assurer de ne pas engorger la station Honoré-Beaugrand.					
Assurer l'intimité des résidents sur la rue Sherbrooke.					
Installer une solution pour voiler la vue vers les fenêtres des logements et préserver l'intimité des résidents, comme avoir des vitres teintées aux stations, voire sur les voitures elles-mêmes.					
Allonger les quais à 80 mètres comme il se fait pour les stations à l'ouest de l'île pour réduire les coûts.					
Envisager un tracé au sud d'Hochelega et à l'est d'Honoré-Beaugrand.					
Ajouter une station au boulevard des Ormeaux.					
Déplacer la station Contrecoeur.					
Ajouter une station dans Montréal-Est, entre Contrecoeur et Saint-Jean-Baptiste.					
Ne pas mettre le moins de stations possibles, construire le REM de l'Est pour les habitants de la ville.					
Clarifier le tracé entre la station Viauville et la station Haig en visualisant les rues sur lesquelles l'infrastructure prendra place.					
S'assurer que l'emplacement de la station Haig est idéal et optimal pour désenclaver le secteur Guilbault.					
Revoir le tracé final pour favoriser la vitalité commerciale, préserver la qualité de vie des quartiers et mieux desservir les citoyens à proximité.					
Que le tracé entre dans le quartier de manière souterraine après la bretelle autoroutière, en plongeant avec sa pente de 4 % pour que le tunnel soit bien en-dessous de la rue Honoré-Beaugrand à partir de 15 m de profondeur.					
S'assurer de ne pas couper des axes qui permettent aux véhicules de sortir du quartier.					
Réfléchir le tracé et le projet en fonction des investissements et des constructions à venir sur un horizon de plusieurs années.					
Mettre le moins de stations possibles pour des aller-retours plus direct avec la banlieue					
Ajouter une sortie à la station Lacordaire pour se diriger vers Repentigny.					
Réfléchir le REM de l'Est afin qu'il diminue la circulation sur les routes.					
Envisager la possibilité de couper des voies dédiées aux voitures sur l'ensemble du tracé.					
Intégrer le tracé du côté ouest de l'autoroute 25.					
Connecter le tracé avec Radisson.					
Poursuivre le tracé vers l'autoroute 40.					
S'assurer de l'accessibilité et du transit dans le quartier pour redistribuer la circulation vers Anjou, l'ouest et le nord.					
S'assurer que Tétraultville soit bien desservi.					
Positionner le REM de l'Est sur les grosses artères au lieu de traverser les petites rues.					
Déplacer le REM de l'Est là où il n'y a aucune station de métro.					
Clarifier le tracé entre la station Viauville et la station Haig en visualisant la rue sur laquelle l'infrastructure prendra place.					
Éviter d'ajouter des stations à Pie-IX pour ne pas doubler l'offre de service en transport actif.					
Ne pas positionner la station Viauville sur le site de Ray-Mont Logistiques.					
Éviter le tracé dans les coins résidentiels.					
Positionner le tracé à l'ouest de la rue de Contrecoeur, car la ligne bleue est parallèle au tracé et dessert déjà beaucoup de citoyens.					
À long terme, prolonger le REM de l'Est vers Laval, Repentigny et d'autres régions de l'est.					
Faire passer le REM de l'Est par la rue Sherbrooke (décharger l'achalandage de la ligne d'autobus 24).					
Positionner la station Labelle sur la rue St-Denis.					
Avoid an overhead crossing in the area, therefore prioritize an underground crossing.					
Ensure that the REM de l'Est does not divide the neighborhood considering the location of the stations and the tracs.					
Repositionner la station Labelle pour mieux desservir le quartier.					
S'assurer de maintenir plusieurs arrêts d'autobus le long de la rue Sherbrooke pour maintenir l'accessibilité aux commerces.					
Éviter le déplacement des arrêts des autobus de la STM dans la construction du REM de l'Est.					
Optimiser le tracé du REM en réutilisant la voie ferrée hors service dans le Vieux-Montréal.					
Raffiner le tracé du REM de l'Est en optimisant le positionnement des stations.					
Conserver l'absence de stations entre le boulevard Saint-Jean-Baptiste et la rue de Contrecoeur, car il n'y a pas beaucoup de points d'intérêt entre ces deux intersections.					
Développer un REM de l'Est dans l'optique d'avoir accès à la propriété, alors que tous les transports vont vers le centre-ville qui est déjà saturé et hyper-densifié.					
Amener le tracé hors de l'île de Montréal.					
Éviter le doublement de service en faisant passer le tracé du REM de l'Est par l'ETS ou Griffintown.					
Déplacer la station Cartier à deux coins de rues, à l'est de la rue Dorion, afin de réutiliser le stationnement déjà sur place.					
Diriger le REM de l'Est vers le sud après la station Dufresne se rendant près du futur développement autour de la brasserie Molson, au sud de l'ancien édifice de Radio-Canada pour se déplacer vers le boulevard René-Lévesque.					
Déplacer la station St-Urbain à l'intersection de la rue Jeanne-Mance et l'intégrer au corridor souterrain existant du complexe Desjardins/Guy-Favreau.					
Connecter station Anjou du métro au REM de l'Est.					
Faire passer le REM de l'Est près de Pie-XI en le faisant dévier vers les viaducs.					
Modifier la branche du REM de l'Est pour aller au centre-ville pour optimiser les déplacements des citoyens (ajouts de stations au centre-ville).					
Intégrer le REM de l'Est au niveau des rues Bossuet et Cadillac.					
Ne pas construire de stations dans Pointe-aux-Trembles et dans Mercier-Est et utiliser l'argent pour refaire l'artère Notre-Dame.					

Avis citoyens principaux

Étiquettes de lignes	Nombre de Sujet - Avis citoyens
Développer un réseau intégré de transport structurant incluant tous les moyens de transport de la grande région de Montréal	103
Privilégier un tracé au sol ou souterrain	53
Préservation des milieux naturels, de l'accès au fleuve et création d'espaces verts	49
Améliorer la communication et la transparence sur le projet	39
Ajout de stations dans Rivière-des-Prairies — Pointe-aux-Trembles	29
Faciliter l'intégration de commerces et de services près des stations	28
Les stations et le tracé devront s'intégrer à l'environnement urbain (aspect visuel)	27
Rendre le REM de l'Est accessible universellement et monétairement	19
Impliquer les citoyens sur le projet	17
Offrir un environnement sécuritaire pour les usagers du REM de l'Est et pour les citoyens en interaction avec le REM de l'Est	16
Que le tracé passe sur l'avenue Souigny (voie ferrée)	13
Stationnements incitatifs pour toutes les stations	13
Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'ouest de l'Autoroute 25 et Sainte-Marie	11
Conserver le patrimoine	9
Ajout de stations dans Mercier — Hochelaga — Maisonneuve à l'est de l'Autoroute 25 et la Ville de Montréal-Est	7
Que le tracé passe par la rue Notre-Dame	7
Préserver le niveau sonore du quartier (que le bruit n'augmente pas) et communiquer les différents moyens possibles d'atténuation des bruits	7
Limiter la création d'îlots de chaleur	6
S'assurer que le projet n'empêche pas la mise en branle de projets en voie de réalisation	5
Ajout de stations dans Mercier-Est	4
Que le tracé passe plus au nord	4
Déplacer la station St-Zotique	4
Garantir du confort dans les wagons et les stations	4
Arrimer les travaux avec les autres travaux	3
Éviter les expropriations	3
Les stations devront inclure une multitude de services publics	3
Que le tracé ne passe pas sur l'avenue Souigny (voie ferrée)	3
Prolonger le tracé vers le sud de l'île	3
Prolonger le tracé vers Laval	2
Que le gain de temps entre la voiture et le transport en commun soit incitatif	2
Connecter le REM de l'Est à la station Frontenac	1
Prévenir l'impact du REM de l'Est sur la valeur immobilière	1
Ne pas choisir l'option du tramway	1
Conserver la station de l'hôpital Rosemont	1
Ajout de station dans Ville-Marie : Secteur centre-ville	1
Que le tracé ne passe pas sur la rue Sherbrooke	1
Diminuer la circulation	1
Ne pas connecter le REM de l'Est à la station Frontenac	1
Synchroniser les lumières pour faciliter le déplacement	1
Que le tracé ne passe pas sur le boulevard de l'Assomption	1
Ajout station dans Montréal-Est	1
Grand Total	504

Annexe 2 : Mémoires reçus

1. Équiterre et Fondation David Suzuki (FDS) Mémoire REM de l'Est – juin 2021	35
2. Trajectoire Québec, Piétons Québec et Vélo Québec Mémoire REM de l'Est – juin 2021	48
3. Ordre des Urbanistes du Québec (OUQ) Mémoire REM de l'Est – juin 2021	67
4. Regroupement des Riverains de la rue Notre-Dame (RRNDHM) Mémoire REM de l'Est – juin 2021	84
5. Conseil régional de l'environnement (CRE) de Montreal Mémoire REM de l'Est – 30 juin 2021	93
6. Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E) Mémoire REM de l'Est – 30 juin 2021	114
7. Ordre des Architectes du Québec (OAQ) Mémoire REM de l'Est – 30 juin 2021	119
8. Ghyslain Gagnon Mémoire REM de l'Est – 4 juin 2021	124

CONSULTATIONS PUBLIQUES

REM DE L'EST

Mémoire présenté à CDPQ Infra

Par Équiterre et la Fondation David Suzuki

JUIN 2021


équiterre



FONDATION
DAVID SUZUKI
Un monde. Une nature.

À PROPOS D'ÉQUITERRE

Équiterre travaille à rendre tangibles, accessibles et inspirantes les transitions vers une société écologique et juste. À travers des projets de démonstration, d'éducation, de sensibilisation, de recherche, d'accompagnement et de mobilisation, Équiterre rassemble des citoyen-ne-s, des groupes sociaux, des entreprises, des organisations publiques, des municipalités, des chercheur-euse-s et des élu-e-s dans les domaines de l'alimentation, du transport, du commerce équitable, de l'énergie durable, de la consommation et de la lutte aux changements climatiques.

Équiterre compte 25 000 membres et plus de 130 000 sympathisant-e-s qui participent à ses actions. L'organisme, qui a fêté ses 25 années d'existence en 2018, est l'un des principaux organismes environnementaux de la province de Québec.

À PROPOS DE LA FONDATION DAVID SUZUKI

Établie en 1990, la Fondation David Suzuki a pour mission de protéger l'environnement et notre qualité de vie, maintenant et pour l'avenir. À travers la science, la sensibilisation et l'engagement du public, et des partenariats avec les entreprises, les gouvernements et les acteurs de la société civile, la Fondation œuvre à définir et à mettre en œuvre des solutions permettant de vivre en équilibre avec la nature. La Fondation compte sur l'appui de 300 000 sympathisant-e-s à travers le Canada, dont près de 100 000 au Québec.

COORDINATION, RECHERCHE ET RÉDACTION

Marc-André Viau

Directeur des relations gouvernementales | Équiterre

Andréanne Brazeau

Analyste en mobilité | Équiterre

Charles Bonhomme

Spécialiste, communications et affaires publiques | Fondation David Suzuki

CONTACT

Marc-André Viau

Directeur des relations gouvernementales | Équiterre | maviau@equiterre.org

LISTE DES ACRONYMES ET DES ABRÉVIATIONS

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
GES	Gaz à effet de serre
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OCPM	Office de consultation publique de Montréal
PEV	Plan pour une économie verte 2030
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PMD	Politique de mobilité durable 2030
PSD	Plan stratégique de développement du transport collectif
REM	Réseau express métropolitain

INTRODUCTION ET MISE EN CONTEXTE

À la croisée des chemins en matière de climat et d'aménagement, le Québec a fait face à une crise d'une ampleur inégalée : la pandémie de COVID-19. Alors que celle-ci a mis en lumière et accentué les multiples vulnérabilités – économiques, sociales et environnementales – de notre société, le secteur du transport en commun a été disproportionnellement affecté. Toutefois, le choc de la crise sanitaire n'a pas remis en question son rôle essentiel, tant sur le plan économique que social. Son développement demeure aussi une des clés de la lutte contre la crise climatique et de la relance économique.

ENGAGEMENTS CLIMATIQUES ET EN MOBILITÉ DURABLE AU QUÉBEC

Alors que le gouvernement du Québec s'est engagé, dans sa Politique de mobilité durable 2018-2030 (PMD), à **réduire les émissions de GES du secteur des transports de 37,5% sous le niveau de 1990 d'ici 2030**, il est urgent de redoubler d'efforts pour que chaque nouveau projet de transport collectif contribue significativement à atteindre cette cible climatique, notamment dans le contexte où près de la moitié des émissions de GES du Québec sont issues du secteur des transports. En parallèle, la PMD a également pour cible de **voir la part des déplacements effectués en auto solo être réduite de 20%** de à l'échelle nationale en 2030.¹

La Communauté métropolitaine de Montréal, de son côté, cherche à « **hausser à 35 % la part modale du transport collectif en période de pointe du matin d'ici 2031** en planifiant et poursuivant le développement du réseau de transport en commun métropolitain structurant et des modes actifs selon une approche de planification intégrée du transport et de l'aménagement »², une autre cible à considérer lorsqu'il est question de proposer un nouveau projet de transport.

Plus récemment, la Ville de Montréal a dévoilé son ambitieux Plan climat 2020-2030 dans lequel elle vise la **réduction de 55% de ses émissions de GES et de 25% des déplacements en auto solo**.³

L'atteinte de ces divers objectifs climatiques et environnementaux permettrait d'alléger la congestion routière, un enjeu fort préoccupant qui coûte cher aux individus et aux entreprises, en plus de nuire dans certains cas à l'attractivité de ces dernières⁴, une situation qui risque de s'empirer si le nombre d'automobiles sur les routes continue de croître plus rapidement que la population. Selon l'ARTM, la congestion routière entraînait, en 2018, des pertes de plus de quatre (4) milliards de dollars annuellement, des coûts qui augmentent beaucoup plus rapidement que le produit intérieur brut (PIB) et qui excluent les effets sur la qualité de l'air et la santé humaine.⁵

C'est dans ce contexte qu'**Équiterre et la Fondation David Suzuki saluent le principe du projet de mobilité dans l'Est de Montréal** présenté par CDPQ Infra à la fin de l'année 2020. Les deux (2) organisations joignent leur voix pour soumettre leurs recommandations.

Ce bref mémoire met en lumière trois (3) catégories de recommandations permettant de dégager des pistes de solutions face à des problèmes concrets, que ce soit en matière de gouvernance ou d'aménagement du territoire, et s'inscrit dans la vision selon laquelle le transport collectif est un service essentiel ainsi qu'un moyen de réduire les iniquités.

¹ Gouvernement du Québec, Politique de mobilité durable 2018-2030, 2018

² ARTM, Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035, 2021

³ Ville de Montréal, Plan climat 2020-2030, 2020

⁴ Vivre en ville, Un réseau structurant de transport collectif pour Québec : Pour une ville multimodale, 2017

⁵ ARTM, Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035, 2021

LE TRANSPORT COLLECTIF : UN SERVICE ESSENTIEL

Soupçonné d'être un lieu à risque pour la transmission de la COVID-19 au début de la pandémie, le transport en commun s'est finalement avéré être un moyen de transport à la fois sécuritaire et essentiel pour plusieurs travailleurs et travailleuses du système de la santé.⁶

Sur le plan social, plusieurs groupes de la population dépendent de l'offre de transport collectif pour maintenir leurs activités quotidiennes : les personnes ayant des limitations fonctionnelles, plusieurs ménages à faible revenu, les jeunes ainsi que les personnes âgées ne disposant pas ou plus d'un permis de conduire. Le vieillissement amorcé de la population rend cette préoccupation d'autant plus d'actualité. À cet effet, la part de la population âgée de 65 ans et plus dans l'Est de Montréal, est déjà plus élevée que la moyenne montréalaise. Cette part augmentera dans les prochaines années : en 2033, plus d'une personne sur cinq sera âgée de 65 ans et plus.⁷

D'entrée de jeu, Équiterre et la Fondation David Suzuki souhaitent donc présenter leur appui au développement d'un projet de transport en commun structurant qui serait efficace et attrayant pour toutes les personnes, les commerces et entreprises ainsi que les institutions situées dans les axes est et nord-est de Montréal.

ENJEUX DE MOBILITÉ ET D'ÉQUITÉ DANS L'EST DE MONTRÉAL

Secteur névralgique en matière de mobilité durable depuis trop longtemps, l'Est de Montréal rassemble 32% de la population montréalaise. Selon une analyse des données de l'enquête origine-destination de Trajectoire Québec, ce secteur « présente un taux de motorisation de 0,46 automobile par personne », ce qui est inférieur à tous les secteurs du grand Montréal, à l'exception des quartiers centraux. De plus, la population de l'Est de l'île de Montréal est la deuxième plus grande utilisatrice du transport collectif après celle du centre avec une part modale de 27%.

Au fil des ans, des améliorations ont été réalisées avec l'arrivée de la ligne de train de Mascouche ainsi que l'ajout de lignes de bus locales et express et de voies réservées. Cependant, les enjeux de mobilité des communautés de ce secteur demeurent significatifs. Dans le contexte où les résidents et résidentes sont en moyenne moins scolarisés que dans le reste de l'île de Montréal et avec une présence marquée de groupes vivant dans des conditions économiques précaires, la bonification des services de mobilité collective dans l'Est de Montréal peut devenir un puissant levier de développement économique et social. Il est donc d'autant plus crucial de tenir compte des besoins des communautés locales afin qu'ils soient reflétés dans le projet final.

Toujours selon Trajectoire Québec, les principaux besoins de mobilité sont à l'intérieur même des quartiers de l'Est de Montréal, puis vers le centre-ville. De plus, avec des temps de déplacement en transport collectif qui sont particulièrement longs, soit souvent supérieurs à 60 minutes, la voiture personnelle est souvent préférée malgré la congestion importante des grands axes routiers. Dans un tel contexte, le REM de l'Est doit être l'occasion d'offrir de nouveaux services de mobilité qui répondent aux besoins des communautés locales et qui sauront rattraper le retard du secteur quant aux options de mobilités structurantes et rapides. Dans une perspective d'équité environnementale et territoriale, il est nécessaire que le REM de l'Est voie le jour sous une forme qui maximisera le transfert de l'auto solo au transport collectif.

⁶ UITP – Advancing Public Transport, [Public transport is COVID-safe: A sector ready to build back better](#), *Policy Brief News*, 21 octobre 2021.

⁷ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, [Portrait de santé de la population](#), 2018

RECOMMANDATIONS

Divisées en trois (3) catégories, le reste des recommandations qui sont présentées ici reflètent les préoccupations d'Équiterre et de la Fondation David Suzuki à l'égard du REM de l'Est et vis-à-vis des constats de la section précédente.

1. RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES

Recommandation 1

Que le projet permette de réduire significativement et rapidement les émissions de GES du secteur des transports dans la Ville de Montréal et dans la région métropolitaine ainsi que la dépendance à l'auto solo

L'apport significatif du projet de REM de l'Est à l'atteinte des différentes cibles en matière de climat et de mobilité durable est une condition sine qua non à son succès. Il est essentiel que le projet contribue efficacement à l'accélération de la transition écologique dans la région de Montréal et au Québec, et ce, de manière juste et inclusive.

Le REM de l'Est devra donc être compatible avec l'atteinte des objectifs du PEV et de la PMD du gouvernement du Québec, ainsi qu'avec le Plan climat de la Ville de Montréal et le Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). En pleine crise climatique, des scénarios chiffrés et réalisés de manière indépendante doivent être rendus publics pour mesurer adéquatement le transfert modal vers le transport collectif.

Entre 1990 et 2018, les émissions de GES produites par le secteur des transports ont connu un accroissement de 33,3%. En 2018, ce secteur était responsable de 44,8% des émissions de la province.⁸ De plus, entre 1990 et 2017, le nombre de véhicules à usage personnel immatriculés a augmenté de 64%, alors que la population adulte a augmenté de seulement 25%, ce qui témoigne d'une dépendance accrue à l'automobile. Le développement du transport collectif doit servir à atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES du secteur des transports et de diminution de la congestion. Cependant, la croissance soutenue du parc automobile empêche la réalisation de ces objectifs malgré le développement du réseau de transport collectif.

