

Comité d'experts multidisciplinaires sur
l'architecture et l'intégration
urbaine du **REM de l'est**

Rapport-étape

28 février 2022

Table des matières

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| AVANT-PROPOS | 3 |
| MANDAT DU COMITÉ | 4 |
| COMPOSITION DU COMITÉ | 6 |
| TRAVAUX DU COMITÉ | 7 |
| SOMMAIRE DES ÉLÉMENTS PRÉSENTÉS PAR CDPO INFRA ET LES ÉQUIPES DE CONCEPTION | 8 |
| VISION DU PROJET | 10 |
| PRINCIPES ET CONDITIONS DE RÉUSSITE | 14 |
| AVIS SUR DES ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DU PROJET | 18 |
| Approche globale de conception | 18 |
| Promenade du REM de l'est | 19 |
| Conception générale de la structure aérienne | 20 |
| Conception générale des stations | 22 |
| Tronçon du centre-ville | 24 |
| Tronçon Notre-Dame | 28 |
| Tronçon Sherbrooke Est | 29 |
| Tronçon Marie-Victorin | 30 |
| PROCHAINES ÉTAPES | 32 |



AVANT-PROPOS

CDPQ Infra a rendu public en décembre 2020 son projet de référence pour le REM de l'est, un métro léger électrique entièrement automatisé, composé de 23 stations sur 32 km. Ce projet permettra de relier l'est de l'île de Montréal, ainsi que l'arrondissement de Montréal-Nord et le secteur du Cégep Marie-Victorin directement au centre-ville de Montréal. Ce projet devrait ainsi répondre aux besoins importants d'accessibilité de ces secteurs.

Un comité d'experts multidisciplinaires sur l'intégration architecturale et urbaine du projet a été mis en place par le gouvernement du Québec en amont de la conception détaillée afin de participer à l'élaboration des principes directeurs du cadre architectural du futur réseau et de son intégration urbaine.

Le projet soumis au débat public demeure celui de CDPQ Infra et de son équipe de conception. Le comité accompagne ces derniers tout au long de leur démarche de conception en suggérant des pistes de réflexion, proposant des avis, commentant des propositions et mettant de l'avant des principes directeurs qu'il juge appropriés. Le comité rappelle cependant la nécessité d'un travail conjoint avec les acteurs responsables de l'aménagement du territoire (Ville de Montréal et ses arrondissements, Ville de Montréal-Est) afin d'assurer l'effet structurant du REM et la revitalisation des milieux traversés.

D'entrée de jeu, le comité reconnaît le besoin essentiel d'un projet de transport structurant majeur et de qualité pour l'est de Montréal. C'est dans cette perspective qu'il mène ses travaux. Le comité mentionne d'emblée qu'il ne souhaite pas que ses avis sur l'intégration urbaine et architecturale soient instrumentalisés au soutien des positions d'un acteur ou d'un autre concernant l'avenir de ce grand projet d'infrastructure.

Les avis contenus dans le présent rapport tiennent compte des présentations faites par CDPQ Infra au comité jusqu'en date du 28 février 2022.

Le comité reconnaît que beaucoup d'efforts et d'ingéniosité ont été déployés par les équipes de conception du projet en vue de tenir en compte le plus possible les principes directeurs et les recommandations qui ont fait l'objet de discussions tout au cours de la dernière année. Le travail de conception étant par essence évolutif, des efforts restent à faire et des solutions demeurent à trouver. Le comité réitère sa pleine collaboration au succès de l'exercice.

MANDAT DU COMITÉ

Le mandat du comité est disponible pour consultation sur le site Internet de CDPQ Infra (<https://www.cdpqinfra.com/fr/projets/apercu/rem-est>) sous la rubrique *mandat détaillé* d'une section complète consacrée au comité:

“CDPQ Infra a pris l'engagement ferme, dès le lancement public du projet, de mettre sur pied, en concertation avec les autorités compétentes, un comité d'experts sur l'architecture et l'intégration urbaine du projet, en amont de la conception détaillée. Ce comité sera représentatif, pluridisciplinaire et composé d'experts de la société civile et des autorités publiques, nommés par le ministre des Transports du Québec. Celui-ci pourra compter sur l'expertise de professionnels en architecture, urbanisme, design urbain et architecture du paysage, entre autres, ainsi que le soutien de professionnels dédiés qui assureront la liaison et la coordination des travaux avec le bureau de projet du REM de l'est.

