

ENQUÊTE ET AUDIENCES PUBLIQUES
SUR LE PROJET DE RÉSEAU
ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN
DE TRANSPORT COLLECTIF

Ralentir pour aller plus loin



ORDRE DES
ARCHITECTES
DU QUÉBEC

Mémoire de l'OAQ
remis au Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement

Septembre 2016

Un environnement bâti de qualité, ça profite à tous.



PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'OAQ

L'Ordre des architectes du Québec (OAQ) a pour mission d'assurer la protection du public. À cette fin, il contrôle l'accès à la profession d'architecte et en régit l'exercice au Québec.

Dans le cadre de son mandat, l'OAQ s'intéresse à toute question qui est d'intérêt pour la profession ou qui est de nature à influencer sur la qualité de l'architecture et du cadre bâti. Dans le prolongement de sa mission de protection du public, il est particulièrement sensible aux enjeux de développement durable.

L'OAQ compte à ce jour 3808 membres et 1015 stagiaires en architecture.



MISE EN CONTEXTE

L'OAQ souhaite intervenir dans le dossier du réseau électrique métropolitain (REM) à plusieurs titres. En plus d'avoir été actif dans le dossier de la qualité du futur pont Champlain, l'OAQ prend fréquemment position sur des sujets qui concernent le cadre bâti et dépose régulièrement des mémoires lors de consultations publiques. *La qualité architecturale, un chantier à poursuivre* (consultation publique sur le renouvellement de la politique culturelle du Québec)¹, *Vers une cure de désintoxication pour Montréal* (consultation publique sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles)² ou encore *Pour une région prospère: miser sur la densité, la proximité, la mixité*³ (consultation publique sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement [PMAD]) en sont des exemples. Au fil du temps, l'OAQ a donc pris des positions sur les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), la protection des terres agricoles, la planification de l'aménagement du territoire, les investissements dans les transports en commun, etc.

Par ailleurs, voici sur quoi ont porté trois dossiers parus dans le magazine *Esquisses*, destiné aux architectes: les changements climatiques (vol. 27, n° 1, printemps 2016), les PPP (vol. 25, n° 1, printemps 2014) et la participation citoyenne (vol. 24, n° 3, automne 2013)⁴.

Mentionnons enfin que l'Ordre est membre de l'Alliance ARIANE, qui souhaite l'adoption d'une politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, et s'associe au mémoire que cette dernière dépose. L'OAQ tenait toutefois à intervenir pour défendre les opinions qui lui sont propres.

¹ bit.do/cBnWz

² bit.do/cBnWK

³ bit.do/cBnWX

⁴ bit.do/cBnXe



CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

› Pour commencer, l'OAQ salue sans équivoque la volonté gouvernementale que soient investies des sommes importantes dans les transports en commun, et ce, au moyen d'un projet structurant à l'échelle métropolitaine. Une telle démarche était réclamée depuis longtemps. L'ambition est à la mesure des besoins puisqu'il s'agit du plus important projet de transport collectif des 50 dernières années au Québec.

L'objectif d'efficacité et le souci de se donner les moyens pour y arriver nous réjouissent aussi. Il faut, toutefois, prendre le temps de bien faire les choses. Nous y reviendrons.

› Bien qu'il ait manqué, selon nous, un large débat public en amont, nous reconnaissons que le promoteur, CDPQ Infra, organise depuis quelques mois des consultations ponctuelles ou locales et qu'il est ouvert aux rencontres avec les groupes concernés. C'est une bonne chose pour informer la population, lui permettre de s'approprier le projet et – si possible – de le bonifier.

Nous constatons d'ailleurs qu'il cherche à améliorer le projet, à minimiser ses impacts ou à apporter des mesures de mitigation. Il tente de répondre positivement aux critiques plus générales, comme en témoignent la possibilité finalement affichée de relier les lignes verte et bleue du métro ou encore l'évitement du parc-nature des Sources à Saint-Laurent.

› Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), qui étudie l'impact des projets dans une perspective de développement durable (écologique, social et économique), est toutefois une étape importante à ce stade. S'imposait une évaluation rigoureuse, menée en toute indépendance, dans laquelle l'ensemble des citoyens et des groupes concernés peut s'exprimer. Nous remercions d'ailleurs les trois commissaires pour leur travail consistant à mettre au grand jour les renseignements les plus précis, à rendre le propos limpide pour les citoyens et à obtenir des réponses aux questions légitimes qui se posent. Cela a fait progresser le niveau de connaissance et de compréhension du projet.

