



**Rapport des observations et des enjeux  
soumis dans le cadre des consultations  
publique et interministérielle**

Procédure accélérée d'évaluation et d'examen  
des impacts sur l'environnement

Réseau express métropolitain de l'Est sur le territoire de la  
communauté métropolitaine de Montréal  
par CDPQ Infra

3220-08-001

Ministère de l'Environnement et  
de la Lutte contre les changements climatiques

6 août 2021

*Environnement  
et Lutte contre  
les changements  
climatiques*

Québec 

## Table des matières

1. PROJET .....	3
2. CONTEXTE LÉGAL.....	4
3. OBJECTIFS DE CONSULTATION .....	6
4. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS SUR LES ENJEUX DU PROJET .....	6
4.1 Observations et enjeux soulevés lors de la consultation publique et dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact.....	6
4.2 Enjeux identifiés par le ministre, dont ceux soulevés lors de la consultation interministérielle.....	12
ANNEXE .....	13

# 1. PROJET

Le projet du Réseau express métropolitain de l'Est (REM de l'Est) sur le territoire de la communauté métropolitaine de Montréal consiste en la réalisation d'un réseau de métro léger automatisé en insertion aérienne et souterraine, sur une distance totale de 32 km et incluant 23 stations. Le réseau serait 100% électrique et constitué d'un tronc commun depuis le centre-ville de Montréal se divisant en deux antennes près de la rue Dickson et de l'avenue Souigny. La première antenne se dirigerait vers le secteur nord-est de Montréal, jusqu'au Cégep Marie Victorin. La seconde antenne permettrait de rejoindre l'est de l'île jusqu'à l'arrondissement Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles. L'antenne Marie-Victorin serait majoritairement en tunnel alors que le reste du projet serait en aérien, le long de voies routières.

Plus précisément, le projet serait composé de voies ferroviaires doubles dédiées au transport collectif des personnes sur environ 25 km en structure aérienne et 7 km en tunnel. Les voies ferroviaires seraient équipées d'un système caténaire (fil aérien) pour l'alimentation électrique des voitures. Il est prévu que les structures aériennes fassent l'objet d'un traitement architectural particulier pour optimiser l'intégration urbaine du projet dans les milieux d'insertion. Enfin, le projet prévoit aussi la construction d'un stationnement incitatif à la station terminale Pointe-aux-Trembles et d'un centre d'entretien et d'exploitation localisé à Montréal-Est.

Ce projet est assujéti à la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement tel que le prévoit la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (RLRQ, chapitre A-2.001; LACPI) qui est entrée en vigueur le 11 décembre 2020.

## 1.1 Enjeux identifiés par l'initiateur de projet

Les préoccupations ou enjeux<sup>1</sup> identifiés par l'initiateur à cette étape de la procédure d'évaluation environnementale et présentés dans l'avis de projet sont les suivants :

- l'amélioration de l'offre de transport collectif pour l'est et le nord-est de la Ville de Montréal et intégration aux réseaux de transport routier et collectif;
- les impacts socio-économiques;
- l'insertion urbaine, l'intégration architecturale et paysagère;
- la qualité de vie des riverains;
- la protection du patrimoine bâti et archéologique;
- les changements climatiques;
- la préservation des habitats naturels.

---

<sup>1</sup> À cette étape de la procédure, le projet est encore au stade embryonnaire. Même si le terme enjeu est utilisé, il peut davantage s'agir des préoccupations. Au cours de l'étude d'impact, le projet se définira peu à peu en considérant l'ensemble des possibilités et des contraintes rencontrées. Tout comme le projet, les enjeux perçus au départ sont appelés à évoluer. Par ailleurs, ce qui est maintenant considéré comme un enjeu/préoccupation du projet pourrait ne plus en être un en raison de la prise en compte ultérieure de cette préoccupation par l'initiateur afin d'éviter ou de diminuer les impacts sur le milieu d'accueil du projet.

