

Relever le défi de l'intégration à une planification concertée

Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre
du mandat concernant le projet de réseau électrique métropolitain de transport
collectif

SEPTEMBRE 2016

Mission

L'objectif principal de l'alliance ARIANE est que le Québec se dote, dans le cadre d'une Politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, d'une vision d'ensemble assortie de principes fondamentaux qui puisse assurer la coordination de l'ensemble des lois, politiques et interventions de l'État et des instances municipales en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Composition

Les organisations fondatrices de l'alliance ARIANE :



Contact

Jeanne Robin

Cell. : 418 655-0728

info@ariane.quebec

www.ariane.quebec

Le Québec a besoin d'un « désormais » en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Nos milieux de vie nous façonnent autant que nous les façonnons.

Pour notre culture, pour nos familles, pour notre santé, notre prospérité et celle des générations qui nous suivront, mieux construire nos villes et nos villages et mettre en valeur notre territoire doit devenir notre priorité.

INTRODUCTION	5
ADOPTER UNE POLITIQUE NATIONALE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME : UNE NÉCESSITÉ POUR POUVOIR APPRÉHENDER LES PROJETS D'ENVERGURE COMME LE REM	6
UNE POLITIQUE NATIONALE PORTEUSE DE VISION	6
UNE POLITIQUE NATIONALE QUI SOUTIENT LA COHÉRENCE DES ACTIONS	6
UNE POLITIQUE NATIONALE QUI SOUS-TEND UNE ANALYSE MULTICRITÈRE DES DÉCISIONS	7
DÉCISIONS EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET EN URBANISME	7
DÉCISIONS DANS D'AUTRES SECTEURS AYANT UN EFFET SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	8
LE RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN, UN PROJET STRUCTURANT QUI S'IGNORE	9
QUEL ARRIMAGE AVEC LES PLANIFICATIONS LOCALES ET RÉGIONALES ?	9
EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT	9
EN MATIÈRE DE TRANSPORT	10
QUEL ARRIMAGE AVEC LES ORIENTATIONS ET PLANS D'ACTION GOUVERNEMENTAUX ?	11
EFFETS NON MESURÉS : DÉCISIONS MAL ÉCLAIRÉES	12
UN PROJET COLLECTIF, SUPPORTÉ PAR LES FINANCES PUBLIQUES, DOIT ÊTRE PORTÉ PAR L'ÉTAT	13
ÉVITER LES ÉCUEILS ET SAISIR TOUTES LES OPPORTUNITÉS, GRÂCE À UNE VISION D'ENSEMBLE	14
RÉFÉRENCES	15

Introduction

Regroupement d'organisations et d'experts, l'alliance ARIANE relaie une volonté commune à l'effet que l'aménagement du territoire et l'urbanisme soient une priorité au Québec. Par ses actions, l'alliance ARIANE stimule la réflexion et promeut l'adoption par l'État québécois d'une vision d'ensemble assortie de principes fondamentaux qui puisse assurer la coordination des lois, politiques, et interventions de l'État et des instances municipales en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme. C'est sous cet angle que l'alliance ARIANE a analysé brièvement le projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif par CDPO Infra.

Pour l'alliance ARIANE, ainsi que pour les quelque 2000 signataires de la déclaration Pour une politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme (Alliance ARIANE, 2015), le territoire est le patrimoine commun de tous les Québécois. Son usage optimal exige une vision d'ensemble, ainsi que des actions cohérentes de la part de tous les acteurs qui gèrent ou influencent son utilisation. Un projet d'envergure comme celui qui est proposé par la filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, CDPO Infra a tout à gagner à s'inscrire dans une vision d'ensemble telle qu'elle serait portée par une politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

À l'occasion de cette audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), l'alliance ARIANE partage sa réflexion et soutient que, dans l'esprit d'une politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, le projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif (REM) doit être évalué en fonction de :

- sa cohérence avec la vision et les projets aux échelles locales, régionale et nationale ;
- ses impacts sur l'urbanisation et sur l'utilisation du territoire ;
- les choix qu'il implique pour l'aménagement du territoire et pour le réseau de transport.