Selon une étude commandée par la Fondation David Suzuki, « [l]a part de l'auto solo dans les déplacements domicile-travail est stable à environ 74 % à l'échelle du Québec depuis 2001, sans indication d'une baisse future. Ceci n'est pas une bonne nouvelle puisqu'en nombre absolu, les déplacements effectués par tous les modes ont augmenté de 15 % entre 2001 et 2016 en raison de la croissance de la population et de l'économie. »⁹

Cette augmentation du nombre absolu de déplacements réalisés en automobile exacerbe « les conséquences directes et les externalités négatives déjà importantes du système de mobilité dépendant à l'automobile, notamment la congestion routière »¹⁰, qui ont des conséquences documentées sur :

- La crise climatique (émissions croissantes de GES) ;
- L'environnement (qualité de l'air, imperméabilisation des sols, perte de terres agricoles, etc.)
- La santé humaine (accidents de la route, obésité, stress et dépression, problèmes respiratoires, etc.)

⁸ Gouvernement du Québec, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2018 et leur évolution depuis 1990*, 2020

⁹ Lavolette, J. *L'état de l'automobile au Québec : Constats, tendances et conséquences*, Fondation David Suzuki, 2020

¹⁰ Lavolette, J. *L'état de l'automobile au Québec : Constats, tendances et conséquences*, Fondation David Suzuki, 2020

- La qualité de vie (temps perdu dans la congestion, bruit, perte d'espaces urbains, etc.)
- Les finances publiques (augmentation des dépenses de l'État en maintien et en développement du réseau routier, hausse des dépenses en santé)
- Les finances personnelles (2e poste de dépense après l'habitation)
- L'économie de la province (coût de la congestion, coûts environnementaux, etc.).¹¹

En somme, un projet adéquat en ce début de décennie décisive pour l'avenir de la planète ne peut passer outre la nécessité de réduire la part des déplacements domicile-travail réalisés en auto solo. Or, une nouvelle infrastructure de transport collectif n'est pas garante, à elle seule, de cette réduction et doit être accompagnée de mesures complémentaires pour garantir les résultats que la crise climatique exige.

LE REM DE LA RUE NOTRE-DAME

Le réaménagement de la rue Notre-Dame doit être une pièce maîtresse de tout projet de transport collectif visant à lier le centre-ville à l'extrême est de l'île. Ces deux projets allant de pair, ils ne seront cohérents que s'ils sont développés conjointement. La construction du REM de l'Est devra nécessairement mener à une diminution de l'utilisation de l'automobile en milieu urbain et périurbain. Or, en construisant en hauteur au nord de la rue, le REM de l'Est ne réduira pas le nombre de voies disponibles.

Pour optimiser le transfert modal et faire diminuer le nombre d'automobiles, la réduction du nombre de voies sur la rue Notre-Dame ou encore la tarification de celles-ci devra être proposée par la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec dans le projet de réaménagement.

Remarque

La construction de la rue Notre-Dame a été imposée via l'expropriation et la démolition de 1200 unités d'habitation en 1972. L'imposition d'infrastructures bétonnées qui ne s'harmonise pas dans le paysage et la trame urbaine des quartiers centraux est donc de l'ordre du déjà-vu. Pour assurer l'adhésion des citoyens et citoyennes qui résident dans ces quartiers centraux qui seront traversés par le projet, il faudra réparer les erreurs historiques d'aménagement en incluant la vision et les préoccupations citoyennes dans la prise de décision.

LE REM DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE

Le centre-ville a entrepris une profonde transformation avec la réfection de la rue Sainte-Catherine et l'aménagement de la place publique de l'avenue McGill, desservie par une station du REM de l'Ouest en souterrain. Seulement 250 mètres séparent le projet signature de la rue Sainte-Catherine de la place de l'avenue McGill, celle-ci visant à redonner au niveau de la rue ses lettres de noblesse en offrant une place importante aux personnes piétonnes. Le contraste avec la structure aérienne proposée par CDPQ Infra sera marquant.

Par ailleurs, Équiterre et la Fondation David Suzuki ne voient pas la nécessité de maintenir les huit (8) voies de circulation du boulevard René-Lévesque en construisant une structure surélevée en terre-plein, surtout lorsqu'on considère les objectifs de réduction des émissions de GES du secteur des transports. En effet, 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 du REM dans sa portion aérienne notamment, participent à améliorer les émissions de GES

¹¹ Laviolette, J. L'état de l'automobile au Québec : Constats, tendances et conséquences, Fondation David Suzuki, 2020

de façon relative (GES par km/personne), tout en maintenant une utilisation équivalente du réseau routier. Ces émissions de GES sont donc comparables en chiffre absolu, ce qui ne contribue aucunement à l'atteinte des cibles de réduction des émissions de GES. À ce titre, selon le paradoxe de Jevons, l'amélioration de la fluidité du réseau routier risque fortement d'inciter les ménages et les entreprises à l'utiliser davantage au lieu du contraire. À l'instar de ce qui est généralement observé lors d'un élargissement d'une autoroute, il faut s'attendre à ce que la fluidité retrouvée suive une activation de la demande latente en transport routier et à un retour à des niveaux de congestion équivalents peu de temps après la mise en service du REM de l'Est.

Remarque

Malgré l'assurance que tous les scénarios ont été étudiés et que seul le projet proposé est viable, ces scénarios n'ont étrangement pas été présentés au public. Le mandat octroyé par le sous-ministre Marc Lacroix le 3 mai 2019 stipulait pourtant clairement à la première ligne du document que « la Caisse devra proposer différents scénarios ». Il est donc impossible de savoir si une infrastructure de transport collectif conçue pour des emprises autoroutières – et donc pour du transport vers les quartiers plus excentrés – représente réellement le meilleur choix pour les quartiers centraux. L'absence de scénarios ne permet pas d'évaluer si une combinaison de technologies d'arrimage et de rabattement au réseau existant serait mieux adaptée pour assurer une intégration urbaine harmonieuse.

2. GOUVERNANCE ET TRANSPARENCE

Recommandation 2

Que CDPQ Infra travaille de concert et de manière proactive avec l'ARTM et les autres autorités publiques pour avancer la mobilité durable dans la région métropolitaine de Montréal

De manière générale, Équiterre et la Fondation David Suzuki s'inquiètent du flou qui entoure le rôle de CDPQ Infra dans la planification des projets de transport public ainsi que l'incertitude quant aux responsabilités de l'ARTM. Cette dernière étant en apparence peu active dans la planification du REM de l'Est, il serait pertinent que son rôle dans la gouvernance du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal soit consolidé, notamment avec l'appui de CDPQ Infra.

Bien que le développement de nouvelles approches de réalisation de projets soit vu d'un bon œil par Équiterre et la Fondation David Suzuki, il n'en demeure pas moins qu'une planification intégrée est préférable à une approche à la pièce. Par ailleurs, outre la planification des projets de transport collectif, l'ARTM assume plusieurs autres responsabilités importantes qui nécessitent un leadership fort, notamment en matière d'intégration, de financement et de tarification des services, renforçant la nécessité de reconnaître le rôle et la mission de cette institution.

Dans ce contexte, il est primordial que le projet du REM de l'Est ne freine pas la réalisation des autres projets de transport collectif et le maintien des infrastructures existantes, dont les trains de banlieues et les lignes de métro de la Ville de Montréal. Pour ce faire, un travail étroit avec les autres parties prenantes sera nécessaire.

Plus précisément, les corridors de la ligne bleue à Anjou et du SRB Pie-IX sont les axes est-ouest et nord-sud présentant la plus grande demande quotidienne de transport tous modes motorisés. Avec des volumes actuels de plus de 260 000 passages et de près de 150 000 passages respectivement et avec des parts modales de transport en commun situés autour de 23-24%, il est d'autant plus crucial d'accélérer la réalisation de ces projets structurants. En effet, selon une analyse des données de l'enquête origine-destination de Trajectoire Québec, les parts modales du transport en commun dans ces corridors pourraient atteindre 30% en 2030 si l'on se fie aux

données sur le prolongement de la ligne orange à Laval en 2007. Dans le même ordre d'idées, l'étude de la ligne rose doit être poursuivie.

Parallèlement, la desserte au sein même du territoire de l'Est de Montréal doit être bonifiée :

- En créant un centre d'échange de transport collectif à la station terminale de la ligne bleue à Anjou permettant aux usagers et usagères de passer facilement du sud au nord et réciproquement ;
- En multipliant les lignes express en « L » entre les grands générateurs des quartiers pour diminuer le nombre de correspondances ;
- En améliorant les fréquences des lignes de bus desservant le réseau artériel ;
- En implantant des modes de dessertes de voisinage (navettes de quartier, BIXI, taxis, autopartage, etc.).

Enfin, alors que le REM de l'Est constitue un projet de transport collectif d'une envergure inégalée dans le secteur, il est crucial de profiter de cette opportunité pour largement bonifier les liens vers les populations de Laval et de Lanaudière, tant au nord qu'à l'est de l'île de Montréal, afin de rehausser le niveau d'accessibilité aux emplois de l'Est de Montréal. Le prolongement des axes Nord-Sud et Est-Ouest prévus par le REM de l'Est devrait donc être évalué.

Devant l'ampleur des défis à relever en matière de transport collectif dans l'Est de Montréal, une gouvernance forte et une collaboration étroite entre les différentes parties prenantes est nécessaire pour répondre à l'ensemble de ses besoins de mobilité dans un avenir proche.

CONSULTATION SUR LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DES FAUBOURGS

Le 4 mars 2021, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) remettait à la Ville de Montréal son rapport de consultation sur le PPU des Faubourgs. Ce rapport sur l'aménagement de ce secteur stratégique, qui représente la porte d'entrée d'un éventuel REM de l'Est au centre-ville ne fait qu'une mention du projet qui a été annoncé à la fin de la période des auditions. L'Office se montre très préoccupée par l'arrivée de ce projet puisqu'il « a le potentiel de créer une nouvelle rupture importante entre le nord et le sud du quartier ». Considérant que le secteur est déjà défiguré par les infrastructures routières de la rue Notre-Dame et l'autoroute Ville-Marie, il semble hasardeux de rajouter une nouvelle cicatrice urbaine au cœur d'un plan dont la réussite est notamment liée au retissage des liens. Équiterre et la Fondation David Suzuki partagent donc les craintes exprimées par les commissaires dans le rapport de l'OCPM.

Remarque

Alors que le mandat a été donné à la CDPQ par le gouvernement du Québec en 2019, il est inconcevable que la CDPQ n'ait pas présenté le projet du REM de l'Est à l'OCPM dans le cadre des consultations publiques de l'automne 2020, qui étaient alors en cours. Cette situation n'est pas unique. En effet, le projet du REM de l'Est a été présenté en même temps que se concluaient les consultations de l'ARTM sur son PSD. Des enjeux de gouvernance majeurs se dessinent donc.

Force est de constater que la CDPQ travaille présentement trop souvent en vase clos, reléguant les instances officielles de consultations publiques et de planification au second plan. **Cette gouvernance devra être améliorée afin que le REM soit assujéti à un modèle de gouvernance public du transport collectif dans la CMM.**

Recommandation 3

Que CDPQ Infra fasse preuve de leadership en améliorant dès maintenant le processus de consultations publiques en cours

Afin d'assurer l'acceptabilité sociale du projet d'immense envergure que représente le REM de l'Est, il est crucial de favoriser la participation citoyenne. CDPQ Infra aurait d'ailleurs tout à gagner d'un appui unanime de la part des communautés affectées par le projet.

Pour maximiser cette acceptabilité sociale, Équiterre et la Fondation David Suzuki recommandent d'améliorer les prochaines consultations publiques en :

- Annonçant la date limite pour l'appel de mémoires en même temps que la tenue des consultations ;
- Affichant cette date de manière évidente et claire sur la plateforme web de CDPQ Infra ainsi que dans ses autres outils de communication ;
- Tenant une période d'audition des mémoires et en afficher la date sur la plateforme web de CDPQ Infra ainsi que dans ses autres outils de communication.

Recommandation 4

Que CDPQ Infra rende publique l'entièreté des soumissions qui lui ont été remises dans le cadre de ses consultations publiques en amont des consultations prévues par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Pour que les consultations réalisées par CDPQ Infra soient un succès, il est impératif de rendre accessible l'ensemble des informations, des études, des analyses et des documents à la population. Il est primordial de fournir les documents intégraux, et non uniquement les conclusions de ceux-ci, et que ces conclusions soient bien vulgarisées pour que tous et toutes puissent comprendre l'essentiel des tenants et aboutissants du projet et des commentaires qui lui sont adressés. Un rapport synthèse devrait être publié et présenté par CDPQ Infra à cet effet. Il est également nécessaire que toutes les études et analyses commandées par l'organisme soient réalisées de manière indépendante.

À titre d'exemple de pratiques de transparence à améliorer, Équiterre et la Fondation David Suzuki soulignent l'absence d'une étude comparative des coûts dans le document « Choix du mode pour l'Est de Montréal : Étude comparative de modes lourds de transport collectif ». Le document indique en effet que « l'équilibre financier n'est pas considéré [dans cette étude] car relevant des choix de CDPQ Infra ». Or, devant l'envergure de ce projet dont les coûts seront assumés par les contribuables, il est inacceptable de ne pas divulguer les analyses comparatives des coûts entre les modes de transport.

Recommandation 5

Que CDPQ Infra collabore avec l'ARTM pour assurer le financement de la mobilité durable dans la région métropolitaine de Montréal et pour stimuler l'adhésion aux mesures écofiscales

La crise sanitaire qui a frappé le Québec en 2020 doit servir d'exemple de ce que la crise climatique nous réserve à long terme. Additionnée aux effets multiples de la pandémie sur fond de crise climatique, la diminution des revenus liés à la taxe sur l'essence ainsi que le sous-financement chronique dont souffre le secteur du transport collectif sont des problématiques urgentes à résoudre. En matière de financement, l'innovation devra être au rendez-vous pour assurer que les communautés de la grande région de Montréal, regroupant environ 50% de la

population du Québec, respirent mieux, se déplacent mieux et vivent mieux, d'autant plus que les revenus de taxe sur les carburants sont appelés à disparaître.

Or, l'ARTM reconnaît dans son PSD que « le modèle de financement qui prévaut ne permet pas de répondre aux besoins grandissants en transport collectif. »¹² L'écofiscalité représente un outil indispensable pour à la fois augmenter le financement du transport collectif, optimiser les modes de transport et réduire l'utilisation de l'automobile. En matière de soutien à la mobilité durable, tout doit être mis sur la table pour parvenir à un financement suffisant et récurrent. Il est crucial de mettre à profit des outils de financement traditionnels dont la performance est éprouvée, comme la taxe sur l'essence, tout en explorant de nouvelles sources. CDPQ Infra peut faire partie de la solution au problème de financement du transport collectif à long terme en faisant avancer les discussions et l'acceptabilité sociale des mesures écofiscales dans la région métropolitaine et sur tout le territoire du Québec.

L'écofiscalité regroupe un ensemble d'instruments économiques visant à décourager les activités nuisibles à l'environnement et/ou à encourager les activités qui lui sont favorables et à en stimuler l'innovation. Le recours à l'écofiscalité trouve d'ailleurs son fondement dans la *Loi sur le développement durable*¹³. Or, un rapport du commissaire au développement durable publié en juin 2020 souligne que l'écofiscalité est sous-utilisée au Québec¹⁴. Pourtant, les mesures fiscales et économiques, outre le fait qu'elles constituent des sources potentielles de financement pour les mesures alternatives de transport et d'aménagement, sont aussi des moyens de mieux refléter l'ensemble des coûts liés aux déplacements motorisés. Autrement dit, elles permettent d'internaliser les coûts liés à la pollution, à la congestion et aux autres conséquences des déplacements automobiles, dont ceux effectués en solo.

La taxe sur l'essence, qui constitue à ce jour la principale source de revenus du gouvernement du Québec dédiée aux réseaux de transport terrestre, stagne depuis quelques années en raison de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules.¹⁵ Or, les revenus de taxe sont d'autant plus voués à diminuer, alors que le gouvernement du Québec a annoncé l'interdiction de vendre des véhicules à essence neufs dès 2035. Ce sont 2,3 milliards de dollars dédiés aux réseaux de transport qu'il faudra remplacer en raison de l'électrification des transports. En somme, au fardeau financier grandissant associé au développement et à l'entretien des réseaux s'ajoute l'érosion annoncée et inévitable des revenus de taxe sur l'essence.

Ce contexte ouvre la porte à une réflexion en profondeur sur la mise en place de mesures d'écofiscalité, qui sont tout indiquées pour pallier les problèmes actuels et futurs en lien avec le financement. D'ailleurs, selon un sondage réalisé en 2020, 82% des résidents de la grande région de Montréal se disent favorables ou très favorables à ce que « le gouvernement du Québec [encourage], par différentes mesures fiscales, l'utilisation de véhicules moins polluants »¹⁶. Les mesures d'écofiscalité proposées par l'ARTM dans son PSD sont donc de bon augure pour l'avenir. La tarification kilométrique, une taxe foncière sur les parcs de stationnement situés au centre-ville ou ailleurs, la captation de la plus-value foncière et immobilière, le péage à la congestion, la hausse des taxes sur l'essence ainsi que la hausse des frais d'immatriculation sont des pistes à explorer.

¹² ARTM, *Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035*, 2021

¹³ Loi sur le développement durable d.8.1.1., 2006

¹⁴ Vérificateur général du Québec, *Rapport du commissaire au développement durable - Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2020-2021*, 2020

¹⁵ Ministère des Finances du Québec, *Le budget en chiffres. Situation économique et financière du Québec* (voir fichier Excel Statistiques budgétaires du Québec), 2020

¹⁶ Équiterre, *Mesure de remise-redevance sur les véhicules. Sondage auprès des Québécoises et Québécois*, 2020

3. AMÉNAGEMENT DURABLE

Recommandation 6

Que CDPQ Infra assure l'intégration du projet au tissu urbain local et qu'elle soit acceptée par les communautés qu'il traverse et environnantes

En implantant une structure de béton surélevée dans le secteur de la rue Sherbrooke situé entre Honoré-Beaugrand et Contrecoeur tel que le prévoit CDPQ Infra, il est difficile d'imaginer un résultat différent que la fracture causée par l'autoroute 40 un peu plus au nord. Outre le désert industriel de 4 km situé entre les stations Contrecoeur et Saint-Jean-Baptiste, un lien aérien s'harmonise mal avec le cadre bâti de cette section de la rue Sherbrooke composée principalement d'unifamiliales, d'édifices à logement à trois (3) étages et de commerces.

L'exemple de la rue Sherbrooke et ceux présentés dans les encadrés précédents (rue Sainte-Catherine, boulevard René-Lévesque, quartier des Faubourgs) illustrent les défis à venir pour les membres du comité multidisciplinaire d'experts et expertes qui devront proposer des modifications au projet et assurer une intégration urbaine harmonieuse. Les recommandations de ce comité et l'écoute des voix citoyennes seront des facteurs déterminants dans l'acceptabilité sociale du projet.

Recommandation 7

Que CDPQ Infra fasse la promotion d'une planification intégrée, ambitieuse et intelligente du REM de l'Est à long terme

Le projet du REM de l'Est se doit de participer à la densification de l'aménagement, particulièrement à proximité de ses stations, et au développement de quartiers à échelle humaine. La réduction de l'usage de l'automobile — et des externalités qui lui sont reliées — exigera également le développement d'environnements favorables aux déplacements actifs. De plus, il est important que la connectivité entre les infrastructures du REM soit axée sur le transport actif.

Ainsi, les politiques de croissance intelligente, qui ne comprennent que les politiques qui affectent directement l'environnement bâti, offrent une alternative à l'étalement urbain et ses conséquences négatives, tout en créant des co-bénéfices. De nombreuses études démontrent que la densification des milieux de vie urbains est corrélée à une plus grande activité physique et à une meilleure santé grâce au transport actif. Étant donné que les décisions en matière d'aménagement du territoire affectent l'environnement bâti, à très long terme, les politiques de croissance intelligente auront un grand avantage puisqu'elles participeront à réduire les besoins énergétiques globaux du secteur des transports¹⁷. Des villes comme Paris et Seattle font preuve de leadership en la matière et démontrent déjà les bienfaits d'une telle approche. Il est donc impératif que CDPQ Infra développe d'étroits partenariats avec les autorités appropriées à cet égard.

