
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

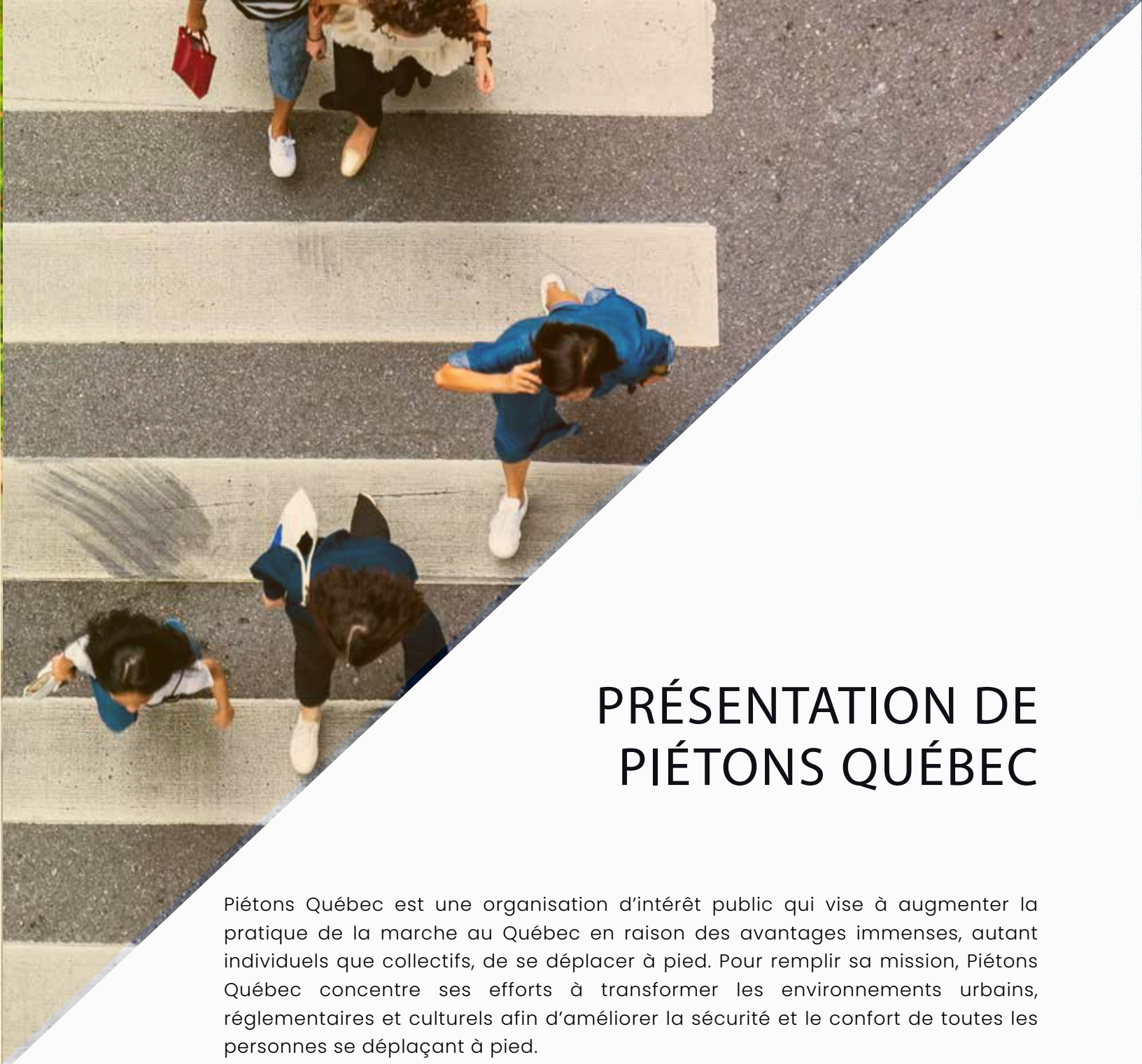


PRÉSENTATION DE TRAJECTOIRE QUÉBEC

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

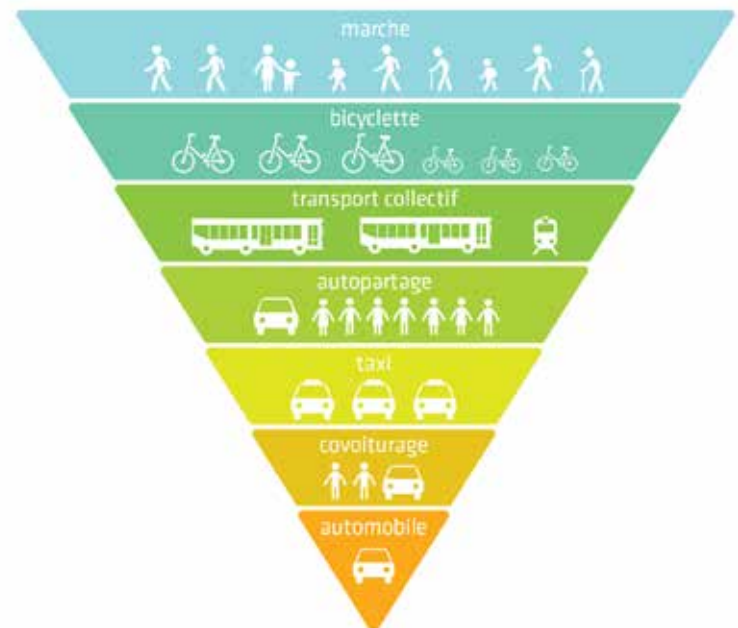
Depuis plus de 50 ans Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation du vélo afin d'améliorer l'environnement, 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 64e 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
1-800-233-9333
www.avis.com

ARRÊT