Le comité contribuera à développer les principes directeurs du concept architectural du futur réseau et de son intégration urbaine, tant au centre-ville de Montréal que sur l'ensemble du tracé. Les avis s'adressant à d'autres autorités compétentes et portant sur l'aménagement urbain en périphérie du projet seront également documentés et consignés. L'intention de CDPQ Infra est que ce cadre soit imposé dans l'appel d'offres du REM de l'est.

De manière plus précise, le comité appuiera, avec le soutien du cabinet d'architectes, le bureau de projet dans la définition :

- des principes directeurs de la signature architecturale du REM de l'est au centre-ville de Montréal et sur l'ensemble du tracé
- des principes directeurs de l'intégration urbaine du REM de l'est au centre-ville et sur l'ensemble du tracé
- des principes des lignes directrices d'aménagement du REM de l'est au centre-ville et sur l'ensemble du tracé

Le comité traitera aussi de l'intermodalité du REM avec les réseaux de transport actifs et collectifs existants, des scénarios analysés pour le choix d'insertion au centre-ville et du cadre architectural du projet, entre autres.

L'ensemble des avis du comité seront consignés dans un rapport qui sera rendu public en amont des audiences publiques du BAPE. La signature architecturale, urbanistique et paysagère retenue pour le projet sera dévoilée par CDPQ Infra après le dépôt du rapport du comité.

Le comité se réunira au minimum sur une base mensuelle, à raison d'une demi-journée par mois, pour la phase de développement du projet. Le secrétariat du comité sera assuré par une partie indépendante et le contenu sera développé par l'équipe de projet de CDPQ Infra selon les thématiques approuvées conjointement avec le comité. Un cabinet d'architectes reconnu au Québec et à l'étranger appuiera les travaux du comité.

Le comité demeurera actif tout au long du projet. Une fois les recommandations déposées et le design dévoilé publiquement, le comité continuera à siéger afin de suivre l'évolution de la conception détaillée qui sera développée par le consortium retenu au terme de l'appel d'offres."

COMPOSITION DU COMITÉ

Le comité est formé des membres suivants:

- Mme Maud Cohen, présidente et directrice générale, Fondation du CHU Sainte-Justine, présidente du comité d'experts multidisciplinaires sur l'intégration architecturale et urbaine du REM de l'est
- Mme Mouna Andraos, co-fondatrice, studio d'art et de design Daily tous les jours, professeure adjointe au Département d'informatique et de design, Université Concordia et vice-présidente du Conseil d'administration, Société des arts technologiques
- M. Frédérick Bouthillette, sous-ministre adjoint aux projets stratégiques de transport collectif et ferroviaire, ministère des Transports
- Mme Rose Lyndsay Daudier, directrice générale, Fusion jeunesse
- Mme Marie Elaine Farley, présidente et chef de la direction, Chambre de la sécurité financière, membre du conseil d'administration, Réseau de transport métropolitain (EXO)
- M. Luc Gagnon, directeur du service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Montréal
- M. Éric Gauthier, associé principal, Les architectes FABG
- M. Ken Greenberg, concepteur d'urbanisme, professeur et auteur, directeur, Greenberg Consultants
- M. Éric Millette, consultant en conservation et intégration architecturale - CONTEXTURE
- Mme Paula Negron, Ph. D. professeure agrégée à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage, Université de Montréal
- M. Christian Savard, directeur général, Vivre en ville
- Mme Monique Simard, productrice et gestionnaire culturelle, présidente du conseil d'administration, Partenariat du Quartier des spectacles, présidente du Conseil d'administration, Fonds Québecor, et présidente du Conseil d'administration, Vitrine culturelle
- Mme Stéphanie Trudeau, vice-présidente exécutive – Québec, Énergir, présidente des conseils d'administration de Gaz Métro Plus, d'Énergir, chaleur et climatisation urbaines (ECCU) et de Soupe pour elles, ainsi que présidente sortante du conseil d'administration de la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)
- M. Jean-Paul Viguier, président-fondateur, VIGUIER architecture urbanisme paysage
- M. Christian Yaccarini, président et chef de la direction, Société de développement Angus