Faisant écho aux propositions précédentes, pour atteindre les cibles d'achalandage en transport collectif et de réduction des déplacements en voiture, Équiterre et la Fondation David Suzuki recommandent vivement de collaborer avec l'ARTM, dont le PSD indique que « [d]ans une perspective d'optimisation du système de transport collectif, il est [...] pertinent de **poursuivre le déploiement des services structurants dans les quartiers existants ou planifiés, caractérisés par une forte densité et une diversité d'activités urbaines.** »¹⁸ C'est en effet dans ces secteurs que les investissements seront les plus efficaces, en allant chercher un maximum d'achalandage supplémentaire et en contribuant à activer un cercle vertueux de mobilité durable intégrée.

¹⁷ Gouvernement du Canada, Lieux patrimoniaux du Canada, *Fiches sur la conservation du patrimoine : La croissance intelligente*, s.d.

¹⁸ ARTM, *Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035*, 2021

Toutefois, le développement de l'offre de transport collectif ne saurait suffire à lui seul à réduire la dépendance à la voiture. Le développement urbain doit en effet être conçu en concomitance avec le transport collectif, notamment via une densification planifiée des secteurs à proximité des stations de transport en commun. Le PSD en prend acte en soulignant qu'« [i]l appartient aussi aux acteurs municipaux et économiques d'optimiser le système de transport **en densifiant les activités urbaines (logements et emplois notamment) à proximité immédiate des services structurants existants ou planifiés.**»¹⁹

Recommandation 8

Que CDPQ Infra assure l'arrimage du REM de l'Est aux objectifs environnementaux complémentaires à la mobilité qui sont identifiés dans le Plan climat 2020-2030 de la Ville de Montréal

Un récent rapport de la Fondation David Suzuki souligne l'importance de l'action des municipalités et des organisations agissant à cette échelle dans l'adaptation aux changements climatiques au Québec.²⁰ À cet effet, pour que le projet soit un succès, ses impacts sur l'environnement et la société doivent être moindres que les bénéfices qu'il engendre, cette condition allant bien au-delà de la réduction des émissions de GES. Ainsi, CDPQ Infra doit respecter ou dépasser les objectifs environnementaux de la Ville de Montréal, notamment en valorisant les solutions naturelles. Pour y arriver, une planification intégrée et ambitieuse du projet dans une perspective à long terme est cruciale. Voici des exemples d'éléments à considérer :

- Accroître le verdissement de la ville afin d'augmenter sa résilience aux aléas climatiques tels que les vagues de chaleur, les pluies abondantes et les tempêtes destructrices ;
- Planter, entretenir et protéger 500 000 arbres, en priorité dans les zones vulnérables aux vagues de chaleur ;
- Diminuer la superficie des îlots de chaleur.²¹

Concrètement, ces exemples impliquent par exemple l'idée que les stations et toutes les autres infrastructures du projet, qu'elles requièrent le retrait d'éléments naturels ou non, devront être verdies au maximum. Des modèles d'aménagement novateurs tels que les stationnements verts devront être explorés et utilisés.

¹⁹ ARTM, Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035, 2021

²⁰ Fondation David Suzuki, Définir les objectifs de l'adaptation aux changements climatiques et les stratégies pour les atteindre. Volume II. Changements climatiques au Québec: s'adapter pour un meilleur avenir, 2021

²¹ Ville de Montréal, Plan climat 2020-2030, 2020

Faire du REM de l'Est un projet qui répond aux besoins de mobilité des citoyens de l'Est

Mémoire déposé dans le cadre des consultations de la
CDPQ-INFRA

Juin 2021

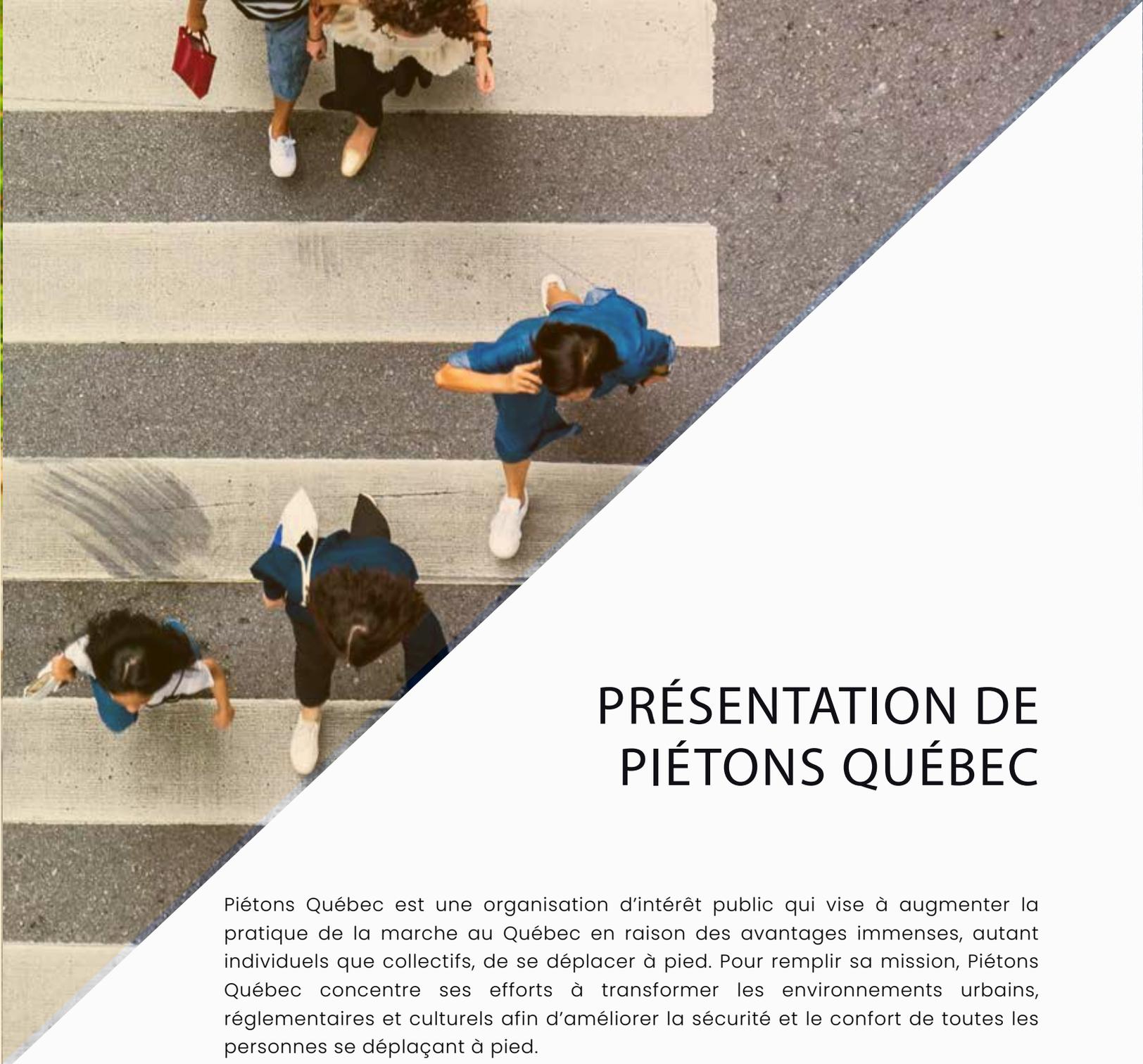


PRÉSENTATION DE TRAJECTOIRE QUÉBEC

Trajectoire Québec est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec. Fondée en 1977 l'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité, en plus de rassembler et de mobiliser citoyens, associations et corporations grâce à son expertise en mobilité citoyenne.

L'association agit par des représentations, des mobilisations, des interventions médiatiques et par la remise annuelle des Prix Guy-Chartrand, qui visent à honorer les citoyens et organisations qui contribuent à l'amélioration de l'offre de service en mobilité durable au Québec. Trajectoire fait aussi partie d'un réseau d'associations pour qui les transports collectifs doivent s'imposer, aussi bien pour des impératifs économiques, sociaux, que environnementaux.

La mission de Trajectoire est de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux utilisateurs, en nous assurant que leur point de vue est pris en compte. L'association travaille pour une meilleure mobilité citoyenne.



PRÉSENTATION DE PIÉTONS QUÉBEC

Piétons Québec est une organisation d'intérêt public qui vise à augmenter la pratique de la marche au Québec en raison des avantages immenses, autant individuels que collectifs, de se déplacer à pied. Pour remplir sa mission, Piétons Québec concentre ses efforts à transformer les environnements urbains, réglementaires et culturels afin d'améliorer la sécurité et le confort de toutes les personnes se déplaçant à pied.

Point de convergence et de référence des citoyens et organisations impliqués et intéressés dans la défense des droits des piétons, Piétons Québec s'attache à faire évoluer les lois, normes et pratiques en faveur des piétons et à valoriser la marche comme mode de déplacement.



PRÉSENTATION DE VÉLO QUÉBEC

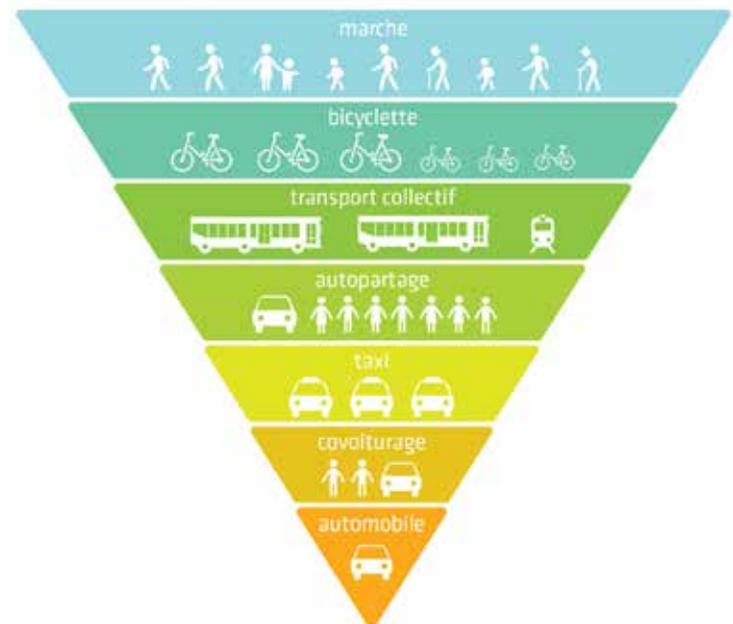
Depuis plus de 50 ans Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation du vélo afin d'améliorer l'environnement, la santé et le bien-être des citoyens. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de Montréal et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Par ses événements (Tour de l'île, Festival Go vélo Montréal, Grand Tour Desjardins, etc.), les voyages qu'il organise, ses publications ou l'expertise technique qu'il dispense aux municipalités, Vélo Québec travaille à la création d'environnements favorables au transport actif et est reconnu à travers le Québec et au-delà de nos frontières. Vélo Québec coordonne les activités de mobilisation, les activités techniques et de communication liées au déploiement et à la mise aux normes de la Route verte pour le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Vélo Québec est un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour identifier les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.

INTRODUCTION

Tous reconnaissent l'importance d'améliorer la mobilité durable dans l'est de Montréal et nos organisations ne font pas exception. Les citoyens de l'est de Montréal méritent d'avoir accès à un réseau de transport collectif structurant et efficace, et le projet de REM de l'Est constitue une opportunité de réaliser ce réseau. Cependant, le projet que nous choisirons collectivement de réaliser doit répondre aux besoins et aux attentes des populations des quartiers desservis. Depuis la présentation du projet de REM de l'Est, plusieurs organisations, experts et citoyens ont exprimé leurs préoccupations. Ces consultations doivent d'ailleurs être l'occasion de rassurer les citoyens et de bonifier le projet afin que celui-ci suscite l'adhésion. L'acceptabilité sociale est un facteur important du succès de ce projet et celle-ci doit être centrale à la réflexion et à la prise de décision de CDPQ-Infra à chacune des étapes de planification et de mise en œuvre du projet. Pour favoriser l'acceptabilité sociale, il est donc essentiel que les consultations en cours permettent d'influencer et de bonifier le projet pour s'assurer de l'adhésion des citoyens, les futurs usagers, au projet. Cette consultation publique doit permettre de soumettre le meilleur projet possible aux consultations du Bureau d'audiences publiques en environnement, prévu en 2022.

En tant qu'organisations de défense collective des droits, préoccupées par la mobilité durable, nos interventions visent à faire du projet de REM de l'Est un projet porteur et exemplaire afin de favoriser la mobilité durable de tous. Nous souhaitons mettre de l'avant des éléments importants à prendre en considération afin de répondre aux besoins des usagers, des piétons et des cyclistes. Ainsi, nous recommandons d'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. Rappelons que la marche est un mode de transport à part entière et demeure toujours le premier maillon de la chaîne des déplacements en transports collectifs, tout usager étant piéton lors de son déplacement. Donc, en termes de mobilité durable, prioriser les aménagements favorisant les modes de déplacements actifs contribue à favoriser l'adoption du 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. (Voir figure 1.1).

Figure 1.1



INTRODUCTION

RECOMMANDATION 1

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.

Ce mémoire présente les préoccupations et recommandations de nos organisations concernant l'accès aux stations, l'aménagement des stations elles-mêmes, ainsi que le réseau dans son ensemble, en nous appuyant sur les constats et enjeux de mobilité dans l'est de Montréal que nous avons établis par l'analyse des données de l'enquête origine-destination 2018. Tout au long du mémoire, nous soulevons certains enjeux qui doivent être adressés pour faire du projet de REM de l'Est un projet inclusif. Il peut toutefois exister d'autres enjeux et problématiques que nous n'avons pas abordés et qui mériteraient aussi d'être pris en compte. Ainsi, nous recommandons qu'une analyse différenciée selon les sexes plus (ADS+) soit appliquée à l'ensemble du projet afin de s'assurer de ne laisser aucun angle mort dans la planification et la réalisation du projet.

RECOMMANDATION 2

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

LES ENJEUX DE MOBILITÉ DANS L'EST DE MONTRÉAL

Faible motorisation

L'est de Montréal, qui compte pour 32 % de la population de l'île de Montréal, présente un taux de motorisation de 0,46 automobile par personne, ce qui est inférieur à tous les secteurs du grand Montréal, exception faite des quartiers centraux¹.

Déficit de mobilité

L'est de Montréal, qui compte pour le tiers de la population de l'île, ne génère que le quart des déplacements quotidiens, tous modes motorisés confondus. Ce déficit est principalement dû au déficit d'attraction de l'Est en termes de secteurs de destinations et d'emplois.

Forte part modale des transports collectifs

Les citoyens de l'Est sont les deuxièmes plus grands utilisateurs du transport collectif avec une part modale de 27 % après ceux du centre.

Pas de nouveaux services en transport collectif

Le réseau de transport collectif de l'Est a peu évolué au cours des 40 dernières années. Exception faite de la ligne bleue en 1988 et de la ligne de train de banlieue Mascouche en 2014, aucun service rapide et structurant n'y a été mis en service.

Déplacements internes à l'Est

Les déplacements dans l'Est se font à 55 % à l'intérieur de ce territoire, dont 18% en transport collectif. Si le reste des échanges se fait principalement avec la partie centrale desservie par le métro, il faut souligner les volumes non négligeables de déplacements avec les secteurs de Lanaudière, Laval et Longueuil, mais avec de faibles parts en transport collectif.

Durée élevée des déplacements

Les temps de déplacements en transport collectif pour les résidents et les travailleurs de l'Est sont particulièrement longs, souvent supérieurs à 60 minutes. Cela est définitivement un incitatif à l'utilisation de son auto personnelle, malgré les niveaux de congestion des grands axes routiers.

Destination des déplacements

L'examen du portrait des déplacements de chacun des quartiers de l'Est démontre que les principaux besoins sont à l'intérieur même des quartiers, puis vers le centre-ville. Les autres échanges s'effectuent surtout avec les secteurs voisins, mais la part du transport collectif est souvent faible, faute de liens directs vers les générateurs importants.

Ces enjeux ne font que justifier davantage la réalisation d'un réseau structurant de transport collectif rapide pour desservir les besoins de mobilité de la population de l'est de Montréal.

*1. La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal
Tableaux des résultats par secteurs municipaux, ARTM, juin 2020, p. 73-82,
https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf*

FAIRE DU REM DE L'EST UN PROJET QUI RÉPOND AUX BESOINS DE MOBILITÉ DES CITOYENS DE L'EST

Prévoir dès maintenant des accès faciles et sécuritaires aux stations

Accès piéton

La sécurité des piétons doit être prise en considération aux abords des stations, mais également de façon plus large lors des déplacements à pied vers celles-ci. Il est essentiel de s'assurer que l'implantation du REM de l'Est ne nuise pas à la sécurité et au confort des déplacements à pied dans les secteurs qu'il traverse, autant pour l'usager souhaitant accéder aux infrastructures du REM à pied que pour le citoyen pour qui la nouvelle infrastructure se trouve tout simplement sur son chemin.

Les stations généreront du trafic. En effet, un afflux de piétons, mais aussi de vélos et de véhicules motorisés est à prévoir aux alentours des stations. Il est donc nécessaire que les aménagements existants et futurs aux abords de celles-ci soient sécuritaires et accessibles à pied, malgré un achalandage important lors des heures de pointe notamment. L'aménagement d'intersections sécuritaires pour les usagers vulnérables aux abords des stations doit être pris en compte dès la planification des stations.

Assurer la sécurité des usagers qui souhaitent se rendre à pied à la station, ainsi que la sécurité des résidents qui souhaitent continuer de pouvoir se déplacer dans leurs quartiers est essentielle à un projet de transport collectif durable. Lors de la construction des stations, il sera important de prendre en considération les cheminements piétons afin de garantir leur efficacité, leur confort et leur sécurité.

Accès Vélo

Le REM de l'Est est un projet de transport structurant contribuant à remédier au déficit de mobilité durable d'une importante portion du territoire montréalais. Cela étant, pour que ce dernier soit une réussite et mène à un transfert modal en faveur des transports durables, il est impératif qu'il soit conçu de façon à intégrer les besoins des cyclistes. Rappelons que de nombreux usagers du REM feront inévitablement appel au vélo pour se déplacer vers et depuis cette infrastructure d'envergure. Conséquemment, il est nécessaire de mettre en place des aménagements servant adéquatement la mobilité de la population et des installations offrant une véritable complémentarité entre les modes durables.

Les accès vers les stations du REM de l'Est doivent répondre aux besoins des cyclistes s'y déplaçant. Il convient de travailler de concert avec la Ville-centre afin de bien raccorder ces pôles intermodaux au réseau cyclable de la collectivité avec des aménagements permettant à tous les types de cyclistes de s'y rendre de façon sécuritaire et conviviale. Il est aussi nécessaire de garantir la sécurité des déplacements actifs sur les sites mêmes des stations du REM, tels qu'à travers des stationnements incitatifs, par exemple. De plus, il faut que ces aménagements demeurent accessibles en toute saison. Pour ce faire, il convient de garantir de bonnes pratiques de déneigement des voies cyclables et des trottoirs aux abords des stations.

RECOMMANDATION 3

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.

Aménager des stations conviviales pour tous et toutes

Afin d'offrir aux usagers un réseau convivial qui réponde à leurs besoins, il est essentiel que ce réseau soit accessible. Il faut toutefois comprendre l'accessibilité au sens large, et non seulement en termes d'accessibilité universelle. Le réseau doit être accessible universellement évidemment, mais il doit aussi être accessible à tous, en ce sens que tous s'y sentent bien, à l'aise et en sécurité. Ainsi, il faut tout mettre en place pour que l'ensemble des citoyens, particulièrement les plus vulnérables, se sentent bienvenus et qu'ils l'adoptent.

Pour ce faire, les stations doivent offrir certaines commodités comme des services de proximité et des toilettes publiques, contribuant à faire des stations des lieux vivants et animés.

En effet, ce genre de commodités ne doivent pas être vues comme des luxes et des dépenses inutiles puisqu'elles favorisent un plus grand achalandage du réseau en s'assurant que celui-ci prend en compte les besoins de tous les usagers. L'ajout de toilettes publiques doit être vu comme un facteur d'accessibilité pour certaines clientèles spécifiques comme les aînés. Comme Trajectoire l'a mentionné lors des consultations publiques du BAPE pour le Tramway de Québec en août 2020, le guide d'évaluation pour les collectivités amies des aînés considère le nombre de toilettes accessibles comme indicateur de performance². La question de l'accessibilité aux toilettes est d'ailleurs intimement liée à la question de la mobilité³. Sans commodités, certaines personnes se verront contraintes de ne pas utiliser le réseau puisque celui-ci ne sera pas adapté à leurs besoins. Il s'agit d'une barrière à l'accessibilité, une iniquité basée sur la santé des gens. Offrir des toilettes publiques aux usagers à travers le réseau favorise donc l'accessibilité, en plus de rendre le réseau plus convivial pour tous les usagers.

