


MÉMOIRE

RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN (REM)


Un projet à améliorer pour
en faire une réussite




**CONSEIL RÉGIONAL
ENVIRONNEMENT
MONTREAL**

concertation
PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
représentation

sensibilisation
ÎLE DE MONTRÉAL
projets-action
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT



cremtl.qc.ca



22 septembre 2016



Conseil régional de l'environnement de Montréal

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300

Montréal (Qc) H2X 3V4

Tél. : 514-842-2890

Télec. : 514-842-6513

info@cremtl.qc.ca

www.cremtl.qc.ca

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. 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.

Suivez-nous !

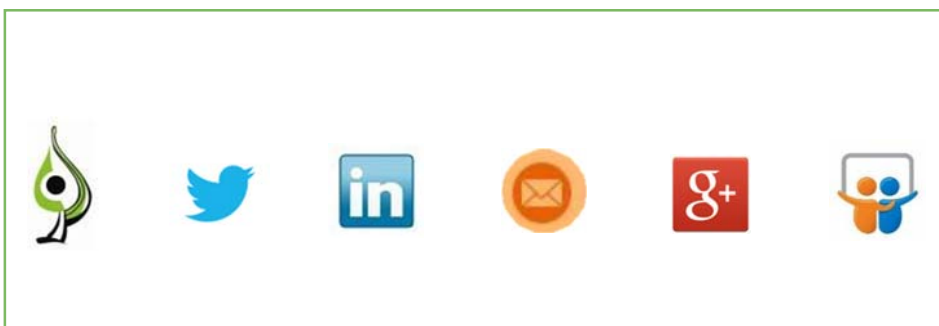


Table des matières

MISE EN CONTEXTE	4
1.1 Vision métropolitaine en transport et aménagement	5
1.1.1 Arrimage à la planification des transports et de l'aménagement	5
1.1.2 Impacts du REM sur les sociétés de transport et sur les utilisateurs du transport collectif du reste de la région	6
1.1.3 L'accessibilité du tunnel du Mont-Royal	6
1.2 Intégration avec les autres modes de transport	7
1.2.1 Mieux intégrer le REM aux réseaux de transport collectif	7
1.2.2 Réseau cyclable et piéton	8
1.3 Les développements immobiliers	8
2 RÉDUCTION DES IMPACTS DU PROJET	9
2.1 Impacts sur les milieux naturels	9
2.2. Protection des terres agricoles.....	10
2.3. Canopée et lutte aux îlots de chaleur urbains	10
2.4. Stationnements écoresponsables	11
3. MONTAGE DU PROJET	12
3.1 L'achalandage	12
3.2 Financement du projet et gouvernance	12
CONCLUSION	14

MISE EN CONTEXTE

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est enthousiaste à l'idée qu'un grand projet de transport collectif puisse être déployé sur le territoire de la Métropole dans les prochaines années. Les besoins en mobilité durable sont importants et urgents et les manques en termes d'investissement et de projets structurants dans ce domaine au cours des dernières années dans la région montréalaise permettant d'accroître l'offre à la population sont criants. L'avenir du milieu urbain appartient notamment au transport collectif, mais pour cela l'offre de service en transports collectifs doit être à la hauteur. Or, la tendance croissante de dépendance à l'automobile qui engendre de nombreux problèmes de congestion, de pollution et d'accidentologie, traduit que la mobilité durable généralisée en ville reste encore à gagner. Nous considérons donc crucial que le projet à l'étude participe à ce changement majeur de pratiques et de comportements au niveau des déplacements de la population.

Le CRE-Montréal, à travers la consultation de ses membres, partenaires et experts, s'est questionné sur les besoins auxquels répond ce projet de Réseau électrique métropolitain (REM) et ils sont plusieurs :

- voir des projets majeurs en transport collectif se réaliser rapidement;
- un lien supplémentaire de transport collectif entre le centre-ville et la Rive-Sud dans l'axe du nouveau pont Champlain;
- la connexion améliorée entre le centre-ville et l'aéroport;
- la desserte de secteurs mal desservis en transport collectif tels que celui du parc industriel de l'arrondissement de Saint-Laurent.

