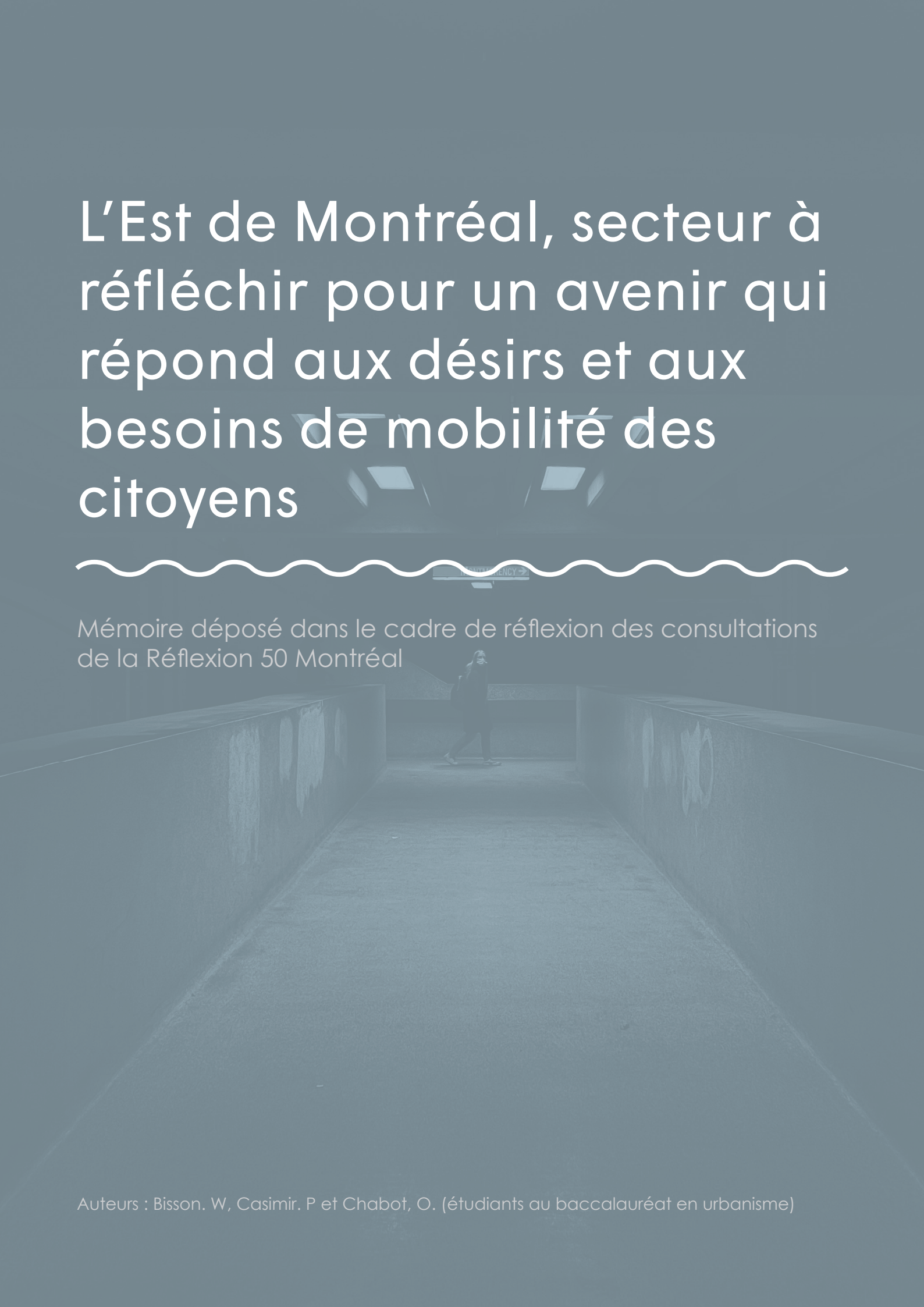


L'Est de Montréal, secteur à réfléchir pour un avenir qui répond aux désirs et aux besoins de mobilité des citoyens

The background of the entire page is a grayscale photograph of a subway station. It shows a long, narrow tunnel with concrete walls and a person walking away from the camera in the distance. The lighting is dim, with some light coming from the end of the tunnel and from overhead fixtures. The overall mood is contemplative and urban.