## 2. CONTEXTE LÉGAL

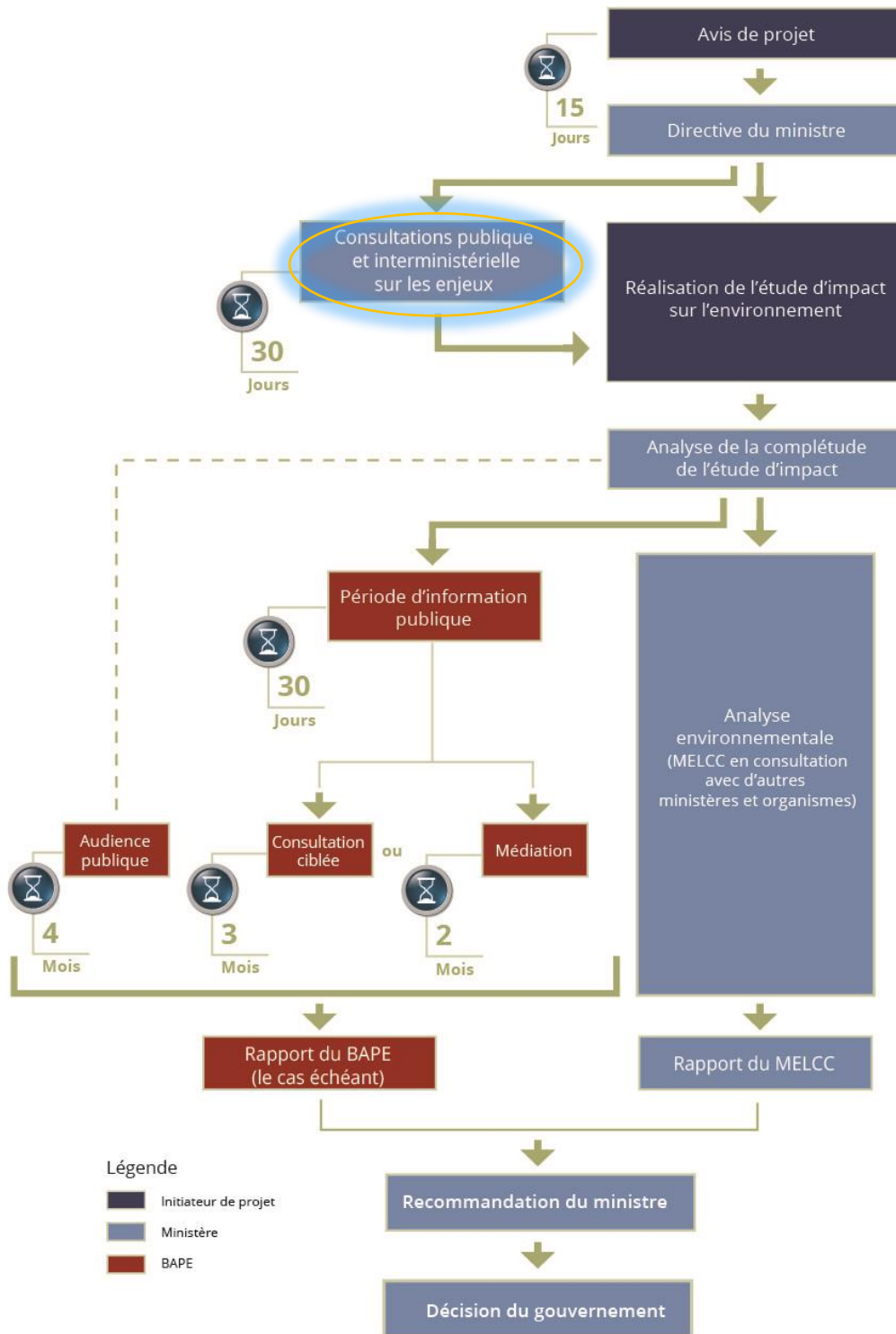
La Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2) prévoit qu'après avoir reçu la directive du ministre, l'initiateur doit publier un avis annonçant le début de l'évaluation environnementale du projet et son dépôt sur le Registre des évaluations environnementales. Cet avis doit également mentionner que toute personne, tout groupe ou toute municipalité peut faire part au ministre, par écrit, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. C'est ce que l'on appelle la consultation publique sur les enjeux du projet.

La LACPI prévoit, de plus, que le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (ministre) doit transmettre au même moment, à l'initiateur de projet, les enjeux qu'il a identifiés. Puisqu'il s'agit d'une procédure d'autorisation gouvernementale, le ministre procède d'abord à une consultation des ministères et organismes publics concernés par le projet. C'est ce que l'on appelle la consultation interministérielle.

À la suite de ces consultations, le ministre transmet à l'initiateur du projet et publie au Registre des évaluations environnementales les observations et les enjeux soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact. Ce sont ces observations et ces enjeux qui font l'objet de ce rapport.

Les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, dans laquelle s'insèrent ces consultations sur les enjeux, sont présentées au schéma 1.

**Schéma 1 - Procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement**  
**Étape de consultation sur les enjeux du projet**



### 3. OBJECTIFS DE CONSULTATION

La consultation publique sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder vise à offrir à la population une vitrine pour s'exprimer sur les enjeux anticipés d'un projet, et ce, en amont de la réalisation de l'étude d'impact. Cette consultation permet ainsi à l'initiateur de tenir compte des préoccupations du public dès la réalisation de son étude d'impact. Elle est effectuée de façon électronique à partir du Registre des évaluations environnementales qui est disponible sur le site Web du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Quant à la consultation interministérielle, elle vise à s'assurer que soient considérés par l'initiateur du projet, dès le début du processus, les préoccupations ou enjeux potentiels au regard des champs de compétence des ministères et organismes publics consultés. Cette consultation interministérielle sollicite l'expertise des spécialistes de plusieurs ministères et s'effectue via un formulaire dédié à cet effet qui est, par la suite, publié au Registre des évaluations environnementales.

Ces deux consultations ne remplacent pas celles pouvant être menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à la suite d'un mandat donné par le ministre. **Les consultations du BAPE ont lieu à la suite du dépôt de l'étude d'impact, donc lors d'une phase ultérieure (schéma 1).**

### 4. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS SUR LES ENJEUX DU PROJET

Les consultations publique et interministérielle sur les enjeux se sont déroulées simultanément du 7 juin 2021 au 7 juillet 2021. Au cours de cette période, 8 observations du public ont été transmises au ministère. De plus, 10 enjeux ont été soulevés par les experts du gouvernement.

Les enjeux découlant de ces consultations sont répertoriés aux tableaux 1 et 2 du présent rapport. Ils correspondent à ceux dont il est question aux sections 2.2 et 3.2.2 de la directive ministérielle datée du 31 mai 2021 et devant être pris en compte dans l'étude d'impact. S'il y a lieu, l'étude d'impact doit indiquer les préoccupations auxquelles l'initiateur ne peut répondre et en expliquer la raison.

#### 4.1 Observations et enjeux soulevés lors de la consultation publique et dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact

Le tableau 1 présente les observations reçues lors de la consultation publique. Elles sont présentées sous une forme synthèse et classées par enjeu, et ce, uniquement pour en faciliter le traitement par l'initiateur de projet. À noter qu'il ne s'agit pas d'une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec. Il revient à l'initiateur de justifier le choix des enjeux retenus dans son rapport d'étude d'impact environnemental du projet.