S'il est exécuté en prenant en compte les arrimages et intégrations nécessaires, le projet a le potentiel, en raison de son envergure, de participer de façon appréciable à la lutte contre les changements climatiques et à la réduction de la consommation de pétrole, entre autres grands objectifs que s'est donnés le Québec. Il s'agit de bien coordonner les moyens et les cibles afin d'en faire un projet qui permette de se dépasser en saisissant les opportunités offertes.

Adopter une politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme : une nécessité pour pouvoir appréhender les projets d'envergure comme le REM

Les pratiques d'aménagement et d'urbanisme façonnent à long terme nos villes et nos villages. Les choix que nous faisons aujourd'hui s'imposeront aux prochaines générations : nous sommes largement responsables de leur prospérité future, de leur santé et du maintien à long terme de leur qualité de vie. Or, les dernières décennies nous ont laissé des milieux de vie peu résilients, qui nous coûtent trop cher et génèrent un mode de vie dommageable pour notre environnement. En ce sens, une vision forte et cohérente de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, portée et assumée par l'État, s'impose.

L'action gouvernementale en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme est actuellement dispersée dans de nombreux textes législatifs et autres politiques, éparpillés entre autant de domaines, et se déploie sans vision d'ensemble. Cet éclatement décisionnel est responsable, dans les collectivités, de nombreuses incohérences dont les conséquences environnementales, sociales et économiques sont coûteuses pour l'ensemble de la société québécoise.

Plusieurs instances internationales — notamment l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE), le Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat), et la Commission mondiale sur l'économie et le climat — reconnaissent l'importance pour les États de se doter de stratégies nationales d'aménagement et d'urbanisme, compte tenu des enjeux propres au 21^e siècle.

Une politique nationale porteuse de vision

Dans sa déclaration Pour une politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme (Alliance ARIANE, 2015), l'alliance ARIANE exprime le besoin fondamental et urgent de voir réunis, dans un même texte ayant statut de Politique nationale, une vision d'ensemble assortie de principes fondamentaux en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme qui puisse assurer la coordination de l'ensemble des lois, politiques et interventions de l'État et des instances municipales.

Cette Politique devrait notamment se baser sur les principes suivants :

- Le territoire du Québec est le patrimoine commun de l'ensemble des Québécois ;
- Ce territoire étant une ressource limitée et son altération ayant souvent un caractère irrémédiable, l'usage qui en est fait doit préserver le droit des générations futures de répondre à leurs besoins fondamentaux et de s'épanouir ;
- Les politiques, programmes et actions en aménagement du territoire et en urbanisme font primer l'intérêt collectif sur les intérêts particuliers et contribuent à l'atteinte des grands objectifs collectifs que s'est donnés et se donnera le Québec.

Une politique nationale qui soutient la cohérence des actions

Au Québec, l'aménagement du territoire est une responsabilité partagée entre le gouvernement du Québec et les instances municipales. Le rôle d'une politique nationale est donc d'assurer la cohérence entre les actions des divers paliers de gouvernement, et leur contribution à des pratiques d'aménagement qui répondent aux attentes des Québécois.

Les décisions en matière d'aménagement ont à l'évidence des effets significatifs et structurants dans plusieurs domaines, qu'il s'agisse de protection du territoire et des activités agricoles, de lutte contre les changements climatiques, de réduction de la consommation de pétrole, d'amélioration de la santé, d'optimisation des finances publiques, de protection de la biodiversité, de mise en valeur des paysages naturels et bâtis, de mobilité durable,

etc. Dans chacun de ces domaines, la société et l'État québécois ont défini des orientations ou des cibles qui exigent la contribution de tous les acteurs en aménagement du territoire et en urbanisme.

À titre d'exemple, en faisant de l'aménagement du territoire un chantier prioritaire du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, l'État y a énoncé non seulement ses propres intentions, mais aussi ses attentes envers la participation active des municipalités, tant urbaines que rurales, à la lutte contre les changements climatiques.

Une politique nationale qui sous-tend une analyse multicritère des décisions

Une politique nationale en aménagement du territoire et en urbanisme exigerait que chaque projet ayant un impact direct ou indirect sur l'aménagement du territoire respecte certains critères et soit évalué selon un éventail d'indicateurs relevant de plusieurs domaines.

