



LETTRE OUVERTE

Montréal, le 9 septembre 2020

Mme Chantal Rouleau, Ministre déléguée aux Transports et responsable de la Métropole et de la région de Montréal
M. François Bonnardel, Ministre des Transports
Mme Valérie Plante, Mairesse de Montréal
M. Pierre Lessard-Blais, Maire de l'arrondissement Mercier-Hochelaga -Maisonneuve
M. Éric Alan Caldwell, Responsable de l'urbanisme, de la mobilité et de l'OCPM au comité exécutif de Montréal
M. Robert Coutu, Maire de Montréal-Est
Mme Caroline Bourgeois, Mairesse de l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles
M. Richard Campeau, Député de Bourget
M. Pierre Shedleur, Président du conseil d'administration de l'ARTM
M. Philippe Schnobb, Président du conseil d'administration de la STM

Tramway ou REM pour l'Est de Montréal : Le Collectif en environnement Mercier-Est exige un débat public

Mesdames et Messieurs,

Depuis le 28 août dernier, plusieurs médias ont rapporté que le prolongement du REM dans l'Est de l'île de Montréal était sérieusement considéré par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) et par le gouvernement du Québec lui-même. En soi, cela peut être considéré comme une bonne nouvelle afin que ce secteur de l'île puisse enfin être pourvu d'un système de transport en commun structurant digne de ce nom.

Toutefois, cette nouvelle fait abstraction du fait qu'historiquement, ce n'est pas un REM qui était demandé pour l'Est mais bien un tramway ou un système de transport qui s'y apparente. C'est la position actuelle du Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E) et c'est également celle de la CAQ tel qu'énoncé dans le « Plan de décongestion – Une réponse sensée pour améliorer la mobilité dans la région métropolitaine » émis lors des élections provinciales de 2018.

Qu'est-ce qui desservira le mieux l'Est de l'île de Montréal, un REM ou un tramway ? Les deux n'offrent pas les mêmes avantages et inconvénients. Le tramway, avec ses arrêts plus fréquents, permet une coordination plus facile avec les circuits d'autobus locaux et donc une meilleure desserte locale. Cela favorise sans doute mieux le développement immobilier et commercial de toutes les zones en développement. Le REM, par contre, a une infrastructure beaucoup plus lourde mais permet aux passagers des zones éloignées de rejoindre plus rapidement le centre-ville et les autres zones périphériques.

D'autres questions importantes doivent également être précisées avant toute prise de décision. Quels seront le tracé, et la largeur de l'emprise (incluant la localisation des gares du REM, le cas échéant) que le REM ou le tramway devra emprunter ? Quels seront les coûts et les échéanciers du REM et du tramway ? Quels seront leur impact visuel et physique sur le voisinage, non seulement dans les quartiers de l'Est, mais aussi au centre-ville. Si le tracé emprunte l'axe de la rue Notre-Dame, l'implantation du tramway ou du REM sera-t-elle compatible avec les nombreux projets de développement déjà avancés pour cette artère ? Le REM, en particulier, ne risque-t-il pas de



constituer une embûche limitant l'accès au fleuve par les citoyens ? Quelles seront les retombées d'un projet par rapport à l'autre ? Ces questions, et sans doute plusieurs autres, méritent des réponses claires et précises.

Outre les considérations d'ordre technique, le type de gestion du REM et d'un tramway intégré à la structure de la STM doivent également faire l'objet d'une attention particulière. En effet, dans certains secteurs de l'Ouest de l'île où les deux systèmes cohabitent, des lignes entières de transport en commun ont été abandonnées afin de favoriser la viabilité économique du REM. De plus, malgré des recommandations de l'ARTM à l'effet qu'il n'y ait qu'une seule structure tarifaire pour toute l'île de Montréal pour tous les modes de transport en commun, des inquiétudes légitimes subsistent en ce qui concerne le REM.

Il serait inacceptable qu'une décision soit prise sur un sujet aussi important pour le développement de tout l'Est de l'île de Montréal sans qu'un réel débat public n'ait lieu afin de permettre aux citoyens et organismes du milieu d'exprimer leurs préoccupations. Une véritable analyse comparative de tous les avantages et inconvénients d'un REM et d'un tramway devra être soumise à la population, puis discutée objectivement dans le cadre d'une consultation publique ouverte. Il faut éviter de répéter le processus opaque suivi pour créer l'actuel REM de l'Ouest. Nos élus, tant provinciaux que municipaux, ainsi que les responsables des agences de transport en commun doivent prendre publiquement position. Les citoyens ont le droit de savoir sur quelles bases les décisions à cet effet seront prises.

Le Collectif en environnement Mercier-Est en appelle donc aux élus et aux dirigeants des organismes de transport public de faire preuve de transparence dans ce dossier.

Raymond Moquin,
Président du Collectif en environnement Mercier-Est

Le Collectif en environnement Mercier-Est est un organisme visant à regrouper les citoyens et citoyennes, groupes, organismes et institutions oeuvrant dans Mercier-Est et ses environs afin de participer collectivement au développement durable de ce secteur et à l'amélioration de sa santé environnementale. Il veut s'assurer que le développement de Mercier-Est et de l'Est de l'île de Montréal se fasse dans le respect de la qualité de vie et des droits de ses citoyens et citoyennes