› Avec le REM, il est souvent question d'investissements importants, que ce soit pour le réseau lui-même ou les projets immobiliers liés comme celui d'un milliard de dollars à Brossard. Bien sûr, il ne faut pas rater ces occasions. Elles ne doivent toutefois jamais faire oublier la qualité de vie des citoyens et du cadre bâti, la lutte contre les GES et l'étalement urbain ainsi que la préservation des terres agricoles, des milieux humides et des boisés.



PARTIE 1

QUALITÉ ARCHITECTURALE

- › L'OAQ invite les acteurs impliqués dans le projet de REM à accorder une grande attention à la qualité architecturale. Cela vaut avant tout pour les bâtiments que construira ou transformera la CDPQ le cas échéant. On parle ici des gares, mais pas seulement. Les bâtiments doivent être harmonieux, fonctionnels et durables, trois aspects incontournables d'une architecture de qualité. Cela veut dire qu'ils doivent bien s'intégrer au milieu environnant, dans le respect de ses spécificités et du patrimoine, qu'ils doivent bien répondre aux besoins en étant confortables et agréables à fréquenter, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur.
- › Puisque la CDPQ a mentionné vouloir être exemplaire en matière d'écoconstruction, nous l'invitons à adhérer au Défi 2030⁵, auquel l'OAQ a lui-même adhéré tout comme plusieurs instances internationales. Les participants s'engagent à réduire l'énergie fossile consommée par les bâtiments qu'ils conçoivent par rapport à la moyenne des constructions de même type dans leur région, à raison de 70 % immédiatement, de 80 % d'ici 2020, de 90 % d'ici 2025, pour aboutir à des bâtiments carboneutres en 2030.
- › Nous nous réjouissons des intentions de la CDPQ d'installer des toits verts ou des serres sur ses bâtisses lorsque possible. On peut penser aussi aux murs végétaux, par exemple. D'autres éléments de conception innovants pourront être mis en œuvre.
- › L'OAQ applaudit également les solutions imaginées pour épargner le patrimoine et éviter par exemple la démolition de l'édifice Rodier. Nous encourageons CDPQ Infra à poursuivre dans cette voie, y compris pour des bâtiments moins emblématiques. Ceux-ci peuvent avoir une valeur patrimoniale pour les communautés locales.
- › Idéalement, dans un tel projet d'intérêt public qui traverse Montréal, Ville UNESCO de design reconnue pour l'organisation de concours d'architecture, on devrait avoir recours à cette procédure qui permet de faire émerger la meilleure solution architecturale en fonction du contexte et des besoins. L'échéancier ne le permettant pas selon le promoteur, celui-ci devra impérativement mettre en place des mécanismes crédibles tout au long de la conception et de la réalisation du projet pour garantir cette qualité architecturale. Il devrait les expliciter et s'entourer d'experts pour ce faire. →



› Étant donné la diversité des espaces dans lesquels le REM s'inscrira, on pourrait reprendre l'approche choisie à l'époque pour les stations de métro montréalaises, qui possèdent toutes leur identité propre. L'idée d'engager un architecte différent pour chacune des gares, tout en assurant une mise en cohérence par un architecte de l'ensemble, est à considérer. La démarche du Grand Paris Express est, à cet égard, exemplaire. Nous invitons CDPQ Infra à s'en inspirer⁶.

› L'ensemble de ces recommandations devraient s'appliquer aussi aux ensembles immobiliers ou aux bâtiments publics qui se construiront le long du tracé du REM ou autour de ses gares. Nous encourageons encore une fois les acteurs impliqués à se munir de mécanismes pour garantir la qualité finale des projets.

› Rappelons que l'OAQ milite depuis plusieurs années pour que le Québec adopte une Politique nationale de l'architecture (PNA), à l'instar de nombreux autres pays. Une telle politique permet de se doter d'une vision collective pour améliorer la qualité du cadre bâti, en se donnant des moyens et des mécanismes pour y arriver.

› L'OAQ approuve l'assujettissement d'une partie du projet à la Politique d'intégration des arts à l'architecture.