De nombreux aspects nécessitent une réponse.

Ce projet de 67 kilomètres, avec une technologie automatisée, a apporté avec lui un vent d'enthousiasme rafraîchissant pour le transport collectif. Cependant, et toujours à travers une démarche concertée, le CRE-Montréal a relevé plusieurs contraintes ou problématiques à résoudre dans les caractéristiques du projet, qui deviennent autant de conditions de réussite du REM. Ce mémoire est orienté vers ces éléments incontournables qui se résument ainsi :

- l'arrimage du tracé avec la planification et les réseaux actuels (ce qui inclut notamment la concordance avec la planification régionale et la complémentarité au réseau de métro et de train de banlieue)
- la réduction des impacts du projet (sur les milieux naturels et agricoles et aussi dans la conception écoresponsable des infrastructures et notamment des stationnements incitatifs)
- le montage administratif du projet en ce qui a trait à l'achalandage, au financement et à la vente d'actif ou encore à la gouvernance

Le CRE-Montréal fait de ces conditions la clé de l'acceptabilité du projet, non seulement pour en minimiser les impacts, mais aussi pour en garantir la réussite. Les modifications, précisions et garanties demandées au projet sont détaillées dans les parties subséquentes du présent mémoire.

1. ARRIMAGE AVEC LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET LES RÉSEAUX ACTUELS

Tout d'abord, notons que le choix du mode, soit celui d'un train en site propre, aura de multiples impacts en termes d'aménagement puisqu'il nécessite un grand nombre de ponts et de structures en plein milieu urbain. Alors que Montréal tend à vouloir ramener les voies routières au sol, tel que dans le cas de l'échangeur Parc-Pins et actuellement du boulevard Bonaventure, il importe de ne pas créer de frontière urbaine supplémentaire, car elles constituent des barrières à la mobilité (notamment à pied et à vélo) et pourraient impacter l'équité territoriale montréalaise en ce qui a trait à l'accès aux services. C'est une des raisons principales pour laquelle le BAPE, et a fortiori le gouvernement, devrait disposer de comparatif avec d'autres modes de transport collectif : bien comprendre les raisons de ce choix.

1.1 Vision métropolitaine en transport et aménagement

1.1.1 Arrimage à la planification des transports et de l'aménagement

Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement et de transport sont fondamentales, tout comme l'est, de manière subsidiaire, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Les besoins d'aménagement et de transport ont été identifiés dans le PMAD en vigueur pour la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui regroupe les 82 municipalités de la région. Aucune autre démarche de concertation à cette échelle, ni aucun autre document de planification n'a établi un consensus aussi structurant concernant le périmètre d'urbanisation. Force est de constater que le projet de la Caisse de dépôt et placement ne s'est pas inscrite dans le cadre de planification, fondateur de la vision métropolitaine en aménagement urbain et en transport, puisqu'il sort du périmètre établi. Des questions émergent en lien avec des objectifs :

- Pour adapter le projet, mieux le compléter sur la durée : Pourquoi n'y a-t-il pas un phasage ?
- Pour assurer l'intégration des critères TOD identifiés par le PMAD : quel est le développement immobilier prévu et sur quels axes ?
- Le tunnel de l'AMT dessert actuellement d'autres territoires : comment en justifier l'appropriation par la Caisse de dépôts et placements pour son seul projet ?
- Pour justifier la remise à neuf de la ligne Deux-Montagnes qui a 12 ans : ces travaux n'apparaissent dans aucun document de planification gouvernementale ou régionale, alors qu'est-ce qui justifie sa réfection ?

1.1.2 Impacts du REM sur les sociétés de transport et sur les utilisateurs du transport collectif du reste de la région

L'équité territoriale et la cohérence dans la planification sont inextricablement liées. Il faut donc s'assurer que le projet prenne en considération ces principes. D'où les questions : Quels usagers non desservis par le transport collectif actuellement le seront avec le REM ? Est-ce que le projet va s'assurer que des usagers actuels du transport collectif ne seront pas moins bien desservis une fois le REM en place ? Pour ce qui est des sociétés de transport, cela revêt d'ailleurs une grande importance, notamment de pouvoir jauger l'ajout de charges.

