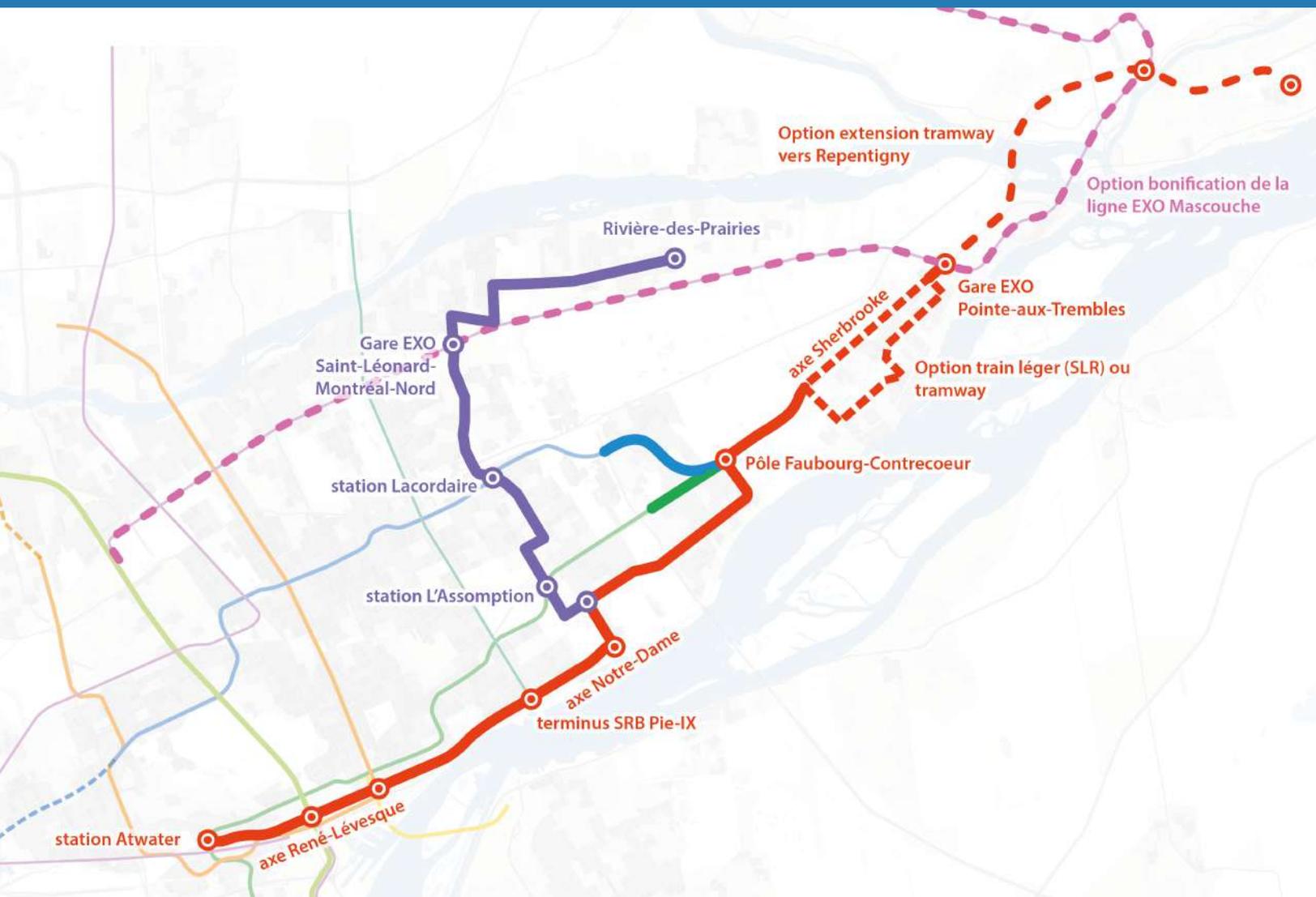


PUM 2050: Pour une approche plus ambitieuse et cohérente pour l'Est de Montréal

Consultations sur le projet du plan d'urbanisme et de mobilité 2050

17 septembre 2024



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

MISSION

Vivre en Ville ouvre la voie aux nécessaires transformations du territoire et de nos milieux de vie.