Mémoire déposé dans le cadre de réflexion des consultations de la Réflexion 50 Montréal

SOMMAIRE

La planification des transports n'est plus que jamais un sujet d'actualité en matière d'aménagement du territoire. Le développement constant de Montréal a créé des pressions qui se doivent d'être atténuées, mais pas à n'importe quel coût. Le mémoire suivant vous présentera une réflexion quant à la place que peut occuper un système structurant dans la portion est de l'île dans le but de remplacer ou bonifier le projet actuel de REM de l'est. Visant la compréhension des problématiques créées par le REM, le mémoire vous permettra de prendre connaissance de 3 enjeux majeurs conséquemment à la mouture actuelle du projet. Ces enjeux qui présentent un portrait de notre dépendance automobile, des problématiques de desserte et d'accessibilité dans l'est et des enjeux d'intégration urbaine ou d'acceptabilité sociale, permettront de mettre en contexte 4 recommandations qui visent à contrer les effets pervers tout en bonifiant le projet dans l'est. Dans une optique de développement durable et de prise en considération des diverses contraintes physiques et monétaires à Montréal, la première recommandation permettra de présenter une offre de service efficace et de proximité aux résidents. La seconde recommandation visera à présenter une offre visant des correspondances efficaces pour être suivie par une recommandation qui vise à offrir une infrastructure à échelle humaine et une recommandation qui vise à mieux planifier l'insertion urbaine et l'accessibilité sociale d'un projet de déplacement structurant et intermodal.



Olivier est diplômé d'un DEC en technologie de l'architecture au Cégep du Vieux Montréal (2013) et d'un certificat en ressource énergétique durable de l'UQAM (2015). Depuis 2019, il poursuit ses études au baccalauréat en urbanisme à temps-partiel en plus de travailler activement à l'embellissement de la ville de Montréal au sein d'une des plus grandes firmes d'architecture de la ville.

Philippe est diplômé d'un DEC - Technique d'aménagement et d'urbanisme. Aujourd'hui, son parcours universitaire au baccalauréat en urbanisme à l'UQAM, fait de lui un amoureux de l'expérience urbaine, tant par l'identité patrimoniale que par la capacité d'évolution des milieux de vie. Philippe a une vision optimiste du développement futur de nos villes, par la promotion d'un environnement complet, inclusif et accessible axé sur la mobilité durable des déplacements.



William est un passionné d'architecture, des sports et d'automobile, il souhaite développer ses aptitudes relatives à la gestion et opération automobile. Ayant gravité dans le domaine au courant de son parcours, il choisit de suivre ses passions en s'inscrivant au baccalauréat en urbanisme de l'Université du Québec à Montréal. William se caractérise comme étant un être curieux, imaginatif et ayant un esprit spatial fort. Il apprécie l'architecture, l'ingénierie des bâtiments et la planification de nos villes. Il souhaite ainsi avoir un impact quant à la façon d'habiter et développer nos villes de façon durable.

LA MISE EN CONTEXTE

Contexte

Aujourd'hui, la région métropolitaine de Montréal est confrontée à de sérieux enjeux de mobilité, notamment à l'intérieur des limites administratives de la Ville de Montréal. Le contexte de mobilité semble être un enjeu de grande taille, notamment pour l'est de Montréal qui bénéficie d'un réseau de transport en commun déficient à l'échelle des quartiers. Notons que la Société des Transports de Montréal est le principal acteur en matière de mobilité durable, en offrant un service de métro et d'autobus structurant, mais son réseau de métro se limite à la ligne verte et la ligne bleue, voire à la station Honoré-Beaugrand située à proximité du secteur Mercier-Est et la station Jean-Talon dans le secteur de Saint-Michel. Ainsi, seul le réseau d'autobus de la STM permet de desservir les quartiers plus éloignés, dont Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, etc. En ce sens, cette structure du réseau présente une insuffisance et une inefficacité sur le plan de la mobilité et marque un besoin flagrant en matière de transport collectif structurant pour l'Est de Montréal. Notons toutefois que le REM, un des plus grands projets de transport collectif, va actuellement de l'avant dans la région métropolitaine de Montréal et prévoit desservir une partie de l'est de Montréal. Bien que ce mémoire traite de l'absence de transport collectif pour les quartiers de l'Est, certaines parties devront introduire le projet du REM et plus spécifiquement le REM de l'Est afin de construire un portrait complet de la situation.