**Tableau 1 : Synthèse des observations et des enjeux soulevés par le public**

Enjeux	Observations du public
Le choix du type d'infrastructure retenu	<p>Le choix du tracé du Réseau express métropolitain de l'Est (REM de l'Est), du mode aérien ou souterrain doit être envisagé au cas par cas en fonction des études, des avis des populations et des communautés ainsi que du patrimoine à préserver.</p> <p>L'arrondissement de Montréal-Nord est globalement favorable à l'implantation du REM de l'Est sur son territoire, en souterrain.</p> <p>Amélioration de l'offre de transport collectif, développé davantage sur le choix du tracé : l'augmentation réelle de la desserte grâce au REM de l'Est comparé à la situation actuelle avec le métro.</p> <p>Clarifier le choix de la structure en aérien au lieu d'un tracé souterrain au détriment des projets en planification, de la qualité de vie des citoyens, des milieux et des paysages urbains.</p> <p>Évaluer financièrement le coût d'une infrastructure souterraine, plutôt que d'énoncer une liste de contraintes techniques présentes pour tout projet d'infrastructure souterraine.</p>
Favoriser la compatibilité avec le transport actif et la mobilité durable	<p>La cohérence du projet avec le plan de déplacement de la région. Par exemple, l'extension du REM à l'Est doit être en complément de la future ligne Bleue du métro et fonctionner avec la carte Opus, avec des plans d'accès cohérents et billetterie en ligne associée.</p> <p>Mise en péril des services existants (STM, ARTM, EXO).</p> <p>Importance dans l'étude de circulation et des déplacements d'effectuer une étude de stationnement aux abords des stations du REM de l'Est. Le secteur est de l'arrondissement de Montréal-Nord présente déjà une occupation du stationnement sur rue qui frôle 80% en tout temps. Avec une station de REM de l'Est, les rues du secteur subiront une pression supplémentaire. Prévoir un stationnement incitatif intégré à la station afin de ne pas pénaliser les résidents du secteur par l'occupation du stationnement sur rue ou par la circulation engendrée par la recherche de stationnement.</p> <p>Concernant les arrimages avec les réseaux de transport collectif existants (ligne et gare de train, réseau d'autobus), il est important de maintenir une offre de service est-ouest en autobus. La population de Montréal-Nord ne se rend pas forcément en centre-ville, il est donc important de préserver et même d'améliorer la desserte en autobus du secteur.</p> <p>La compatibilité, accessibilité et l'interconnectivité aux réseaux de transport actifs et collectifs actuels et projetés (pistes cyclables et liens piétons).</p> <p>Intermodalité : Intégrer au projet l'ensemble des modes complémentaires au REM de l'Est (piétons, cyclistes, taxis, dépose-minute).</p>
Favoriser l'accessibilité universelle et la sécurité de tous les usagers	<p>Inquiétude que les discriminations déjà présentes soient maintenues, en particulier l'accès des transports aux personnes avec des poussettes, des fauteuils roulants. La connexion des diverses lignes métro doit permettre un quadrillage optimal du territoire de la ville; des tarifs de</p>

Enjeux	Observations du public
	<p>métro accessibles pour tous; l'absence de coins morts et sombres dans lesquels les femmes se sentiraient vulnérables, etc.</p> <p>Sécurité des piétons aux abords des installations.</p> <p>Importance de prévoir une tarification adaptée aux réalités du milieu afin de réellement desservir la population nord-est-montréalaise.</p> <p>Accessibilité et inclusion sociale : mauvaise desserte des secteurs résidentiels dans le secteur Mercier-Est (9 000 ménages non desservis), trop grande distance entre les stations, plusieurs quartiers non desservis (antenne Pointe-aux-Trembles : 14 km et 7 stations).</p> <p>Coûts afférents réels pour les citoyennes et citoyens du projet et des aménagements requis.</p> <p>Protections et accès (fonctions intermodales) sur le boulevard René-Lévesque : au milieu du boulevard, accessible depuis le terre-plein central et par des traverses piétonnes, au plus près d'une intersection.</p>
Le maintien de la communication et de la consultation des acteurs du milieu d'insertion	<p>Enjeux de genre et de non-discrimination : inclure les femmes et minorités ethniques dans la consultation, adapter les horaires, effectuer des enquêtes de terrain, des groupes de discussion focus.</p> <p>Concernant l'intégration des stations, leur implantation, leur architecture et même leur nom devraient refléter la réalité locale et les ambitions de requalification du secteur environnant. L'arrondissement ainsi que les citoyens devront être étroitement consultés pour s'assurer de l'intégration au milieu et aux démarches de planification en cours.</p> <p>Concernant la consultation, la plateforme de consultation proposée est exclusivement en ligne. Or, la fracture numérique est bien réelle dans l'est de l'arrondissement. Ainsi, il est important à Montréal-Nord d'offrir des consultations, d'informer la population in situ : dans les parcs, les lieux publics, etc. Nécessité de multiplier les supports de communication pour rejoindre la population locale.</p>
Favoriser l'acceptabilité sociale dans le milieu d'insertion	<p>Acceptation du projet par toutes les parties prenantes (populations, communautés, arrondissements, etc.).</p> <p>Les études et analyses gagneraient à être rendues publiques.</p>
Favoriser l'intégration architecturale, urbaine et paysagère	<p>Clarifier le choix de la structure en aérien au lieu d'un tracé souterrain au détriment des paysages urbains.</p> <p>L'impact visuel : l'intégration à l'existant n'est pas prise en compte, le traitement des zones sous la structure, l'impact sur les paysages, la perte de lumière et d'horizon ainsi que la notion de percées visuelles (notamment vers le fleuve).</p> <p>Une planification conséquente pour une réussite architecturale urbaine et paysagère doit être mise de l'avant.</p> <p>Intégration urbaine : empiètement du tracé sur le domaine privé, réussite de l'intégration urbaine particulière, fracture et division des quartiers et l'impact de la hauteur très élevée de la structure à plusieurs endroits.</p>