TRAVAUX DU COMITÉ

De mai 2021 à ce jour, le comité s'est réuni à une quinzaine de reprises. De façon générale, ces rencontres ont eu lieu en présence de représentants de CDPQ Infra et de l'équipe de concepteurs, précédées ou suivies de rencontres de délibération à huis clos pour conserver le caractère indépendant du comité dont le mandat des membres et du secrétariat relève du ministère des Transports du Québec. En cours de démarche, une visite de terrain le long du tracé a aussi été organisée avec l'ensemble des membres du comité afin de mieux visualiser le contexte environnant et les contraintes potentielles d'implantation.

Les travaux du comité ont débuté par une prise de connaissance détaillée du projet de référence, puis ont évolué au fil des rencontres, en fonction de l'avancement de la conception du projet, ainsi que de modifications apportées au projet de référence initial. Typiquement, la méthode de travail employée consistait à recevoir des présentations ou propositions de CDPQ et/ou des architectes de Lemay, de les questionner, de discuter et d'émettre des suggestions, avant de convenir en huis clos d'avis préliminaires plus formels. Cette démarche évolutive aura permis un certain nombre d'itérations et de suivis présentés aux membres du comité au fur et à mesure de la tenue des rencontres.

Les avis contenus dans ce rapport-étape peuvent donc viser à la fois le projet de référence initial, des éléments de conception ou des changements présentés subséquentement par les équipes de CDPQ Infra et de Lemay.

Plusieurs éléments dont la conception n'est pas suffisamment avancée et a besoin d'être complétée feront l'objet d'avis ultérieurs du comité, lequel a donc choisi de rendre public un rapport-étape, plutôt que définitif.

SOMMAIRE DES ÉLÉMENTS PRÉSENTÉS PAR CDPO INFRA ET LES ÉQUIPES DE CONCEPTION

Plusieurs présentations ont été faites par les équipes de conception de CDPO Infra et de Lemay depuis le début du mandat du comité. En voici les principales :

- Présentation partielle des études d'achalandage;
- Résumé des études techniques ayant mené au choix du tracé du projet de référence;
- Résumé du mode de gouvernance initialement prévu pour le projet;
- Résumé du modèle d'affaires;
- Résumé des justifications sur le choix des modes aérien ou souterrain, selon les secteurs;
- Caractérisation sommaire des milieux traversés;
- Balisage de projets ailleurs dans le monde, complété par une présentation de M. Jean-Paul Viguier sur quelques projets français;
- Considérations techniques sur l'utilisation des caténaires ou d'un troisième rail;
- Méthodologie employée par les concepteurs pour chaque tronçon et station;
- Identité globale du réseau et division du tracé en zones homogènes;
- Concepts de « catalyseurs » et de « chambres urbaines » visant à maximiser les impacts positifs du REM de l'est.
- Options de structure;
- Options de piliers;
- Concepts architecturaux d'un certain nombre de stations, adaptés selon les secteurs;
- Option d'un tunnel court au centre-ville entre la rue Jeanne-Mance et la station terminale;
- Conception de la zone de transition (trémie) dans le centre-ville entre les rues de Bleury et Saint-Urbain ;
- Méthode d'intégration d'une diversité de concepteurs à l'équipe de conception, en amont des devis de réalisation;
- Mode d'intégration architecturale des caténaires;
- Etc.