Le projet de REM ne doit pas mettre en péril les autres dessertes régionales ou empêcher leur futur développement. À l'ouest se pose la question du report de clientèles de la ligne de train Hudson; au nord celle de l'accroissement limité de la ligne Deux-Montagnes et de la desserte de St-Jérôme; À l'est celle du déploiement de nouveaux services, mais aussi de la viabilité du train de l'Est. Rappelons que la ligne Mascouche a coûté près d'un milliard de dollars de fonds publics.

Par ailleurs, pour que la voie dans l'ouest de l'île de Montréal soit optimisée, il sera nécessaire de déployer le rabattement par autobus sur les stations de REM, permettant ainsi des circuits plus courts pour les autobus qui pourraient alors être alloués à d'autres circuits ou permettre d'augmenter la fréquence.

1.1.3 L'accessibilité du tunnel du Mont-Royal

C'est une des plus grandes surprises dévoilées avec le REM et c'est sans doute une de ses plus grandes inconnues quant au projet : dédier le tunnel du Mont-Royal au REM est un choix qui pourrait avoir des conséquences néfastes, à court, moyen et long termes, sur le transport dans la région montréalaise. Le projet doit permettre de maintenir le service pour les usagers actuels. La question qui se pose alors : est-ce qu'un usage mixte, pour le REM ainsi que pour les trains de banlieue qui y passent actuellement, est possible ?

La question de l'emphytéose est fondamentale, car une vente du tunnel à moyen terme aurait de multiples impacts sur la mobilité montréalaise. La rétrocession de cet actif doit être prévue dans les contrats. C'est au gouvernement à répondre de l'emphytéose.

Enfin, la CDPQ-infra parle d'acheter le tunnel du Mont-Royal à la «valeur marchande» ce qui laisse planer un doute sur la perte de cet actif pour l'État. On peut envisager un coût de 1 milliard environ, car même si l'AMT l'a acheté 500 millions, construire un nouveau tunnel serait quasiment impossible aujourd'hui. Le Gouvernement ne peut se permettre de brader cet actif.

1.2 Intégration avec les autres modes de transport

La CPDQ parle de 16 800 tonnes GES épargnées, mais ce scénario est flou quant aux gains nets de GES, c'est-à-dire des nouveaux usagers du transport collectif. L'étude d'impacts permettant de conclure à une réduction telle des GES devrait préciser les calculs en détaillant les passagers visés, le temps gagné, la connectivité et les gares permettant de capter de nouvelles clientèles. Pour que le projet soit une réussite en matière d'achalandage et de réduction des GES c'est l'intégration aux systèmes d'infrastructures actuels qui est le principal enjeu. La connexion aux autres modes de transport doit être grandement améliorée par rapport au projet soumis par la CPDQ. La question demeure sur la stratégie de rabattement routier, à savoir quel sera le plan pour le réseau de bus, mais aussi quel sera l'impact sur la circulation automobile, les stationnements incitatifs et les effets d'engorgements routiers locaux ?

Pour le CRE-Montréal, la réussite du projet dépend en bonne partie de la réussite de l'intégration des stationnements incitatifs, de la connectivité accrue au métro, du rabattement par bus, de l'ajout et de la connexion aux réseaux de vélos, de l'intégration du vélopartage et de l'autopartage et enfin de la qualité de l'accès piéton.

1.2.1 Mieux intégrer le REM aux réseaux de transport collectif

Comment ce projet s'intègre à l'ensemble du réseau actuel routier et de transport collectif ? Cette question doit prendre en compte l'ensemble des solutions de transport et notamment de métro, de bus, de vélopartage et d'autopartage.