Par ailleurs, il faut prévoir dès aujourd'hui des stations qui correspondent aux habitudes de mobilité des usagers. En effet, les chaînes de déplacement des usagers se complexifient, et c'est particulièrement vrai pour les femmes. Rappelons que les femmes ont « tendance à effectuer davantage de chaînes de déplacements et à effectuer un plus grand nombre d'arrêts intermédiaires – appelées chaînes complexes – que les hommes »⁴. L'accès à des services et des commerces de proximité à l'intérieur des stations et pôles d'échange permet de simplifier les chaînes de déplacements des usagers et ainsi faciliter l'utilisation du transport collectif, contribuant à un achalandage plus important.

2. Agence de la santé publique du Canada, *Guide d'évaluation pour les collectivités-amies des aînés* (Canada, 2015), 92, <https://cnpea.ca/images/hp35-57-2015-fra.pdf>

3. Anne Marie Lecomte, « La pandémie souligne le manque de toilettes publiques, selon une auteure », *Radio-Canada*, 16 juillet 2020, <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1719880/canada-toilette-publique-pandemie-covid-19-lezlie-lowehygiene-ville>

4. McGUICKIN N. et MURAKAMI E. (1999) "Examining Trip-Chaining Behavior : Comparison of Travel by Men and Women", *Transportation Research Record* n° 1693 : 79-85. MCDONALD N.C. (2004) "Does Residential Density Affect the Travel "Gender Gap"?", *Transportation Research Board Conference Proceedings*, *Research on Women's Issues in Transportation*, n° 35 : 68-7 http://www.vrm.ca/wpcontent/uploads/Releve10_Tremblay-Breault_Martin.pdf

De plus, ces services et commerces permettent de rendre les stations plus animées et vivantes, favorisant le sentiment de sécurité des femmes qui seront plus à l'aise de transiter par ces stations⁵. Comme nous savons que le sentiment d'insécurité des femmes est plus grand que celui des hommes en transport collectif, et que les facteurs rassurants ne sont pas les mêmes, il est essentiel de concevoir des stations qui favorisent un sentiment de confiance chez les usagers, particulièrement les femmes⁶.

RECOMMANDATION 4

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

Aménager des stations qui favorisent l'intermodalité

En ce qui a trait directement aux stations du REM de l'Est, leur conception doit permettre un accueil adéquat des usagers s'y rendant à vélo. Cela implique d'offrir des installations qui leur sont destinées de qualité. Sont donc à prévoir des bornes de réparation mécanique, des glissières aux escaliers pour y monter et descendre facilement sa monture, ainsi que des stationnements pour vélos couverts et en quantité suffisante. Il importe aussi d'offrir des espaces de stationnements sécurisés (casiers pour vélos, vélostations à accès restreint et surveillé, etc.), pour que les cyclistes puissent y laisser leur monture en toute quiétude durant la journée. Cet élément est particulièrement important considérant l'utilisation croissante de certains types de vélos plus dispendieux, comme les vélos à assistance électrique, par exemple. À noter que la prévision des installations mentionnées ci-dessus consiste en un investissement peu coûteux, mais tout particulièrement porteur pour encourager la mobilité durable et l'intermodalité.

Finalement, il faut prévoir l'autorisation des vélos à bord du REM de l'Est. Cette mesure renforcerait grandement l'intermodalité de l'est de l'île de Montréal, en plus d'offrir une solution de mobilité plus efficace et flexible aux usagers. À cet égard, rappelons que le vélo est souvent le meilleur mode de transport pour franchir les premiers et derniers kilomètres d'un trajet. Précisons aussi que cette autorisation doit être faite à des plages horaires répondant pleinement aux besoins quotidiens des navetteurs faisant l'aller-retour entre leur domicile et leur lieu de travail. Cette autorisation pourrait débiter par la mise en place d'un projet pilote permettant d'évaluer les modalités optimales de mise en œuvre tout en favorisant l'acceptabilité sociale.

RECOMMANDATION 5

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.

5. Centre international pour la prévention de la criminalité, *La sécurité dans les transports publics terrestres*, 6.

6. Centre international pour la prévention de la criminalité, *La sécurité dans les transports publics terrestres* (Montréal, 2016), 270, <https://cipc-icpc.org/rapport/rapport-sur-la-securite-dans-les-transports-publics-terrestres-2013-2015/>

RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ DES GENS DE L'EST DE MONTRÉAL

Choix du tracé pour l'est de Montréal

La solution proposée par CDPQ-Infra est-elle la meilleure pour répondre aux besoins de la population de l'Est ? Plusieurs interrogations ont été soumises à l'attention de CDPQ-Infra depuis le mois de janvier. Que ce soit sur le choix du tracé, sur les impacts du REM sur les autres éléments du réseau de transport collectif, sur la technologie retenue, les réponses sont demeurées absentes, vagues ou, au mieux, logiques, mais non chiffrées.

Devant cet état de fait, il reste difficile de juger de la pertinence des choix effectués par CDPQ-Infra. Examinons certains de ces choix.

Les tracés du REM proposés sont parallèles au SRB Pie-IX, à la ligne Verte et dans les bassins des lignes de train Mascouche et de métro Bleue. Ce REM viendra-t-il compléter ces lignes pour améliorer la mobilité ou leur nuire en cannibalisant leurs usagers et leurs revenus ?

CDPQ Infra prévoit accueillir 133 000 passagers quotidiens dont la grande majorité viendrait des autres services de transport collectif, et non de l'abandon de l'auto. Quel est le transfert modal de l'autosolo vers le transport collectif ?

L'axe nord-sud

Le SRB Pie-IX en construction au coût de 650 millions est à 2 km de l'antenne nord du REM, le long de Lacordaire. L'achalandage quotidien prévu de 70 000 passagers est-il toujours valable et une baisse de l'achalandage causée par le REM rend-elle le SRB moins pertinent ? Un tracé sur les boulevards Langelier ou des Galeries d'Anjou servirait-il mieux la population ? Surtout à la lumière de l'achalandage actuel sur ces axes. Les bus sur Pie-IX transportent quotidiennement près de 40 000 passagers. En comparaison, les bus transportent chaque jour de semaine sur chacun des boulevards Lacordaire et Langelier 18 000 personnes et 13 000 passagers dans l'axe du boulevard des Galeries d'Anjou. On peut donc légitimement poser la question suivante : pourquoi Lacordaire ?

Selon les chiffres mêmes de CDPQ-Infra, les études préliminaires démontrent des achalandages quasi équivalents entre les axes Lacordaire et Langelier. L'axe Langelier aurait en plus l'avantage de combler une discontinuité du réseau artériel dans cet axe et de desservir le secteur résidentiel le plus dense de Montréal-Nord.

L'axe est-ouest

La ligne verte entre Honoré-Beaugrand et le centre-ville longe Sherbrooke et de Maisonneuve à moins de 500 m sur 12 km du tracé proposé pour le REM. Un rabattement sur la ligne verte ne serait-il pas une option plus satisfaisante puisque le métro offre une capacité résiduelle à l'est de Berri-UQAM et que d'autres solutions moins coûteuses peuvent soulager la congestion piétonne à la station Berri-UQAM? Cette option réglerait en même temps plusieurs problématiques d'intégration urbaine, dont celle sur René-Lévesque.

Si les réseaux sont complémentaires, a-t-on évalué les impacts sur la ligne de Mascouche, construite au coût de 671 millions de dollars et dont la fréquentation, déjà affectée par le REM de l'Ouest, le sera aussi par le REM de l'Est ? S'il n'est pas essentiel que le train de Mascouche se rende au centre-ville, pourquoi le serait-ce pour le REM de l'Est ?

La desserte des points d'intérêts

On comprend que le REM doit desservir les principaux générateurs que sont les hôpitaux Maisonneuve-Rosemont et Santa-Cabrini et le Collège Marie-Victorin. Mais pourquoi le REM passe-t-il à plus de 2 km du pôle d'affaires des Galeries d'Anjou, point de destination important de l'est de Montréal ? Depuis plus 30 ans, les résidents de l'extrême est, tant au sud qu'au nord, demandent un lien sans correspondance vers les Galeries d'Anjou. La ligne Bleue ne répondra pas à ce besoin, car elle dessert les secteurs situés à l'ouest d'Anjou.

Le prolongement vers Rivière-des-Prairies

Si le REM est vraiment conçu pour desservir la population de l'Est, pourquoi Rivière-des-Prairies avec 58 000 habitants n'est-elle pas desservie, et pourquoi n'y a-t-il que cinq stations à l'est de Honoré-Beaugrand alors que Pointe-aux-Trembles et Mercier-Est comptent 94 000 habitants ? D'ailleurs l'achalandage actuel des bus dans l'axe Henri-Bourassa/Maurices-Duplessis/Perras à Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies est de 32 000 passagers quotidien alors que dans l'axe de Pointe-aux-Trembles, on compte 25 000 déplacements par jour. CDPQ-Infra conclut que le territoire est trop large et que les rabattements par autobus sont nécessaires. Les territoires de Rivière-des-Prairies et de Pointe-aux-Trembles présentent les mêmes caractéristiques géographiques, d'utilisation du sol et de structure de réseau de bus. Alors pourquoi un REM vers Pointe-aux-Trembles et pas vers Rivière-des-Prairies ?

RECOMMANDATIONS

(6) Diffuser bien avant le BAPE les données et résultats détaillés des simulations ayant mené aux choix des tracés afin que la population puisse juger des impacts anticipés sur ses habitudes de mobilité.

(7) Prolonger le tracé du REM dans le quartier Rivière-des-Prairies à l'est du collège Marie-Victorin jusqu'au boulevard Rodolphe Forget.

Choix du mode pour l'est de Montréal

Un REM de 32 km à 10 milliards de dollars est-il la meilleure utilisation d'une telle somme pour offrir de nouveaux services à la population de l'Est ? Combien de kilomètres d'Express, de SRB, de Tram Train ou de tramway peut-on offrir avec ce budget ? Le REM est-il vraiment le bon mode de transport ?

Antenne Est

Pour l'antenne Notre-Dame, une solution hybride avec une implantation en souterrain, en surface et aérienne selon les quartiers traversés est une piste à évaluer sérieusement tout en préservant une vitesse commerciale élevée. Le choix du souterrain a déjà été fait pour l'antenne nord-sud. Par contre pour l'antenne est-ouest, l'utilisation des emprises de la rue Notre-Dame entre les rues Frontenac et Dickson et de Souigny entre Dickson et la 64^e avenue, une implantation au sol est possible en traversant les intersections en dépression ou en aérien comme le fait l'antenne Deux-Montagnes du REM du Nord-Ouest. Ce type d'implantation entraîne des économies importantes en éliminant des tronçons de structures aériennes.

Le tronçon Notre-Dame ne compte que quatre carrefours majeurs. Le secteur le plus sensible demeure le carrefour Pie-IX/Notre-Dame, car on y retrouve quatre intersections et le secteur patrimonial du parc Morgan. Le tronçon Souigny ne compte que six carrefours entre la A-25 et Georges-V et douze intersections entre Georges-V et de la Rousselière. C'est un total de 22 croisements sur une vingtaine de kilomètres. À titre comparatif, le REM vers Deux-Montagnes compte 20 carrefours entre les gares Du Ruisseau et Deux-Montagnes sur une distance de d'environ vingt kilomètres.

Antenne centre-ville

Quant au tronçon du centre-ville, mentionnons que la plupart des métros légers modernes aériens en périphérie deviennent souterrains ou en tranchée couverte au centre-ville. Mentionnons Vancouver, Ottawa, Edmonton, Copenhague, Paris, etc. L'intégration urbaine est ainsi facilitée et les conflits avec les rues transversales sont éliminés.

Ici aussi une solution hybride mérite d'être évaluée. On peut comprendre la difficulté de croiser les lignes Orange et Jaune du Métro. Cependant en utilisant l'emprise de l'autoroute Ville-Marie entre De Lorimier et Saint-Laurent et/ou en utilisant sur René-Lévesque avec une technique en tranchée à l'est de Saint-Denis, il est ainsi possible d'éviter les inconvénients d'une structure aérienne au centre-ville. Rappelons que la ligne Orange et la ligne Verte ont été construites en partie en tranchée au centre-ville de Montréal.

RECOMMANDATION 8

Adopter une approche adaptée à chacun des quartiers et milieux traversés afin de permettre une meilleure intégration urbaine et une acceptabilité sociale essentielle au succès du projet.

Analyse complète des impacts du projet

Impact sur l'amélioration de l'offre de service de transport collectif

L'arrivée d'un réseau structurant augmente l'offre et la qualité de service pour la population adjacente aux axes desservis en termes de vitesse et de fréquence. Cependant on peut s'interroger sur les impacts que subiront les populations demeurant dans des bassins parallèles aux axes du REM. Si le REM est sur Sherbrooke, qu'advient-il du niveau de service des lignes de bus sur Notre-Dame, de Montigny et Hochelaga ? Si le REM est sous l'Assomption et Lacordaire, qu'advient-il du niveau de service des lignes de SRB ou de bus sur Pie-IX, Lacordaire Sud, Langelier et les Galeries-d'Anjou. Le rabattement systématique sur le REM n'est pas souhaitable.

C'est pourquoi une clause sur les bassins de non-concurrence protégeant le REM comme celle du REM 1.0 est impossible dans le contexte du réseau orthogonal de l'est de Montréal. Si une telle clause était partie de l'entente entre l'ARTM et CDPQ-Infra, qu'advient-il du SRB Pie-IX, de la ligne Verte et de plusieurs lignes de bus express qui sillonnent l'est de Montréal. Le principal objectif du REM 2.0 est d'améliorer la desserte de l'Est, pas de la détériorer.

RECOMMANDATION 9

La future entente de fourniture et d'intégration des services du REM de l'est entre l'ARTM et CDPQ-Infra ne doit pas inclure une clause sur les bassins de non-concurrence entre le REM et le réseau de la STM.

Les enjeux de mobilité sur le territoire de l'est de Montréal le démontrent clairement : un réseau structurant rapide à capacité intermédiaire est essentiel pour améliorer les conditions de déplacements de la population et accélérer le développement économique et social de cette partie du territoire trop longtemps négligée.

La proposition de CDPQ-Infra présentée en décembre 2020 a le mérite de diminuer les temps de déplacements et d'offrir une fréquence de service élevée. Cependant ces deux critères ne sont pas les seuls qui doivent être évalués afin de déterminer si le REM de l'Est est vraiment le meilleur projet pour répondre aux besoins de mobilité des Montréalais et Montréalaises de ce secteur.

L'AMT utilisait une grille multicritères totalisant 28 éléments, soit ; 15 critères associés au transport collectif et 13 critères associés à la collectivité (voir l'annexe). Non seulement CDPQ-Infra doit démontrer aux décideurs que la solution proposée répond de manière optimale aux critères associés au transport collectif, ce qui reste à faire, mais elle doit surtout démontrer à la population que son projet répond aux critères associés à la collectivité.

Pour ce faire CDPQ-Infra doit en toute transparence dévoiler et diffuser toutes les études et consultations menées afin de justifier les choix qui sont les siens afin de convaincre les décideurs et la population que le projet de REM de l'Est est vraiment le meilleur projet pour améliorer la mobilité dans l'est de Montréal.

RECOMMANDATION 10

Rendre publiques toutes les études et consultations menées et justifier les choix qui ont mené au projet du REM de l'Est, notamment l'analyse multicritères.

Perméabilité et franchissement convivial des infrastructures

L'enjeu de la perméabilité des infrastructures et de leur franchissement doit être réfléchi dès maintenant. En effet, la perméabilité des stations est un enjeu pour les piétons souhaitant traverser d'un côté ou de l'autre d'une station sans emprunter le REM. Il est essentiel que les stations ne soient pas une barrière aux cheminements piétons ou encore un obstacle qui allongerait les temps de déplacements à pied. Ainsi, la mise en place d'un passage piéton gratuit, accessible universellement⁷ et en tout temps, doit être pensé lors de la conception des stations qui ne comportent pas de passage ville-ville au niveau du sol. Cette planification est essentielle pour éviter d'enclaver un secteur et pour favoriser la marche comme mode de transport. C'est un enjeu qui nous préoccupe particulièrement dans la transition entre le mode aérien et souterrain dans la branche nord.

Par ailleurs, les structures aériennes du REM pourraient créer un sentiment d'insécurité pour les personnes qui circulent en dessous ou à proximité. Ainsi, afin de mitiger cet effet, un éclairage important sous la structure, ainsi que des trottoirs très larges devront être prévus. Il s'agit d'une condition essentielle afin de diminuer les risques que la structure aérienne cause un sentiment d'insécurité et ait un impact négatif sur les déplacements des personnes plus vulnérables, notamment les femmes, les personnes âgées, les minorités visibles ou sexuelles et de genre.

Il importe que le REM de l'Est ne soit pas une barrière aux déplacements actifs locaux. Il est essentiel que la planification de son tracé et la conception des stations se fassent de façon conséquente avec celle du réseau cyclable de la ville. Ce projet majeur doit ainsi préserver le confort, la sécurité et l'efficacité des déplacements à vélo aux abords, ainsi que de part et d'autre de ce dernier. Cela implique aussi que, dans les cas où le REM de l'Est devrait inexorablement empiéter sur le réseau cyclable, des aménagements conservant la connectivité et la priorisation des modes actifs soient prévus (passerelles, tunnels, etc.).

Le REM ne doit pas non plus mener à l'enclavement des quartiers qu'il traverse. Cela aurait pour effet d'impacter négativement la mobilité, l'accès aux services et aux espaces verts, ce qui minerait significativement la qualité de vie générale des personnes vivant dans ces secteurs.

RECOMMANDATION 11

S'assurer de la perméabilité des infrastructures du REM et de leur franchissement convivial pour ne pas entraver les déplacements à pied et à vélo.

7. Principe visant à permettre l'accès à la marche à tous les piétons, peu importe leurs capacités :

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VDM-GADRM-5-PIETONS-2017-12-WEB.PDF

CONCLUSION

En somme, le projet de REM de l'Est doit impérativement, pour être un succès, répondre d'abord aux besoins de mobilité actuels et futurs des populations de l'est de Montréal et non aux impératifs de rendement financier de la Caisse de dépôt et placement. Rappelons d'ailleurs que c'est l'ARTM qui possède le mandat exclusif de la planification du transport collectif sur le territoire métropolitain. La planification du projet de REM de l'Est aurait dû être confiée dès le départ à l'ARTM. Désormais, l'ARTM doit être activement impliquée dans chacune des étapes de planification et de mise en œuvre du projet afin d'assurer une cohérence des services de transport collectif métropolitains, et de desservir au mieux les usagers et usagères. La clé du succès de ce projet d'envergure est sa capacité à répondre aux besoins actuels et futurs des usagers de l'est de Montréal, en s'assurant de leur adhésion au projet. CDPQ-Infra devra donc placer le citoyen au cœur de chacune des décisions entourant le projet du REM, dans toutes les facettes de sa vie, que celui-ci soit piéton, cycliste, usager du transport collectif, résident ou travailleur. Le REM de l'Est doit susciter l'enthousiasme et l'adhésion. La recherche de l'acceptabilité sociale est cruciale pour que la population que cherche à desservir le REM adopte ce service de transport.