Enjeux	Observations du public
	<p>Faire la démonstration que la présence du viaduc est compatible avec la vision principale du Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs : consolider le territoire et assurer une continuité urbaine entre le quartier Centre-Sud, le Vieux-Montréal et le fleuve.</p> <p>Faire la démonstration que les 7 nouvelles vues protégées inscrites au PPU des Faubourgs ne sont pas impactées par le projet de viaduc.</p> <p>Tronçon Est du pont Jacques-Cartier : Faire la démonstration que l'intégration architecturale de l'infrastructure ne remet pas en question l'accès visuel et physique au fleuve.</p> <p>Tronçon Est du pont Jacques-Cartier : Optimiser l'implantation afin de permettre de futures constructions pour recomposer les têtes d'îlots (conformément au Plan d'urbanisme).</p> <p>Tronçon Est du pont Jacques-Cartier : Proposer des réponses adaptées et spécifiques selon la largeur du boulevard René-Lévesque.</p> <p>Traiter l'insertion urbaine de l'ensemble de l'infrastructure (pylônes, stations, etc.).</p> <p>Intégrer au moyen de critères architecturaux et urbains les postes électriques nécessaires à l'alimentation du Système léger sur rail (SLR) (un poste électrique par station et aire d'accès pour maintenance).</p> <p>Concevoir les stations comme des bâtiments : Objet architectural complet intégrant l'édicule d'accès, les quais, les protections, et les accès (fonctions intermodales).</p> <p>Sur le boulevard René-Lévesque : au milieu du boulevard, accessible depuis le terre-plein central et par des traverses piétonnes, au plus près d'une intersection.</p> <p>Intégration optimale des stations à leur environnement, notamment dans une perspective de protection et de mise en valeur du patrimoine, ainsi que d'intégration des stations à des bâtiments existants ou des projets immobiliers ou urbanistiques, en développement ou à venir.</p> <p>Intégrer l'infrastructure au réaménagement du domaine public : réaménagement de la rue Notre-Dame prévu par le Ministère des transports du Québec (MTQ) et la Ville.</p> <p>Réaménager le boulevard René Lévesque, afin d'intégrer le viaduc et les stations.</p>
Protection du patrimoine bâti et archéologique	<p>Les études et analyses archéologiques gagneraient à être rendues publiques.</p> <p>Intégration optimale des stations à leur environnement, notamment dans une perspective de protection et de mise en valeur du patrimoine.</p>
Limiter l'étalement urbain	Crainte que le REM de l'Est favorise l'étalement urbain.
Limiter la gentrification	Inquiétude vis à vis de la gentrification potentielle du quartier, de la hausse des loyers et des pressions des propriétaires pour évincer les foyers les plus modestes. Le projet devrait être réalisé avec la coopération de la Ville de Montréal pour s'assurer que les quartiers visés, parmi les plus défavorisés, obtiennent une amélioration de leur cadre de vie tout en proposant des loyers modestes.

Enjeux	Observations du public
	Développement économique et immobilier : impacts majeurs sur les projets structurants de l'arrondissement (immobilier, commercial et industriel) ainsi que sur la valeur foncière des immeubles et les pertes potentielles de location.
Le maintien de la qualité de vie des riverains	Proposer des zones vertes pour la population.
	Enjeux de santé publique: mettre en place un moyen de transport non polluant et peu bruyant.
	Impacts sur la qualité de vie des riverains des quartiers traversés par le REM de l'Est. à savoir le bruit et les vibrations lors de la phase d'exploitation, la sécurité des piétons aux abords des installations, l'effet sur les services existants (STM, ARTM, EXO), la perte d'espaces verts, dont une partie du parc Morgan, la minéralisation accrue des espaces entourant les installations (donc accroissement des îlots de chaleur) ainsi que les nuisances visuelles (perte de lumière et d'horizon) dans des quartiers densément peuplés.
	Impacts des stations sur les espaces de stationnement.
	Les études et analyses sur les impacts sonores et les vibrations gagneraient à être rendues publiques.
	Augmentation des nuisances aux abords de milieux urbains sensibles actuels et projetés. Absence d'études et d'analyses diverses dans les secteurs (bruit, vibration, pollution lumineuse, potentiel archéologique, etc.).
	Faire la démonstration d'une démarche exemplaire de mitigation des nuisances, tant dans la construction que dans l'opération (impacts sonores, lumineux, vibrations et poussières dans les milieux traversés, camionnage, durée des travaux, passage des rames, éclairage, etc.).
	Création d'îlots de chaleur urbains et abondance de surface minéralisée.
Nuisances (sonores, visuelles, etc.) associées au retrait des arbres de rue en bordure du projet Cité Nature (phases IV et V), notamment pour les futurs résidents, mais également l'espace trottoir.	
La réduction des gaz à effet de serre (GES) et autres polluants atmosphériques	Utiliser une approche de type ENVISION qui permet d'obtenir une infrastructure durable.
	Prise en compte du Plan Climat 2020-2030 de la Ville de Montréal, décarbonisation des transports.
	Une analyse du cycle de vie incluant chaque étape de la production et de l'utilisation permettra d'évaluer les impacts globaux en émissions de GES. Pour le premier REM, le calcul ne compte que la diminution du nombre d'automobilistes (soit 35 000 t de GES par an). Il faut ajouter la fabrication du ciment et l'étalement urbain engendré (opportunités de développement immobilier). La nouvelle loi sur l'environnement prévoit de compter les émissions produites par les nouveaux projets construits, donc respecter le budget d'émissions et ne pas construire des projets qui mèneraient à le dépasser. Selon le test climatique (mai 2018, L. Gagnon et JF. Lefebvre), la construction du premier REM produira au moins 800 000 tonnes de GES. Bien que plus court, le REM de l'Est aura un long tunnel; ainsi, le ciment utilisé génèrera environ le même nombre d'émissions. Au total, près de