Ainsi, en mai 2016, l'alliance ARIANE a organisé un atelier pour sonder divers professionnels (en aménagement, urbanisme, transport, santé, etc.) au sujet des critères que devraient honorer les édifices publics, au regard notamment de leur localisation, pour s'inscrire dans les diverses priorités nationales et locales et contribuer à une utilisation économe du territoire. Cet exercice constituait une ébauche des travaux qui pourraient découler de l'adoption d'une politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Cet impératif d'évaluation se détaille selon deux perspectives : les décisions en aménagement du territoire — dont les effets se font sentir sur beaucoup d'autres domaines —, et les décisions dans d'autres domaines que l'aménagement du territoire — dont beaucoup vont s'ancrer de façon permanente sur le territoire.

Décisions en aménagement du territoire et en urbanisme

La planification et les projets d'aménagement du territoire et d'urbanisme devraient s'appuyer sur une analyse multicritère permettant de faire un choix conscient et éclairé. La prise en compte d'impacts transversaux sera ainsi assurée, qu'il soit question des impacts sur la santé, l'environnement ou les finances publiques.

Ainsi, en Ontario, le plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe traite notamment des aspects de lutte contre les changements climatiques et d'intégration des infrastructures de transport, d'eau et autres (Ontario, 2016).

Plusieurs plans, une seule vision pour la région du Golden Horseshoe (Ontario)

Quatre plans participent à l'organisation de l'aménagement du territoire dans la région élargie du Golden Horseshoe, en Ontario : le Plan de croissance de Région élargie du Golden Horseshoe, le Plan de la ceinture de verdure, le Plan de conservation de la moraine d'Oak Ridges et le Plan d'aménagement de l'escarpement du Niagara. Ces plans et les modifications qui y ont récemment été apportées dépassent le seul thème de l'aménagement du territoire au sens strict pour s'intéresser également, entre autres, aux zones d'emplois et à la protection du patrimoine culturel.

Les plans œuvrent en complémentarité afin d'assurer une planification pour les « 4 millions de nouveaux habitants [...] des 25 prochaines années ». Ainsi, pour ce qui est de la lutte contre les changements climatiques, il est fait état des différents angles d'action, complémentaires, que prennent chacun des plans : la ceinture de verdure agit à titre de puits de carbone, la densification de la région élargie du Golden Horseshoe participera à la création de collectivités compactes aux multiples bénéfices en matière de réduction des gaz à effet de serre, etc. C'est à l'issue d'une démarche de coordination ayant duré plus d'un an que cette planification a été établie.

Ontario (2016). Construire l'aménagement du territoire dans la région élargie du Golden Horseshoe

Décisions dans d'autres secteurs ayant un effet sur l'aménagement du territoire

Les politiques, programmes et projets échappant au champ d'action de l'aménagement du territoire devraient également faire l'objet d'une analyse multicritère visant notamment à évaluer leurs conséquences sur l'utilisation du territoire – et sur les enjeux associés. Qu'il s'agisse d'investissements immobiliers, de politique familiale ou de stratégie énergétique, les décisions des acteurs publics et privés comportent presque toutes un volet territorial, trop souvent ignoré.

L'analyse multicritère permettra par exemple d'identifier, lors du choix de localisation d'un prochain hôpital ou d'une école, les implications de cette décision sur l'urbanisation des environs, ainsi que sur les choix de mode de transport en résultant, tant pour les employés que pour les usagers du nouvel édifice.

Dans son rapport à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009, le Vérificateur général du Québec désapprouve le manque de cohérence, dans la planification du transport de la région métropolitaine de Montréal, entre les décisions du ministère des Transports et les orientations gouvernementales. Le rapport souligne notamment des contradictions entre le contenu du Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, relevant du MTO, et les orientations gouvernementales en aménagement du territoire, principalement en ce qui a trait à la réduction de l'utilisation de l'automobile (Vérificateur général du Québec, 2009).