Localisation

Dans le contexte de ce mémoire, nous définirons les limites de l'est de Montréal comme étant Anjou, Mercier-Est, Montréal-Nord, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies et Saint-Léonard. Ces secteurs se trouvent à l'est du boulevard Pie-IX, jusqu'aux limites de la rivière des Prairies et du fleuve Saint-Laurent. Ces quartiers occupent une localisation excentrée des grands centres et sont généralement perçus comme la banlieue de l'Île de Montréal. Le paysage urbain est principalement marqué d'un cadre bâti à faible densité et d'une fonction résidentielle plutôt dominante et ces secteurs présentent tous des déficits en matière de mobilité.

LA PROBLÉMATIQUE

Comme mentionné précédemment, les quartiers de l'Est sont marqués d'une absence de réseau de transport structurant reliant l'est de la ville aux autres secteurs de Montréal. Dans de nombreuses villes, la vision en matière de mobilité durable visait à accentuer les déplacements collectifs vers le centre, voire le centre-ville. Cette vision, commençant à dater, permettait aux populations excentrées d'accéder au principal pôle d'emplois. Cependant, ce design constitue un réel enjeu sur la question de desserte et d'accessibilité, voire sur le mode de transport privilégié. La Ville de Philadelphie présente, comme Montréal, des problématiques sur le plan de la mobilité due à son réseau de transport collectif tentaculaire qui incite grandement l'auto-solo. La desserte déficiente entre certains quartiers prolonge nettement la durée des déplacements en transport collectif, ce qui résulte à encourager la dépendance automobile chez la population.

La partie suivante aborde plus précisément les enjeux liés à la mobilité de l'est de Montréal. Nous espérons mettre en lumière plusieurs points qui permettront de renchérir nos réflexions et celles de la collectivité afin d'en venir à une solution plus adaptée au contexte urbain de l'Est, mais aussi de rendre les perspectives de mobilité en transport collectif plus tangible et concret dans une vision à moyen et long terme. Il sera donc question de présenter les thèmes suivants : la dépendance automobile, la desserte et l'accessibilité et l'intégration urbaine du projet REM de l'Est ainsi que l'acceptabilité sociale de ce projet d'envergure.

LES ENJEUX

.....

La dépendance à l'automobile

La dépendance à l'automobile est un phénomène nettement abordé lorsqu'on traite des sujets liés à l'aménagement du territoire. L'étalement urbain et l'absence d'un réseau de transport collectif permettent d'alimenter ce phénomène urbain. Plusieurs études démontrent que plus les milieux sont denses et desservis par un réseau de transport structurant, plus sa fréquence est augmentée et plus les individus délaissent l'automobile pour une mobilité davantage durable. Le constat est clair, un réseau de transport collectif structurant permet de remplir les besoins de mobilité plus la desserte est élevée. Toutefois, la situation actuelle démontre que les habitants de l'Est de Montréal sont au deuxième rang des plus grands utilisateurs du réseau de transport collectif sur l'île de Montréal. Cependant, nous savons que tous les ans, le nombre de voitures neuves immatriculées est en augmentation au Canada, soit près de 6,5 % entre 2020 et 2021 (statistique Canada, 2022), et que la trame urbaine ne cesse d'être adaptée à l'usage automobile. Ainsi, pour décourager son usage, des interventions sont nécessaires pour améliorer la mobilité durable de l'Est de Montréal.

La desserte et l'accessibilité

Le transport collectif est essentiel pour l'avenir de nos villes afin d'encourager la collectivité à opter pour de meilleures habitudes de vie. Pour ce faire, les instances se doivent d'encadrer la planification du service de transport en commun afin d'offrir une desserte convenable et une accessibilité adéquate à la population. Notons que le présent réseau de transport collectif permet d'offrir un service d'autobus sur l'ensemble du territoire montréalais, ceci dit, plusieurs arrêts sont accompagnés d'une marche de plusieurs minutes avant d'arriver à la destination finale. C'est le cas de l'est de Montréal qui propose un réseau d'autobus sur les artères structurantes, mais néglige l'importance d'améliorer la desserte d'accessibilité sur les rues non structurantes afin de mieux connecter certains secteurs plus difficilement accessibles en transport collectif. Enfin, mentionnons que près de 32% de la population montréalaise habite l'est de Montréal et qu'environ 55% des déplacements se font à l'interne pour 18% en transport en commun selon les données présentées au mémoire élaboré par Trajectoire Québec, Piétons Québec et Vélo Québec dans le cadre de réflexion du REM de l'Est. Ce constat nécessite une réflexion sérieuse sur l'absence de réseau structurant, quel que soit le mode de transport (métro, autobus, métro léger, tramway, etc.) puisque même le projet REM de l'Est n'offre pas une desserte suffisante aux quartiers les plus à l'est de Montréal en desservant essentiellement les habitants de Pointe-aux-Trembles.