Enjeux	Observations du public
	<p>2 millions de tonnes de GES seront émises pour l'installation des deux REM.</p> <p>La carboneutralité du projet est mise de l'avant par l'initiateur, de même qu'une potentielle réduction des GES, soit par la possibilité que des usagers de la route se tournent vers le REM de l'Est pour leurs déplacements. Toutefois, lors de rencontres virtuelles, l'initiateur a affirmé que les émissions de GES sur la durée de vie des matériaux utilisés ne seraient pas évaluées. Or si cet élément était pris en compte, la réduction des GES ne serait plus significative.</p> <p>Les meilleures pratiques en conception de bâtiment durable devraient être encouragées.</p> <p>Faire la démonstration d'une démarche exemplaire de mitigation des nuisances, tant dans la construction que dans l'opération, notamment pour minimiser les poussières en phase de construction.</p>
Le maintien et la connectivité des espaces fauniques	<p>La proximité des espaces végétalisés propose un regroupement exceptionnel en milieu urbain, comportant une mosaïque d'habitats (forêts à 3 strates, milieux hydriques et humides, arbres sur rues et jardins nourriciers). Il est recommandé de consolider et de créer des habitats fauniques dans ce secteur. L'établissement de liens entre les différents habitats est primordial afin de limiter leur fragmentation et de permettre aux espèces de se déplacer. Les grands espaces d'habitats sont fragmentés en raison des axes routiers importants qui les traversent (l'Assomption). La mise en place de passages fauniques ou écoducs est souhaitée.</p> <p>Destruction d'habitats fauniques existants et difficultés d'établir la connexion écologique entre le boisé des Pères, le boisé du village Olympique et le parc Maisonneuve pour le déplacement de la faune.</p> <p>Inquiétude face à l'aggravation de l'effet de bordure qui réduirait encore plus l'étendue des habitats fauniques.</p>
Le maintien de l'intégrité des superficies forestières	<p>Verdissement des infrastructures urbaines.</p> <p>Perte d'espaces verts, dont une partie du parc Morgan; Minéralisation accrue des espaces entourant les installations (donc accroissement des îlots de chaleur).</p> <p>La préservation des arbres existant en bordure du boulevard L'Assomption dans le secteur des pyramides olympiques et du boisé des Pères.</p> <p>Abattage de plusieurs arbres matures existant sur le boulevard L'Assomption ainsi que le retrait du terre-plein planté.</p>

À des fins d'information, l'ensemble des commentaires, tels que transmis lors de la consultation publique, sont présentés en annexe. Rappelons toutefois que le ministre s'est réservé le droit de ne pas inclure ceux comportant des propos injurieux, diffamatoires, discriminatoires, grossiers, crus ou offensants, nominatifs ainsi qu'à but commercial ou promotionnel.

## 4.2 Enjeux identifiés par le ministre, dont ceux soulevés lors de la consultation interministérielle

Le tableau 2 présente les enjeux soulevés lors de la consultation des ministères concernés. Pour prendre connaissance du recueil des formulaires complétés lors de la consultation, nous vous invitons à consulter le Registre des évaluations environnementales :

[https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/projet.asp?no\\_dossier=3220-08-001](https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/projet.asp?no_dossier=3220-08-001).

**Tableau 2 : Synthèse des enjeux soulevés par les ministères**

Enjeux	Ministère ayant soulevé l'enjeu
1. Limiter les impacts appréhendés sur l'habitation	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
2. Assurer la prise en compte des mesures d'urgence et du risque technologique tout le long du tracé	Ministère de la Sécurité publique et ministère de la Santé et des Services sociaux
3. Assurer la sécurité aux abords immédiats du projet	Ministère des Transports
4. Limiter les entraves sur le réseau autoroutier du ministère des Transports lors de la réalisation des travaux	Ministère des Transports
5. Limiter les entraves pour le transport collectif existant lors de la réalisation des travaux	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
6. Assurer la gestion des eaux souterraines et rabattement du niveau de l'aquifère par l'assèchement des excavations pendant les travaux et le pompage en exploitation	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
7. Maintien des échanges avec le milieu et considération des préoccupations et des points de vue de la population à l'égard du projet	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
8. Optimiser le projet en fonction des contraintes associées aux sols contaminés	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
9. Limiter l'introduction et la propagation de plantes exotiques envahissantes dans les milieux naturels adjacents au projet	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
10. Assurer la rentabilité sociale du projet	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

## ANNEXE

### RECUEIL DES OBSERVATIONS REÇUES AU COURS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

#### Avis de non-responsabilité

Il est à noter que les commentaires suivants sont ceux qui ont été fournis par des tiers au cours de la consultation publique sur les enjeux du projet et ont été reproduits tels quels dans la présente annexe. Ils ne peuvent être considérés comme constituant une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec. Le Ministère n'assume aucune responsabilité tant dans leur forme que dans leur contenu.

#### Préoccupations du public (formulaire)

Auteur	Ville/ Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Organisation	Saint-Bruno-de-Montarville	L'ensemble du projet Conception+Construction+Exploitation devrait être développé avec l'approche ENVISION qui permet d'obtenir une infrastructure durable, économique et acceptée par toutes les parties prenantes. De plus, cette approche décerne une certification Envision en fonction de l'atteinte ou non des 64 critères de la démarche. <a href="https://sustainableinfrastructure.org/N">https://sustainableinfrastructure.org/N</a> otamment, un des critères d'Envision est la cohérence du projet avec le plan de déplacement de la région : l'extension du REM à l'Est doit être en complément de la future ligne bleue du métro et fonctionner avec la carte Opus par exemple, plans d'accès cohérents, billetterie en ligne associée.	Autre enjeu qui fait partie des critères Envision, l'acceptation du projet par les populations et la communauté : Un REM aérien ou souterrain doit être envisagé au cas par cas en fonction des avis des populations, communautés, et patrimoines à préserver.	ENVISION <a href="https://sustainableinfrastructure.org/Exemple%20de%20projet%20Envision%20certifié%20Platine%20-%20Le%20nouveau%20pont%20Samuel-De%20Champlain">https://sustainableinfrastructure.org/Exemple de projet Envision certifié Platine : Le nouveau pont Samuel- De Champlain.</a>