ANNEXE

Tableau 2.
Critères utilisés par l'AMT pour ses choix technologiques

TABLEAU 2 - Critères d'évaluation des scénarios alternatifs

Critères associés au transport en commun (pondération : 58 %)	Critères associés à la collectivité (pondération : 42 %)
Temps de déplacement, TC, en pointe	Émission de polluants atmosphériques
Temps de parcours, TC, hors pointe	Incidences sonores et vibrations
Achalandage, TC, sens de la pointe	Soutien au développement de Montréal et la Rive-Sud
Achalandage, TC, sens inverse de la pointe	Incidences sur les liens cyclables et piétonniers
Convivialité du système	Incidences visuelles
Nombre de correspondances	Acceptabilité sociale
Sécurité des usagers	Cohérence avec la planification des transports métropolitains
Sentiment de sécurité	Coûts d'immobilisations
Variabilité du service	Temps de déplacement auto, pointe, pont Champlain
Fiabilité	Temps de parcours auto, sens inverse de la pointe
Accessibilité et intégration des réseaux	Sécurité routière
Transferts modaux	Temps de déplacement auto, autres axes
Pérennité TC	Déplacements camionnage
Capacité TC	
Opérations du transport en commun	

Source : IMPLANTATION D'UN SYSTÈME LÉGER SUR RAIL (SLR) DANS L'AXE DE L'AUTOROUTE 10 / CENTRE-VILLE (MONTRÉAL), AMT, février 2007, p. 26-27,
<https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P42/7e.pdf>



AVIS
Avis Rent a Car
1-800-233-4343
www.avis.com

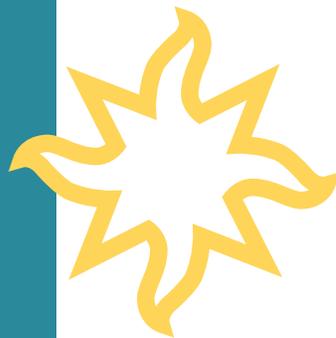
ARRÊT

Consultation publique
sur le projet de prolongement
du Réseau express métropolitain
vers l'Est de Montréal

Pour un réseau en harmonie avec les planifications et la communauté

Mémoire de l'Ordre des urbanistes du Québec
remis à la CDPQ Infra

Juin 2021



Ordre des
Urbanistes du
Québec



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Penser le territoire
façonner l'avenir

Table des matières

Présentation de l'Ordre des urbanistes du Québec	3
Mise en contexte	4
Introduction	5
Commentaires et recommandations	8
Planification et gouvernance — De l'importance de l'arrimage	8
Intégration urbaine — La mobilité comme vecteur de consolidation	11
Réseaux existants — Nécessaire complémentarité	14
Équité sociale et environnementale — Égaliser les chances	15
Conclusion	17



Penser le territoire
façonner l'avenir

Présentation de l'Ordre des urbanistes du Québec

L'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) est le gardien et le promoteur de la compétence professionnelle en aménagement du territoire et en urbanisme. Créé en 1963, il s'assure que les compétences professionnelles des urbanistes répondent à un haut standard de qualité et que les urbanistes agissent selon les règles d'éthique professionnelle énoncées dans le Code de déontologie des urbanistes visant à garantir la protection du public.

Son registre compte 1 283 urbanistes, dont 355 stagiaires en urbanisme. Ses membres interviennent à tous les niveaux de planification et de contrôle de l'aménagement du territoire et auprès de tous les types d'intervenants : ministères, municipalités régionales de comté, communauté métropolitaine, villes et municipalités, entreprises, promoteurs, citoyens et organismes communautaires, etc.

Le rôle de l'OUQ est de défendre l'intérêt public à travers la promotion d'un aménagement intégré et durable. Pour réaliser sa mission, il appuie son action sur des valeurs d'intégrité, d'excellence, de bienveillance, de collaboration, de proactivité et de transparence. C'est d'ailleurs sur la base de ces valeurs que l'OUQ prend position sur des projets structurants en vue d'améliorer continuellement les bonnes pratiques urbanistiques afin qu'à terme tout le Québec puisse en bénéficier.

Mise en contexte

Ce mémoire a été préparé dans le cadre des consultations menées par CDPQ Infra en mai et en juin 2021 au sujet du prolongement du Réseau express métropolitain (REM) vers l'Est de Montréal.

Ce projet a le potentiel — et l'ambition — de transformer durablement les quartiers de l'Est et du Nord-Est de la métropole. Il s'agit par ailleurs de la continuité d'un des plus importants investissements en transport en commun au Québec en plus de 50 ans, à savoir la première phase du REM dont la mise en service devrait débuter en 2023¹. À terme, il viendra s'ajouter à l'offre de transports collectif et actif structurants existante ou en construction sur le territoire de Montréal, que sont le métro, le futur service de bus rapide, le réseau d'autobus et le Réseau express vélo (REV).

Son annonce en décembre dernier a déjà fait l'objet de nombreux débats au cours des derniers mois, notamment en ce qui a trait à la planification et à la gouvernance des transports. Le projet a également suscité de nombreuses questions et inquiétudes concernant son intégration urbaine.

L'Ordre est donc interpellé à plusieurs égards. Il tient à transmettre ses commentaires à la CDPQ Infra. Ceux-ci sont guidés par sa mission de protection du public, qui inclut la promotion d'un aménagement du territoire intégré et durable.

¹CDPQ-Infra, Calendrier 2021 (en ligne), <https://rem.info/fr/calendrier-travaux>



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Penser le territoire
façonner l'avenir

Introduction

L'Ordre des urbanistes du Québec salue d'emblée l'investissement majeur que représente le prolongement du Réseau express métropolitain (REM) vers l'Est de Montréal. À elle seule, cette annonce envoie en effet un message fort concernant la pertinence et le caractère essentiel du transport collectif pour répondre aux besoins de mobilité actuels et futurs des Montréalaises et des Montréalais. Cela traduit aussi une bonne analyse des potentiels de développement qu'offrent les quartiers de l'Est de l'île, de même qu'une vision claire de ce que doit être la mobilité de demain, dans un contexte d'urgence climatique et de lutte à l'étalement urbain.

Nul ne peut être contre la vertu : l'intention même de la CDPQ Infra, du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal de vouloir desservir ces secteurs de la métropole avec un service de transport en commun structurant est une excellente nouvelle !

Le projet présenté en décembre dernier par la Caisse, avec ses 23 nouvelles stations et ses multiples connexions au réseau existant, a sans conteste le potentiel de désenclaver et de transformer de manière significative les quartiers visés, tant ceux situés à l'Est du centre-ville que ceux du Nord de l'île, en plus d'accélérer leur développement et, dans certains cas, leur décontamination. Il faut par ailleurs reconnaître que ces secteurs ont considérablement manqué d'amour et d'investissements au cours des dernières décennies ; un projet d'une telle envergure ne peut donc, a priori, que leur être profitable.

Cela dit, un projet de transport collectif de cette ampleur, aussi bénéfique qu'il puisse sembler, se doit d'être exemplaire et respectueux des structures et des processus établis dans l'intérêt public, que ce soit en matière de planification ou de gouvernance. Plus, comme nous l'avons déjà souligné à



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Penser le territoire
façonner l'avenir

plusieurs reprises au cours des derniers mois, il doit servir de levier de consolidation et de développement des futurs milieux desservis et traversés², tout en participant à la transition socio-écologique. Il importe en effet que ces transformations urbaines se fassent de manière à créer des milieux de vie durables et abordables. Il doit également renforcer le réseau existant et non l'affaiblir à son avantage. Il en va non seulement de l'adhésion au projet des parties intéressées, dont les collectivités impactées, mais aussi de sa véritable durabilité.

En ce sens, l'Ordre tient donc aussi à souligner l'utilité du processus de consultation actuellement mené par la CDPQ Infra. Bien qu'annoncée en aval de la présentation du projet plutôt qu'en amont comme le recommandent les bonnes pratiques, cette démarche — réclamée par la population et par la société civile depuis l'annonce de cette seconde phase du REM — nous apparaît essentielle pour la suite. Il est cependant dommage que l'exercice en cours ne comprenne pas une période d'audition des mémoires déposés, cette étape étant généralement enrichissante tant pour les parties consultantes que pour le public. À tout le moins, nous espérons que l'ensemble des avis reçus seront rendus publics et qu'une rétroaction efficace sera faite à la suite de la période de consultation. De la même manière, l'Ordre apprécie la mise au jeu d'une grande quantité de documentation pour alimenter les réflexions dans le cadre des consultations. Nous regrettons toutefois que les données brutes elles-mêmes n'aient pas été rendues publiques, cette décision représentant un frein à une réelle analyse indépendante et impartiale.

L'Ordre voit également d'un bon œil la mise sur pied au printemps dernier d'un comité indépendant d'experts et d'expertes multidisciplinaires dont le mandat est de « contribuer à l'élaboration des

² Marc-André Carignan et al., «REM de l'Est : Pas facile de faire fleurir du béton», 13 janvier 2021, La Presse+ (en ligne), <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2021-01-13/rem-de-l-est/pas-facile-de-faire-fleurir-du-beton.php>



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Penser le territoire
façonner l'avenir

principes directeurs du cadre architectural du futur réseau et son intégration urbaine sur l'ensemble du tracé³ ». Il s'agissait d'une de nos revendications⁴. Nous espérons toutefois que ce comité aura toute la latitude nécessaire pour faire avancer le projet dans la bonne direction, et ce, malgré certains éléments déjà définis et imposés par la première phase du projet, comme la technologie retenue. Il en va de même pour la tenue d'une consultation menée par le Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) en 2022, qui est une bonne nouvelle. Dans les deux cas, il s'agit, à notre sens, de conditions *sine qua non* à la réalisation d'un projet de ce calibre.

Les commentaires et les recommandations subséquentes visent donc à alimenter, avec le souci d'être constructif, la réflexion afin de bonifier cette seconde phase du REM et d'en faire un projet exemplaire à l'échelle du Québec tout entier.

³ CDPQ Infra, Comité d'experts (en ligne), <https://cdpqinfra.com/fr/rem-est/comite#mandat>

⁴ Pierre Corriveau et Sylvain Gariépy, «REM de l'Est : Un regard externe est essentiel», 26 février 2021, La Presse+ (en ligne), <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2021-02-26/rem-de-l-est/un-regard-externe-est-essentiel.php>

Commentaires et recommandations

Planification et gouvernance — De l'importance de l'arrimage

D'entrée de jeu, l'Ordre tient à rappeler l'importance d'arrimer tous les nouveaux projets de mobilité et d'aménagements aux outils de planification déjà existants, tant pour assurer la cohérence de l'ensemble que pour veiller à l'adhésion des populations desservies. Il s'agit d'une chose que nous ne répéterons jamais assez : la pertinence et la crédibilité des outils urbanistiques dépendent de leur respect par l'ensemble des acteurs qui interviennent sur le territoire. C'est d'autant plus vrai lorsque ces acteurs sont des entités publiques ou qu'ils relèvent de celles-ci.

Bien entendu, ces outils ne doivent pas être figés dans le temps et nous sommes au fait qu'ils peuvent évoluer au fil des projets, notamment lorsqu'une nouvelle infrastructure de transport est proposée. Au-delà du respect, l'Ordre en appelle donc surtout à une planification intégrée des transports en commun et de l'aménagement du territoire, d'autant qu'il s'agit d'une obligation inscrite aux orientations gouvernementales en aménagement du territoire et à la Politique de mobilité durable. Après tout, il en va de l'exemplarité du projet.

Là où le bât blesse dans le cas du REM, c'est que les documents de planification concernés sont très récents, voire en cours d'adoption ; le projet de la Caisse se superpose au devenir récemment négocié des territoires touchés. Ce manque de concertation et de collaboration est regrettable, l'heure n'est plus au travail en silo ! L'Ordre déplore ainsi les nombreux écarts entre le projet proposé par la Caisse et les visions urbanistiques adoptées ou en cours d'adoption sur le territoire de la Ville de Montréal et, plus largement, sur celui de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). On peut penser ici au Plan d'aménagement et de développement métropolitain (PMAD), au Schéma d'aménagement



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Penser le territoire
façonner l'avenir

et de développement (SAD) de l'agglomération montréalaise, au Plan d'urbanisme (PU) de la Ville de Montréal et aux Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) des multiples secteurs touchés par le tracé du REM 2.0.

L'exemple le plus frappant est, sans contredit, celui du PPU des Faubourgs. Élaboré entre 2018 et 2019, puis soumis à une consultation à l'automne 2020⁵ à travers les mécanismes de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) qui a suscité plus de 4000 participations, ce document de planification sectoriel propose une vision ambitieuse pour consolider et revaloriser cette portion de la métropole. Initialement, il ne faisait toutefois nulle part mention du réseau structurant conçu par la CDPQ, et ce, malgré leur ambition commune de restructurer ces anciens quartiers ouvriers et la concomitance des deux projets. L'OCPM l'a d'ailleurs indiqué lors du dépôt de son rapport de consultation, soulignant du même coût les nombreux enjeux qui n'ont pas pu faire partie de la conversation citoyenne. Surtout qu'avec sa structure aérienne sur le boulevard René-Lévesque et la rue Notre-Dame Est, le REM 2.0 vient jouer dans l'ADN même du PPU des Faubourgs dont l'un des objectifs est de retisser la trame de rues de ces secteurs malmenés par les rénovations urbaines au cours du 20e siècle.

De la même manière, l'Ordre s'interroge sur l'absence de concertation apparente entre le projet de la Caisse et l'exercice de planification stratégique réalisé par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) à l'automne 2020. Celle-ci, en vertu de la loi, est pourtant responsable de la planification de la mobilité sur le territoire de la CMM. Or, encore une fois, le REM de l'Est est le

⁵ Office de consultation publique de Montréal, « L'OCPM rend public son rapport de consultation sur le Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs », 18 mars 2021 (en ligne), <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/l-ocpm-rend-public-son-rapport-de-la-consultation-sur-le-programme-particulier-d-urbanisme-ppu-des-faubourgs-835728520.html>



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Penser le territoire
façonner l'avenir

maillon manquant de l'outil de planification projeté, et ce, malgré les calendriers d'élaboration quasi simultanés.

Bien sûr, tant dans le cas du PPU des Faubourgs que du Plan stratégique de développement des transports collectifs de l'ARTM, les documents de planification ont été ajustés depuis le dévoilement du projet de la Caisse et une certaine collaboration semble se mettre en place entre les acteurs concernés. Il n'en demeure toutefois pas moins que ces efforts auraient dû être réalisés beaucoup plus tôt, et non en réaction aux nombreuses critiques et inquiétudes soulevées à la suite de la présentation du tracé du futur réseau. Il ne s'agit pas, bien évidemment, d'une bonne pratique en matière d'aménagement et de planification des transports, et il nous apparaît désolant que la CDPQ Infra, à titre de filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, ne fasse pas davantage preuve d'exemplarité dans ce genre de dossier.

D'autant qu'un tel arrimage est la clé d'une implantation harmonieuse sur le territoire et d'une intégration respectueuse des acteurs en présence et des collectivités. Notamment parce que, davantage encore que des lignes directrices en aménagement, ces outils sont des pactes sociaux entre les pouvoirs publics et la population. C'est en partie pour cette raison que les modifications apportées à ces planifications font systématiquement l'objet de consultations publiques, tel que le prévoit la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Ne pas en tenir compte équivaut donc, à notre sens, à une sorte de désaveu de la voix des citoyennes et des citoyens dans la fabrique de la ville.

Plus largement, l'Ordre espère que le cas du prolongement du REM marquera un tournant dans la planification des projets de transport au Québec. Car il est clair, à la lumière des inquiétudes qu'il a suscitées, qu'un projet de cette envergure ne peut se planifier en vase clos et qu'il devra, à l'avenir, considérer les tissus urbains et sociaux qu'il traverse. Le REM de l'Est n'est ici qu'un nouvel exemple



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Penser le territoire
façonner l'avenir

de notre difficulté à concevoir les projets de transport comme de vrais projets d'urbanisme, ce qu'ils sont pourtant. Ils doivent donc découler d'un travail conjoint avec le milieu municipal, les professionnels de l'aménagement et la société civile.

En ce sens, nous invitons donc très fortement la CDPQ Infra à profiter de cette consultation pour se montrer réellement à l'écoute des Montréalais et des Montréalaises. L'Ordre espère également qu'elle saura faire preuve d'ouverture et apporter les modifications nécessaires afin que son projet réponde non seulement aux besoins de mobilité, mais qu'il agisse aussi comme un vecteur de consolidation et d'amélioration des milieux de vie dans lesquels il s'insère. Plus qu'une simple acceptabilité sociale, un tel projet de transport collectif — le premier de cette envergure depuis plus de 50 ans, faut-il le rappeler — devrait susciter l'enthousiasme et l'adhésion.

Intégration urbaine — La mobilité comme vecteur de consolidation

L'Ordre l'a dit à plusieurs reprises au cours des derniers mois : on ne peut que se réjouir de voir l'Est et le Nord-Est de la métropole obtenir enfin leur juste part de transport collectif. Ces investissements permettront en effet de désenclaver des quartiers et de connecter des populations souvent contraintes à utiliser l'automobile, faute de mieux. Il s'agit par ailleurs d'une rare occasion de requalifier de larges pans industriels de la ville en quête de nouvelles vocations. À terme — surtout si le projet s'inscrit dans les meilleures pratiques d'aménagement —, les gains risquent donc d'être significatifs et substantiels, tant d'un point de vue humain qu'environnemental et économique.

Cela dit, il faut garder en tête que l'implantation de nouvelles infrastructures de transport, peu importe leur nature, pose toujours de nombreux et importants défis en matière d'intégration



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Penser le territoire
façonner l'avenir

urbaine. Cette réalité n'est bien évidemment pas propre au REM de l'Est ; nous l'avons notamment souligné à grands traits lors des consultations publiques sur le tramway de Québec en juillet 2020⁶. Nous le réitérons : les réseaux de transport de l'envergure du REM sont davantage que de simples modes de déplacements. Intégrés de manière optimale, ils ont le potentiel de devenir la colonne vertébrale des quartiers dans lesquels ils s'implantent, la carte mère permettant la transformation durable des milieux de vie.

La complexité et les particularités techniques du futur REM font cependant craindre à plusieurs que son arrivée inflige des cicatrices permanentes aux quartiers traversés. Cette appréhension est notamment fondée sur le mode aérien privilégié dans certaines zones, comme la portion Est du centre-ville et les différents secteurs de l'arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve. Bien sûr, nous sommes conscients que ce choix est dicté par des décisions prises lors de la première phase du réseau déployée dans l'ouest de l'île, comme celui de retenir un mode de transport de type métro léger entièrement automatisé⁷, avec les avantages et les contraintes que cela comporte. Or, les explications offertes par la CDPQ Infra ne nous ont toujours pas convaincus de l'impossibilité d'opter pour un tracé souterrain, d'autant qu'elle a été capable de réaliser des prouesses techniques sous terre lors de sa phase 1⁸. Ce n'est donc pas l'expertise qui manque.

Encore aujourd'hui, le choix du mode aérien nous apparaît préoccupant et devrait, à notre avis, être revu dans certains secteurs sensibles. L'arrivée de cette structure massive dans des quartiers denses pose en effet des enjeux de sécurité, notamment pour les usagers des transports actifs, et d'équité

⁶ Ordre des urbanistes du Québec, «Faire du tramway de Québec une fierté collective grâce à une intégration urbaine exemplaire», mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques en environnement, juillet 2020

⁷ CDPQ Infra, Matériel roulant (en ligne), <https://rem.info/fr/materiel-roulant>

⁸ CDPQ Infra, «Station Édouard-Montpetit : creuser 20 étages dans le sol», 24 janvier 2019 (en ligne), <https://rem.info/fr/actualites/excavation-edouard-montpetit>



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Penser le territoire
façonner l'avenir

environnementale, certaines nuisances risquant d'être renforcées durant la période des travaux et une fois la mise en service.

La réussite d'une intégration harmonieuse dépend également de l'attention accordée au choix du tracé, celui-ci devant permettre au projet de répondre au mieux aux besoins de mobilité des populations visées, sans pour autant dénaturer les territoires ciblés. Par exemple, un équilibre doit être trouvé entre les distances à parcourir par les futurs usagers — qui favorise un réel transfert modal vers le transport collectif — et les impacts que l'insertion d'un mode de transport lourd peut avoir sur la qualité de vie de celles et ceux qui vivent ces secteurs au quotidien. Pour être réussie, l'intégration du REM de l'Est devra donc non seulement répondre aux impératifs de fluidité et d'efficacité, mais également de sécurité, de convivialité et de confort. Elle devra également procéder à une analyse fine et en continu de l'ensemble des secteurs considérés pour la phase 2 de son projet, avec une attention particulière pour ceux habités où les externalités risquent d'avoir un impact majeur.

Ainsi, il faudra être particulièrement vigilant lors des inévitables ajustements de la trame urbaine, afin d'éviter le fractionnement des réseaux de transport doux et actifs, ou la création d'impasses supplémentaires. Encore une fois, nous invitons la CDPQ Infra à consulter et à s'arrimer aux outils de planification existants, ces derniers offrant déjà de nombreuses pistes de consolidation. Une réflexion et des aménagements en conséquence devront, par exemple, être réalisés afin d'éviter que la circulation automobile impactée par l'implantation du REM dévie sur des artères plus locales, voire micro-locales (ruelles). Des efforts importants de connexion avec la trame de rues, de verdissement et d'aménagement des espaces publics — notamment ceux qui se trouveront en pourtour et sous la future structure bétonnée — devront également être menés pour veiller à la préservation de la

qualité de vie, mais aussi pour éviter que ces nouveaux espaces deviennent insalubres ou moins sécuritaires.