Il est important de mentionner que plusieurs éléments cruciaux ayant un impact majeur sur l'intégration urbaine et architecturale du projet (choix d'une structure en béton, présence de caténaires tout le long du tracé, implantation d'une infrastructure

surélevée le long d'un axe urbain majeur du centre-ville, entre autres) ont fait l'objet de beaucoup de questionnements de la part des membres du comité qui souhaitent éviter tout effet de fracture dans les milieux traversés comme ceux que peut provoquer l'implantation d'une structure surélevée, lorsque mal intégrée. Des échanges poussés ont eu lieu avec les représentants de CDPQ Infra sur ces éléments afin de viser à ce que tout soit mis sur place pour contribuer à l'intégration urbaine du projet, ce qui constitue le mandat premier du comité. Au terme de ces échanges, les représentants de CDPQ Infra ont cependant réitéré qu'elle n'avait pas l'intention d'apporter de modifications pour certaines composantes importantes du projet de référence dans le contexte financier, technique et de gestion de risque actuel. Ces composantes sont:

- Le choix du boulevard René-Lévesque comme axe accueillant le projet au centre-ville;
- L'absence d'un tunnel long au centre-ville;
- L'absence d'un tunnel dans Mercier-Est (Tétreaultville);
- Les contraintes techniques incontournables obligeant la construction d'un projet avec caténaires, dans un contexte hivernal;
- Le choix du béton comme matériau privilégié, de manière générale, pour la construction des structures aériennes.

Le comité considère qu'il est de sa responsabilité de s'assurer que les choix faits par CDPQ Infra dans son projet de référence ne rendront pas impossible l'intégration urbaine et architecturale de cette nouvelle infrastructure. Puisque ces éléments font partie du projet de référence du projet, le comité souhaite donc que CDPQ Infra puisse démontrer comment elle entend s'assurer de cette intégration urbaine et architecturale.

Ceci dit, le comité rappelle que la tenue d'audiences publiques larges, notamment sous l'égide du BAPE, devrait permettre à tous les intervenants intéressés de faire valoir leur point de vue sur l'ensemble de ces enjeux, ainsi que sur les avis mêmes du comité.



VISION DU PROJET

Plusieurs ont fait état de la nécessité de faire du projet du REM de l'est un projet exemplaire. Le comité partage ce souhait et entend apporter sa pleine contribution à la réalisation de cette ambition et au succès d'un projet de transport en commun essentiel, attendu dans l'est de Montréal depuis trop longtemps, en vue d'atteindre son plein potentiel de développement. La mise en place du projet du REM pourrait constituer un élément clé du développement urbain de l'est de l'agglomération de Montréal.

Ainsi, au fil des travaux, les membres du comité ont convenu de définir ce qu'ils considèrent comme une vision commune pouvant ensuite servir d'étalon de mesure pour émettre des avis sur les éléments soumis par les équipes de conception.

Les membres du comité considèrent qu'il faut :

- **Définir le projet par la qualité exemplaire de son intégration urbaine et architecturale et la plus-value apportée aux quartiers traversés.**

À cet égard, il importe de :

- **Concevoir le REM de l'est non pas comme une simple infrastructure de transport collectif, mais comme un véritable projet intégré de redéveloppement urbain, un levier de transformation et une opportunité d'assurer l'interrelation optimale des modes de transport actifs et collectifs.**

Le comité met donc de l'avant quatre éléments majeurs de cette vision commune :

1. **Le projet du REM de l'est doit être développé conjointement avec l'ensemble des acteurs impliqués (CDPQ Infra, le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et ses arrondissements, ainsi que la Ville de Montréal-Est).** Ceci requiert une mise en commun des moyens et des ressources pour pallier aux contraintes temporelles des autres acteurs et la mise en place d'une structure de gouvernance tripartite pour développer le projet:

