



Fondation  
David  
Suzuki

équiterre



Communiqué de presse

## **Pour Équiterre, la Fondation David Suzuki et Vivre en Ville, le projet de REM doit aller de l'avant**

### **Des conditions à remplir pour améliorer son acceptabilité**

**Montréal, le 1<sup>er</sup> février 2017 – Suite à la publication le 20 janvier du rapport du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) qui remettait en question certains aspects environnementaux et financiers du projet, des critiques ont été formulées envers le projet de Réseau électrique métropolitain (REM). Bien que certains éléments du projet restent à préciser, Équiterre, la Fondation David Suzuki et Vivre en Ville réitèrent au projet leur appui assorti de plusieurs conditions.**

Pour les organismes, le REM est un excellent projet de par sa haute fréquence et sa grande amplitude horaire, des éléments essentiels du caractère structurant du transport collectif. Il va en outre améliorer l'accessibilité du centre de Montréal depuis plusieurs secteurs de l'agglomération (sud, nord, ouest). Le REM envoie également un signal fort en faveur de la consolidation de corridors urbanisés desservis en transport collectif, au détriment de la poursuite d'une urbanisation diffuse, de faible densité, éclatée autour des axes routiers.

Selon Steven Guilbeault, directeur principal d'Équiterre, le REM doit absolument être réalisé : « Le REM est le plus important projet de transports collectifs en 50 ans dans la région de Montréal. Nous ne pouvons laisser passer une occasion comme celle-là ». Les organismes rappellent en outre que les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur du transport ont cru de 31% au Québec depuis 1990 et atteignent aujourd'hui 43% de l'ensemble des émissions de la province. « Contrairement à ce que certains ont laissé entendre, le REM va contribuer à réduire les émissions de GES et non à les augmenter »

Pour Karel Mayrand, directeur général pour le Québec et l'Atlantique : « Le statu quo n'est plus possible. La congestion routière coûte annuellement 1,85 milliard \$ dans la région et le développement routier se poursuit. Le REM est l'alternative attendue pour favoriser un développement urbain axé sur les transports collectifs ». Avec ses 67 kilomètres et ses 24 stations réparties de la rive sud à la rive nord en passant par l'ouest de l'île, le REM est un projet qui transforme la mobilité dans la région de Montréal.

Le REM augmentera l'attractivité et la capacité d'accueil des secteurs desservis dans les milieux centraux de l'agglomération. Pour Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville, « La région de Montréal accueillera plus de 200 000 nouveaux ménages dans les 12 prochaines années : il faut pouvoir canaliser cette croissance aux abords du transport en commun. L'autre alternative, c'est la poursuite de l'étalement urbain. L'échec du REM serait beaucoup plus

néfaste que sa réalisation. Nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre encore des années avant de changer de direction. »

Les trois organismes rappellent que le REM est le seul projet majeur de transports collectifs prêt à se réaliser. Il doit se faire, et la période de sa construction doit être mise à profit pour renforcer, dans l'ensemble de la région, une armature complète de transport collectif qui réponde à l'ensemble des besoins. À cet égard, ils notent que plusieurs ajustements ont été faits au projet depuis son annonce, notamment une augmentation des connexions avec le métro. En effet, la confirmation de l'inclusion des stations McGill et Édouard-Montpetit dès la première phase du projet transforme en pratique le REM en une nouvelle ligne de métro au cœur de la ville.

#### Des conditions à remplir

Afin d'améliorer l'acceptabilité sociale du projet et de répondre à certaines questions légitimes du BAPE, les organisations demandent au gouvernement et à la CDPQ d'adopter les mesures suivantes :

1. Un signal clair en faveur du développement du transport collectif, partout au Québec puisque le REM ne peut être un prétexte pour ne rien faire ailleurs :
  - Adoption d'une Politique de mobilité durable qui fixe des objectifs d'augmentation de l'offre de service en transport collectif, et prévoient les moyens de les soutenir.
  - Relance des autres grands projets montréalais de transport collectif (prolongement de la ligne bleue du métro, et de la ligne orange pour la raccorder au REM, tramway, etc.).
2. Mitigation de l'étalement urbain :
  - Protection accrue des milieux naturels et agricoles, avec notamment un statut spécifique de préservation pour les secteurs autour de la station terminale Rive-Sud à Brossard.
  - Pour la branche ouest à destination de Sainte-Anne-de-Bellevue, étude détaillée de l'effet potentiel d'induction de l'étalement urbain.
  - Mise sur pied d'un groupe de travail/comité de surveillance de l'étalement urbain induit dans le secteur concerné.
3. Clarification du cadre financier
  - Répartition des coûts d'exploitation entre les paliers de gouvernement, la CDPQ et les usagers.
  - Partage des risques financiers liés aux coûts d'immobilisation, d'une part, et à la rentabilité du projet, d'autre part.

-30-

Renseignements :

Amélie Castaing Rigaud

Chargée de communications

514 690 0611

amelie.castaing@vivreenville.org