RECOMMANDATION 1

accorder une grande attention à la qualité architecturale et se faire accompagner par des experts pour mettre en place et suivre les mécanismes garantissant la réalisation de bâtiments harmonieux, fonctionnels et durables

⁶ bit.do/cBnX8



PARTIE 2

QUALITÉ DU PAYSAGE

- › Dans la même veine, l'OAQ recommande d'être extrêmement attentif à l'impact de ce projet sur les paysages, car il risque d'être considérable. Pensons à la construction surélevée qui obstruera des vues, aux voies qui couperont et déstructureront des milieux de vie ou compliqueront la relation aux centres existants. Rappelons simplement que l'on cherche actuellement à se départir de nos autoroutes et viaducs surélevés pour ramener la ville à l'échelle humaine. Il faut donc être vigilant dès lors qu'une structure imposante doit émerger.
- › Le projet traverse des zones urbaines denses, mais aussi des banlieues et des paysages naturels, en plus de passer à proximité de noyaux villageois. La CDPQ doit travailler encore plus étroitement et en prenant le temps qu'il faut avec les acteurs de ces milieux, aux sensibilités forcément diverses. Il n'y a pas seulement les gares qui doivent être bien intégrées à leur environnement, mais l'ensemble du tracé et du projet. À ce stade-ci, il ne semble pas y avoir de garantie à cet égard, et ce, même si le REM transformera en profondeur le paysage montréalais. Il est encore temps de corriger le tir.
- › Détail qui a son importance: il faut prendre soin de ne pas envénimer ou couper l'accès aux berges. Ces dernières sont d'une grande importance pour les citoyens, en particulier dans un contexte métropolitain.
- › Cela nous amène à parler de l'engagement des municipalités, qui devra absolument permettre d'atténuer les impacts négatifs. Ces dernières seront mises à contribution pour connecter leurs espaces publics et ceux des futures gares et, sans doute dans bien des cas, pour réaménager les terrains le long du tracé. Il faut définir précisément ces interventions et leurs coûts, car ceux-ci n'ont pas été inclus dans le budget annoncé de 5,5 milliards de dollars. Or, si l'on veut bien faire les choses, cela pourrait coûter cher.
- › Ainsi, on remarque que le portrait du projet et ses conséquences sont loin d'être complets au moment des audiences du BAPE. L'ensemble des coûts pour la société québécoise, notamment les dépenses externalisées (interventions sur les voiries et l'espace public, conséquences sur les réseaux de transport en commun existants, préjudice sur le plan de l'étalement urbain, etc.), sont inconnus ou ne sont pas divulgués.

RECOMMANDATION 2

limiter les structures en hauteur et les intégrer harmonieusement aux paysages



PARTIE 3

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET MOBILITÉ

› L'OAQ est d'avis qu'il a manqué, en amont du projet de REM, une réflexion globale sur l'aménagement du territoire et le besoin de transports en commun qui en découle pour que cet aménagement soit harmonieux. Il aurait fallu définir précisément les exigences de mobilité des personnes et de desserte des différents territoires, en établissant des priorités, dans une perspective de développement durable actuel et futur, puis décider soigneusement où placer les tracés et les gares pour compléter intelligemment les transports collectifs actuels sans les parasiter.

› À cet égard, le projet de REM présente des portraits variables. Le lien entre la Rive-Sud et la Gare centrale en passant par L'Île-des-Sœurs est en effet attendu depuis longtemps, avec un achalandage garanti (on anticipe un volume de 12 000 personnes par heure et par direction). Ce tronçon permettra de progresser grandement en ce qui a trait à la mobilité durable. Nous saluons sa concrétisation. Il faudra cependant redéployer avec finesse le réseau des autobus pour rabattre les usagers vers les gares et éviter que ces derniers ne s'y rendent en voiture.

Les trois autres antennes (le volume anticipé de chacune serait de 3 000 personnes par heure et par direction) suscitent leur lot de doutes pour ce qui est de complémentarité avec les réseaux existants. Ainsi, la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson de l'Agence métropolitaine de transport pourrait voir son achalandage baisser. Le REM vient par ailleurs se substituer à la ligne de Deux-Montagnes, récemment modernisée. Étant donné les sommes engagées dans le projet, l'argent n'aurait-il pu être mieux utilisé? Concernant le lien vers l'aéroport, n'y avait-il pas d'autres solutions plus simples et moins coûteuses?

› De façon générale, l'harmonisation avec les réseaux existants paraît insuffisante. Le REM semble avoir été pensé pour se suffire à lui-même, sans égard au reste.