Notre approche mise sur la sobriété, la proximité et le renforcement des solidarités pour soutenir l'épanouissement de tous et toutes, assurer la vitalité des collectivités, préserver la santé des écosystèmes et traverser les crises.

Depuis près de 30 ans, Vivre en Ville met l'audace, la rigueur et la collaboration au service de l'intérêt collectif. Combinant des compétences variées et complémentaires en aménagement, mobilité, alimentation, habitation et verdissement, son équipe propose des stratégies sensibles à chaque milieu et déclinées à toutes les échelles.

Organisation à but non lucratif, Vivre en Ville est reconnue tant pour sa contribution au débat public que pour ses nombreuses publications et ses activités de formation, de sensibilisation et d'accompagnement, menées partout au Québec.

CRÉDITS

DIRECTION

Christian Savard, Directeur général

RECHERCHE, RÉDACTION ET ILLUSTRATION

Francis Garnier, Conseiller – Affaires publiques

Jeanne Robin, Directrice principale

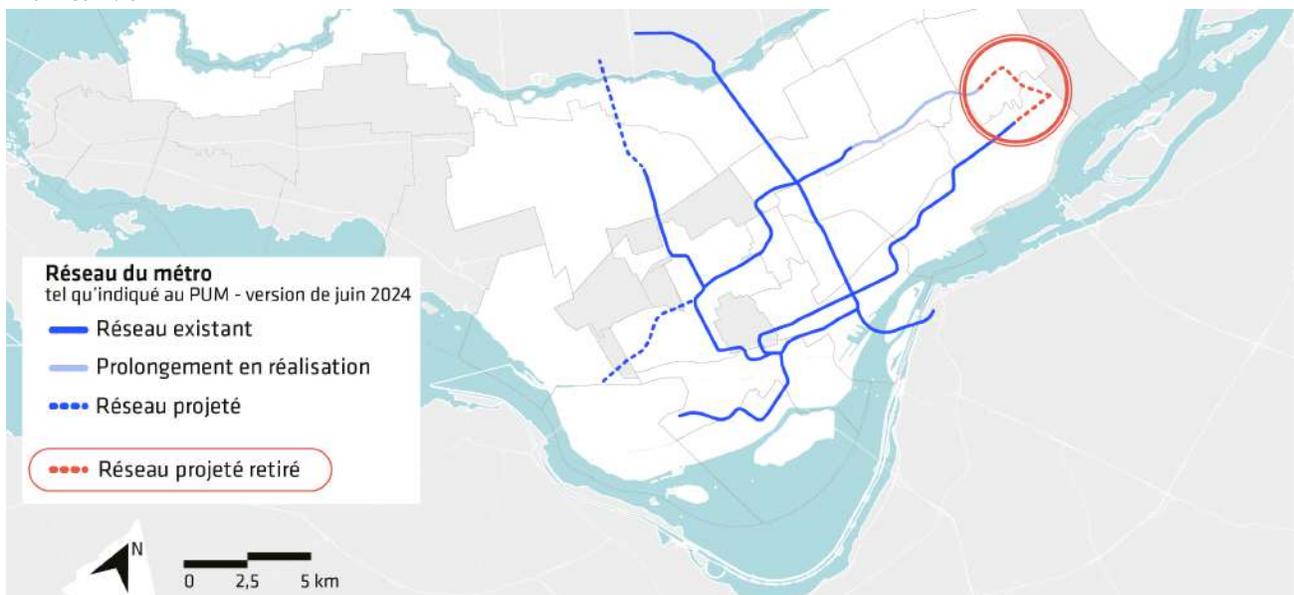
Pour une approche plus ambitieuse et cohérente pour l'Est de Montréal