L'intégration urbaine des projets de transport proposés et l'acceptabilité sociale

Un enjeu d'intégration est aussi soulevé par les professionnels et les citoyens. Depuis le lancement du projet REM de l'Est, des préoccupations sur l'intégration urbaine sont présentées. La construction de structures aériennes ne semble pas s'arrimer au tissu urbain existant qui se compose principalement d'habitations à faible densité. Cette proposition aurait tendance à s'imposer maladroitement sur les milieux habités, en plus de créer une cassure importante du tissu tel qu'observé par l'inauguration de grandes infrastructures comme l'autoroute 40 à Montréal. Notons également que l'inauguration d'un métro aérien aurait pu engendrer des impacts quasi irréversibles sur la qualité du paysage urbain, en plus de transformer les paradigmes de l'espace privé et de l'espace public en construisant des structures à la hauteur des habitations de plus grandes tailles.

Il est indéniable de noter que le REM de l'Est fait partie des plus grands projets de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Bien que celui-ci vise à répondre à des enjeux de mobilité et de développement urbain, la connexion de l'est de Montréal vers le centre-ville n'est pas le seul enjeu à régler en matière de mobilité, étant donné que seuls 12% des déplacements dans le secteur est se destinent au centre-ville selon plusieurs experts. Ainsi, ce projet présente plusieurs problématiques sur le plan de la planification. D'abord, la planification peu intégrée du REM de l'Est a suscité plusieurs critiques auprès de la CDPQ Infra, notamment sur la question des tracés projetés. En effet, la proposition initiale passant sur la rue Sherbrooke ne correspondait pas à la volonté des citoyens pour qui celle-ci ne semble pas s'harmoniser à l'environnement immédiat. Ainsi, une planification intégrée du REM de l'Est aurait permis de prendre en compte les désirs et les besoins de la population existante avant d'élaborer un plan-concept qui s'est rapidement fait voir par le public comme étant la proposition « finale ». À travers plusieurs lectures, nous pouvons constater que la planification du REM de l'Est s'est montrée peu soucieuse des enjeux d'intégration, d'aménagement et de desserte. C'est pour ces raisons que nous poussons la réflexion quant aux besoins en mobilité, voire en transport collectif structurant.

LES RECOMMANDATIONS

Recommandation 1 - Offrir un service efficace et à proximité

Notre première recommandation afin de desservir l'est de l'île de Montréal est de développer un système de transport en commun accessible et à proximité d'un maximum d'habitants. Compte tenu du coût au kilomètre d'un mode de transport à grande capacité comme un métro ou un train léger sur rail (REM), nous pensons que le service offert à la population est insuffisant compte tenu de l'investissement, car ils ne desservent pas adéquatement les réels besoins des citoyens de l'est de l'île.

D'autres systèmes de transports collectifs à grande capacité comme le tramway, le trolleybus ou le service rapide par bus (SRB) permettraient, pour le même coût, d'étendre plus largement le réseau afin de réduire le temps d'accès à un arrêt de transport collectif. Selon Arthur O'Sullivan (Urban Economics, 2012), l'aspect le plus dissuasif à l'utilisation du transport en commun est le temps d'accès à celui-ci, incluant le temps de marche entre le domicile et l'arrêt de bus et le temps d'attente avant l'arrivée du véhicule de transport. Cet ouvrage chiffre de manière pécuniaire le coût pour l'usager du temps d'accès, soit 80% de son salaire horaire. Ensuite, le temps de transport dans le véhicule, que ça soit une automobile ou un tramway, représente un coût de 50% du taux horaire de la personne. Finalement, sortant du moyen de transport, le temps d'accès à la destination représente à nouveau un coût de 80% du taux horaire. Comme nous supposons que le temps d'accès vers une automobile personnelle est généralement très faible, voire de zéro minute puisque celui-ci est habituellement stationné près de la maison, et que le parcours à destination peut être relativement similaire, alors cela démontre que pour inciter les citoyens à utiliser le transport collectif, il est impératif de réduire la distance qui séparent un arrêt à leur domicile, même si le temps de transport ce voit être augmenté.