L'exemple le plus flagrant est l'arrimage au métro de Montréal. Le seul lien prévu au départ était celui avec la ligne orange via la Gare centrale, les autres connexions étant hypothétiques. Pour l'OAQ, les liens avec la ligne verte du métro, à la station McGill, et avec la ligne bleue, à la station Édouard-Montpetit, ne devraient pas être une option. Ils sont indispensables dès le lancement du projet. Ils permettront de mieux répartir le flux de passagers, de rentabiliser davantage les investissements, de multiplier les combinaisons possibles pour rendre les déplacements de chacun efficaces. →



› Les autres sociétés de transport devront porter une grande attention à la prise en compte de la nouvelle situation. Les autobus doivent être redéployés de manière à maximiser les retombées du REM en vue d'une mobilité d'ensemble plus durable. Un usager actuel qui dispose d'un accès au transport en commun à proximité de son domicile et de son lieu de travail ou d'étude ne devrait pas le perdre dans l'avenir. Avec un tel projet, qui remplace des bus (plus flexibles pour irriguer divers quartiers) par un système en site propre, difficile d'éviter complètement les nouvelles correspondances et changements de mode de transport. Il faut cependant tout faire pour qu'ils soient limités et accompagnés d'avantages : fréquence des bus accrue en amont ou en aval du trajet en REM, circuits optimisés avec arrêts plus proches du lieu de départ ou de destination, etc.

› Le transport actif ne doit pas être oublié. Nous recommandons que les stations du REM, au-delà de leur accès universel, qui semble heureusement acquis, soient reliées sur les cheminements piétonniers sécuritaires et conviviaux des différents quartiers et municipalités. Pour l'instant, les modalités des liens avec les milieux environnants semblent encore floues. Autour des gares, l'approche devrait en être une de Pedestrian-Oriented Development.

› Il devrait en être de même en ce qui concerne les pistes cyclables. Des supports à vélos dans les gares ne suffisent pas : il faut bien intégrer celles-ci dans le réseau cyclable, qui, lui, doit être efficace. On ne parle pas ici de déplacements pour les loisirs, mais bien de cyclisme de transit.

Sur le même sujet, l'OAQ s'étonne qu'un nouveau moyen de transport, visant une image de modernité et construit pour des décennies, ne prévoie pas d'emblée accepter les vélos dans ses rames aux heures de pointe. Le BART, à San Francisco, accepte les vélos à toute heure, les tramways et les trains de Portland aussi, la Canada Line, à Vancouver, d'ailleurs financée par la CDPQ et dotée d'une technologie identique, les accepte. Même si ce n'est pas le cas du métro de Montréal ou de tous les bus locaux, on peut imaginer que cela changera tôt ou tard. Le REM devrait anticiper ces développements. L'engouement pour les déplacements à vélo ne diminuera pas.

› Revenons sur les interconnexions entre différents transports collectifs. Il est compréhensible qu'un tel projet génère des ruptures de charge, mais attention de ne pas rendre le trajet compliqué ou inconfortable et de ne pas allonger sa durée ! Les utilisateurs actuels de la ligne de train de banlieue de Mascouche, notamment, auront à opérer un transfert modal sans gain de temps.

Une telle situation vaut le coup uniquement si le projet permet d'ajouter de nombreux nouveaux utilisateurs aux réseaux collectifs, tous modes confondus. Peut-être quelque chose nous a-t-il échappé, mais nous n'avons pas compris – à l'exception de l'antenne vers la Rive-Sud – si le REM permettra à beaucoup d'usagers additionnels de disposer d'un service de transport en commun accessible sans utilisation de l'automobile. C'est un aspect essentiel dont il faut s'assurer. →



› La lutte contre l'auto solo est en effet la priorité et devrait teinter toutes les décisions entourant l'aménagement du territoire, le développement immobilier et le transport collectif. La baisse des émissions de GES en dépend. Le Québec s'est doté de cibles ambitieuses à cet égard (37,5 % de réduction sous le niveau de 1990 d'ici 2030). Les décisions qui ont des impacts à long terme doivent le refléter.

En ce sens, l'objectif de conserver les stationnements incitatifs à certaines gares en les maintenant à une capacité raisonnable sans les multiplier outre mesure est une bonne idée. Permettre avant tout l'accès à pied, à bicyclette et en autobus s'impose.

RECOMMANDATION 3

améliorer la complémentarité avec les réseaux existants de transports en commun en site propre, notamment en raccordant le REM aux lignes bleue et verte du métro dès son lancement



PARTIE 4

ÉTALEMENT URBAIN ET GES

› Malgré ce qui vient d'être dit, le risque existe de poursuivre ou d'aggraver l'étalement urbain, le réseau s'allongeant et l'accès au centre-ville étant facilité. Cela irait à l'encontre des objectifs du PMAD dont la Communauté métropolitaine de Montréal s'est dotée. Tout doit être mis en œuvre, que ce soit dans le projet ou en marge de celui-ci, pour qu'une telle chose ne se produise pas.

