

CONSULTATIONS PUBLIQUES

# REM DE L'EST

Mémoire présenté à CDPQ Infra

Par Équiterre et la Fondation David Suzuki

JUIN 2021

  
équiterre



FONDATION  
DAVID SUZUKI  
Un monde. Une nature.

## À PROPOS D'ÉQUITERRE

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

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

## À PROPOS DE LA FONDATION DAVID SUZUKI

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

## COORDINATION, RECHERCHE ET RÉDACTION

### **Marc-André Viau**

Directeur des relations gouvernementales | Équiterre

### **Andréanne Brazeau**

Analyste en mobilité | Équiterre

### **Charles Bonhomme**

Spécialiste, communications et affaires publiques | Fondation David Suzuki

## CONTACT

### **Marc-André Viau**

Directeur des relations gouvernementales | Équiterre | [maviau@equiterre.org](mailto:maviau@equiterre.org)

## LISTE DES ACRONYMES ET DES ABRÉVIATIONS

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

## INTRODUCTION ET MISE EN CONTEXTE

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

## ENGAGEMENTS CLIMATIQUES ET EN MOBILITÉ DURABLE AU QUÉBEC

Alors que le gouvernement du Québec s'est engagé, dans sa Politique de mobilité durable 2018-2030 (PMD), à **réduire les émissions de GES du secteur des transports de 37,5% sous le niveau de 1990 d'ici 2030**, il est urgent de redoubler d'efforts pour que chaque nouveau projet de transport collectif contribue significativement à atteindre cette cible climatique, notamment dans le contexte où près de la moitié des émissions de GES du Québec sont issues du secteur des transports. En parallèle, la PMD a également pour cible de **voir la part des déplacements effectués en auto solo être réduite de 20%** de à l'échelle nationale en 2030.<sup>1</sup>

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> Gouvernement du Québec, Politique de mobilité durable 2018-2030, 2018

<sup>2</sup> ARTM, Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035, 2021

<sup>3</sup> Ville de Montréal, Plan climat 2020-2030, 2020

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

<sup>5</sup> ARTM, Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035, 2021

## LE TRANSPORT COLLECTIF : UN SERVICE ESSENTIEL

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

# RECOMMANDATIONS

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

## 1. RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES

### Recommandation 1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **LE REM DE LA RUE NOTRE-DAME**

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

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

#### **Remarque**

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

### **LE REM DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE**

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

Par ailleurs, Équiterre et la Fondation David Suzuki ne voient pas la nécessité de maintenir les huit (8) voies de circulation du boulevard René-Lévesque en construisant une structure surélevée en terre-plein, surtout lorsqu'on considère les objectifs de réduction des émissions de GES du secteur des transports. En effet, les solutions qui consistent à ajouter de la capacité de déplacement sans toucher à l'offre sur le réseau routier, comme c'est le cas du REM dans sa portion aérienne notamment, participent à améliorer les émissions de GES

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

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

### Remarque

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

## 2. GOUVERNANCE ET TRANSPARENCE

### Recommandation 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Remarque

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

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

### Recommandation 3

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

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

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

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

### Recommandation 4

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

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

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

### Recommandation 5

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

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

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

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

L'écofiscalité regroupe un ensemble d'instruments économiques visant à décourager les activités nuisibles à l'environnement et/ou à encourager les activités qui lui sont favorables et à en stimuler l'innovation. Le recours à l'écofiscalité trouve d'ailleurs son fondement dans la *Loi sur le développement durable*<sup>13</sup>. Or, un rapport du commissaire au développement durable publié en juin 2020 souligne que l'écofiscalité est sous-utilisée au Québec<sup>14</sup>. Pourtant, les mesures fiscales et économiques, outre le fait qu'elles constituent des sources potentielles de financement pour les mesures alternatives de transport et d'aménagement, sont aussi des moyens de mieux refléter l'ensemble des coûts liés aux déplacements motorisés. Autrement dit, elles permettent d'internaliser les coûts liés à la pollution, à la congestion et aux autres conséquences des déplacements automobiles, dont ceux effectués en solo.

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

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

---

<sup>12</sup> ARTM, *Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035*, 2021

<sup>13</sup> Loi sur le développement durable d.8.1.1., 2006

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

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

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

### 3. AMÉNAGEMENT DURABLE

#### Recommandation 6

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

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

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

#### Recommandation 7

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

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

Ainsi, les politiques de croissance intelligente, qui ne comprennent que les politiques qui affectent directement l'environnement bâti, offrent une alternative à l'étalement urbain et ses conséquences négatives, tout en créant des co-bénéfices. De nombreuses études démontrent que la densification des milieux de vie urbains est corrélée à une plus grande activité physique et à une meilleure santé grâce au transport actif. Étant donné que les décisions en matière d'aménagement du territoire affectent l'environnement bâti, à très long terme, les politiques de croissance intelligente auront un grand avantage puisqu'elles participeront à réduire les besoins énergétiques globaux du secteur des transports<sup>17</sup>. Des villes comme Paris et Seattle font preuve de leadership en la matière et démontrent déjà les bienfaits d'une telle approche. Il est donc impératif que CDPQ Infra développe d'étroits partenariats avec les autorités appropriées à cet égard.

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

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

<sup>18</sup> ARTM, *Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035*, 2021

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

## Recommandation 8

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

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

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

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

---

<sup>19</sup> ARTM, Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035, 2021

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

<sup>21</sup> Ville de Montréal, Plan climat 2020-2030, 2020