Le ministère des Transports appelé à la cohérence

Le Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009 souligne que :

« [La] planification actuelle du MTO à l'égard du transport des personnes et des marchandises dans la [région métropolitaine de Montréal] ne favorise pas la cohérence des interventions en la matière. De plus, cette planification nécessite une meilleure prise en compte des incidences à court et à long terme sur la santé, le contexte social, l'économie, l'environnement et l'utilisation des ressources naturelles. »

Il y est également mentionné que :

« [Les] équipements et les infrastructures de transport ont un impact structurant sur l'aménagement du territoire. Le type d'aménagement retenu dans le schéma a à son tour une influence majeure sur la planification du transport. L'aménagement doit donc tenir compte de l'effet de la mise en œuvre du développement souhaité, notamment lors de la création de pôles d'emplois ou de la construction d'ensembles résidentiels, sur les équipements et les infrastructures de transport qui assurent la mobilité, dont ceux qui relèvent du gouvernement. »

Vérificateur général du Québec (2009). Rapport à l'Assemblée nationale, Tome II : Planification du transport et de l'aménagement de la région métropolitaine de Montréal (2009)

Une politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme vise à permettre aux différents ministères et organismes, instances municipales et autres acteurs de dépasser le travail en silo, pour maximiser les retombées positives de leurs actions, et en diminuer les effets non souhaités.

Recommandation 1 :

Adopter une Politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme afin d'assurer la coordination de l'ensemble des lois, politiques et interventions de l'État et des instances municipales.

Le réseau électrique métropolitain, un projet structurant qui s'ignore

Faute de planification concertée en amont, le projet de REM ne peut aisément garantir qu'il contribuera à la réalisation des visées locales, d'une part, et à l'atteinte des objectifs nationaux, d'autre part. Il s'agit pourtant d'un grand projet structurant, dont les répercussions peuvent être fortes et positives pour un grand nombre de citoyens. À quand remontent des investissements aussi importants en transport collectif? Même pour les « investissements majeurs » annoncés concernant la modernisation du métro de Montréal en 2004, il n'avait été question que d'un peu plus d'un milliard de dollars (Université de Sherbrooke, s.d.).

L'ampleur du projet de REM est sans conteste, son tracé totalisant 67 kilomètres et reliant plusieurs secteurs de la région. La cohérence avec les différents documents et outils de planification en est d'autant plus nécessaire.

Quel arrimage avec les planifications locales et régionales ?

En matière d'aménagement

Les différents documents de planification doivent être pris en compte dans la réalisation du projet à l'étude. L'identification des « grands axes métropolitains de transport des personnes » et l'« optimisation des espaces voués à l'urbanisation » relèvent en effet du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) (MAMOT, 2010). Le PMAD de la Communauté métropolitaine de Montréal compte d'ailleurs parmi ses principes celui d'« un aménagement du territoire urbain plus concentré qui supporte une multitude de moyens de transport tant motorisés que non motorisés » (CMM, 2012).

Pour sa part, le Schéma d'aménagement et de développement révisé de l'agglomération de Longueuil identifie notamment « les aires d'influence et points d'accès au transport en commun structurant devant faire l'objet d'une planification intégrée aménagement/transport » et prévoit « la mise en place d'investissements publics et d'incitatifs encourageant l'émergence de projets TOD » (Longueuil, 2016).

Là où il n'utilise pas des infrastructures de transport existantes, le REM va exiger la construction d'un réseau qui va marquer le territoire. Comment est prévue l'intégration de ses ouvrages? Son impact sur le paysage, le patrimoine naturel et bâti, l'appropriation des lieux risque d'être majeur. L'insertion de l'antenne Rive-Sud en territoire agricole est un exemple! Ces questions sensibles, souvent abordées par les instances municipales à l'aide d'outils d'urbanisme discrétionnaires, ne devraient pas être banalisées.

La réflexion sur ces enjeux existe-t-elle dans le cadre du projet de REM? Le projet s'est-il élaboré selon les documents et outils de planification existants, ou en parallèle à ceux-ci? De grands processus de consultation ont mené à ces documents. Sont-ils pris en compte dans l'élaboration et la poursuite du projet?

Recommandation 2 :

Assurer la cohérence du projet de REM avec la planification et les projets aux échelles locale et régionale.