Contexte

L'Est de Montréal et de la métropole a, depuis des décennies, un problème d'enclavement et de déficit de l'offre de transport en commun. Ce désavantage sera d'autant plus marqué avec la mise en service quasi complète du REM dans l'ouest et le sud de l'agglomération. Cette situation constitue une véritable iniquité entre l'ouest et l'est, particulièrement au regard du tissu socioéconomique de l'Est, moins favorisé. À terme, le prolongement de la ligne bleue viendra combler une partie de cette iniquité, mais de larges pans de l'Est ne verront leur situation s'améliorer que marginalement.

Depuis quelques années, face à ce désavantage manifeste, une série de propositions ont été avancées par différents acteurs pour améliorer la desserte de transport en commun dans l'Est de Montréal et de la région métropolitaine.

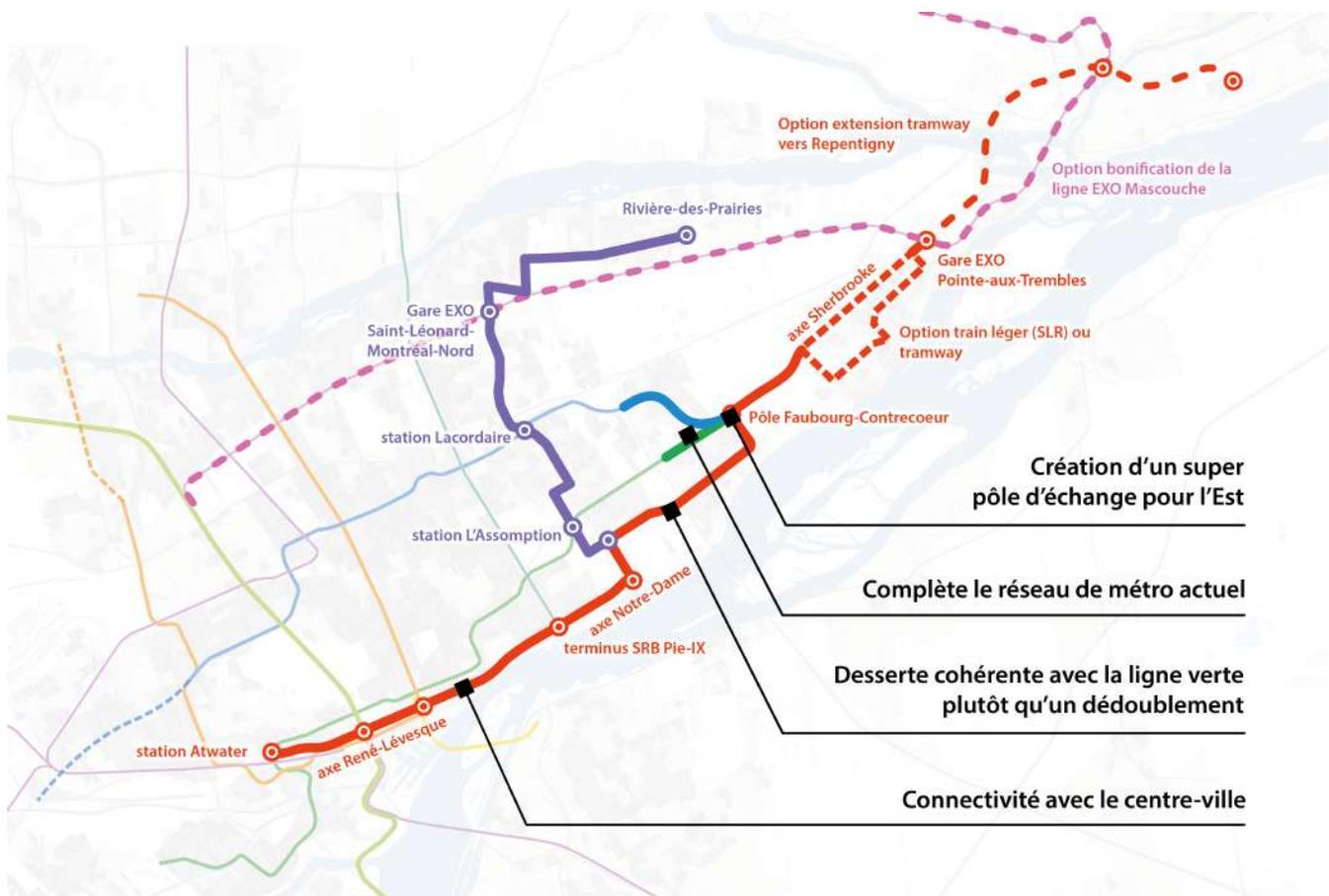
- ◆ **Ligne rose:** proposition de Projet Montréal, en 2017, de construire une nouvelle ligne de métro souterraine entre Montréal-Nord et le centre-ville, dans un axe en diagonale.
- ◆ **REM de l'Est:** proposition de la CDPQ-Infra de métro léger aérien et souterrain vers Montréal-Nord et Pointe-aux-Trembles, rejoignant le centre-ville dans l'axe Notre-Dame/René-Lévesque.
- ◆ **REM 2.0:** proposition très ambitieuse, soutenue par de nombreux acteurs de la société civile de l'Est de Montréal, de métro léger reprenant une partie de la ligne rose et une partie du REM.
- ◆ **Projet structurant de l'Est (PSE):** projet né sur les cendres du REM, qui est passé d'un mode métro à un mode plus près d'un tramway, sans branche vers le centre-ville. Des doutes ont été émis sur la performance de cette proposition.
- ◆ **Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM):** Le PUM de Montréal propose une série de tramway et de SRB pour l'Est de Montréal. Pour ce qui est du métro, les prolongements (bleue et verte) prévus pour l'Est dans une première version du PUM ont disparu, alors que ceux prévus dans l'Ouest ont été maintenus.