- Le projet doit s'inscrire dans la vision et les objectifs du Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal, du Plan d'urbanisme de Montréal, des documents de planification adoptés par les arrondissements et du Projet de ville Montréal 2050;
 - Les stations programmatiques¹ devront permettre aux divers milieux traversés de s'approprier le projet;
 - La portée et le financement du projet dépassent l'infrastructure de transport et doivent inclure la structure aérienne et souterraine, les stations, mais aussi les aménagements urbains, architecturaux et dans l'espace public et tout élément nécessaire à garantir l'intégration urbaine et architecturale dans le temps, de même qu'ils doivent assurer l'entretien pérenne et de grande qualité des aménagements et de la structure.
2. **Le développement par le REM de l'est d'une nouvelle offre de transport collectif qui s'ajoute à l'offre existante de manière complémentaire en répondant aux besoins d'accessibilité non comblés et démontrés par des études d'achalandage mises à jour pour tenir compte des nouvelles réalités, dans une perspective de développement équitable du territoire.** La collaboration entre CDPQ Infra et l'ARTM, qui est l'autorité responsable de la planification et du financement du transport en commun dans l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal, constitue une **condition essentielle** au succès du projet.
3. **Le REM de l'est constitue l'occasion d'une réelle intégration entre l'aménagement d'infrastructures de transport et l'aménagement urbain.** Le projet doit permettre de :
- Concrétiser la volonté des autorités publiques de développer l'est de Montréal, un milieu de vie urbain dynamique qui garde et développe des emplois à forte valeur ajoutée;
 - Améliorer l'accès aux pôles d'emploi autres que le centre-ville, dans une perspective bidirectionnelle, en favorisant l'intermodalité avec le reste du réseau en vue d'un impact social favorable;
 - Devenir un levier de transformation et de revitalisation des quartiers traversés afin de créer des milieux de vie complets, satisfaisant à l'ambition de densification et de mixité fonctionnelle et sociale, et où la mobilité de proximité est possible;

¹ Stations programmatiques: terminologie utilisée par l'Alliance pour l'est de Montréal dans son projet *Stations programmatiques pour le REM de l'est* pour lequel un soutien financier a été octroyé par le gouvernement du Québec le 14 décembre dernier. Le projet vise à concevoir et à mettre en œuvre une vision intégrée pour l'ensemble des éléments et fonctions des aménagements limitrophes des futures stations du REM de l'est, dans une perspective de valeur ajoutée pour la population locale.

- Faire découler le mode d'insertion de l'infrastructure (élevée, souterraine, distance entre piliers, etc.) en priorité d'un désir de revitalisation des milieux traversés, d'une intégration optimale visant à atténuer tout impact négatif de l'infrastructure, et non pas uniquement d'un modèle d'affaires.
4. **Le REM peut contribuer à la construction d'une ville où la mobilité collective et active est prioritaire**, où les infrastructures majeures de transport urbain font toujours partie intégrante d'un projet urbain d'ensemble.

Le comité est d'avis que le REM de l'est peut ainsi contribuer à transformer de manière positive l'est de l'agglomération de Montréal. Toutefois, la forme d'implantation du REM a aussi le potentiel de créer un effet de fracture entre les secteurs situés de part et d'autre du tracé si un traitement urbain et architectural de qualité n'est pas assuré tout au long du tracé. Le projet devra donc permettre d'atténuer les disparités déjà existantes, d'offrir des points de rassemblement et d'animation urbaine, de répondre à des besoins non comblés dans les quartiers traversés et de permettre une véritable appropriation citoyenne.

Afin de permettre au projet du REM de susciter un redéveloppement orienté et bien planifié, l'implication et la collaboration des autorités municipales et des arrondissements est essentielle; on ne peut laisser libre cours aux seules forces du marché immobilier.