De plus, l'avantage de système de transport plus léger qu'un métro ou un système léger sur rail tel que le propose le projet de REM de l'Est est la possibilité de moduler la capacité des véhicules de transport selon la demande, en limitant la diminution de la fréquence de passage. Par exemple, un tramway peut avoir une rame plus ou moins grande, en fonction de la densité de population des quartiers desservis, mais aussi en fonction des heures de pointe. Plusieurs longueurs sont possibles, notons les rames 24m à Avignon pour 140 passagers, de 30m à Toronto pour 130 passagers, de 43m prévus à Québec pour 260 passagers et de 55m à Dublin pour 344 passagers. Bref, les capacités d'un tel système peuvent être adaptées en fonction des heures de pointe, périodes de l'année et même évoluer à travers le temps en fonction des demandes réelles et futures.

Afin de desservir l'est de l'île de Montréal, le Gouvernement du Québec avait mandaté la CDPQ-Infra afin d'étudier la possibilité de développer ce projet de « REM de l'Est ». Un système à l'image du REM actuellement en construction a reçu de fortes critiques au sein de la population, car la structure qui défigure principalement des terre-pleins d'autoroute dans l'ouest aurait défiguré et scindé le tissu urbain bien établi de l'est. Cette structure, partiellement aérienne et souterraine, est estimée à 10 G\$ pour 23 stations au long de 32 km de voie, soit 312 M\$ du kilomètre. Considérant que le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal est estimé à 1 G\$/km, il ne serait pas surprenant que le budget de 10 G\$ du REM soit dépassé compte tenu des sept kilomètres souterrains souhaités.

Le coût d'un tramway au sol se chiffre bien en deçà de cette estimation. Bien sûr, chaque projet est différent. Voici deux exemples de projets de tramway au Canada présentant des coûts drastiquement différents :

- *Le projet de Ion Rapid Transit à Waterloo, en Ontario : Coût total de 878 M\$ pour 19 km de tramway. Un total de 46 M\$/km.*
- *Le projet de tramway de Québec, au Québec : Coût total estimé de 4 G\$, pour 19 km de tramway, dont 1,8 km sous terre. Un total estimé à 210 M\$/km.*

Ainsi, avec un budget de 10 G\$, c'est entre 50 et 200 km de ligne de tramway qu'il serait possible d'avoir plutôt que les 32 km proposés par le projet de la CDPQ-Infra. De plus, en réduisant la distance entre les arrêts à un maximum de 500 m plutôt que les 1500 m au projet de REM de l'est, c'est entre 50 et 350 arrêts supplémentaires qui permettraient un temps d'accès réduit pour rejoindre le transport en commun. Cela risque d'inciter davantage l'adoption du transport collectif face à l'utilisation de l'automobile.

Recommandation 2 - Offrir des correspondances efficaces

Notre seconde recommandation est de mettre sur pied un système d'infrastructure et de logistique facilitant et accélérant les correspondances, que ceux-ci soient au sein du même réseau ou de manière intermodale. Il est clair que l'idée d'une correspondance longue, difficile et risquée est un frein à l'attrait du transport collectif.

Selon un sondage réalisé par Ceder et Chowdhury (2013), 45% des gens croient qu'un temps d'attente au-delà de 10 à 15 minutes lors d'un transfert est inacceptable contre 5% qui trouvent cela totalement acceptable. En plus du temps d'attente, il faut également se pencher sur la distance de parcours entre les deux moyens de transport. Lors du même sondage, 57% des usagers sondés trouvent acceptable de marcher moins de 5 minutes pour un transfert modal alors que la même proportion trouve inacceptable de marcher plus de 10 minutes. De plus, cette étude révèle que la majorité de la clientèle est méfiante quant aux transferts modaux dus à la fiabilité discutable du réseau de respecter les heures d'arrivée et de départ établies. Ainsi, les usagers auront tendance à emprunter le trajet le moins risqué qui, parfois, se traduit par être l'automobile.