Recommandation 3 :

Assurer l'intégration urbaine des infrastructures du REM et limiter leurs impacts non souhaités sur le patrimoine.

En matière de transport

Les remontrances du Vérificateur général envers le ministère des Transports (Vérificateur général du Québec, 2009) plaident pour une meilleure intégration entre aménagement du territoire et planification des transports, mais mettent aussi en garde contre le manque de concertation dans la planification régionale en transport.

Or, la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal est en pleine restructuration. Il est notamment prévu que la future Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) soit en charge de spécifier les détails concernant des enjeux comme la tarification et la gestion des arrimages entre les différentes sociétés de transport de la région. Pourtant, son arrivée dans la partie ne se fera réellement qu'une fois les grandes décisions déjà prises dans le projet de REM (CMM, 2016).

De quel pouvoir de planification l'ARTM disposera-t-elle réellement, si l'implantation du projet de REM a déjà déterminé les caractéristiques majeures des points de contact entre les réseaux ? Depuis l'annonce du projet de REM, divers besoins se font entendre, qu'ils soient exprimés par des usagers du transport en commun ou par des élus locaux.

Le projet de REM n'est pas le seul sur la table en matière de transport collectif. De l'urbain à l'interurbain, bien que les budgets nécessaires ne soient pas encore au rendez-vous, il est prévisible que plusieurs chantiers seront lancés dans un avenir proche. Le transport collectif est en effet en première ligne dans la lutte contre les changements climatiques, et aussi considéré comme une priorité du côté du gouvernement fédéral. Sans vision d'ensemble, comment s'assurer de prendre les bonnes décisions, de maximiser les investissements, de garantir une mise en œuvre efficace ?

Nous sommes, hélas, accoutumés de voir l'asphalte de nos rues se faire ouvrir successivement pour réparer un aqueduc une fois, pour implanter un réseau de communication une autre fois, le tout alors que le marquage au sol vient bien souvent d'être refait. Si la concertation n'est pas toujours évidente entre des acteurs distincts, et si l'imprévu peut toujours survenir, reste que le temps de la planification, en aménagement comme en transport, est loin d'être du temps — et de l'argent — perdu.

Recommandation 4 :
Intégrer le projet de REM dans une planification globale des grands projets de transport pour la région montréalaise.

Quel arrimage avec les orientations et plans d'action gouvernementaux ?

Pour atteindre les grands objectifs nationaux dont il est le porteur, l'État québécois doit compter sur la contribution des instances municipales, mais aussi des porteurs de projets, notamment majeurs.

À titre d'exemple, l'absence de prise en compte, dans l'évaluation du projet de REM, du risque d'un étalement urbain en saute-mouton, pourrait gravement compromettre les objectifs nationaux de réduction des gaz à effet de serre.

Ainsi, qui utilisera les stationnements incitatifs pour rejoindre le réseau ? Le kilométrage parcouru par leurs usagers pour s'y rendre sera-t-il inférieur à celui économisé grâce aux nouveaux usagers attendus ailleurs sur le réseau ? Ou bien le REM soutiendra-t-il l'étalement urbain et son cortège d'effets indésirables sur les infrastructures, les terres agricoles et les milieux naturels ? À quoi sert-il d'exiger des municipalités un respect de leurs périmètres d'urbanisation, si un projet majeur peut s'en affranchir sans mal ?

Les ministères concernés de près ou de loin par le projet du REM ont-ils eu l'opportunité de s'exprimer adéquatement dans le cadre du processus d'évaluation environnementale qui s'est tenu en amont et en marge des travaux du BAPE ? Une mobilisation des acteurs pertinents, très en amont du projet, aurait été susceptible de le bonifier encore davantage avant même son analyse par le BAPE.

Recommandation 5 :

Évaluer les effets du REM sur les objectifs collectifs que s'est donnés la société québécoise en matière de protection du territoire et des activités agricoles, de lutte contre les changements climatiques, de réduction de la consommation de pétrole, d'amélioration de la santé, d'optimisation des finances publiques, de protection de la biodiversité, de mise en valeur des paysages naturels et bâtis, de promotion de la mobilité durable, et tout autre enjeu identifié.