Citoyen	Mont-Royal	<p>Les divers enjeux identifiés sont comme suit: Enjeux sociaux: éviter la gentrification, proposer des zones vertes pour la population. Enjeu environnemental : prise en compte du Plan Climat de la Ville de Montréal, décarbonisation des transports, verdissement des infrastructures urbaines. Enjeux de genre et de non-discrimination : inclure les femmes et minorités ethniques dans la consultation, adapter les horaires, effectuer des enquêtes de terrain, des groupes de discussion focus. Enjeux de santé publique : mettre en place un moyen de transport non polluant et peu bruyant.</p>	<p>Je suis inquiète de la gentrification potentielle du quartier, de la hausse des loyers et des pressions des propriétaires pour évincer les foyers les plus modestes. Le projet devrait être réalisé avec la coopération de la Ville de Montréal pour s'assurer que les quartiers visés, au demeurant parmi les plus défavorisés, obtiennent une amélioration de leur cadre de vie tout en proposant des loyers modestes. De même, les femmes et les minorités ethniques sont rarement consultées. Je m'inquiète que les discriminations déjà présentes soient maintenues, en particulier: l'accès des transports aux personnes avec des poussettes, des fauteuils roulants; la connexion des diverses lignes métro pour permettre un quadrillage optimal du territoire de la ville; des tarifs de métro accessibles pour tous; l'absence de coins morts et sombres dans lesquels les femmes se sentiraient vulnérables; etc.</p>	<p>Campbell-Arvai, V., &amp; Lindquist, M. (2021). From the ground up : Using structured community engagement to identify objectives for urban green infrastructure planning. <i>Urban Forestry &amp; Urban Greening</i>, 59, 127013  Fischer, G. N., &amp; Dodeler, V. (2009). <i>Psychologie de la santé et environnement</i>. Dunod.  Raibaud, Y. (2015). Durable, mais inégalitaire : la ville. <i>Travail, genre et sociétés</i>, 1(1), 29-47  Tummers, L. (2015). Stéréotypes de genre dans la pratique de l'urbanisme.</p>
---------	------------	--	---	---

Organisation	Montréal	<p>Aucune analyse du cycle de vie, incluant chaque étape de sa production et de son utilisation, n'a été effectuée pour évaluer les impacts globaux des gaz à effet de serre (GES) du premier REM. Le promoteur a seulement déclaré qu'il y aurait une réduction du nombre d'automobilistes, ce qui entraînerait la production de 35 000 tonnes de GES en moins. Il a négligé de compter la fabrication du ciment nécessaire au REM et l'étalement urbain créé lorsqu'il crée des opportunités de développement immobilier.</p>	<p>Je crains que la Caisse ne fasse la même chose avec le REM de l'Est, c'est-à-dire qu'elle ne compte pas les émissions produites lors de la fabrication du ciment et lors de l'ouverture de nouveaux secteurs de l'est de Montréal au développement. La nouvelle loi sur l'environnement dit que nous devons compter les émissions qui seront produites si nous construisons de nouveaux projets. En d'autres termes, nous devons travailler dans le cadre d'un budget et nous ne devons pas construire des projets qui nous obligerait à dépasser ce budget. Le test climatique (mai 2018) de Luc Gagnon et JF Lefebvre pour le premier REM prévoit que sa construction produira au moins 800 000 tonnes de GES. Le REM de l'Est est plus court, mais il aura aussi un long tunnel sur le boul. Lacordaire, on peut donc dire que le ciment utilisé pour sa construction produira à peu près le même nombre d'émissions. Cela signifie que près de 2 millions de tonnes de GES seront émises juste pour l'installation des deux REM. À raison de 35 000 tonnes par an, il nous faudra plus de 30 ans pour compenser cela.</p>	<p><a href="https://coalitionclimatmtl.org/wp-content/uploads/Test-climat-REM.pdf">https://coalitionclimatmtl.org/wp-content/uploads/Test-climat-REM.pdf</a>  <a href="https://www.ledevoir.com/opinion/libre-opinion/507829/soumettre-le-projet-de-rem-a-un-test-climat">https://www.ledevoir.com/opinion/libre-opinion/507829/soumettre-le-projet-de-rem-a-un-test-climat</a></p>
--------------	----------	---	--	---

Citoyen	Montréal	<p>Considérant la crise climatique, si je n'avais qu'un enjeu à approfondir, l'élément qui m'intéresserait le plus, voire qui devrait essentiellement être mis en évidence, est le suivant : gaz à effet de serre (GES) &amp; cycle de vie des matériaux. CDPQ Infra vante la carboneutralité de leur projet de même qu'une potentielle réduction des GES eu égard à la possibilité que des usagers de la route se tournent vers le REM de l'Est pour leurs déplacements. Toutefois, lors de rencontres Web, les représentants de CDPQ Infra ont affirmé n'avoir aucune intention d'évaluer les émissions de GES sur la durée de vie des matériaux utilisés. Il semblerait que si cet élément était pris en compte les prétentions de CDPQ Infra à l'effet que le REM participerait à la réduction des GES deviendraient caduques.</p>	<p>À titre de riveraine (à proximité de la rue Notre-Dame) dans le quartier Hochelaga, mes préoccupations personnelles sont en lien avec les impacts sur la qualité de vie des gens de mon quartier de même que sur celle des riverains des autres quartiers traversés par le REM de l'Est, à savoir : Bruit et vibrations lors de la phase d'exploitation; Sécurité des piétons aux abords des installations; Cannibalisme des services existants (STM, ARTM, EXO); Perte d'espaces verts, dont une partie du parc Morgan; Minéralisation accrue des espaces entourant les installations (donc accroissement des îlots de chaleur); Nuisance visuelle (perte de lumière et d'horizon) dans des quartiers densément peuplés. Par ailleurs, je m'interroge à savoir si, dans un contexte post-pandémie, ce projet est vraiment nécessaire. Il est de plus en plus évident que plusieurs entreprises et travailleurs favoriseront soit le télétravail ou une forme hybride (télétravail + en personne). Je crains aussi que le REM de l'Est ne favorise l'étalement urbain. Je suis inquiète eu égard à la structure financière du projet qui, à mes yeux, semble un grand pas vers la privatisation des transports publics.</p>	<p>Environnement et l'achalandage post-pandémie: Collectif en environnement Mercier Est: <a href="https://bit.ly/3ypBUDg">https://bit.ly/3ypBUDg</a>Achalandage et les besoins réels: Trajectoire Québec: <a href="https://bit.ly/3yo2AEI">https://bit.ly/3yo2AEI</a> La Presse: <a href="https://bit.ly/3wbo6uM">https://bit.ly/3wbo6uM</a>Coûts, la structure financière et autres préoccupations: Ici.Radio-Canada: <a href="https://bit.ly/3ABBIZI">https://bit.ly/3ABBIZI</a>Définition de « à échelle humaine »: Jan Gehl: <a href="https://bit.ly/2Vb3ru7">https://bit.ly/2Vb3ru7</a>Cycle de vie des matériaux: Office de consultation publique de Montréal: <a href="https://bit.ly/36e7J6b">https://bit.ly/36e7J6b</a></p>
---------	----------	--	--	--