Or, cet aspect – pourtant majeur pour bien évaluer le projet – n'est pas documenté. N'est-ce peut-être pas à CDPQ Infra de mener une telle réflexion, qui tient davantage de la planification et de l'aménagement du territoire au sens large, mais cette analyse de risque aurait dû être menée, surtout à l'heure où on s'engage dans une plus grande densification.

À quoi cela sert-il d'injecter collectivement 5,5 milliards de dollars dans un transport en commun moderne si aux extrémités du nouveau réseau les usagers prennent leur voiture individuelle pour aller rejoindre une maison unifamiliale encore plus éloignée de leur lieu de travail, suivant un aménagement en « saute-mouton » ? Où habiteront les usagers qui prendront le REM aux stations Rive-Sud, Sainte-Anne-de-Bellevue, Deux-Montagnes ? Le projet permet-il de préserver de l'urbanisation des villes de la « troisième couronne » ? Permet-il de diminuer concrètement le nombre de kilomètres parcourus par les Québécoises et Québécois en auto solo ?

› L'OAQ appuie l'idée, mentionnée dans la première partie de ces audiences publiques, d'un plan de mitigation de l'étalement urbain contraignant en parallèle.

› En effet, nos craintes sont renforcées par les chiffres annoncés concernant la diminution des émissions de GES. Le promoteur estime à 16 800 tonnes les émissions de GES économisées grâce au REM, alors que le Québec en émet 81 millions de tonnes annuellement, dont 43 % provenant du transport. Voici une donnée clé concernant le projet. Ce chiffre – 16 800 – est en effet faible par rapport au budget engagé. On aurait sans doute pu obtenir un résultat plus efficace en ayant une vision plus globale sur le plan de l'aménagement du territoire.

Il ne faudrait pas s'apercevoir plus tard que ces gains modiques sont grignotés par un étalement urbain empiré et davantage de kilomètres effectués en automobile. Ce serait contre-productif. Or, les chiffres du nombre de kilomètres en auto qu'on prévoit épargner semblent modestes; nous laissons les commissaires en juger. →



- › Pour pouvoir évaluer correctement ce projet, il aurait fallu faire un exercice de comparaisons d'économie potentielle des émissions de GES avec d'autres options de mobilité pour le Québec et avec d'autres projets de même envergure financière. La rentabilité de la CDPQ ne doit pas seulement entrer en ligne de compte, sachant que les émissions de GES généreront à moyen terme un coût direct et indirect élevé.
- › Des intervenants ont notamment indiqué qu'avec le montant qu'on prévoit investir, il aurait sans doute été plus intéressant de se doter d'un réseau de tramways structurant irriguant l'ensemble de l'île de Montréal et débordant sur ses proches

banlieues. D'autres avenues auraient également pu être explorées n'excluant pas un SLR sur le futur pont Champlain. Nous ne tranchons pas, mais le questionnement paraît pertinent.

RECOMMANDATION 4

se doter d'un plan de mitigation de l'étalement urbain contraignant en lien avec le REM



PARTIE 5

TERRES AGRICOLES, MILIEUX HUMIDES ET BOISÉS

- › Le corollaire de l'étalement urbain est la disparition des zones agricoles et des milieux sensibles essentiels pour le maintien des écosystèmes. L'OAQ salue les efforts du promoteur pour minimiser les conséquences néfastes du projet et réduire les superficies touchées initialement annoncées dans ces zones protégées. Néanmoins, certains éléments du REM, tels que planifiés actuellement, font peser une menace sur l'environnement à court et à long terme.
- › L'OAQ s'oppose en particulier à l'implantation sur 30 hectares de la zone agricole de la station Rive-Sud. D'une part, le message envoyé à la société par le gouvernement avec un tel geste serait regrettable. D'autre part, s'il faut absolument installer cette infrastructure à l'intersection des autoroutes 10 et 30, elle aurait sans doute pu être implantée sur le quadrant nord. Évidemment, un ensemble immobilier d'envergure est prévu, mais la construction n'a pas débuté, et le projet aurait pu être mis sur la glace depuis plusieurs mois en attendant de connaître le positionnement de la gare du REM. Après tout, on est bien prêt à exproprier par ailleurs des bâtiments déjà bâtis!
- › S'il n'y a vraiment pas d'autres solutions que de faire cette entorse à nos principes et d'installer le terminus sur le quadrant sud de ce carrefour, l'OAQ propose que 30 hectares de terre de bonne qualité non morcelés soient restitués à la zone agricole, par exemple à partir de zones blanches. Il ne doit pas y avoir de perte de terres agricoles, peu importe qu'elles soient actuellement exploitées ou non.
- › L'OAQ est favorable aux toits verts et à l'utilisation des toits pour installer des serres permettant le maraîchage. La proposition de compenser la perte de terres agricoles par 10 hectares de serre sur les installations du REM est une initiative sympathique, tout comme la proposition d'organiser un marché fermier dans le stationnement les fins de semaine.
- › Nous saluons également l'évolution du projet, qui prévoit désormais un tunnel pour épargner le parc-nature des Sources en direction de l'aéroport. Cela ne doit pas empêcher de strictes compensations, avec des moyens éprouvés, pour contrebalancer toute autre détérioration des milieux humides et boisés. Nous laissons les spécialistes les définir. Dans ce domaine, vaut mieux faire plus que moins, surtout si le REM se veut novateur et exemplaire. Un tel projet doit être irréprochable. →