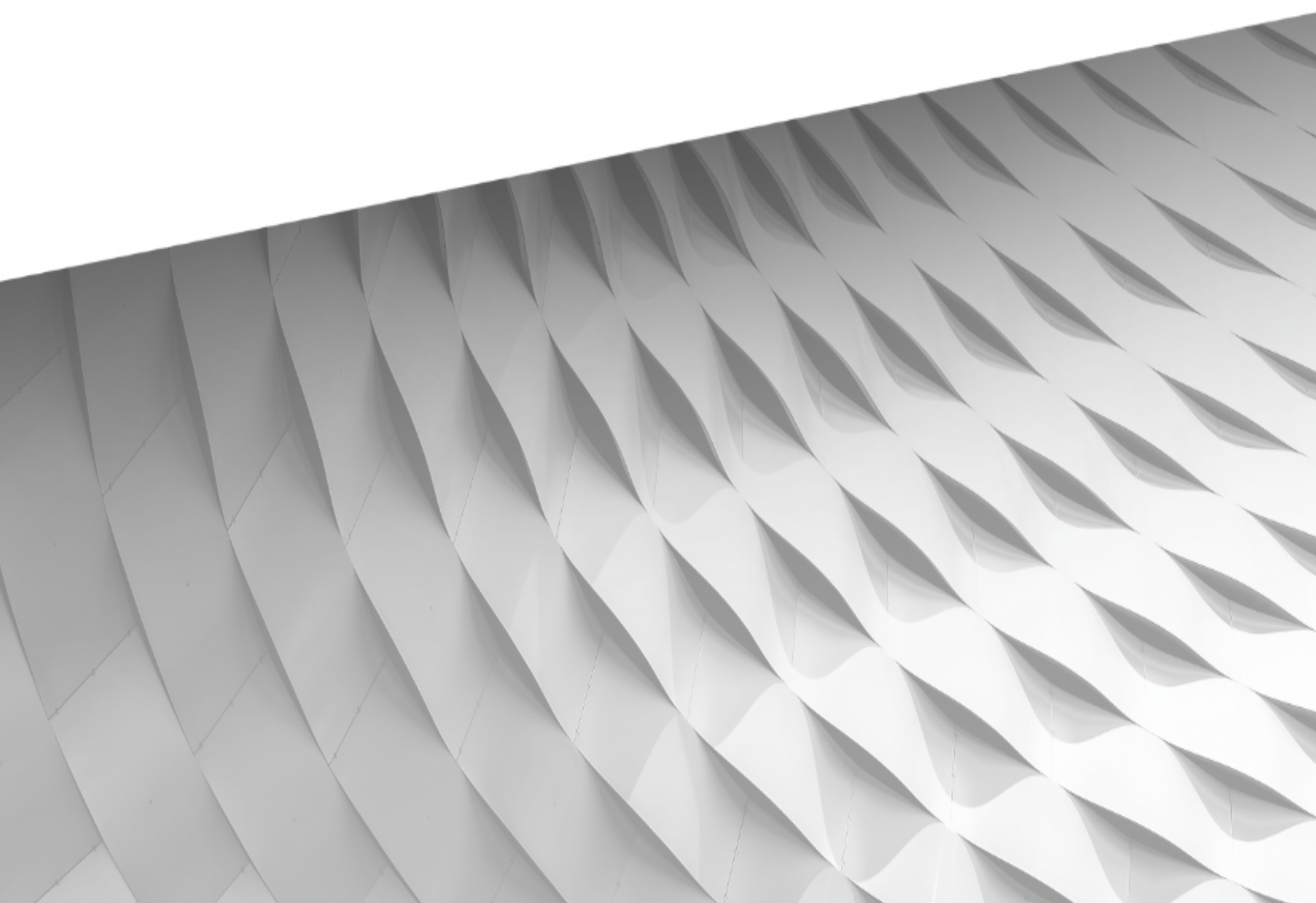
Bien qu'imposantes par nécessité, les structures accueillant les trains, ainsi que tout élément connexe (caténaires, murs anti-bruit, etc.) devront se distinguer par leur aspect raffiné, faisant la plus large place possible aux aménagements urbains de qualité situés à leurs abords, et ce tout au long du tracé. L'ensemble des éléments architecturaux nécessaires pour atténuer les impacts de bruit ou toute autre nuisance devront faire partie intégrante du projet dès sa conception.

La vision proposée exige aussi qu'une attention particulière soit accordée à la conception de toutes les stations. Elles devront être distinctes les unes des autres, à l'image de leurs lieux d'implantation, des quartiers traversés et de leur tissu social. Elles devront aussi contribuer à satisfaire aux objectifs de densification et de mixité sociale prévus aux outils de planification urbaine.

Quant à la qualité architecturale du projet elle-même, elle devra mettre à profit toute la diversité des expertises et ressources créatives du Québec. L'architecture du projet devra s'incarner pleinement dans l'ensemble des quartiers, respecter l'environnement, mettre en valeur tous les éléments patrimoniaux, le long du tracé et intégrer les meilleurs matériaux disponibles. Le projet devra aussi réussir à traverser les décennies de façon durable, tant par les modes écoresponsables de conception que par la qualité

de l'entretien des infrastructures et l'animation des espaces publics attenants. Ce projet devra être à l'avant-garde des développements techniques disponibles partout sur la planète et permettre d'intégrer les développements futurs à venir, et ce dans toute la mesure du possible.