Le prolongement du REM est nécessaire tout comme l'ajout de gares afin d'assurer la performance de l'ensemble de l'ensemble du réseau. Prévoir dès aujourd'hui le prolongement du métro sur la ligne orange et l'ajout de 2 stations est fondamental (gares Bois-Franc et Poirier). La gare Bois-Franc favoriserait l'intermodalité avec les lignes Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue, l'aéroport et le futur SRB Sauvé-Côte-Vertu. Le prolongement dans l'axe Lachine/Dorval serait aussi une avancée majeure du projet pour les secteurs situés au sud de l'autoroute 20.

Actuellement, le projet prévoit 24 gares. La gare Côte-Vertu (ligne orange), citée plus haut, est essentielle et devrait être sur la liste des stations à prévoir d'emblée. Il faut impérativement que les connexions potentielles identifiées par la CDPQ elle-même avec les gares de métro soient garanties par le Gouvernement du Québec et cela dès le début du projet :

- McGill (ligne verte)
- Édouard-Montpetit (ligne bleue)
- Griffintown

Mais encore, et toujours pour améliorer la performance du réseau, il faudra préciser dans quels délais et modalités les gares suivantes seront ajoutées :

- Côte-Vertu
- Bridge-Wellington
- Du Havre
- Chevrier sur la rive sud

Notons que toutes les projections d'achalandage prévues par l'AMT avec le prolongement du métro (ligne orange) seraient modifiées par la venue du REM. Dans une vision intégrée des transports collectifs, ce point important doit être considéré.

1.2.2 Réseau cyclable et piéton

Le choix du mode (train autonome sur voie dédiée) entraîne des enjeux de connectivité majeurs. La structure d'une part ne devra pas accentuer les frontières urbaines déjà présentes en trop grand nombre à Montréal et d'autre part devra aussi favoriser l'accès aux gares à pied et à vélo. Cet accès devra être à la fois sécuritaire et convivial, ce qui implique des efforts au niveau du design, du verdissement, de l'éclairage, etc. Des stationnements à vélo, le plus possible sécurisés, ainsi que des rampes d'accès pour vélos seront nécessaires en plus des ascenseurs. Il importe de traiter en priorité les points critiques du réseau, notamment les ponts et échangeurs. Il serait aussi opportun de déployer le réseau cyclable là où c'est possible, le long du tracé du REM.

1.3 Les développements immobiliers

La question du développement immobilier apparaît ici dans le mémoire, mais ressort tout au long de notre analyse. L'intégration à la planification urbaine et régionale, autant que la captation foncière anticipée restent des énigmes. Quels seront les critères encadrant le développement urbain en matière de densité, de gabarits, etc ? Quelle est l'interdépendance du développement immobilier avec le montage complet du projet? Quelle est la plus value foncière anticipée? Quelles réserves foncières ont déjà été faites ?

Les impacts positifs du projet à ce niveau peuvent être importants, mais il faut poser les balises nécessaires.

2 RÉDUCTION DES IMPACTS DU PROJET

2.1 Impacts sur les milieux naturels

Le projet dans sa forme actuelle aurait des impacts directs sur 27 ha de milieux naturels (milieux humides, boisés et sites protégés) et 30 ha de terres agricoles. Bien que les améliorations déjà apportées au tracé aient permis de réduire la superficie de milieux naturels touchés, le projet vient exercer une pression supplémentaire sur des milieux très sensibles et qui font face à de nombreuses pressions.

De façon générale, le projet doit assurer un arrimage et une cohérence avec les différents documents de planification provinciaux, régionaux et locaux ainsi qu'avec les démarches en cours actuellement afin de protéger et mettre en valeur les écoterritoires sur l'île de Montréal. Le projet doit être en cohérence avec les objectifs du PMAD de protéger 17% du territoire et du Schéma d'aménagement et de développement de protéger 10% d'aires terrestres protégées.