Plusieurs études ont été réalisées afin de connaître les éléments qui gênent l'engouement pour l'utilisation du transport collectif lorsqu'une correspondance est inévitable, autrement appelé les « pénalités de correspondances ». Selon Guo et Wilson (2011), ces pénalités proviennent de trois sources : la marche (distance), l'attente et l'environnement (sécurité). Ceder et Chowdhury (2012) proposent quant à eux la fiabilité et l'anxiété des voyageurs.

La conclusion de ces études est simple. Afin de favoriser l'attrait du transport collectif malgré les inévitables correspondances modales, il est important d'offrir aux usagers :

- *Un temps d'attente inférieur à 5 minutes.*
- *Une distance de marche entre les deux véhicules pouvant être franchie en moins de 5 minutes.*
- *Un environnement sécuritaire et sécurisant.*
- *Un système de transport en commun fiable et ponctuel.*
- *Un transfert en toute simplicité.*

Actuellement, deux lignes de transport collectif lourd peuvent permettre aux habitants de l'est de l'île de rejoindre le centre-ville plus ou moins facilement. La ligne de train Exo 5 possède cinq stations dans les arrondissements visés. Puis, la ligne verte du métro de Montréal se rend tout juste au-delà de l'autoroute 25. D'ici 2030, le prolongement de la ligne bleue offrira une troisième option. Nous croyons alors que l'ajout d'une ligne directe vers le centre-ville, comme proposé par les premières moutures du REM de l'Est, n'est pas nécessaire. Un réseau plus vaste et plus complet, comme proposé à la recommandation 1, pourrait facilement desservir les quartiers de l'est de l'île en intégrant aux itinéraires des arrêts aux stations de métros et de train du secteur. Le centre-ville de la métropole serait alors accessible, mais une correspondance serait nécessaire, c'est pourquoi il sera primordial de suivre les recommandations suivantes :

- *Les stations devront être configurées afin de limiter la confusion des usagers et faciliter les transferts en un minimum de temps. Parmi les exemples à reproduire, la station de métro Lionel-Groulx à Montréal permet un changement rapide et facile en traversant simplement le quai d'un bord à l'autre pour changer de ligne. La configuration doit être envisagée afin de faciliter et accélérer les déplacements de la majorité. Une signalisation claire devrait également être prévue.*
- *Pour limiter le temps d'attente lors des correspondances, les horaires des lignes principales devront être synchronisés. Si la fréquence des lignes est inférieure à 10 minutes, alors la synchronisation n'est pas nécessaire.*
- *Informez en temps réel les usagers des heures d'arrivées et de départs des trains, tramways, bus ou métros lorsque la fréquence est supérieure à 10 minutes afin de permettre aux utilisateurs de mieux planifier leur déplacement et maximiser leur temps.*
- *Configurer le réseau afin de minimiser le nombre de correspondances. Il faut connecter le nord au sud et l'est à l'ouest aussi facilement que possible, car le temps d'attente lors de correspondance est un frein plus important à l'utilisation du transport collectif que la durée du trajet. Configurer le réseau afin de minimiser le nombre de correspondances. Il faut connecter le nord au sud et l'est à l'ouest aussi facilement que possible, car le temps d'attente lors de correspondance est un frein plus important à l'utilisation du transport collectif que la durée du trajet.*

Recommandation 3 - Offrir des infrastructures à échelle humaine

Dans le but d'insérer les stations et l'infrastructure d'un possible réseau de tramway ou structurant, nous visons une meilleure insertion au tissu urbain dans le but d'utiliser les espaces, tout en réduisant les proportions et ramenant l'infrastructure au sol comparativement au REM.

En surélevant le système de train léger, les espaces sous son infrastructure ou entre ses piliers génèrent des coûts dans leurs aménagements, coûts évidemment absents lorsque l'on développe l'infrastructure au sol. En remplaçant le réseau du REM par un tramway ou un autre réseau au niveau du sol, l'espace serait utilisé en totalité tout en permettant de requalifier ou éliminer certaines voies de transport véhiculaires vers un mode de transport collectif efficace et durable. De plus, la requalification en tramway permettrait de limiter l'emprise au sol par ses stations de plus petit gabarit comparativement aux stations proposées du REM de l'Est. Notons qu'une voie de tramway simple est d'environ 3 mètres et peut aller jusqu'à 6 mètres pour une rame double. Tandis que la largeur de tablier est d'environ 9 mètres pour le REM de l'Est. En proposant un réseau de transport à même le sol pour l'Est, nous souhaitons apporter plus d'accent sur le principe d'accessibilité universelle.