► Pour terminer sur ce sujet délicat, l'installation d'une extrémité de réseau en zone agricole ou en bordure de zone agricole induit aussi une pression à venir sur les terres alentour. Ce n'est pas un péril négligeable, et beaucoup d'acteurs concernés s'en inquiètent. Actuellement, aucun dézonage pour un projet immobilier n'est possible, indique notamment la municipalité de Longueuil, astreinte à appliquer les exigences gouvernementales. Malheureusement, on sait qu'avec le temps la bonne volonté peut s'évaporer et l'on peut voir des gouvernements et des administrations être moins rigoureux et des projets être considérés comme d'un intérêt public supérieur à celui de la conservation des terres agricoles, des milieux humides et des boisés. C'est l'effet sur le long terme qui préoccupe l'OAQ.

Rappelons que, malgré ses belles intentions, le Québec perd chaque année 4 000 hectares de zone agricole, notamment sous l'effet de la pression immobilière. Or, les terres cultivées représentent seulement 2 % du territoire québécois.

Si le REM va de l'avant, nous demandons donc qu'un message clair soit adressé aux municipalités et aux promoteurs indiquant que les milieux agricoles et naturels sont protégés à long terme et que la lutte contre l'étalement urbain est la priorité. Les moyens réglementaires et les décisions doivent suivre.

Certes, ce sont « seulement » 55 hectares de milieux agricoles, humides et boisés qui seront détruits directement par le projet, mais le chiffre annoncé de 900 hectares potentiellement touchés par les développements (immobiliers, routiers) autour du REM est franchement préoccupant.

RECOMMANDATION 5

compenser intégralement toute perte ou dégradation de terres agricoles, de milieux humides et de boisés



PARTIE 6

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER

› Le mécanisme de captation de la valeur foncière, encore jamais mis en œuvre au Québec, a été évoqué pour rentabiliser le projet. L'OAQ trouve intéressante cette approche, utilisée avec succès ailleurs dans le monde. Par contre, malgré les questions posées à ce sujet par les citoyens et les commissaires, ce mécanisme paraît encore obscur, et les bénéfices attendus n'ont pas été chiffrés.

Cela peut se comprendre puisque les discussions n'ont pas nécessairement eu lieu avec chacune des municipalités quant aux projets immobiliers possibles ou souhaités le long du tracé. De plus, le gouvernement devra légiférer pour permettre que des redevances soient prélevées lorsque de nouveaux projets verront le jour. Nous invitons CDPQ Infra et le gouvernement à mieux expliquer comment cela pourrait fonctionner concrètement et à quoi s'attendre financièrement.

De même, il aurait été utile d'avoir des prévisions au sujet de l'ampleur et du type des développements envisagés. On parle de 5 milliards d'investissements privés le long du tracé, sans plus de détails ni de répartitions.

› On peut se demander aussi qui aura le contrôle sur ces développements? Est-il prévu que CDPQ Infra ait son mot à dire? L'OAQ souhaite que les municipalités puissent continuer d'approuver les projets immobiliers et maîtriser le devenir de leur milieu, selon les mécanismes habituels. Ce dernier ne doit pas leur échapper, nonobstant la présence lucrative du REM.

› En concordance avec les engagements du PMAD, il est prévu que les quartiers se construisent ou se développent sur le principe du Transit-Oriented Development (TOD), des milieux denses (où l'on peut vivre sans voiture) organisés dans un rayon d'un kilomètre autour d'un accès au transport en commun. Le REM permet donc des TOD autour des nouvelles gares.

On ne peut qu'approuver cela à partir du moment où ceux-ci ne grugent pas les terres agricoles ou les espaces verts, où ils n'incitent pas à construire un nouvel ensemble un peu plus loin qui, lui, ne serait pas directement relié au transport en commun.