Dans cette perspective, le projet doit :

- Démontrer que le tracé évite au maximum les zones d'intérêt écologique et ne contribue pas à la fragmentation des habitats
- Mettre à disposition l'ensemble des études d'impacts environnementales complétées
- Prévoir des mesures afin de consolider les corridors écologiques et non de contribuer à la création de nouvelles barrières entravant les déplacements de la faune
- Assurer la préservation des zones tampon autour des milieux sensibles afin de réduire les impacts du projet
- Démontrer que toutes les mesures sont prises afin de limiter au maximum les impacts sur les milieux fragiles et sur les espèces fauniques et floristiques à statut précaire aussi bien durant la construction que lors de l'opération et de l'entretien

Plusieurs cours d'eau et milieux naturels se trouvent sur le parcours du REM. En conséquence, il sera nécessaire de :

- Prendre des mesures afin de limiter l'impact lors de la construction
- Intégrer des aménagements favorisant la naturalisation des berges et l'amélioration du régime hydrique et de la qualité des eaux (ruisseaux Bertrand, Brooke, rivière à l'Orme)
- Privilégier un tracé qui aura un impact minimal sur les milieux naturels du Parc-nature des Sources lors de la construction et lors de l'opération
- Permettre de consolider les démarches menées au niveau de l'écoterritoire de la coulée verte du Ruisseau Bertrand et de l'écoterritoire du corridor écoforestier de la rivière à l'Orme
- Ne pas empiéter sur les milieux naturels et compromettre un potentiel agrandissement du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme
- Démontrer que le tracé ne va accentuer les barrières entre les milieux naturels (connexion entre le Bois Angell et le Parc-nature de l'Anse à l'Orme)

- Dans l'éventualité d'un milieu naturel touché, le projet doit se montrer exemplaire en appliquant une compensation qui dépasse les exigences du MDDELCC et du MPO (Compensation des pertes de superficies d'habitat du poisson)

Bien que cela ne concerne pas directement le projet, plus de 900 hectares de milieux humides sont interceptés par l'aire d'étude locale du projet. De futurs développements immobiliers pourraient venir exercer une pression supplémentaire sur les milieux déjà fragiles. Il serait donc important de travailler dès maintenant avec les différentes instances afin de prévenir les développements en proximité des milieux naturels sensibles identifiés dans l'aire d'étude du projet.

2.2. Protection des terres agricoles

La proposition d'implanter le terminus Rive-Sud en zone agricole va à l'encontre des orientations du PMAD et de la volonté d'augmenter la superficie des terres cultivées à l'échelle métropolitaine par la remise entre autres en culture de terres en friche.

Compte tenu des nombreuses pressions qu'elle subit déjà dans l'ensemble de la région métropolitaine, il n'est pas acceptable que le projet vienne empiéter sur la zone agricole. La proposition d'implantation du terminus est située dans une zone identifiée dans le récent [inventaire](#) de la CMM sur les friches agricoles comme un secteur présentant un potentiel de remise en culture.

Les propositions de compensation proposées (marché public, serres sur le toit) sont largement insuffisantes considérant que les terres agricoles sont des ressources non renouvelables qui viendraient à disparaître avec l'implantation du terminus Rive-Sud.

Afin de préserver les terres agricoles, le projet devrait déplacer le terminus Rive-Sud dans le secteur du Dix-30. Le projet doit trouver les moyens d'y arriver.

2.3. Canopée et lutte aux îlots de chaleur urbains

Le milieu urbain est confronté au problème d'îlots de chaleurs et doit relever le défi d'augmenter la canopée dans un contexte où l'agrile du frêne fait des ravages. Le projet devra réaliser des aménagements qui viennent contrer les effets des îlots de chaleur urbains, favoriser la gestion durable des eaux pluviales et augmenter la couverture végétale autant sur les sites de gares que tout au long du tracé. Dans cette optique, les aménagements des stationnements devront suivre les recommandations du Guide normatif BNQ 3019-190 : *Lutte aux îlots de chaleur urbains — Aménagement des aires de stationnement — Guide à l'intention des concepteurs*.

Les aménagements paysagers, pour assurer leur pérennité et multiplier leurs fonctions, devront miser sur la biodiversité, les pratiques innovantes favorisant la résilience, le faible entretien, la meilleure gestion des eaux de pluie.