Organisation	Montréal	<p>À la lecture du projet, il n'y a pas de détail concernant le stationnement incitatif. Il sera important dans l'étude de circulation et des déplacements d'effectuer une étude de stationnement aux abords des stations du REM. En effet, dans le secteur est de l'arrondissement de Montréal-Nord, certains relevés montrent que l'occupation du stationnement sur rue frôle déjà 80% en tout temps. Déjà à saturation, il est à croire, qu'avec l'arrivée d'une station de REM les rues du secteur subissent une pression supplémentaire au niveau du stationnement. Ainsi, il sera important de prévoir un stationnement incitatif intégré à la station afin de ne pas pénaliser les résidents du secteur que cela soit par l'occupation du stationnement sur rue ou la circulation de transit engendrée par la recherche de stationnement. Concernant l'intégration des stations, leur implantation, leur architecture et même leur nom devraient refléter la réalité locale et les ambitions de requalification du secteur environnant. De fait, l'arrondissement ainsi que les citoyens devront être étroitement consultés pour s'assurer de l'intégration au milieu et aux démarches de planification en cours. Ainsi les stations devraient être intégrées à des projets mixtes de redéveloppement et non pas pensées comme bâtiment à usage unique. Il va s'en dire que les meilleures pratiques en conception de bâtiment durable devraient être encouragées.</p>	<p>L'arrondissement est globalement favorable à l'implantation du réseau express métropolitain sur son territoire, en souterrain. Des inquiétudes demeurent sur le service réel à la population du secteur nord-est. À quel prix ce moyen de transport sera-t-il accessible ? La gentrification inéluctable aux abords de station du REM ne devra pas pénaliser la population du nord-est déjà très vulnérable. De fait, il est important de prévoir une tarification adaptée aux réalités du milieu afin de réellement desservir la population nord-montréalaise. Concernant les arrimages avec les réseaux de transport collectif existants (gare de train, réseau d'autobus), il est important de maintenir une offre de service est-ouest en autobus. La population de Montréal-Nord ne se rend pas forcément en centre-ville, il est donc important de préserver et même d'améliorer la desserte en autobus du secteur. L'arrondissement dispose également d'une ligne de train avec une gare disposant d'un stationnement incitatif, quel avenir pour cette gare et ses équipements après la mise en service du REM? Concernant la consultation, la plateforme de consultation proposée est exclusivement en ligne. Or, la fracture numérique est bien réelle dans l'est de l'arrondissement. Ainsi, il est important à Montréal-Nord d'offrir des consultations, d'informer la population in situ : dans les parcs, les lieux publics, etc. Il est donc pressant de multiplier les supports de communication pour rejoindre la population locale.</p>	s.o.
--------------	----------	---	--	------

Organisation	Montréal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'amélioration de l'offre de transport collectif, développé davantage sur le choix du tracé : quelle est l'augmentation réelle de la desserte grâce au REM comparé à la situation actuelle avec le métro?</li> <li>- Le choix du tracé, du mode aérien et les études qui ont permis de définir la forme du projet.</li> <li>- Clarifier le choix de la structure en aérien au lieu d'un tracé souterrain au détriment des projets en planification, de la qualité de vie des citoyens et des paysages urbains.</li> <li>- La compatibilité et l'interconnectivité aux réseaux de transport actifs actuels et projetés (pistes cyclables et liens piétons).</li> <li>- L'impact sur le développement économique et immobilier ainsi que sur les projets structurants en planification (immobilier, commercial et industriel).</li> <li>- L'impact environnemental : les études et analyses sur les impacts sonores, sur les vibrations et archéologiques gagneraient à être rendues publiques.</li> <li>- L'impact visuel : l'intégration à l'existant n'est pas prise en compte, le traitement des zones sous la structure, l'impact sur les paysages et les notions de percées visuelles (notamment vers le fleuve).</li> <li>- Une planification conséquente pour une réussite architecturale urbaine et paysagère doit être mise de l'avant.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La mobilité : accessibilité et interconnectivité aux réseaux de transport collectif et actifs actuels et projetés. Manque de vision globale de la mobilité dans les secteurs traversés par le REM.</li> <li>- Le développement économique et immobilier : impacts majeurs sur les projets structurants de l'arrondissement ainsi que sur la valeur foncière des immeubles et les pertes potentielles de location.</li> <li>- L'accessibilité et inclusion sociale : mauvaise desserte des secteurs résidentiels dans le secteur Mercier-Est (9 000 ménages non desservis), trop grande distance entre les stations, plusieurs quartiers non desservis (antenne Pointe-aux-Trembles : 14 km et 7 stations)</li> <li>-L'environnement : augmentation considérable des nuisances aux abords de milieux urbains sensibles actuels et projetés. Absence d'études et d'analyses diverses dans les secteurs (bruit, vibration, pollution lumineuse, potentiel archéologique, etc.)</li> <li>- L'intégration urbaine : traitement des zones sous l'infrastructure, protection et mise en valeur du patrimoine bâti et archéologique, impact sur le paysage, empiètement du tracé sur le domaine privé, réussite de l'intégration urbaine particulière, fracture et division des quartiers, impact sur les vues et percées visuelles, impact de la hauteur très élevée de la structure à plusieurs endroits.</li> <li>- Le choix d'une structure aérienne au détriment des milieux et paysages urbains.</li> <li>- Les coûts afférents réels pour les citoyennes et citoyens du projet et des aménagements requis.</li> </ul>	
--------------	----------	---	---	--

