



Communiqué de presse  
Pour diffusion immédiate

## **Quatre conditions à remplir pour faire du REM une locomotive pour le transport collectif, disent Vivre en Ville, Équiterre et le RNCREQ**

Montréal, le 29 septembre 2016 – Vivre en Ville, Équiterre et le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) accueillent favorablement le projet de REM, à plusieurs conditions : une meilleure connexion du REM au réseau du métro, la mitigation de l'étalement urbain qu'il pourrait induire, l'adoption d'une nouvelle Politique de mobilité durable au profit des Québécois de toutes les régions, ainsi que la relance des projets structurants de transport collectif paralysés depuis longtemps dans la région de Montréal. Pour les trois organisations, la fréquence des passages, l'amplitude de service et la longueur du REM ont en effet le potentiel d'en faire un réseau de transport collectif structurant.

« Le REM peut et doit donner le ton pour le développement des transports collectifs au Québec », indiquent Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville, Steven Guilbeault, co-fondateur et directeur principal d'Équiterre et Philippe Bourke, directeur général du RNCREQ. Dans un mémoire conjoint déposé aujourd'hui, les organisations détaillent les conditions qui permettront de faire du REM une locomotive pour le transport collectif, et lui éviteront de devenir l'arbre qui fait oublier la forêt du manque d'investissement et de leadership dans ce domaine.

### **Raccordement avec les stations McGill et Édouard-Montpetit, prolongement de la ligne orange du métro vers Bois-Franc**

L'arrimage du REM aux stations McGill et Édouard-Montpetit et le prolongement de la ligne orange vers Bois-Franc augmenteront l'attractivité du REM et la qualité de l'offre de transport collectif. Sans ces connexions, il n'apparaît pas justifié d'investir dans la réalisation des branches nord-ouest, qui accapare les deux tiers du budget du projet pour moins de la moitié des usagers attendus – ce, d'autant plus que ces branches pourraient monopoliser le tunnel sous le Mont-Royal, au détriment d'autres projets potentiels, notent les organisations dans leur mémoire conjoint.

### **Mitigation de l'étalement urbain induit**

L'étendue du projet de REM et l'implantation de plusieurs parcs de stationnement incitatifs pourraient en faire un vecteur d'étalement urbain, et compromettre ainsi les efforts des instances municipales et régionales en la matière. Les trois organisations appellent à un plan concerté de lutte contre l'étalement urbain, combinant une protection accrue du territoire agricole, un cadre de planification rigoureux, la limitation du nombre de places de stationnement incitatif et un soutien à la consolidation des premières couronnes de banlieue.

### **S'intégrer dans une vision globale et ambitieuse de développement du transport collectif, partout au Québec**

S'il s'avère porteur pour une partie de la région de Montréal, le REM ne changera rien, ni pour des millions de Québécois qui espèrent un meilleur accès au transport collectif, ni pour une bonne partie

des usagers actuels qui composent chaque jour avec des véhicules surchargés, des heures de service insuffisantes ou des infrastructures désuètes. **Pour Vivre en Ville, Équiterre et le RNCREQ, le REM ne doit pas absorber toute l'énergie et le financement disponibles pour le transport collectif au Québec et se limiter à desservir un aéroport et à tempérer la congestion sur le réseau autoroutier des couronnes montréalaises.** C'est pourquoi elles réclament du gouvernement du Québec l'adoption d'une Politique de mobilité durable, accompagnée d'un cadre financier bonifié notamment par les centaines de millions de dollars qui s'entassent aujourd'hui dans le Fonds vert, alimenté par le marché du carbone.

### **Relance des autres projets montréalais de transport collectif**

Plusieurs projets structurants dans la région de Montréal – prolongement de la ligne bleue, réseau de tramway pour le centre-ville – sont paralysés depuis plusieurs années, faute de financement garanti ou de volonté politique. L'investissement dans le REM n'est acceptable qu'à condition que ces autres projets reçoivent également leur feu vert et les moyens de leur réalisation, font également valoir les trois organisations.

### **Une invitation lancée à CDPQ Infra**

« Nous tenons à souligner l'approche exemplaire dont fait preuve CDPQ Infra en matière de dialogue avec les parties prenantes. En cette période où l'on parle beaucoup d'acceptabilité sociale, l'approche de CDPQ Infra témoigne d'une forte détermination à mettre en pratique les conditions de succès reconnues », soulignent Vivre en Ville, Équiterre et le RNCREQ, qui accueillent favorablement l'ouverture de CDPQ Infra.

Étant donné que le succès du REM dépend de la performance des transports collectifs dans la grande région de Montréal, les organisations invitent CDPQ Infra à faire sienne « avec enthousiasme et conviction » les revendications, portées depuis 5 ans par l'ensemble des sociétés de transport et la société civile, en faveur d'une politique de mobilité durable accompagnée d'un financement dédié, suffisant et récurrent. « La voix de CDPQ Infra serait un ajout considérable pour débloquer ce dossier au gouvernement du Québec et dans toutes les régions », lancent leurs dirigeants.

### **Un projet dont l'État doit être co-porteur**

Les organisations insistent finalement sur le fait que CDPQ Infra ne devrait pas être le porteur unique du projet de REM. « Un projet d'une telle envergure, dont la réalisation prévoit du reste une forte implication financière publique, ne peut être porté par un promoteur indépendant. L'État, à travers ses différents ministères et organismes, ne doit pas seulement être consulté : il doit être co-porteur et, à ce titre, répondre de la prise en compte de l'intérêt collectif dans ce projet majeur », écrivent-elles également.

-30-

Renseignements :

Émilie Novalès, COPTICOM

[enovales@copticom.ca](mailto:enovales@copticom.ca)

514.577.5838