2.4. Stationnements écoresponsables

Les stationnements incitatifs prévus au projet par la CPDQ sont-ils suffisamment en amont du réseau ? Idéalement, pour ne pas congestionner encore plus les ponts et les tunnels reliant Montréal, il serait préférable de ne pas aménager de stationnement incitatif sur l'île. De plus, étant donné la valorisation du sol urbain que permet la proximité aux gares du REM, il serait dommage de ne pas utiliser ces espaces à leur plein potentiel.

En plus du développement immobilier voisin des gares, qui devra créer des milieux de vie complets pour que ces terrains chers utilisent leur pleine valeur, le CRE-Montréal recommande de suivre les recommandations de son guide «[Le stationnement, un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables](#)». Il importe donc de verdir, d'inclure l'autopartage et le covoiturage, les bornes électriques, les stationnements pour vélos, les parcours piétons dans ces stationnements, pour en réduire les impacts et encourager les formes de mobilité les plus durables.

Avant de prévoir des stationnements incitatifs, la CPDQ devrait analyser le potentiel de rabattement par transport collectif, ce qui est bien plus efficace que d'amener des gens au transport collectif en auto. Rappelons que chaque autobus enlève une cinquantaine d'autos sur nos routes. Un stationnement incitatif de 500 places pourrait donc être remplacé par 10 autobus de rabattement vers le REM.

Au 21^e siècle, construire des mers d'asphalte pour stationner les autos apparaît comme une aberration pour des raisons d'emprise au sol, d'îlot de chaleur, de qualité du paysage, de gestion de l'eau de pluie. Construire en étage ou en souterrain permet de minimiser les impacts.

3. MONTAGE DU PROJET

3.1 L'achalandage

Les cibles d'achalandage du projet apparaissent ambitieuses; il faut donc que les moyens suivent cette ambition. Dans cette perspective, il est donc incontournable de réaliser les quatre stations connectant au réseau de métro. Par ailleurs, il faut s'assurer que le REM ne viendra pas cannibaliser les autres services de transports collectifs. Les vrais gains réels seront déterminés par le transfert modal de l'auto solo au REM.

La méthodologie des prévisions d'achalandage est donc centrale. Plusieurs questions se posent :

- Le MTMDET devrait avoir fait ces prévisions, et ce suivant différentes méthodologies : quel modèle de prévision d'achalandage a été utilisé ?
- À quelles conclusions ces méthodologies arrivent-elles ?

La question du transbordement est aussi au cœur des prévisions d'achalandage. Parce que le trajet en transport collectif serait perçu comme moins efficace, les transferts de passagers d'un mode à l'autre risqueraient d'entraîner des baisses d'achalandage. Comment le projet répondra à ce problème pour assurer que cela ne sera pas le cas ? Le temps parcouru risque d'être plus long dans certains cas : pour les usagers du train de l'Est et de la ligne de Blainville notamment qui devront respectivement faire le transfert du stationnement incitatif au train et effectuer un deuxième transbordement. Comment le projet va s'assurer de minimiser ces impacts négatifs ?

Au bout du compte, un projet de cette envergure doit absolument répondre à ces questions et faire en sorte qu'un nombre important d'automobilistes se reporteront vers le transport collectif.

3.2 Financement du projet et gouvernance

L'intégration tarifaire est présentée comme étant la principale avancée de la réforme de la gouvernance en transport dans la région métropolitaine. Les sociétés de transport vont chercher une partie importante de leur financement auprès de leur clientèle. Or, cette intégration tarifaire doit considérer un nouvel acteur, la CPDQ, qui a des objectifs de rentabilité différents des acteurs en place. Il est donc capital de répondre aux questions suivantes :

- Comment l'intégration tarifaire inclura-t-elle le REM ?
- En cas de déficit du projet, est-ce que l'intégration tarifaire métropolitaine serait remise en question ?
- Comment les revenus seront-ils distribués ?
- Comment la CPDQ prévoit financer le REM, incluant l'exploitation, incluant les tarifs, la captation foncière et la contribution municipale ?
- Les 3 milliards investis doivent-ils être amortis ?
- Quel serait le manque à gagner si le REM était plus cher que l'intégration tarifaire ? Qui paierait le manque à gagner ?
- Si les éléments de la phase 2 (jonction de 4 stations de métro qui sont hors du 5, 5 milliards) sont faits en phase 1, qui paiera pour cela ?