Organisation	Montréal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire la démonstration que la présence du viaduc est compatible avec la vision principale du PPU des Faubourgs : Consolider le territoire et assurer une continuité urbaine entre le quartier Centre-Sud, le Vieux-Montréal et le fleuve.</li> <li>- Faire la démonstration que les 7 nouvelles vues protégées inscrites au PPU des Faubourgs ne sont pas impactées par le projet de viaduc</li> <li>- Évaluer financièrement le coût d'une infrastructure souterraine, plutôt que d'énoncer une liste de contraintes techniques présentes pour tout projet d'infrastructure souterraine</li> <li>- Faire la démonstration d'une démarche exemplaire de mitigation des nuisances, tant dans la construction que dans l'opération (impacts sonores, lumineux, vibrations et poussières dans les milieux traversés, camionnage, durée des travaux, passage des rames, éclairage, etc.). Tronçon Est du pont Jacques-Cartier :</li> <li>- Faire la démonstration que l'intégration architecturale de l'infrastructure ne remet pas en question l'accès visuel et physique au fleuve.</li> <li>- Optimiser l'implantation afin de permettre de futures constructions pour recomposer les têtes d'îlots (conformément au Plan d'urbanisme).</li> <li>- Proposer des réponses adaptées et spécifiques selon la largeur du boulevard René-Lévesque.</li> </ul>	<p>1) L'intégration urbaine.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traiter l'insertion urbaine de l'ensemble de l'infrastructure (pylônes, stations, etc.).</li> <li>- Intégrer au moyen de critères architecturaux et urbains les postes électriques nécessaires à l'alimentation du SLR (1 poste électrique par station et aire d'accès pour maintenance).</li> <li>- Concevoir les stations comme des bâtiments :</li> <li>- Objet architectural complet intégrant l'édicule d'accès, les quais, les protections, et les accès (fonctions intermodales).</li> <li>- Sur le boulevard René-Lévesque : au milieu du boulevard, accessible depuis le terre-plein central et par des traverses piétonnes, au plus près d'une intersection.</li> <li>- L'intégration optimale des stations à leur environnement, notamment dans une perspective de protection et de mise en valeur du patrimoine, ainsi que d'intégration des stations à des bâtiments existants ou des projets immobiliers ou urbanistiques, en développement ou à venir.</li> <li>- Intégrer l'infrastructure au réaménagement du domaine public :</li> <li>- Le réaménagement de la rue Notre-Dame prévu par le MTQ et la Ville;</li> <li>- Réaménager le boulevard René Lévesque, afin d'intégrer le viaduc et les stations.</li> </ul> <p>2) L'intermodalité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Intégrer au projet l'ensemble des modes complémentaires au REM : piétons, cyclistes, taxis, dépose-minute.</li> </ul>	<p>PPU des Faubourgs  <a href="http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VM_PPU%20DES%20FAUBOURGS_2021.PDF">http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VM_PPU%20DES%20FAUBOURGS_2021.PDF</a> Plan local de déplacements de Ville-Marie 2020 - 2030  <a href="http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN%20LOCAL%20DE%20D%C9PLACEMENT%20DE%20VILLE-MARIE%202020-2030.PDF">http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN%20LOCAL%20DE%20D%C9PLACEMENT%20DE%20VILLE-MARIE%202020-2030.PDF</a></p>
--------------	----------	--	---	--

<p>Organisation</p>	<p>Ville de Montréal - arrondissement Rosemont-La Petite- Patrie</p>	<p>Bien connu, le principal noyau est formé du parc Maisonneuve et du Jardin botanique. À cet ensemble vient s'ajouter la Cité-Jardin du Tricentenaire, le Village et le Parc olympique, le Golf municipal, le parc du Bois-des-Pères. La proximité de ces espaces végétalisés propose un regroupement exceptionnel en milieu urbain, comportant une mosaïque d'habitats (forêts à 3 strates, milieux hydrique et humide, arbres sur rues et des jardins nourriciers). Il est recommandé de consolider et de créer des habitats fauniques dans ce secteur. L'établissement de liens entre les différents habitats est primordial afin de limiter leur fragmentation et de permettre aux espèces de se déplacer. Dans ce noyau, les grands espaces d'habitats sont fragmentés en raison des axes routiers importants qui les traversent (l'Assomption). La mise en place de passages fauniques ou écoducs est souhaitée. Les différents enjeux à considérer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La préservation des arbres existants en bordure du boulevard L'Assomption dans le secteur des pyramides olympiques et du boisé des Pères;</li> <li>- La perte d'habitats et les difficultés d'en créer de nouveaux;</li> <li>- Les difficultés d'établir la connexion écologique entre le boisé des Pères, le boisé du village Olympique et le parc Maisonneuve pour le déplacement de la faune.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'impossibilité ou la difficulté d'établir la connexion écologique et de favoriser le déplacement faunique entre le Boisé des Pères et le parc Maisonneuve;</li> <li>- L'abattage de plusieurs arbres matures existant sur le boulevard L'Assomption ainsi que le retrait du terre-plein planté;</li> <li>- La création d'îlots de chaleur urbains et abondance de surface minéralisée; - inquiétude face à l'aggravation de l'effet de bordure qui réduirait encore plus l'étendue des habitats fauniques;</li> <li>- La destruction d'habitats fauniques existants dans le secteur du boisé des Pères et dans son prolongement vers le boisé du Village Olympique;</li> <li>- La perte d'habitats fauniques existants, notamment les arbres de rue;</li> <li>- La nuisance (sonore, visuel, etc.) associée au retrait des arbres de rue en bordure du projet Cité Nature (phase IV et V), notamment pour les futurs résidents, mais également l'espace trottoir.</li> </ul>	<p>- Plan directeur de biodiversité de l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie (disponible sur demande)</p>
---------------------	--	--	--	--