Effets non mesurés : décisions mal éclairées

L'élaboration du projet de REM indépendamment d'une vision d'ensemble en aménagement du territoire et en urbanisme fait courir au projet, et à son milieu d'insertion, le risque de passer sous silence des impacts considérables.

À l'heure actuelle, le projet de REM semble avoir été élaboré selon trois critères, qui sont les seuls dont on dispose pour juger de la performance du projet :

- le financement de celui-ci par un autre acteur que l'État ;
- la recherche du moindre coût (tant pour l'implantation que lors de l'exploitation) ;
- l'attractivité et la rentabilité du projet, pris isolément.

Plusieurs éléments d'intérêt collectif sont absents de l'équation. Pour les prendre en compte, il faudrait dépasser l'analyse du projet proprement dit et le considérer dans son contexte et dans son environnement. Les effets sur les autres réseaux de transport présents, sur la forme urbaine existante et à venir et sur le développement à long terme de la région ne semblent pas être considérés a priori.

Dans ce contexte, comment, sans disposer d'information sur toutes les composantes, s'assurer que notre investissement est légitime ? Il est d'ailleurs nécessaire de considérer, en matière d'investissement collectif, l'argent — puisque les acteurs publics sont inclus aux budgets d'immobilisation et d'exploitation —, mais aussi le territoire et les infrastructures utilisés, la perte de qualité de certains milieux (ainsi, le cas échéant, que son amélioration), les effets sur la santé et l'environnement, etc.

Des analyses multicritères, des évaluations conjointes réalisées par les divers acteurs concernés (gouvernement, municipalités) sont nécessaires à une prise de décision éclairée. Celles-ci sont-elles réalisées ? Le seront-elles à un moment ou un autre du processus ? Quels critères ont été pris en compte lors des pourparlers menant au projet tel qu'il nous est présenté ?

Les pratiques d'aménagement et d'urbanisme, de même que les projets qui s'inscrivent sur le territoire, façonnent à long terme nos villes et nos villages et ont des effets durables dans plusieurs domaines. Il est crucial que la minutie, la profondeur et l'exhaustivité de l'analyse des projets égalent leurs impacts potentiels, afin que soient optimisées les retombées qui, dans un projet comme celui du REM, peuvent être considérables si les forces à l'œuvre sont canalisées judicieusement.

Recommandation 6 :

Évaluer les impacts du REM sur l'urbanisation et sur le territoire.

Recommandation 7 :

Rendre publics les critères de décisions et les analyses effectuées afin de favoriser la participation de la société civile à une prise de décision éclairée.

Un projet collectif, supporté par les finances publiques, doit être porté par l'État

Il y a au moins un grand absent à la table des promoteurs du projet de REM, et c'est l'État québécois. C'est en effet à l'État de garantir la prise en compte de l'intérêt collectif dans ce projet majeur. Il a le devoir de se considérer comme co-porteur du projet REM, et il en a aussi la légitimité, puisque sa responsabilité financière sera, d'une manière ou d'une autre, engagée.

Il n'appartient pas à CDPO Infra de garantir qu'elle fait les meilleurs choix collectifs, tous critères considérés. Ses intérêts, louables, sont d'une autre nature. Elle s'engage à opérer le projet de REM de façon à répondre à des besoins précis qui lui ont été signifiés (desserte de l'aéroport et de la rive sud), et à le faire selon des paramètres acceptables pour elle. Mais qui se charge de vérifier ce qui est le mieux pour la région de Montréal, et pour le Québec ? Qui, à part l'État, est en mesure d'évaluer l'atteinte des objectifs et de garantir que le projet est optimisé de façon à saisir toutes les opportunités ?

Le projet du REM comporte trop d'impacts pour être porté par un acteur indépendant, non redevable envers les citoyens québécois. Le gouvernement du Québec sera responsable des impacts du projet de REM sur le territoire, puisqu'il l'a lui-même commandé à la filiale de la CDPO. Il aurait dû être assis aux côtés de la CDPO Infra dans le cadre des audiences du BAPE.