Proposition en vue du Plan d'urbanisme et de mobilité

Depuis 2018, Vivre en Ville suit de très près le dossier du transport en commun dans l'Est et en a développé une connaissance approfondie. Puisque Montréal est en pleine consultation sur son plan d'urbanisme et de mobilité (PUM), et que l'ARTM a soumis une proposition de projet (PSE), nous tenions à participer au débat. Notre demande principale est que les pouvoirs publics développent une proposition complète, ambitieuse et véritablement structurante pour l'Est.

Ainsi, nous appuyant sur les différentes propositions faites ces dernières années, nous proposons ce à quoi pourrait ressembler un réseau de transport en commun pour l'Est de Montréal. Notre proposition est moins ambitieuse que celle du REM 2.0, mais plus structurante et transformatrice que le PSE. À noter que cette proposition s'appuie sur les réflexions et travaux menés par l'expert Marco Chitti dans le cadre de [son analyse de la proposition de PSE](#).



1. Métro

- Il est proposé de compléter le réseau de métro de Montréal en prolongeant la ligne bleue et la ligne verte vers un super terminus commun, un peu à l'est de Faubourg Contrecoeur. Il s'agit de deux prolongements relativement courts qui permettent, dans le cas de la verte, de desservir une zone densément peuplée, et, dans le cas de la bleue, d'améliorer les temps de déplacement vers le nord de l'Île pour les gens de l'Est. Cette proposition faisait d'ailleurs partie d'une [version préliminaire du PUM](#).

2. Tramway pour le nord-est

- La proposition reprend une partie du PSE, notamment la branche nord qui va de la ligne verte à Rivière-des-Prairies. Les gains de temps et les besoins locaux de déplacement, notamment la desserte de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont et le croisement de 2 lignes de métro (aux stations L'Assomption et Lacordaire), justifient de considérer cet axe.