- Qui paiera pour l'amortissement des coûts d'entretien et de réparation ?
- Quelle est la liste des actifs que le REM acquiert et à quels coûts? Qui devient propriétaire? Est-ce que la Caisse peut revendre et à qui, au bout de combien de temps ?
- Est-ce que le CN vend le viaduc Bonaventure ? si oui combien et qui l'achète ?

Selon le CRE-Montréal, une tarification supérieure (plus chère que le reste du réseau) du REM engendrerait les mêmes écueils que ceux rencontrés à Toronto pour la navette reliant l'aéroport qui a un achalandage insuffisant. Rappelons que tout projet de transport collectif a besoin de fonds public pour assurer sa viabilité long terme. Par exemple, le Skytrain de Vancouver a nécessité 75% de fonds publics. La question de l'enveloppe du gouvernement du Québec pour le projet de REM et d'éventuelles garanties que le promoteur voudrait détenir quant à son retour sur investissement doit être clarifiée pour assurer la confiance du public.

Du point de vue de la gouvernance, le Plan stratégique de transport pour la métropole est toujours manquant. Le Ministère des Transports (MTMDDET) se penche depuis des années sur la question, mais aucun document n'a été rendu public, ce qui complexifie la vue d'ensemble, la cohérence et la connectivité intermodale suivant les principaux axes, les objectifs de répartition modale, etc.

CONCLUSION

Ce projet majeur soulève beaucoup de questions et demande des ajustements importants pour en faire le projet de société qu'une grande portion de la société civile de la grande région montréalaise attend depuis plusieurs années. Le CRE-Montréal y voit une volonté de changer drastiquement les comportements et les pratiques de mobilité des personnes. Pour que cette volonté se traduise dans un véritable succès sur le terrain, le projet de REM doit apporter des modifications et ajustements.

Parce que le projet est d'envergure, les enjeux du projet sont nombreux. Le REM doit en premier lieu s'assurer de répondre aux besoins en transports collectifs de la région montréalaise en augmentant considérablement l'offre et l'efficacité en transport collectif et en s'assurant qu'il participe activement dans le transfert modal de l'auto solo aux transports collectifs. Le projet ne peut absolument pas faire l'économie de ces objectifs. Comment sinon justifier l'investissement massif qu'il requiert.

Le gouvernement du Québec doit clairement s'inscrire dans cette volonté et donner les balises claires pour la réaliser. L'adoption d'une Politique en transport collectif en est une d'importance.

Le REM nous apparaîtra totalement porteur dans la mesure où il saura faire la complète démonstration de sa pertinence dans l'atteinte des objectifs mentionnés ci-dessus dans une perspective à court, moyen et long termes. Par ailleurs, dans un contexte où le développement durable et la lutte aux changements climatiques sont des priorités gouvernementales et sociétales, le REM se doit de répondre à un certain nombre de questions autant au niveau du transport que de l'aménagement du territoire. Il en va de la cohérence de la vision globale du gouvernement du Québec.

Un grand nombre de citoyens et d'organisations ont répondu à l'appel des consultations malgré les délais courts et la période estivale. Ceci est un gage d'intérêt clair pour ce projet. Les promoteurs du projet et le gouvernement se doivent d'écouter et de considérer les questionnements et les recommandations pour aboutir à un projet final le meilleur possible sur le plan du développement durable, incluant l'équité sociale et territoriale.

Le CRE-Montréal encourage les porteurs du projet à prendre le temps nécessaire pour le bonifier en conséquence et faire ainsi en sorte que la société montréalaise et plus largement québécoise soit fière de ce virage vers des transports collectifs efficaces, conviviaux et intégrés dans le territoire d'aujourd'hui et de demain.