Ces améliorations sont essentielles. Elles devraient être planifiées en amont, de manière concertée avec les acteurs en présence, et inscrites au budget total du projet. Il serait en effet malvenu que la facture de l'intégration soit refilée à la Ville de Montréal et à ses arrondissements. La CDPQ a le devoir de contribuer à la création et au renforcement de milieux de vie de qualité, et d'investir significativement afin que ces futures infrastructures s'intègrent harmonieusement plutôt que de créer des ruptures.

Réseaux existants — Nécessaire complémentarité

Évidemment, pour réussir son intégration, le REM de l'Est devrait également s'arrimer adéquatement et de manière complémentaire à la carte des transports collectifs actuelle. L'objectif étant de connecter des secteurs mal desservis en transport en commun, il serait en effet contreproductif que ces ajouts au réseau cannibalisent des lignes existantes et les rendent caduques. De la même manière, une attention particulière devrait être accordée aux tracés déjà projetés sur le territoire pour éviter un potentiel dédoublement des lignes ; on peut penser ici au prolongement de la ligne bleue, par exemple.

Nous encourageons donc la Caisse à poursuivre ses travaux, tant de réflexion, de planification que de construction, en étroite collaboration avec l'ARTM et l'ensemble des intervenants en transport collectif présents sur le territoire de la métropole afin de dégager une vision globale et cohérente. Plus, nous l'invitons, encore une fois, à faire preuve d'écoute et d'ouverture à l'endroit de ses futurs



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Penser le territoire
façonner l'avenir

usagers et de leurs représentants que sont notamment les élus d'arrondissement, car, bien qu'ils ne soient pas toujours des experts techniques, ils ont une connaissance fine du vécu de leurs espaces.

Une oreille attentive devrait aussi être tendue aux recommandations des professionnels de l'aménagement, dont le rôle est de faciliter et de favoriser les interventions harmonieuses sur le territoire, dans une visée de protection du public.

Équité sociale et environnementale — Égaliser les chances

Chose certaine, l'implantation du REM, qu'il soit en surface ou sous terre, risque de transformer considérablement le visage des quartiers qu'il traversera. À cet égard, l'Ordre tient d'ailleurs à saluer les efforts menés pour connecter des quartiers depuis trop longtemps mal desservis par le transport collectif. Dans certains cas, comme celui de Montréal-Nord ou d'Hochelaga-Maisonneuve par exemple, il s'agit pourtant de secteurs de la ville où les marqueurs de défavorisation sont élevés. L'augmentation de l'offre en transport collectif ne peut donc qu'être salubre, notamment en termes d'équité.

Nonobstant ces bienfaits, il faudra se montrer vigilant pour éviter un accroissement exagéré de la valeur foncière des propriétés situées dans le proche rayon des futures stations. Il serait en effet naïf de croire que les dynamiques foncières ne seront pas transformées, avec des conséquences négatives sur l'accessibilité aux logements, notamment abordables. Pour éviter un embourgeoisement accéléré des quartiers touchés, il est nécessaire que le gouvernement, de concert avec la Ville de Montréal et la Caisse, se dote d'un plan concret visant à assurer l'accessibilité, la pérennité et la bonification du parc de logements perpétuellement abordables (social, coopératif, familial, etc.) situé à proximité



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Penser le territoire
façonner l'avenir

des stations de transport collectif structurant. Pour être efficace, ce dernier devrait par ailleurs miser sur les stratégies de maîtrise foncière⁹, comme l'outil de réserves foncières, prescrites par le Code municipal du Québec, la Loi sur les cités et les villes et la LAU. Un renforcement ou une reconnaissance accrue du Règlement de la métropole mixte pourrait également être envisagé.

De la même manière, il faudra veiller à ce que l'arrivée du REM ne génère ou ne renforce la présence de nuisances environnementales (bruit et vibration, pollution atmosphérique et poussière durant la période de travaux, etc.). Surtout que certains de ces quartiers — de par leur nature ou leur héritage ouvrier et industriel — sont déjà aux prises avec plusieurs problèmes de cet ordre. Il ne s'agira pas seulement de planter de nouveaux arbres et de refaire les trottoirs. Des études d'impact environnemental et des analyses pointues des nouvelles nuisances devront donc être réalisées avant, pendant et après l'implantation du nouveau réseau. Dans un souci de transparence, ces dernières devront également être rendues disponibles afin que les meilleures mesures de mitigation soient implantées, tant pour les gens qui vivent le long du tracé que ceux qui y travaillent. Le tout, dans l'objectif de conserver, encore une fois, l'aspect convivial de ces milieux. L'idée sous-jacente est bien évidemment de préserver et de mettre en valeur les différentes identités des quartiers.

⁹ Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, «Réserves foncières et programmes d'acquisition d'immeubles au centre-ville» (en ligne), <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/financement-et-maitrise-fonciere/reserves-foncieres-et-programmes-dacquisition-dimmeubles-au-centre-ville/>



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Penser le territoire
façonner l'avenir

Conclusion

Si l'Ordre est résolument en faveur du développement de l'offre de transport collectif, notamment vers et sur le territoire de l'Est de l'île de Montréal, il émet, comme vous pouvez le constater, des réserves sur certains aspects de la seconde phase du Réseau express métropolitain. Nous comprenons que le projet ne peut être radicalement transformé à ce stade, mais nous espérons, à tout le moins, que celui-ci soit amélioré autant que possible, que ce soit dans le cadre de cette consultation ou dans celle du BAPE à venir.

Au-delà même de cette nouvelle phase, l'Ordre constate que la gouvernance, la planification et le financement (des investissements, comme des opérations) du transport collectif sont en train d'évoluer radicalement à Montréal depuis que la CDPQ s'implique dans les projets. La première phase du REM a créé un précédent qui se répète, et dont on laisse entendre qu'il pourrait se poursuivre. Cela équivaut, en quelque sorte, à une privatisation de la planification des transports collectifs : le promoteur décide du projet qui l'intéresse en fonction de ses intérêts, notamment la rentabilité attendue, et non en fonction des besoins prioritaires de la communauté, des planifications antérieures décidées selon les règles de l'art ou des évaluations de tous les impacts à long terme.

Il ne s'agit pas ici d'être pour ou contre le privé. Il est toutefois inquiétant que le changement de modèle se soit fait et continue de se produire sans véritable débat de société sur le sujet.

Par ailleurs, comme le faisait remarquer un chroniqueur¹⁰, la confiance entre un promoteur et les communautés se bâtit sur la durée, projet après projet. La CDPQ Infra a beaucoup promis lors de la

¹⁰ Michel C. Auger, «REM : quand CDPQ Infra perd son aura», 14 juin 2021, Radio-Canada (en ligne), <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1801275/cdpq-infra-analyse-michel-c-auger>



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Penser le territoire
façonner l'avenir

première phase du REM et, bien que le projet ait sans conteste été bonifié, des irritants majeurs, qui étaient pourtant anticipés, sont restés et plusieurs promesses n'ont pas été tenues, notamment en ce qui concerne l'intégration aux milieux traversés et à l'esthétique du projet.

Le promoteur annonce vouloir faire mieux, l'Ordre des urbanistes espère sincèrement que ce sera le cas. À constater les réactions lors de l'annonce du projet, les attentes sont grandes. Pour y arriver, la Caisse devrait à l'avenir considérer en amont le dialogue avec le milieu dans ses échéanciers, dans ses budgets et dans ses perspectives de rentabilité, plutôt qu'a posteriori. En contexte de crise climatique, nous n'avons plus le luxe de faire fi du dialogue social ; les blocages qui en résultent allongent de facto les délais en plus de créer un climat de tension qui nuit à la relation de confiance, seule garante de l'adhésion des parties à un tel projet d'envergure. Dès lors, nous invitons la CDPQ Infra à faire de cette phase deux du REM un projet non seulement socialement acceptable, mais socialement désirable.

Rédaction :

Florence Sara G. Ferraris

Mémoire du Regroupement des Riverains de la rue Notre-Dame (RRNDHM)

Mémoire déposé à

Caisse de dépôt et placement du Québec Infrastructure

Dans le cadre des consultations prévues par CDPQ Infra

Par Audrey Cotton, Émilie Therrien, François Chartrand,
Marie-Pierre Turcot, François Gagnon et Patricia Clermont

Le 15 décembre dernier, Charles Émond, le président de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), était accompagné du premier ministre du Québec François Legault et de la mairesse de Montréal Valérie Plante pour annoncer en grande pompe le déploiement d'une nouvelle branche du Réseau Express Métropolitain vers le nord et l'est de Montréal. Moins bien desservis par les transports en commun, ces secteurs attendaient depuis longtemps une telle annonce susceptible d'améliorer la qualité de vie des résidents et de relancer le développement de certaines zones industrielles désaffectées. Si ce projet ambitieux a d'abord suscité l'enthousiasme, il a tôt fait de soulever bien des questions concernant son tracé, son mode d'implantation notamment dans sa portion aérienne.

En effet, le REM de l'Est prévoit dans sa forme projetée à ce jour de se déployer sur 32 kilomètres à partir du boulevard Robert-Bourassa au centre-ville. Le tracé emprunte le boulevard René-Lévesque, puis la rue Notre-Dame, il se ramifie ensuite à la hauteur de Viauville : la ligne nord suit le boulevard Lacordaire jusqu'au cégep Marie-Victorin dans Montréal-Nord alors que la ligne est se place dans l'emprise de la rue Sherbrooke pour atteindre Pointe-aux-Trembles. Alors que l'antenne nord sera souterraine, le tronçon commun et l'antenne Est s'implanteront en mode aérien.

À travers ce mémoire, nous voulons démontrer que les prétentions de CDPQ Infra selon lesquelles le REM de l'Est

- maximisera l'intermodalité et la fluidité des transports;
- offrira une architecture harmonieuse et durable intégré à la trame urbaine;
- aura l'avantage, grâce à sa structure aérienne, de s'adapter aux quartiers traversés;
- réduira l'usage de l'auto solo;
- contribuera à une baisse significative d'émission de GES

sont sans fondement, voire erronées (cf tableau 1). Au contraire, dans sa forme actuelle, le REM de l'Est va favoriser l'étalement urbain, ne réduira pas l'usage de l'auto solo et la congestion, produira des nuisances visuelles et sonores et ne répondra pas aux besoins des résidents des quartiers centraux qu'il traversera, notamment les résidents de Mercier Hochelaga-Maisonneuve (représenté par le rectangle rose dans la carte à la page suivante).



Figure 2: Carte du REM de l'Est. Source: CDPQ Infra, (s.d)

Dans certaines portions de son tracé, le REM de l'Est risque fortement de cannibaliser le transport collectif existant et éventuellement de diminuer la qualité du service pour les usagers qui auront choisi un autre mode de transport que le REM.

Ce projet ne remplit donc pas les conditions d'un projet de transport collectif durable et digne d'intérêt selon le [ministère des Affaires Municipales et de l'Occupation du Territoire \(MAMOT\)](#), soit celle d'un projet qui améliore :

- l'environnement : par une baisse de la pollution atmosphérique et des GES, une baisse de la consommation des espaces urbains et ruraux, ou encore une baisse de la pollution par le bruit ;
- la collectivité : meilleure santé des individus, meilleure sécurité, meilleure mobilité des citoyens, accès aux activités économiques facilité, etc.;
- l'économie : par la diminution des coûts de la congestion routière tout en offrant un meilleur accès aux emplois et au marché, augmentant ainsi la productivité des entreprises.

De ce fait, le Regroupement des Riverains de la rue Notre-Dame demande à CDPQ Infra:

- d'accepter de considérer d'autres options que le mode aérien, de même que des combinaisons de modes, pour respecter la trame des quartiers traversés;
- d'accepter de considérer son projet à partir du réseau de transport collectif existant, plutôt que de subordonner celui-ci à son projet.

La prochaine section, en mode tableau, confronte les prétentions de CDPQ Infra en les contrastant avec des faits avérés, que l'on retrouve dans plusieurs documents, et qui informent la lecture et la critique du projet actuel

Prétentions de CDPQ Infra	Dans les faits
A-t-on vraiment besoin du REM de l'Est ?	
<ul style="list-style-type: none"> - Achalandage prévu : 130 000 usagers/jour - Des trains aux 2 à 4 minutes à l'heure de pointe - Temps de trajet du parc-Maisonnette au Centre-ville 10 minutes - Pas de contrainte (arrêts) 	<p><u>Des prévisions d'achalandage surévaluées</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Situation de l'emploi prépandémique à Montréal En 2016, l'agglomération de Montréal Centre-ville comptait 306 685 emplois, soit 17% des emplois à Montréal. Entre 2006 et 2016, le centre-ville a connu une augmentation de 4% du nombre d'emplois (<i>Parlons mobilité</i>, p.12). ● Situation de l'emploi post pandémie à Montréal Pourtant, dans le rapport « L'état du centre-ville de Montréal » l'Institut de développement urbain du Québec et la Société de développement commerciale Montréal centre-ville s'entendent pour dire que le télétravail fera partie des habitudes des travailleurs après la pandémie (p.1). ● Données concernant le retour au travail en présentiel <ul style="list-style-type: none"> o Toujours dans le Rapport « L'état du centre-ville de Montréal », p.2 : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 76% des répondants du sondage mené dans le cadre du rapport « L'état du centre-ville de Montréal », disent souhaiter travailler de la maison plus de la moitié de la semaine; ▪ 56% des répondants estiment que leur employeur envisage des horaires variables ou flexibles; ▪ 43% des répondants envisagent une formule hybride de retour au bureau.

- **Données concernant la fréquentation du transport en commun**

- Autorité régionale de transport de Montréal (ARTM) :
 - Baisse de 65% de l'achalandage habituel (Teisceira-Lessard, (1er mai 2021), [La Presse](#))
- Société de Transport de Montréal (STM)
 - Baisse de 64% de l'achalandage en mars 2021 par rapport à mars 2020, période déjà touchée par la pandémie (idem)

Ajoutons que l'ARTM prévoit [une baisse de l'achalandage et pas de retour à l'avant-pandémie avant 2032](#) (T.Gerbet, 2 juin 2021, Radio-Canada).

Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM), un quartier mal desservi :

Une forte part modale des transports collectifs

Bien que sa population représente un tiers de la population de l'île, l'Est de l'île possède un nombre moyen de services de mobilité durable de 2,4 contre 5,3 dans l'agglomération Centre-ville (*Parlons mobilité*, ARTM, 2019). Toutefois, les résidents de ce secteur sont aussi les deuxièmes plus grands utilisateurs du transport collectif.

Dans ce contexte, lorsque l'on s'intéresse au trajet du parc Maisonneuve jusqu'au centre-ville effectué le matin à l'heure de pointe, le temps de déplacement est de 31 minutes (marche + métro). Un usager en voiture mettra quant à lui de 18 à 45 minutes pour se rendre au Centre-Ville.

En considérant le temps de trajet le plus court dans un véhicule motorisé (18 minutes), de nombreux résidents de MHM se posent légitimement la question de l'intérêt du REM comparativement à un réseau de bus express ou à un tram-train avec voie réservée. Sachant que Notre-Dame comporte peu d'intersections, il est raisonnable de penser que l'actuel trajet de 31 minutes pourrait être grandement réduit autrement que par l'aménagement du REM dont les contraintes et nuisances semblent plus importantes que les gains offerts aux résidents du quartier MHM.

	<p>D'autres moyens pour déplacer les citoyens du quartier peuvent être pensés en partenariat notamment avec la STM pour éviter la cannibalisation et la perte de l'offre de services autres que celle offerte par CDPQ Infra.</p> <p>Conclusion : Les prévisions d'achalandage établies sont faites sans considération envers la nouvelle réalité des travailleurs et également sans réelle compréhension des besoins des résidents de MHM.</p>
--	--

Prétentions de CDPQ Infra	Dans les faits
----------------------------------	-----------------------

Le REM de l'Est, un réseau de transport attrayant... sauf pour les quartiers traversés !

<p>CDPQ Infra assure que le REM de l'Est :</p> <ul style="list-style-type: none"> - s'adaptera aux quartiers traversés - permettra la création de nouveaux espaces publics - agrémentera les quartiers pour les riverains - attirera les passants et les touristes - offrira une vue pénétrante sur la ville, ses quartiers et mettra en valeur le fleuve sur ses portions aériennes - évite la fragmentation du territoire 	<p><u>Centre-Sud et MHM : des quartiers déjà trop sacrifiés</u></p> <p>Dans le Centre-Sud et MHM, de nombreux développements sont à l'origine de plusieurs ruptures du tissu social et urbain :</p> <ul style="list-style-type: none"> • entre 1953 et 1955 : des démolitions ont eu lieu pour transformer l'étroite rue Dorchester en grand boulevard, aujourd'hui nommé René-Levesque (Linteau, 2015); • fin des années 50 : les infrastructures portuaires et de transport se sont développées sans considération ni bénéfiques pour la population; • en 1972 : 5 000 résidents ont été expropriés à cause de la création d'une autoroute reliant Notre-Dame à l'autoroute Ville-Marie (Bisson, 2010) • Horizon 2023 : le REM de l'Est prévoit dans sa forme actuelle l'expropriation de 60 lots privés (CDPQ Infra, Séance d'information mai 2021), en plus de menacer une partie du patrimoine bâti des quartiers MHM et Centre-Sud. <p><u>Le REM de l'Est va dénaturer une partie du patrimoine bâti de Centre-Sud et de MHM</u></p> <p>La riche histoire des Faubourgs et d'Hochelaga-Maisonneuve a laissé en héritage des bâtiments et aménagements de grande valeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • dans MHM : le site patrimonial de Maisonneuve, dont le parc Morgan, qui fait présentement l'objet d'un avis d'intention de classement;
---	---

- dans le Centre-Sud : l'usine Molson, l'ancien hôpital de la Miséricorde, le Quartier des Lumières...

Ce patrimoine sera au mieux caché au pire en partie tronqué par la structure aérienne du REM de l'Est. En effet, bien que CDPQ Infra affirme que le parc Morgan et l'espace vert gazonné longeant Notre-Dame ne seront pas impactés, la volonté de CDPQ Infra de conserver son tracé sans changement majeur nous fait douter de ses intentions.

Soulignons aussi que l'organisme Héritage Montréal a récemment adopté une résolution sur le REM de l'Est en assemblée générale, selon laquelle il :

- «Appuie le principe d'une amélioration conséquente et rapide de l'offre de transport collectif reliant l'Est au centre et aux autres secteurs de Montréal,
- Juge irrecevable la proposition d'implanter le REM en mode aérien, notamment au centre-ville et dans l'arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve, compte tenu de son effet déstructurant et dévalorisant sur le territoire et le patrimoine,
- Demande au Gouvernement du Québec et à la Ville de Montréal de revoir le tracé proposé pour en éliminer le segment aérien au centre-ville et mettre en place diligemment des scénarios alternatifs, Et offre la collaboration d'Héritage Montréal à cette fin.»

Le REM de l'Est engendrera des nuisances visuelles et sonores auprès des résidents à proximité

- **Nuisances sonores**

CDPQ Infra reconnaît que le REM causera des nuisances sonores qui, dans certains cas, équivalent à celles qui existent dans le cas d'une autoroute. Toutefois, il s'avère que le niveau de bruit actuellement constaté sur Notre-Dame se situe entre 58 et 87 décibels (dBA), soit entre le niveau de bruit d'une conversation et [le niveau de bruit dérangeant](#), tel que mentionné par CDPQ Infra (test effectué entre le 26 et 27 avril 2021). Le nombre d'événements supérieur à 75 dBA est au nombre de 20 sur la seule période mentionnée ci-haut. Le niveau de bruit actuel est donc déjà supérieur aux normes établies par la Ville de Montréal.