3. Options pour Pointe-aux-Trembles et le Grand Est

- En ce qui concerne Pointe-aux-Trembles, à la lumière des temps de déplacement (plus longs) projetés dans l'analyse de Marco Chitti, il nous apparaît qu'un tramway devra s'inscrire dans une approche d'un grand réseau de tramway pour Montréal, notamment vers le centre-ville via Notre-Dame/ René-Lévesque, afin d'apporter une forte plus-value. Ainsi, à partir du Faubourg Contrecoeur vers le centre-ville, le tramway bifurquerait au sud pour repartir vers l'ouest dans l'axe Hochelaga ou Souigny. Ceci aurait l'avantage de desservir le sud de Mercier et de ne pas dédoubler la ligne verte sur Sherbrooke.

Pour Pointe-aux-Trembles, deux options possibles: une ligne plus rapide mais excentrée sur Sherbrooke, ou une ligne plus urbaine qui pénètre plus au cœur des quartiers.

Pour Lanaudière, il nous apparaît essentiel de documenter toutes les options possibles, notamment une amélioration profonde du train de l'Est (ligne EXO Mascouche) pour en faire un véritable transport en commun suburbain structurant. Sans la rejeter d'emblée, l'idée de faire un très long tunnel, pour rejoindre aussi peu d'usagers, mérite d'être comparée à d'autres options.



Avantages de la proposition

◆ Complète le réseau de métro actuel

Cette proposition a l'avantage de se baser sur le métro actuel et de le compléter dans un tout cohérent pour l'Est de Montréal. Avec le prolongement de ligne bleue qui se met en marche, Montréal doit recommencer à faire du métro en continu. Ces deux prolongements nous apparaissent naturels.

◆ Création d'un super pôle d'échange pour l'Est

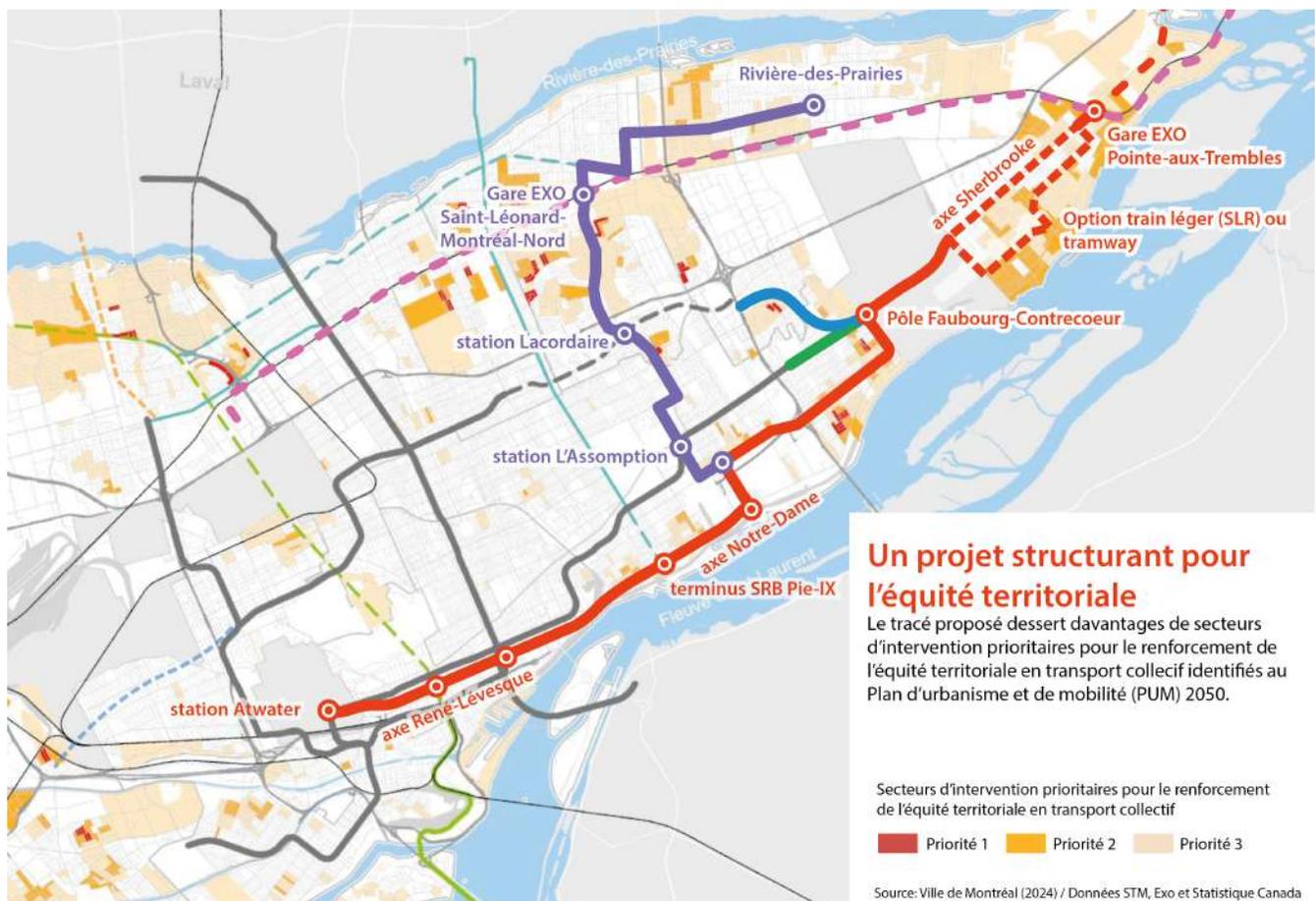
La création d'un super d'échange où convergent deux lignes de métro et bus et/ou tramway serait une solution au désenclavement de l'Est en multipliant les options et en gardant des temps de déplacement intéressants.