Du reste, c'est très en amont de l'audience devant le BAPE que la coordination entre le projet et l'ensemble des orientations et cibles gouvernementales et locales aurait dû se faire. Afin de tirer pleinement avantage des bénéfices en puissance que les qualités du projet font miroiter, il est urgent et essentiel d'élaborer une vision d'ensemble et d'impliquer les différents acteurs au sein d'une planification concertée.

Recommandation 8 :

Identifier le gouvernement du Québec comme co-porteur du projet de REM.

Éviter les écueils et saisir toutes les opportunités, grâce à une vision d'ensemble

Les retombées du projet de REM peuvent être optimisées grâce à une meilleure prise en compte des différents enjeux mentionnés dans ce mémoire. Ceux-ci vont de la nécessité d'assurer une cohérence avec les différents outils et documents de planification en aménagement du territoire, urbanisme et transport, à l'impératif de réaliser une évaluation plus exhaustive des impacts du projet.

Sans cet arrimage et cette prise en compte, le projet de REM pris en vase clos risque, dans le pire scénario envisageable, de créer et d'amplifier des problèmes et, au mieux, de manquer des opportunités de renforcer un virage dans les pratiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Les dernières décennies nous ont laissé des milieux de vie peu résilients, qui nous coûtent trop cher et génèrent un mode de vie dommageable pour notre environnement. Le projet de REM est une occasion de réparer certains dommages : nous ne pouvons pas la manquer.

Le Québec a besoin d'un « désormais » en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme. La CDPO Infra, mandatée par le gouvernement pour réaliser en son nom un projet majeur pour la région de la métropole, doit participer à ce « désormais ». Cela ne sera possible qu'en intégrant le projet de REM dans une vision d'ensemble, portée par une démarche de planification concertée entre l'État, les instances municipales et la société civile.

L'alliance ARIANE remercie les commissaires pour leur écoute dans le cadre de cette audience, ainsi que la CDPO Infra pour sa disponibilité en amont de celle-ci et son ouverture en ce qui concerne l'amélioration de son projet de réseau électrique métropolitain. L'alliance ARIANE se tient à la disposition du gouvernement du Québec, des municipalités impliquées et de la CDPO Infra pour toute forme de collaboration permettant de bonifier la démarche et le projet.

Références

Alliance ARIANE (2015). *Pour une politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme*. Déclaration. [www.ariane.quebec/declaration]

Communauté métropolitaine de Montréal [CMM] (2016). « Organisation et gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine : la CMM est heureuse de l'adoption de la loi ». Communiqué de presse. [https://goo.gl/1iFkQG]

Communauté métropolitaine de Montréal [CMM] (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. [http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/pmad/]

Longueuil, Agglomération de (2016). *Schéma d'aménagement et de développement*. [https://www.longueuil.quebec/fr/publications/sad]

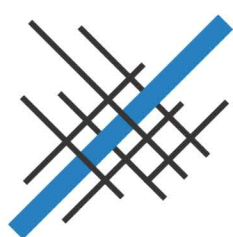
Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire [MAMOT] (2010). « Plan métropolitain d'aménagement et de développement ». Guide La prise de décision en urbanisme. [https://goo.gl/bw79cU]

Ontario (2016). *Construire l'aménagement du territoire dans la région élargie du Golden Horseshoe*. Guide sur les changements proposés au plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe ; au Plan de la ceinture de verdure ; au Plan de conservation de la moraine d'Oak Ridges et ; au Plan d'aménagement de l'escarpement du Niagara. [ontario.ca/amenagementduterritoire]

Université de Sherbrooke (s.d.). « Bilan du siècle ». Faculté des lettres et sciences humaines. [http://bilan.usherbrooke.ca/bilan/pages/evenements/23499.html]

Vérificateur général du Québec (2009). « Rapport du vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009, Tome II : Planification du transport et de l'aménagement de la région métropolitaine de Montréal ». 42 pages.

Vivre en Ville (2015). *De meilleures villes pour un meilleur climat*. Coll. « L'Index », 32 p. [Vivre en Ville.org/changements-climatiques].



Alliance
ARIANE

Pour une politique nationale
de l'aménagement du territoire
et de l'urbanisme