	<ul style="list-style-type: none"> ● Pollution visuelle et insécurité CDPQ Infra prétend que le REM de l'Est agrémentera les quartiers pour les riverains. Or dans la logique où CDPQ Infra devra agir contre les nuisances sonores, nous pouvons raisonnablement penser que des mesures d'atténuation seront mises en place. Actuellement, la seule mesure de mitigation proposée par CDPQ Infra semble être la construction d'un mur antibruit qui viendrait enclaver tout un quartier résidentiel (idem). ● Insécurité Au vu du point précédent, nous pensons raisonnablement que les structures de béton massives et les éventuels murs antibruit auront pour effet d'augmenter le sentiment d'insécurité des populations vulnérables, en plus de devenir source de pollution visuelle et alors entraîner une ghettoïsation du quartier. Pour rappel, deux importantes firmes d'architectes se sont retirées du projet du REM de l'Est, ne souhaitant pas être associées à un projet risquant de défigurer le centre-ville (Radio-Canada, 21 février 2021). La structure aérienne défigura certainement le visage de MHM également.
--	--

Prétentions de CDPQ Infra	Dans les faits
----------------------------------	-----------------------

Le REM de l'Est diminuera-t-il réellement les GES ?

<ul style="list-style-type: none"> - Réduira de 35 000 tonnes la production annuelle de GES - 165 millions de véhicules – km épargnés chaque année - N'aura pas d'impact sur la voirie - Offrira une véritable alternative à l'auto-solo 	<p>À compléter si vous avez des données</p> <p>Le REM de l'Est favorisera davantage l'étalement urbain déjà important dans la couronne Nord.</p> <p>Données sur la croissance de la population entre 2006 et 2016 (Parlons mobilité, ARTM. op. cit., p.10) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Agglomération de Montréal-Est : +3% - Couronne Nord : + 32% - Couronne Sud : +19% - Laval : +15%
--	--

	<p>Or l'étalement urbain important contribue significativement à l'augmentation des GES. De plus, il n'existe aucune garantie que les résidents en banlieue délaisseront le confort de l'habitacle de leurs véhicules pour effectuer un trajet même réduit en position debout, le nombre de places assises à bord du REM étant inférieur à celui d'un train traditionnel. Le fait que le projet de REM ne vienne aucunement affecter la voirie et donc les automobilistes est également peu incitatif à l'abandon de l'auto-solo. Il n'y a donc aucune garantie que le projet vienne jouer un rôle significatif dans la diminution des coûts liés à la congestion.</p>
--	--

Conclusion

Alors que plusieurs citoyens et arrondissements se mobilisent pour restaurer et revitaliser les Faubourgs et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, CDPQ Infra présente un projet d'infrastructure à l'allure massive. En plus de dénaturer le patrimoine bâti, ce projet risque de supprimer une partie des seuls espaces verts accessibles aux résidents du quartier MHM, de fragmenter le territoire dans le Centre-Sud, d'enclaver MHM, de créer une nouvelle cicatrice dans le paysage urbain, et finalement, de détériorer une fois de plus le tissu urbain et la qualité de vie dans ces deux quartiers déjà trop sacrifiés par le passé.

Si CDPQ Infra veut faire du REM un projet structurant, elle doit tenir compte des besoins en transport des résidents des quartiers qu'elle compte traverser. Hochelaga-Maisonneuve et le Centre-Sud ne sont pas que des passages obligés pour les habitants de la pointe de l'île et de la couronne Nord pour se rendre au centre-ville. Hochelaga-Maisonneuve et le Centre-Sud sont non pas des couloirs de transit, mais bel et bien des milieux de vie, à respecter dans leur trame urbaine, dans leur patrimoine et dans leur tissu social.

Sources

ARTM. (2019). «*Parlons mobilité*»,

https://www.artm.quebec/wpcontent/uploads/2020/12/ARTM_Document_Mobilite_WEB_03_14_2019.pdf.

Bisson, Bruno (13 novembre 2010). «Notre Dame des 100 douleurs», *La Presse*,

https://www.lapresse.ca/actualites/dossiers/transport-amontreal/201011/13/01_4342434_notre_dame_des_100_douleurs.php.

Gerbet, Thomas (2 juin 2021). «Un trou de 936 M\$ dans le transport en commun du Grand Montréal», *Radio-Canada*,

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1797968/deficit-transport-artm-services-stm-stl-rtl-exo-montreal-laval-longueuil>

Goudreault, Zachary (9 juin 2021). « Entre attentes et appréhensions sur le retour au bureau », *Le Devoir*,

<https://www.ledevoir.com/economie/609078/teletravail-entre-attentes-et-apprehensions-sur-le-retour-au-bureau>.

Héritage Montréal (2021). «Résolutions», site internet de l'organisme,

<https://www.heritagemontreal.org/documentation/resolutions/>.

Linéau, Paul-André (11 décembre 2015). « *Le Faubourg à m'lasse* », Encyclopédie du MEM - Centre des mémoires montréalaises, *Mémoire des Montréalais*, Ville de Montréal.

<https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/le-faubourg-mlasse>.

Montréal centre-ville et Institut de développement urbain du Québec (2021). «*L'état du centre-ville de Montréal*»,

https://www.etatducentreville.com/wp-content/uploads/2021/05/MCV_15_1_67_Etat-du-CV-B-WEB-FR-V7.pdf.

Radio-Canada (21 février 2021). «Deux firmes d'architectes tournent le dos au REM», *Radio-Canada*,

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1772957/reseau-express-metropolitain-structures-aeriennes-centre-ville>.

Réseau express de Montréal (2021). «*Bruit et vibrations du REM en opération*»,

<https://rem.info/fr/bruit-vibration-operation#:~:text=L%27impact%20sonore%20du%20REM%20peut%20C3%AAre%20im perceptible%2C%20c%27,le%20bruit%20de%20l%27autoroute>.

Teisceira-Lessard, Philippe (1er mai 2021). «Les prévisions de fréquentation du REM ne changent pas», *La Presse*,

<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2021-05-01/hausse-du-teletravail/les-previsions-de-frequentation-du-rem-ne-changent-pas.php>.



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

Historique	5
Retour sur le mandat	6
Choix du mode	7
Congestion, fluidité et émissions de GES	7
Étude comparative de modes lourds de transport collectif	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
Les défis d'intégration	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
Qualité des consultations	18
Financement	19
Gouvernance	19
Conclusion	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 Equiterre 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](#)¹. 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 \(p.76\)](#)².

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

¹

https://www.cdpqinfra.com/sites/cdpqinfrad8/files/2021-05/Rapport_Choix_du_mode_pour_lEst_de_Montreal.pdf

² https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2021/04/PSD_adopt%C3%A9_R0A_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%³. 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 \(Action 39, page 97\)](#)⁴ 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.

³ https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2021/04/PSD_adopt%C3%A9_R0A_2021-04-162.pdf

⁴ 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 km² sont dédiés au stationnement sur l'Île de Montréal ([Polytechnique 2019](#))⁵.

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](#)⁶ 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 transport collectif, ces modes étant complémentaires et interdépendants. En inversant la

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

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

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 oeuvre 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](#)⁷ 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

⁷ <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 « écoparc 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'Écoparc 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'accueillir 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!





Montréal, le 30 juin 2021

MÉMOIRE DU COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST (CEM-E) CONCERNANT LE PROJET DU REM DE L'EST DE CDPQ INFRA

Le Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E) a suivi le dossier depuis les débuts en décembre 2020. Dès le départ, le CEM-E avait accueilli favorablement l'idée d'investissements massifs pour implanter un transport collectif structurant pour l'Est de Montréal, mais, il avait indiqué clairement qu'un immense REM aérien défigurant un quartier densément habité comme Mercier-Est était totalement inacceptable.

Depuis ce temps, le CEM-E a rencontré un grand nombre d'intervenants dans ce dossier. Pour n'en nommer que quelques-uns, mentionnons la CDPQ Infra elle-même, M. François Pepin de Trajectoire Québec, Mme Florence Juncas-Adenot de l'UQAM, M. Frédéric Lapointe, des élus de l'arrondissement et des députés. Toutes ces rencontres, lectures et discussions internes ont amené le CEM-E à adopter une position vers la fin du mois d'avril dernier que vous trouverez en deuxième partie du document. Le CEM-E réitère intégralement cette opposition ferme aujourd'hui.

Mais plus encore, le caractère biaisé du processus initié par CDPQ Infra dans ses « consultations publiques » ont renforcé cette position. La façon éhontée utilisée par CDPQ Infra pour manipuler ces assemblées, en ne retenant que les questions complaisantes ou facilement réfutables ou même en modifiant profondément certaines questions posées par les citoyens est scandaleuse. Même le registre des questions qu'il a mis en ligne suite à des commentaires publics est partiel, omettant des questions importantes. Car nous avons vérifié. Les membres du CEM-E et d'autres organismes ont posé plusieurs questions qui n'ont pas été sélectionnées lors des séances virtuelles et qui, non plus, n'ont pas été inscrites au registre. Certaines ont pris un sens très éloigné de l'intention initiale. Lors de l'événement sur Mercier-Est et Montréal-Est, la quasi-totalité des citoyens de Mercier-Est ont exprimé leurs immenses craintes ou même leur opposition à tout REM aérien qu'il soit dans le corridor Sherbrooke ou Souigny. Curieusement, le compte-rendu final minimisait la portée de ces craintes et oppositions, cherchant plutôt les rarissimes modalités d'accommodement. Après avoir résumé de façon si partielle les débats, il était impossible pour les citoyens de conclure qu'ils avaient été entendus, écoutés, comme le prétend CDPQ Infra. Le but de ces consultations est évident : tenter de démontrer que CDPQ Infra a vraiment consulté les citoyens et qu'il tient compte de leurs suggestions

Le principal problème résidait dans la non-neutralité de la gérance de ces séances. Cela ressemblait à une séance d'un promoteur de projet pour promouvoir celui-ci. Cela constituait une vaste opération de relations publiques.



Néanmoins, sans doute par accident, certaines informations ont filtré. La plus importante d'entre elles était que les études d'achalandage n'étaient pas complétées et qu'elles ne le seraient que dans la foulée de la publication de l'Étude d'impact environnemental, en amont des audiences publiques du BAPE prévues en 2022. Cela signifie que le choix de la technologie a été fait sans l'apport d'études indispensables. Cela discrédite l'exercice fondamentalement.

Le CEM-E mentionne dans sa position qu'une étude des autres formes d'infrastructures de transport collectif devaient être faites avant de penser faire un choix sur l'une d'entre elles. Le CEM-E n'a pas changé d'opinion à ce sujet.

Le CEM-E indique que le REM va vampiriser le réseau de transport collectif public. Il demeure également sur ses positions.

Le REM aérien a été l'élément catalyseur qui a amené le CEM-E à creuser ce dossier. À cet effet, peut-être devrions-nous remercier CDPQ Infra. Si le REM avait été souterrain, plusieurs autres aspects négatifs du REM de l'Est auraient sans doute été passés sous silence. Ainsi, les éléments associés à la gouvernance du REM de l'Est, à savoir le bail de 99 ans renouvelable, la garantie de rendement, les clauses de non-concurrence, la possibilité de vendre le REM à des intérêts privés et aux mêmes conditions après cinq ans sont autant d'éléments inacceptables qui doivent être discutés sur la place publique. Or, ces éléments n'obtiennent pas l'attention qu'ils méritent.

Le CEM-E dénonce particulièrement l'omerta imposée autour du projet, les ententes signées avec les élus les empêchant de divulguer des informations essentielles pour la compréhension du projet et de ses conséquences.

Pour toutes ces raisons, le CEM-E réitère qu'il faut arrêter le projet et remettre entre les mains d'une instance neutre et redevable la réalisation des études permettant de faire le choix de la meilleure option technologique et que celle-ci soit discutée dans le cadre de consultations publiques.

Les investissements colossaux pour un projet structurant d'infrastructures de transport collectif doivent servir les citoyens de Montréal et contribuer à consolider leurs milieux de vie. Le projet sur la table fera le contraire, dévitalisant des kilomètres de quartiers traversés et impactant négativement des milliers et des milliers de citoyens. Ce projet ne doit pas prioritairement servir d'instrument financier bénéficiant à CDPQ Infra.



POSITION DU COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST (CEM-E) CONCERNANT LE PROJET DU REM DE L'EST DE CDPQ INFRA

L'Est de l'Île de Montréal est sous-équipé en infrastructures de transport collectif. Le CEM-E est donc favorable à des investissements afin d'y implanter un mode de transport collectif structurant. La proposition du Gouvernement du Québec et de CDPQ Infra est toutefois inacceptable pour les raisons suivantes :

Sur le REM aérien :

1. Le REM aérien est inacceptable car il charcute les milieux de vie existants des citoyens et commerçants dont les bâtiments sont situés à proximité du tracé retenu pour cette infrastructure majeure et ce, dans des secteurs densément peuplés.
2. Le REM aérien va créer une cicatrice urbaine et générer de multiples impacts négatifs majeurs (visuels, sonores, ombres projetées, sécurité des piétons et des usagers de la route, etc.) pour les quartiers traversés par une structure principalement aérienne, du centre-ville à l'extrémité est de l'île.
3. Le REM est souterrain dans Rosemont, Saint-Léonard et Montréal-Nord, mais aérien dans Mercier-Est. Les résidents de notre quartier en concluent qu'ils sont traités comme des citoyens de deuxième classe.

Sur l'impact sur le réseau de transport collectif existant :

4. À cause de sa proximité avec la Ligne Verte du Métro ainsi qu'avec le SRB Pie-IX dans l'axe nord-sud et sa localisation à la hauteur de la rue Sherbrooke dans l'est, le REM ne pourra que cannibaliser les services de transport collectif existants et il n'ajoutera que peu de service à la population des quartiers traversés du centre-ville à la limite de Mercier-Est.
5. Le CEM-E dénonce l'obligation de non-concurrence et de rabattement vers le REM des réseaux de transport publics afin de maximiser l'achalandage du REM et lui assurer une plus grande rentabilité. Les autres circuits de transport collectif sont considérés comme des concurrents et non comme des partenaires.
6. Il est probable que plusieurs circuits d'autobus express vers le centre-ville ainsi que la desserte locale de plusieurs secteurs traversés par le REM soient diminués dans Mercier-Est, principalement dans l'axe Est-Ouest.



Sur l'impact du REM en milieu urbain

7. Le REM n'est pas conçu pour être implanté dans une zone urbaine. Il impose des contraintes énormes au niveau de l'aménagement.
8. Des sommes importantes devront être engagées par les arrondissements/municipalités pour ajuster leurs aménagements urbains à la présence du REM.

Sur le rôle de CDPQ Infra dans le processus actuel et la mise à l'écart de l'ARTM

9. CDPQ Infra est un organisme promoteur de la technologie du REM, c'est-à-dire un train léger automatisé (sans conducteur) sur rails en hauteur. CDPQ Infra n'est pas un intervenant neutre dans ce dossier. Tout porte à croire que les autres options de transport collectif (tramway, trambus, etc.) n'ont pas été objectivement considérées, tant pour le choix de la technologie que du tracé ou des réels besoins de l'ensemble des usagers.
10. Le projet du REM annoncé en décembre dernier a été conçu par CDPQ Infra sans implication des acteurs régionaux dans les domaines du transport et du développement urbain. CDPQ Infra demeure extrêmement réticent à toute modification de son projet.
11. Tout porte à croire que les consultations de CDPQ Infra ne viseront que des éléments accessoires du projet du REM tel que présenté et ne permettront pas de remise en question sérieuse de la technologie associée au REM.
12. L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est l'organisme qui devrait planifier le développement du transport collectif. Or, celle-ci a été complètement écartée du processus d'élaboration du projet.

Sur les questions de gouvernance avec CDPQ Infra

13. Plusieurs clauses de l'entente entre le gouvernement du Québec et CDPQ Infra pour le REM de l'Ouest (par exemple, rendements garantis de 8 % par année sur l'investissement de CDPQ Infra, bail de 99 ans renouvelable, droit de vendre à des intérêts privés après cinq ans) constituent un important risque financier pour le Gouvernement du Québec et les municipalités qui devront renflouer CDPQ Infra (ou d'éventuels investisseurs privés) en cas de rendements insuffisants. Le CEM-E craint qu'une entente similaire soit en vigueur pour le REM de l'Est. Cela risque de détourner vers le REM les subventions allouées aux autres sociétés de transport, dont la STM et risque donc ainsi d'entraîner une réduction de service.



Pour toutes ces raisons, le Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E) :

- S'oppose au projet du REM tel que proposé et à toute structure aérienne dans Mercier-Est.
- Demande que le tracé soit réévalué de façon à être complémentaire aux services de transport collectif existants et ainsi mieux desservir la population de Mercier-Est.

Le CEM-E demande au Gouvernement du Québec :

- De mandater l'ARTM, en concertation avec la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), pour réaliser une analyse des besoins en transport collectif dans l'est de Montréal, incluant une analyse coûts-bénéfices des solutions technologiques adaptées à ces besoins.
- De surseoir immédiatement à tous les travaux associés au REM de l'Est, incluant sa conception, pendant la réalisation des études mentionnées ci-dessus.
- De tenir une consultation publique auprès de la société civile (citoyens, organismes, entreprises, élus) sur les conclusions de cette analyse et l'examen des alternatives proposées.



Montréal, le 30 juin 2021

PAR COURRIEL
monrem@cdpqinfra.com

CDPQ Infra

Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec
1000, place Jean-Paul-Riopelle
Montréal (Québec) H2Z 2B3

Objet : Consultations publiques sur le REM de l'Est | Commentaires de l'OAQ

Madame, Monsieur,
Membres du comité d'experts indépendant,

L'Ordre des architectes du Québec (OAQ) vous transmet, par la présente, ses commentaires sur le projet de prolongement du REM vers l'est de Montréal à l'occasion de la consultation publique menée par votre organisation.

L'Ordre suit le projet avec intérêt depuis son annonce en décembre dernier. Il avait dès lors applaudi l'ambition de relier l'est de Montréal au centre-ville par un projet de transport collectif structurant. L'Ordre estime que, bien réalisée, cette bonification de l'offre de transport contribuera au désenclavement de plusieurs secteurs de l'est de Montréal, en plus d'engendrer des retombées positives sur le plan environnemental, en offrant de nouvelles options de mobilité à des secteurs de l'Île mal desservis à cet égard.

L'Ordre a également salué le souci exprimé par CDPQ Infra de considérer la qualité architecturale en amont du projet afin d'assurer une saine intégration des structures à la trame urbaine. Dans le but, entre autres, d'accroître la transparence du projet, l'Ordre a par ailleurs invité le promoteur à mettre sur pied un comité d'experts, indépendant et multidisciplinaire, dont les membres seraient nommés par le gouvernement. Nous nous réjouissons de la mise sur pied du comité d'experts au printemps 2021 et réitérons l'importance que ses membres soient investis du pouvoir de remettre en question l'ensemble des aspects du projet, dont le tracé, de sorte que la solution choisie soit optimale sur les plans architectural, urbanistique, socioéconomique et environnemental.

C'est dans ce contexte que l'OAQ transmet certains commentaires sur cet imposant projet d'infrastructure qui transformera de façon permanente le paysage urbain montréalais, aura une incidence sur la qualité de vie dans nos quartiers et métamorphosera l'expérience citoyenne aux abords de sa structure. L'Ordre estime que certaines conditions doivent être mises en place afin d'assurer la réalisation d'un projet de qualité et de prévenir d'éventuelles dérives pouvant émerger d'une entreprise aussi complexe¹.

¹ Plusieurs des commentaires de cette lettre font écho aux recommandations que l'Ordre a émises lors des consultations sur la phase I du REM. Ces dernières demeurent tout aussi pertinentes dans le contexte de la phase II du REM.

Les déterminants de la qualité

L'OAQ préconise naturellement d'accorder une grande attention à la qualité architecturale dans les projets d'infrastructures. Ce souci de qualité nous paraît encore plus pressant dans des projets d'envergure comme celui du REM, dont les effets se feront sentir pour les décennies à venir.

L'Ordre considère que la qualité doit s'exprimer d'abord et avant tout grâce à la conception de structures et de bâtiments harmonieux, fonctionnels et durables, s'inscrivant avec cohérence dans leur environnement d'insertion, et non en rupture avec celui-ci.