◆ Un début de réseau de tramway cohérent avec le PUM

Montréal a l'ambition de créer, à l'horizon 2040-2050, un réseau de tramway pour Montréal. Notre proposition reprend cette ambition, tout en visant à être plus cohérente sur le à long terme, notamment par la desserte du centre-ville et en évitant les incohérences comme le doublement de la ligne verte sur Sherbrooke.

◆ Une desserte des secteurs défavorisés

Cette proposition a comme avantage d'être très sensible à desservir les secteurs plus défavorisés actuellement moins bien desservis en transport en commun.



Il faut une solution plus forte pour l'Est de Montréal

La proposition que nous mettons au jeu vise à stimuler les débats entourant l'avenir du transport en commun pour l'Est de Montréal, alors que nous sommes à la croisée des chemins avec le PSE et le PUM.

Cette proposition reprend les éléments les plus intéressants des projets des dernières années, afin de ne pas trop s'éloigner des travaux en cours, tout en gardant un bon niveau d'ambition, de rigueur et de cohérence avec les meilleures pratiques. Parce que le REM 2.0 était probablement le meilleur projet, et que si un tel projet est probablement inaccessible en ce moment, le PSE, lui, n'est pas une proposition assez forte.

Le plus important est de sortir de l'approche par projet unique, pour proposer un plan de match global et cohérent pour l'Est, et non pas livrer un projet pour livrer un projet. Comme l'affirme Marco Chitti dans son rapport, il est primordial, dans cette phase, d'explorer des scénarios alternatifs, qui vont d'une bonification majeure du projet existant à un ensemble d'actions et de projets coordonnés visant à améliorer l'ensemble des options de transport pour les habitants de l'Est de la région métropolitaine.

La proposition n'est pas parfaite, d'autres options et variantes sont probablement possibles, mais il nous apparaît important de monter la barre pour l'Est. Parce que pour l'instant, ce qui est sur la table consacrerait la situation d'iniquité dans laquelle se trouve l'Est.





VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ **QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK

870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T.418.522.0011

■ **MONTRÉAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ **GATINEAU**

200-A, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec) J8Y 3W9
T. 819.205.2053