› L'OAQ réitère ici son appui à une densification conviviale du territoire, qui devrait miser sur des quartiers mixtes en ce qui a trait aux usages et aux populations, où le transport actif est à l'honneur. Rappelons que, selon les experts, le cadre bâti durable devrait idéalement être composé d'immeubles de trois à six étages entourés d'espaces verts. Concernant le résidentiel, il faut privilégier la diversité de types de logements dans de petits immeubles collectifs dans lesquels l'intégration de logements sociaux et abordables devrait être une obligation. Bien sûr, ce portrait est tracé à grands traits, et chaque milieu doit trouver le bon équilibre, développer son identité propre et moduler sa densité à l'intérieur même de la zone englobant le point d'accès au transport en commun. Toutefois, on le voit, la densité idéale n'est pas synonyme de tours, qui sont loin d'être la panacée dans notre climat.

RECOMMANDATION 6

construire des TOD en misant sur les principes de la densification conviviale



PARTIE 7

PLANS ET SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENTS ET DE DÉVELOPPEMENT

› Dans la continuité de ce qui vient d'être énoncé, un des grands questionnements de l'OAQ concernant ce projet de REM est l'adéquation avec les planifications antérieures – PMAD, plans de développement et schémas d'aménagement des municipalités –, qui sont pour la plupart récentes et ont fait l'objet de processus de consultations démocratiques à grande échelle animés par le souci du consensus. Ces bonnes pratiques ne doivent pas être annihilées par quelque projet majeur que ce soit.

Le REM et les développements qui suivront éventuellement doivent donc s'inscrire dans les cadres préexistants. Bien sûr, si le projet voit le jour, des ajustements sont inévitables, mais les composantes essentielles et les résolutions fondamentales prises ne doivent en aucun cas être remises en cause. Nous pensons notamment à la trame verte et bleue définie dans le PMAD.

La planification du territoire à toutes les échelles est un exercice qui a trop souvent fait défaut au Québec pour le contourner quand on est enfin arrivé à le mettre en œuvre. Il ne faut pas alimenter le cynisme. Si le REM est un projet qui ne respecte globalement pas le PMAD – ce sur quoi nous laissons les commissaires se prononcer, car cela demeure nébuleux à ce stade –, c'est qu'il mérite d'être modifié en profondeur.

RECOMMANDATION 7

évaluer l'adéquation du REM avec les différentes planifications antérieures et respecter celles-ci



PARTIE 8

ÉCHÉANCIER

- › L'OAQ est reconnaissant de pouvoir s'exprimer sur ce projet de grande ampleur. Il se questionne toutefois sur l'absence de débat public en amont (concernant les besoins, les tracés, le choix de la technologie, le mode de réalisation, de financement et d'exploitation). Les bonnes pratiques de concertation suggèrent de consulter avant d'aller trop loin, lorsqu'il est encore possible de faire évoluer un projet en tenant compte des commentaires.
- › Dans ce projet, le calendrier est très serré. Du coup, il est actuellement trop avancé pour pouvoir être modifié, sauf à la marge : les appels de qualification sont lancés depuis juin 2016. En même temps, les audiences du BAPE semblent prématurées : plusieurs paramètres ne sont pas connus, ne peuvent être encore divulgués, et des études ne sont pas finalisées. Certains renseignements manquent. Les municipalités, les ministères ou les organismes de transport n'ont pas eu le temps d'évaluer les changements rendus nécessaires par le REM. Il est difficile dans ces conditions de donner un avis éclairé.
- › Sur plusieurs aspects, il faut s'en remettre aux propos du promoteur, notamment concernant la sélection de la technologie ou les tracés, présentés comme les meilleurs et les seuls réalistes. Or, il ne s'agit pas ici d'un projet privé où le financeur aurait toute latitude et légitimité pour faire seul des choix qui le concernent uniquement, mais d'un projet d'intérêt collectif qui viendra transformer le territoire et dans lequel d'importantes

sommes d'argent public sont investies (3 milliards de dollars issus du « bas de laine » des Québécoises et Québécois et 2,5 milliards provenant directement des gouvernements).

› Selon nous, CDPQ Infra gagnerait à avoir davantage de temps pour mener à bien le REM. Sa conception et sa réalisation seraient optimisées, et la qualité finale, améliorée. Des solutions judicieuses pourraient être apportées par les personnes sur le terrain, fines connaisseuses des zones traversées. Il n'est pas si crucial qu'on le laisse entendre que la construction débute au printemps prochain et que les rames roulent dès 2020.