En favorisant un mode de transport au sol, l'est de l'île pourrait plus facilement être desservi tout en favorisant un dynamisme commercial, une ambiance de quartiers et une aisance aux déplacements. La stimulation du potentiel de desserte faciliterait l'accès aux stations et infrastructures, étant donné qu'une plus grande portion de l'Est pourra réellement bénéficier des avantages et de l'influence d'un système de transport structurant. En contraste, la proposition actuelle du REM permet seulement aux commerçants et places publiques localisées aux abords des quelques stations de ressentir les effets positifs, financiers et culturels. Par la promotion d'un mode de transport au sol, une réduction des contraintes d'insertion urbaine serait notable. Nous visons ainsi l'accroissement des points des stations et donc la diminution des externalités négatives associées au projet actuel tout en permettant de desservir un maximum de milieux, que ce soit résidentiel, commercial, différents pôles d'emplois, les raffineries ou d'autres emplacements dans cette portion de l'île.

Par adéquation, en optant pour l'abaissement d'une telle travée, nous favorisons de ce fait la visibilité apportée aux divers commerces locaux et aux dynamiques urbaines. En contraste à un accès plus simple et l'apport d'externalités positives au tissu urbain, les infrastructures surélevées peuvent rapidement créer des problématiques sociales et être visées par des actes criminels tels qu'observés en grande quantité dans le Skytrain de Vancouver en exemple. De plus, en favorisant un mode de transport à même le sol, il devient plus facile d'y assurer une surveillance constante et d'intervenir lors de possibles situations problématiques. Étant un lieu de rencontre et mixité des diverses classes de population, il serait nettement plus avantageux d'avoir un regard accru et un accès plus rapide aux wagons dans le but d'offrir un sentiment de sécurité davantage ressenti.

Recommandation 4 : Offrir un projet d'insertion planifié pour une acceptabilité sociale avisée.

En guise de dernière recommandation, nous souhaitons prioriser une insertion urbaine malléable et adaptable dans le but de s'harmoniser aux différentes morphologies retrouvées dans l'est de l'île. En permettant au mode de transport de s'adapter au tissu urbain actuel, le nombre de stations, leur taille et l'écart entre celles-ci pourrait être revu et optimisé sans toutefois altérer le tissu urbain et les dynamiques de quartier. En bref, l'optimisation de l'insertion urbaine faciliterait les possibilités de modification et d'amélioration dans le futur, ne limitant pas sa modification à des caractéristiques complexes d'ingénierie.

Nous sommes aussi conscients que pour les résidents et commerçants, un tramway ou un réseau de transport structurant pourrait s'imposer tel une barrière physique, mais souhaitons proposer un projet qui incorpore un maximum d'éléments physiques déjà présents tels les traverses piétonnes, artères et autres éléments de la composition urbaine spécifique à chaque quartier. En incorporant un maximum d'éléments présents, l'insertion d'un réseau pourrait se faire plus doucement pour les résidents ou usagers des différents quartiers puisque leur environnement ne se verrait que minimalement altéré par l'ajout d'une ligne de tramway ou réseau structurant. En guise d'exemple, plusieurs terre-pleins pourraient être requalifiés, certaines larges artères pourraient se voir amputées d'une voie, des voies prioritaires d'autobus pourraient être partagées avec le tramway si celui-ci se voit implanté sur le réseau routier, etc. Notons que nous recommandons l'insertion d'un réseau à échelle humaine et non disproportionné ou conçu de façon aérien. En proposant un système plus simple et terre à terre, l'insertion aux dynamiques, rythmes, habitudes et appartenance aux lieux s'en verraient des plus simplifiées tout en limitant l'altération des composantes urbaines existantes, réduisant l'effet de pollution visuelle du projet actuel en désencombrant les espaces aériens et conservant la qualité des percées visuelles. De plus, comme expliqué plus tôt, mettre l'accent sur de meilleures pratiques d'insertion permettrait de facilement joindre le projet au réseau existant, ou projeté, tout en limitant les temps d'attente lors de transferts modaux.