À titre de référence, l'*Agenda montréalais 2030 pour la qualité et l'exemplarité en design et en architecture*, adopté en 2019 par la Ville de Montréal, vise l'amélioration de la qualité du cadre de vie et engage la Ville à promouvoir l'utilisation du design et à défendre des interventions de qualité sur tout son territoire. Il exprime la conviction qu'un design et une architecture de qualité contribuent à assurer le bien-être de tous les citoyens en plus de la vitalité économique de Montréal² : « [Un design réussi] se traduit par des services de même que par des objets, des bâtiments ou des aménagements urbains bien intégrés, pérennes, adaptables, fonctionnels et efficaces aussi bien qu'esthétiques, attrayants, conviviaux, interactifs, engageants et créateurs de valeur. »

L'*Agenda* soutient par ailleurs qu'« au-delà de sa qualité esthétique, c'est donc la qualité d'usage qui devrait permettre d'évaluer la véritable valeur d'un aménagement public. Cette qualité d'usage est intimement liée au bien-être, à l'accessibilité, à l'appropriation, à la sécurité et à la flexibilité³ ».

L'OAQ adhère à cette vision et considère qu'un bâti de qualité peut faciliter l'appropriation citoyenne, stimuler la convivialité de l'espace public ou encore l'attractivité des centres-villes, créer l'harmonie entre le paysage et le construit, contribuer à la réduction des émissions de GES, promouvoir la mixité sous de multiples formes, en plus d'avoir des bénéfices sur le plan de la santé publique.

L'OAQ considère qu'en tout respect de cette vision de la Ville de Montréal, CDPQ Infra doit chercher à générer des bénéfices sociaux, en plus des bénéfices économiques et environnementaux déjà mis de l'avant dans la promotion du projet de REM de l'Est. Au-delà de la seule mitigation des répercussions du projet, la responsabilité du promoteur concerne l'attractivité des milieux, leur convivialité, la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti, entre autres.

La qualité avant la signature

Malgré l'intention louable du promoteur de considérer la qualité architecturale en amont, l'Ordre s'inquiète de l'enchevêtrement, dans son discours, des notions de qualité architecturale, d'intégration harmonieuse, de signature et d'esthétisme. En effet, dès les prémices du projet, CDPQ Infra a annoncé sa volonté de « doter Montréal d'un réseau signature, moderne et emblématique⁴ ». Or, les notions d'esthétisme et de signature ne sont pas le gage d'un ouvrage de qualité.

² VILLE DE MONTREAL (2019). L'Agenda montréalais 2030 pour la qualité et l'exemplarité en design et en architecture, [En ligne], https://designmontreal.com/sites/designmontreal.com/files/publications/agenda_mtl_2030_v1.12-19_fr_lr.pdf, à la page 9 (page consultée le 22 juin 2021).

³ *Op. cit.*, p. 37.

⁴ CDPQ Infra, REM de l'Est – Intégration, [En ligne], <https://www.cdpqinfra.com/fr/rem-est/integration> (page consultée le 11 juin 2021).

Dans un texte éclairant sur le sujet, Guillaume Ethier, professeur en études urbaines et touristiques à l'UQAM, et Marc-André Carignan, chef de contenu multiplateforme pour Kollektif, expliquent les risques de dérives pouvant découler d'une démarche axée sur l'esthétisme et la signature :

« Cette volonté de “signature” ou “d’emblème” tend également à reposer sur les fragiles piliers de l'esthétisme. La beauté nous rapprocherait du succès désiré, pourrait-on croire. Encore faut-il définir le “beau”, un qualificatif qui reste subjectif à bien des égards. [...] [L]a beauté n'est pas une science exacte. Elle diffère d'un individu à l'autre, d'une époque à l'autre. Et surtout, l'esthétisme n'est pas à l'abri des modes et des tendances, un piège qui peut rapidement compromettre l'intemporalité d'une œuvre au fil du temps⁵. »

Le texte souligne également le risque que le projet ainsi envisagé devienne « un objet en complète rupture avec son contexte d'implantation afin de se démarquer, que ce soit par sa volumétrie, sa matérialité ou son ampleur⁶ ». Il relève finalement que le « risque de se tromper est élevé si les objectifs du promoteur ne sont pas, avant tout, le bien commun et la qualité⁷ » – avant même la réalisation à tout prix d'un projet marqué par la rentabilité et la plus grande simplicité de réalisation.

L'OAQ partage ce point de vue et met en garde le promoteur contre le piège de l'approche purement cosmétique ayant comme seul objectif de voir le projet devenir un emblème, erreur pouvant rapidement donner lieu à un ouvrage tape-à-l'œil, non durable et qui risque de mal vieillir.

L'Ordre prône plutôt une solution architecturale pérenne, adaptée au contexte et aux besoins dans son essence même. Cela peut, selon nous, impliquer de remettre en question l'option aérienne dans certains secteurs.

Structure aérienne : une intégration hasardeuse

Dès les consultations portant sur la phase I du REM, l'OAQ recommandait de limiter les structures en hauteur, rappelant que ces voies « couperont et déstructureront des milieux de vie ou compliqueront la relation aux centres existants ». L'OAQ avait aussi rappelé « que l'on cherche actuellement à se départir de nos autoroutes et viaducs surélevés pour ramener la ville à l'échelle humaine. Il faut donc être vigilant dès lors qu'une structure imposante doit émerger »⁸.

L'intégration, dans la phase II, d'une structure aérienne sur le tronçon allant du centre-ville jusqu'à Pointe-aux-Trembles, comporte des défis – mais surtout des risques – majeurs sur les plans architectural et urbanistique. Dans une lettre transmise le 28 janvier à la ministre déléguée aux Transports, madame Chantal Rouleau, l'OAQ a manifesté de vives inquiétudes à l'égard de l'érection d'une telle structure dans certains secteurs à haut risque, en particulier le tronçon qui traverse le centre-ville sur le boulevard René-Lévesque ainsi que celui qui longe la rue Sherbrooke Est. Ces préoccupations demeurent d'actualité.

⁵ Ethier, Guillaume et Marc-André Carignan, « [REM de l'Est : la quête d'une signature](#) » (26 mars 2021) sur le site kollektif.net.

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*

⁸ « [Ralentir pour aller plus loin](#) », mémoire de l'Ordre des architectes du Québec, Enquête et audiences publiques sur le projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), septembre 2016, p. 7.



L'empiétement sur le domaine public, que ce soit des avenues emblématiques comme René-Lévesque et Sherbrooke ou des parcs et espaces verts, est un privilège qui vient avec des obligations.

Le scénario aérien au centre-ville implique une série de problèmes qui, d'après nous, créent un problème insoluble. Malgré tout le travail qu'on pourrait mettre à leur conception, la présence des piliers au centre d'une voie risque fort de fermer la perspective longitudinale donnant d'un côté à l'autre, créant cette fracture urbaine tant dénoncée. Aussi, la proximité éventuelle desdits piliers des intersections pourrait réduire la visibilité et pose le risque d'augmenter les conflits entre les différents types d'usagers de la route. La sous-face du tablier du réseau régulier causera des zones d'ombre importantes sur le domaine public. Les gares, aériennes aussi – dont il est peu question –, créeront des plafonds difficilement conciliables avec la qualité des aménagements urbains. Le volume et les besoins de connexion de ces gares risquent d'augmenter la fracture urbaine, tant en perspective qu'en frontalité, et de déconnecter certains bâtiments significatifs de leur milieu d'insertion. Le bruit induit par le mouvement des trains risque d'affecter le voisinage immédiat et rapproché dans le contexte du centre-ville. Les vues seront grandement affectées, et ce, peu importe l'esthétisme choisi. La liste se poursuit, mais nous nous arrêtons ici. Certains choix faits à ce jour nous semblent comporter trop de risques pour qu'une simple démarche « signature » pallie ces problèmes.

L'OAQ s'inquiète aussi du choix du système caténaire (fil aérien) comme technologie pour alimenter le réseau électrique. Ce choix crée une contrainte supplémentaire de taille pour les concepteurs et conceptrices, vu la surhauteur qu'il impose à la structure et l'effet visuel qu'il engendre. D'autres technologies d'électrification, moins chargées visuellement, ont été utilisées avec succès ailleurs dans le monde et devraient être rigoureusement analysées par le promoteur. C'est notamment le cas du SkyTrain, à Vancouver, projet souvent cité par le promoteur et dans lequel la Caisse de dépôt et placement du Québec a largement investi.

L'Ordre des architectes du Québec demeure convaincu que des scénarios moins préjudiciables sur les plans urbanistique, paysager, socioéconomique et environnemental, devraient être envisagés pour certains secteurs délicats. Nous croyons que le promoteur doit démontrer une réelle ouverture à l'égard de solutions de rechange à l'option aérienne lorsque, après analyse des caractéristiques inhérentes à l'environnement d'implantation, la structure aérienne ne peut être introduite de façon bénéfique et que l'exercice visant à la réconcilier avec le milieu s'avère potentiellement périlleux, voire voué à l'échec.

Si l'intention de CDPQ Infra est effectivement de dépasser le simple exercice cosmétique et de s'engager dans une démarche visant la qualité, des remises en question nous apparaissent nécessaires et saines.

À l'heure où le gouvernement du Québec achève l'élaboration d'une stratégie québécoise de l'architecture et où il tient des consultations publiques en vue d'adopter une stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires, il est essentiel que le projet de prolongement du REM vers l'Est soit cohérent avec les intentions gouvernementales en matière de qualité architecturale et d'aménagement harmonieux du territoire, et qu'il fasse preuve de la plus grande exemplarité.

À nos yeux, le promoteur doit faire preuve d'une grande flexibilité dans la conduite de ce projet et doit œuvrer de façon à accroître la confiance du public, l'adhésion au projet et son éventuelle appropriation par les utilisateurs et les citoyens, favorisant ainsi sa pérennité.

Nous espérons que ces commentaires permettront d'alimenter la réflexion, d'avancer vers l'exemplarité et de réduire au maximum les répercussions sur la qualité de vie dans les quartiers traversés et sur la vitalité de ces derniers.



ORDRE DES
ARCHITECTES
DU QUÉBEC

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre profond respect.

Le président de l'Ordre des architectes du Québec,

Pierre Corriveau

c. c.

François Legault, premier ministre

François Bonnardel, ministre des Transports du Québec

Chantal Rouleau, ministre déléguée des Transports du Québec

Eric Girard, ministre des Finances du Québec

Harout Chitilian, vice-président, Affaires corporatives, développement et stratégie, CDPQ Infra

Maud Cohen, présidente du comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine du REM de l'Est

Sujet: Mémoire REM de l'Est

Date: 4 juin 2021 à 11:36:04

De: Ghyslain Gagnon

Aux responsables de la consultation publique du REM de l'est, section Est de l'autoroute 25

Objet: Mémoire REM secteur Tétreaultville

Aux membres du comité consultatif

Lors de la séance d'information du prolongement du REM sur la rue Sherbrooke, on apprenait que celle-ci n'aura plus jamais la même apparence. Dorénavant, la prédominance visuelle sera à ce point tel transformée, qu'elle en sera méconnaissable.

Cette artère n'est pas qu'une voie de circulation entre la Pointe-de l'île et le Centre-ville. Elle fait partie de la vie de quartier des gens qui y habitent. Elle fait partie du voisinage, elle identifie le quartier de Tétreaultville. Elle représente ce que nous sommes avec ses commerces de proximité et ses habitations où cohabitent différents types de logements. Elle fait partie de notre quotidien.

Des idées originales d'embellissement

D'aucuns ne voudraient d'une structure de béton aux allures lugubres et imposantes. Certes, on pourrait alléger son apparence par un soutien métallique décoratif et peindre le tout avec des couleurs vivifiantes. On pourrait l'illuminer à la manière du pont Jacques-Cartier. Mais est-ce que cela sera suffisant pour faire oublier l'impressionnante masse au dessus de nos têtes, s'allongeant sur 2 kilomètres?

Je me souviens de la rue Ste-Catherine avec ses bulles multicolores que l'on voyaient s'étioler en perspective, à partir de la rue St-Hubert jusqu'à la rue Papineau. Tout le monde adorait. Peut-être faudrait-il créer un plafond comme celui-là, qui laisserait passer la lumière du jour en dessous, mais qui mettrait un voile sur la portion aérienne du REM? Il y a sûrement des façons de rendre ce plafond attrayant, inspirant, créatif et artistique. L'idée est pourtant simple: voir le moins possible ce qui est au dessus et donner un dynamisme en dessous.

S'ils sont en béton, les poteaux de soutènements pourraient être recouverts d'une peinture cuite émaillée aux colorations différentes les uns des autres. Ils pourraient être agencés à la partie horizontale, ou non. On pourrait leurs incorporer des moulures ou des formes diverses de façon à briser la régularité. Ils pourraient aussi servir à suspendre des plantes d'ombres qui contribueraient à enverdir le tracé de façon ornementale, de part et d'autre de la rue Sherbrooke.

Mais les soutiens verticaux peuvent aussi servir à des fins d'éclairages pour donner de l'éclat à une zone ombragée. On peut rendre un endroit à la fois sécuritaire aussi bien que chaleureux. On peut aussi le rendre sobre ou dynamique. Il peut même se transformer en couleurs selon les événements ou les saisons. L'éclairage peut et doit faire partie d'un élément d'ambiance et de décoration à ne pas négliger.

Dans le cas qui nous occupe, cet éclairage peut être dirigé à la fois vers le sol aussi bien que vers le faux plafond artistique. De cette façon, la vue d'ensemble pourrait être présentée avantageusement le soir venue. D'autres parts, à l'instar du Palais des Congrès ou de la station Champs-de Mars, j'imagine très bien un revêtement en verre trempé et coloré qui diffuserait de la couleur au sol. Mais à l'inverse, cet écran obstruerait la vue du pont aérien. Et pourquoi pas un verre trempé avec un éclairage intégré au verre? Éclairé recto-verso, le tracé du REM pourrait être observé par les passagers du train, autant que par ceux qui habitent ou qui travaillent au dessus. Peu importe le type de faux plafond que l'on préconiserait, la mise en valeur de l'éclairage, dessus-dessous, donnerait une particularité

d'ensemble assez unique.

On dit souvent de Montréal qu'il a l'un des plus beaux métro du monde. Le côté artistique de chaque station y est pour quelque chose. Dans la section hors terre de la rue Sherbrooke, le REM pourrait revêtir cet aspect non seulement en station mais aussi sur la voie extérieure. La distance d'allongement de ce tracé lui donnerait une apparence singulière et remarquable.

De tout ce qui se fait ailleurs, Montréal se distinguera encore une fois au niveau de sa créativité. Alors il faut oser aller plus loin que la beauté simple et banale. Pourquoi ne pas donner place aux artistes d'ici, car Montréal est une ville de création, la chance de s'exprimer. Ce sera une opportunité inouïe de faire valoir notre talent d'ici à l'étranger plutôt que faire valoir le talent étranger ici. La touche montréalaise est celle qui nous définit le mieux.

Les moyens de nos ambitions

Enfouir le REM sous terre sur une distance de 2 kilomètres représente une facture de plusieurs centaines de millions de dollars. Il est convenu que personne ne sera alors heurté de l'absence de structures imposantes le long du parcours. Ce sera la quiétude assurée.

Mais puisqu'on ne semble pas retenir cette option pour des raisons financières aussi bien que techniques, CDPQ Infra aurait avantage à investir une fraction de l'argent ainsi économisée, pour l'investir dans l'embellissement d'une structure aérienne.

Si l'enfouissement coûtait 700 millions de dollars, l'on pourrait consacrer ne serait-ce que 10% de cette somme à l'esthétisme et la mise en valeur d'un projet hors terre extraordinaire. L'idée est de faire en sorte qu'il ne puisse y avoir de syndrome du « pas dans ma cour ». Il faut au contraire inverser le mécontentement par, soyons utopiques, par une acclamation de bienvenue au projet.

Pour ce faire il n'y a qu'une façon d'y arriver. Il faut qu'il soit fabuleux, épatant et formidable. Son originalité doit faire en sorte qu'il puisse faire la frontispice des revues spécialisées en architecture ou en design à l'international et être présenté comme modèle à suivre. Des dirigeants se déplaceront jusqu'ici pour s'en inspirer.

Voilà l'objectif à atteindre, car en dessous de cette barre, point de salut de la part des résidents. Si CDPQ Infra réussit ce tour de force, il aura triomphé. Il fera l'envie d'autres quartiers en zones résidentielles ou semi-résidentielles.

Un REM souterrain?

Comparé à un modèle aérien d'une prestance hors du commun, un REM enfoui serait nécessairement dépourvue d'apparence extérieure. Il serait cependant discret, efficace et fonctionnel. Bien sûr il faudrait allonger des centaines de millions de dollars et plus pour y arriver.

Un problème technique qui sera à considérer est de prévoir l'entrée souterraine d'une longueur de 500 mètres, juste avant la station de métro Honoré-Beaugrand, puis une sortie de terre de longueur équivalente à la station Contrecoeur. Ces insertions dans la chaussée auraient comme conséquences que les rues nord-sud ne pourraient plus traverser la rue Sherbrooke due à la tranchée. Il est donc impossible d'envisager cette perspective.

Par contre, rien n'empêcherait d'amorcer l'entrée en terre le long de la rue Souigny, là où il n'y a pas de rue en traverse. La jonction REM-métro serait donc entièrement souterraine. La sortie de terre s'effectuerait à l'est de la rue Contrecoeur, là où il n'y a pas de rue en traverse. Il est donc techniquement possible de construire un REM souterrain sur cette portion de la rue Sherbrooke.

Reste maintenant à résoudre l'aspect financier qui, théoriquement, ne devrait pas être supérieur par kilomètre, à la branche nord du REM de l'Est.

Considérant le prix de construction d'une voie aérienne ainsi que les ajouts suivants: réaménagement ainsi que la mise en valeur de la rue Sherbrooke, faux plafond de facture magistrale sous la voie aérienne, caches piliers et ses

ornements, éclairages des piliers et du faux plafond; il serait bon de faire une étude comparative des coûts entre un REM souterrain ou aérien. Évidemment, plus l'écart de prix sera grand, plus il sera justifié de le construire hors terre. À l'inverse, plus l'écart de prix sera petit, plus il sera justifié de le construire sous terre.

L'heure du choix

Une chose est cependant certaine: les citoyens de Tétraultville méritent de voir naître un transport collectif structurant. Tous le souhaitent. C'est la façon d'y arriver qui fera toute la différence. Il y a d'une part un projet spectaculaire et emballant qui étonnera. Et d'autre part, un projet beaucoup plus sobre qui ne bousculera pas la trame urbaine et aura toute l'efficacité désirée. À mon avis, le prix à payer est de moindre importance. Ce qui l'est davantage est la satisfaction et l'acceptabilité du projet par la collectivité.

Pour ce tronçon du REM, il n'y a pas de place pour la demi-mesure. Une présentation ressemblant à la phase 1 du REM n'est pas une solution. Son architecture est définitivement trop imposante pour l'endroit qui lui est destiné et trop accablante pour les citoyens qui devront la côtoyer au quotidien.

Une structure aérienne se démarquant par son originalité et sa créativité aiderait à obtenir la faveur populaire. Pour cela on doit miser haut et viser les prix d'architectures et de designs internationaux, ainsi que des parutions à la Une des revues spécialisées: rien de moins. Il faut faire en sorte que l'on souhaite l'arrivée d'un tel tronçon plutôt que de le voir rejeter en bloc. Il faut inverser la tendance des gens qui se l'imaginent laid et affreux. Il faut faire la preuve que CDPQ Infra est prête à investir et à s'investir dans le projet: chiffres et maquettes en main. Montréal n'est-elle pas déclarée Ville UNESCO du design? Nous avons maintenant l'obligation de le prouver à la face du monde. Si le contraire devait se produire se serait alors un constat d'échec pour Montréal à cette nomination. Notre ville a beaucoup à gagner si elle réussit, mais beaucoup à perdre si elle échoue.

L'enfouissement serait certainement la solution la plus satisfaisante de la part des résidents du quartier. CDPQ Infra devra cependant s'attendre à dépasser son budget. Mais comme mandataire du projet pour les 99 prochaines années, ce dépassement devrait être entièrement résorbé bien avant l'an 2120...

Dans un cas ou l'autre, les gens voudront voir avant d'acheter le projet, car se sont eux qui devront vivre avec ultérieurement. Pour cela il faudra convaincre sans aucune équivoque, que la version qui leur sera présentée sera de loin, la plus avantageuse pour eux. Alors ils achèteront et adopteront. Plus qu'un train de passagers qu'on doit faire accepter; c'est l'adhésion de tous à sa proposition qui doit être la mission de CDPQ Infra.

En espérant que la lecture de ce mémoire ait pu apporter une autre vision des choses. Merci de l'avoir lu.

Ghyslain Gagnon, Tétraultville