› Cela serait d'autant plus justifié que la gouvernance du transport dans la région métropolitaine est actuellement en période de transition. L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) n'existe pas encore et sera chargée de la planification, de l'organisation et du financement, et le Réseau de transport métropolitain (RTM) exploitera plusieurs réseaux. Il aurait été judicieux d'attendre que ceux-ci soient en place et opérationnels. Le partenariat public-public étant une formule inédite, il est important que les futurs partenaires de la CDPQ puissent participer à la réflexion, contribuer au projet, intervenir avec agilité dans les réseaux existants et exercer pleinement leur responsabilité.

C'est d'autant plus important que la CDPQ souhaite se comporter comme un acteur privé tirant une rentabilité importante du REM, et ce, alors que tous les réseaux de transport en commun sont déficitaires.

RECOMMANDATION 8

ralentir la mise en œuvre et intégrer les nouvelles instances du transport en commun dans la prise de décisions



PARTIE 9

INNOVATION

› La CDPQ vise à réaliser un projet innovant. Bien sûr, la technologie l'est – ce serait l'un des trois plus grands réseaux automatisés du monde – ainsi que le mode de réalisation – un partenariat public-public –, tout comme les éventuels mécanismes de captation de la valeur foncière. On ne peut le nier.

› L'OAQ suggère de pousser plus loin la volonté d'innovation. Celle-ci est en effet avant tout à considérer au regard des aspirations sociales et environnementales. Voici quelques suggestions : proposer à l'utilisateur du REM une expérience significativement améliorée par rapport aux autres transports en commun; construire des bâtiments architecturalement exceptionnels et carboneutres; démontrer qu'il est possible de lutter efficacement contre les émissions de GES, de renverser la tendance à l'étalement urbain et au tout à l'auto; construire un réseau structurant de grande envergure sans nuire à la qualité des espaces publics et des paysages; rehausser substantiellement la qualité du cadre bâti grâce aux ensembles immobiliers le long du tracé et à proximité des gares ou encore planifier et organiser des concertations selon des modèles innovants qui peuvent être cités en exemple.

Voilà ce qui serait, pour nous, une innovation éloquent. Et, puisqu'il s'agit de doter la Caisse de dépôt et placement du Québec d'une expertise à exporter, cela serait du plus grand intérêt. Positionner le Québec comme un leader en matière de lutte aux GES, résultats probants à l'appui, ne pourrait que l'y aider.

RECOMMANDATION 9

considérer l'innovation de façon large, en incluant les aspects sociaux et environnementaux



CONCLUSION

► Bien qu'il ait émis des doutes et des critiques dans ce mémoire, l'Ordre des architectes ne s'oppose pas au projet de Réseau électrique métropolitain tel que présenté par la Caisse de dépôt et placement.

Il se réjouit par exemple qu'un SLR circulera sur le pont Champlain et reliera la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal. En ce qui concerne les autres antennes, il est moins convaincu, car d'autres projets de transport en commun avaient été déterminés prioritairement. Il ne faudrait donc pas que les investissements consacrés au REM les retardent, un risque non négligeable dans le contexte budgétaire et politique actuel. Nous pensons en particulier au prolongement de la ligne bleue du métro dans l'est de Montréal.

De nombreuses incertitudes et interrogations demeurent par ailleurs sur le projet, en plus du réel débat public de fond qui n'a pu avoir lieu. Il n'est pas trop tard pour le faire. Mais, c'est la précipitation avec laquelle le projet se déroule qui inquiète l'OAQ. L'échéancier accéléré pourrait nuire à sa qualité, tout simplement.

Enfin, parmi les recommandations que nous avons formulées dans ce mémoire, nous croyons nécessaire d'insister sur les deux suivantes.

La CDPQ devrait se doter d'un comité multidisciplinaire d'experts de différents horizons pour suivre et accompagner la qualité architecturale, urbanistique et paysagère aux abords du projet, comme cela a été fait pour le futur pont Champlain.

L'échéancier devrait être revu afin de se donner le temps de réfléchir avec les communautés, de bien concevoir et de mieux construire. Il ne s'agit pas de retarder indéfiniment le REM, mais de gagner quelques mois. Il est urgent de ralentir!

Ces deux suggestions permettraient, selon nous, de bonifier grandement le projet au bénéfice de tous les Québécoises et Québécois.

Au bout du compte, l'Ordre des architectes tient à assurer CDPQ Infra et le BAPE de son appui dans ces démarches et reste à leur disposition pour toute autre initiative utile permettant d'améliorer le projet du Réseau électrique métropolitain.



ORDRE DES
ARCHITECTES
DU QUÉBEC

OAQ.COM