L'ajout d'un mode structurant accompagné de l'interconnectivité des modes de transport se devrait d'être fait de façon douce dans le réseau actuel et à échelle humaine. En conséquence, nous recommandons d'utiliser au maximum la participation citoyenne et de diverses parties prenantes pour stimuler et concrétiser l'appropriation citoyenne à un tel projet. Nous priorisons ainsi de concerter le plus d'acteurs possibles dans le but d'avoir la perspective de divers groupes qui représentent les diverses échelles et classes de population dans les quartiers de l'Est (arrondissement, table de quartier, organismes communautaires, résidents, commerçants, travailleurs, etc.). Il est primordial d'avoir la vision des résidents puisqu'ils sont ceux qui utiliseront le système et subiront son insertion dans leurs environnements. L'acceptabilité citoyenne est primordiale pour permettre à la population d'avoir un sentiment d'appartenance, mais aussi de permettre d'avoir une perspective d'ensemble face à l'implantation d'un tel projet dans leurs environnements. Nous recommandons de prendre en considération les propositions citoyennes tout en favorisant leur participation dans les diverses phases décisionnelles pouvant impacter leur qualité de vie. L'idée est simple, en ayant une participation sociale, il sera nettement plus simple d'implanter un projet qui correspond aux valeurs des résidents dans le but de faciliter et adoucir le processus de transformation et d'adaptation aux nouvelles infrastructures.

En complément aux recommandations visant une insertion plus douce, nous souhaitons prioriser les vues à même la rue. Nous visons un milieu inclusif qui permettrait de réduire l'effet pervers que peuvent imposer sur le sentiment d'intimité de biens des résidents qui se localisent au 2e ou 3e étage de bâtiments touchés par l'insertion aérienne du REM. Nous visons la mise en place d'un projet qui respecte les résidents, commerçants et qui met de l'emphase sur la relation entre la rue, le mode de déplacement et le bâti. En plus d'une insertion moins agressive, elle permettrait de mettre en valeur le patrimoine et les particularités architecturales de l'ensemble des bâtiments se localisant sur les futurs trajets, mise en valeur limitée lorsque l'on se voit projeté à une hauteur qui limite la relation entre le bâti et le réseau.

Finalement, nous recommandons d'envisager un réseau de tramway au niveau du sol dans le but de limiter la séparation des mœurs de la population sous deux temporalités (aérienne et terrestre) tout en favorisant une insertion au tissu urbain existant plus simple, malléable et adaptable dans le temps. L'insertion d'un réseau structurant de la bonne façon ne ferait que créer une valeur ajoutée, augmentant la visibilité, sécurité, efficacité, accessibilité tout en réduisant l'impact environnemental que peut comporter l'incorporation de telles infrastructures face à un réseau aérien nécessitant des ressources qui devraient être conservées.

CONCLUSION

Le but de ce mémoire est de sensibiliser l'administration responsable de la mobilité et de l'urbanisme de la ville sur la possibilité d'imaginer un réseau de transport en commun au-delà de l'aspect simplement fonctionnel pour l'est de l'île. Le projet actuellement sur la table du REM de l'Est a, pour nous, une vision trop simpliste de la solution au manque flagrant d'accès au transport collectif du secteur. Cette solution semble avant tout basée sur les qualificatifs « réseau efficace » et « projet d'envergure » plutôt que répondre aux besoins et aux inquiétudes des habitants.

C'est pourquoi nos recommandations tendent à offrir aux habitants un service de transport collectif efficace et de proximité pour tous leurs déplacements et non uniquement ceux qui se dirigent vers le centre-ville. Puisque nous ne croyons pas nécessaire l'ajout d'une ligne directe vers le centre de la métropole, il est important d'offrir des correspondances intermodales efficaces avec le réseau existant. Finalement, ces nouveaux développements devront être conçus de manière à offrir aux citoyens des infrastructures à échelle humaine et une insertion urbaine idéale, le tout dans le but d'une insertion et d'une acceptabilité sociale assurée.

En conclusion, un réseau de tramway délicatement conçu nous semble la solution optimale puisque celui-ci permettrait de répondre à nos recommandations précédemment énoncées. **À l'aube de 2050, ne serait-ce pas le temps d'offrir enfin à tous les Montréalais la chance de s'affranchir du joug de l'automobile?**