Bref, là où d'aucuns pourraient s'attendre à un simple projet d'infrastructure de transport, il faut surprendre et avoir l'ambition de lancer un véritable projet intégré de redéveloppement urbain, avec tout ce que cela implique de défis et de conditions de réussite. C'est cette vision que souhaite voir se réaliser le comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine.





PRINCIPES ET CONDITIONS DE RÉUSSITE

Le comité est conscient du niveau inégalé d'ambition du projet et a ainsi identifié un certain nombre de principes à respecter pour y arriver afin de mettre en œuvre cette vision qui s'éloigne significativement de la manière traditionnelle de réaliser les projets de transport. Cette approche, qui se distinguerait de celle adoptée pour le REM de l'ouest, exige une adhésion ferme à des grands principes et conditions de réussite incontournables en matière de gouvernance, de conception, de planification, d'intégration urbaine et d'architecture.

D'abord et avant tout, il faut :

- Concevoir le projet comme s'étendant de façade à façade de chaque côté de l'infrastructure de transport elle-même, et ce tout au long du tracé.
- Prendre en compte la réalité socioéconomique, le tissu physique et social, ainsi que les besoins des différents quartiers traversés.
- Considérer la qualité du design et de l'intégration urbaine comme les éléments clefs pour l'ensemble des décisions reliées à la conception, à la réalisation et l'opérationnalisation du projet.
- Se donner plus de temps pour mener à bien un processus de conception, d'ingénierie et de design optimal, en collaboration avec les diverses parties prenantes.
- Mettre en place des modes adaptés d'interaction avec le voisinage pendant toute la période des travaux de construction.

Un pareil parti présuppose que l'ensemble du domaine public traversé a le potentiel de faire l'objet d'un réaménagement permettant d'offrir une véritable plus-value au quartier traversé. Or la majeure partie de ce domaine public échappe à la juridiction de CDPO Infra ou du ministère des Transports, ce qui implique que la réflexion soit collective et que tout réaménagement prévu dans le cadre du projet devra non seulement être conçu, mais aussi réalisé en étroite collaboration avec la Ville de Montréal, la Ville de Montréal-Est et les arrondissements concernés.

Ceci apparaît comme une condition *sine qua non* de succès du projet. Voilà pourquoi le comité a recommandé dès le début de ses travaux de :

- Mettre en place un mode de gouvernance entre le gouvernement du Québec, CDPO Infra, la Ville de Montréal, ses arrondissements et la Ville de Montréal-Est permettant de départager clairement les rôles, les responsabilités et les

participations respectives au financement et à la construction de ce projet intégré afin de garantir la réalisation fidèle de l'ensemble des concepts et aménagements présentés au comité et au public, de même que l'entretien et le maintien à long terme des aménagements, pour toute la vie du projet.

- Définir et sécuriser un budget global incluant tous les aménagements du domaine public (réfection des voies, trottoirs, pistes cyclables, mobilier urbain, éclairage, aménagements paysagers, art public, etc.).
- Mettre en place un calendrier de travaux intégrés, plutôt que séquentiels, pour en réduire la durée totale et ainsi minimiser les impacts sur la population.
- Poursuivre la planification urbaine en tenant compte de la présence future du REM de l'est et des opportunités et défis générés.

Le comité émet d'ailleurs la réserve formelle suivante :

- Tous les avis du comité sur les lignes directrices en matière d'architecture et d'intégration urbaine sont rédigés en prenant pour acquis que ce mode de gouvernance sera déterminé et présenté publiquement dans les meilleurs délais de telle sorte qu'on puisse garantir à la population la réalisation de l'ensemble des concepts et aménagements proposés, non seulement pour l'infrastructure de transport elle-même, mais aussi pour les aménagements urbains tout au long du tracé.

Par ailleurs, le comité est préoccupé de l'animation des sites publics aux abords des stations et de la structure elle-même. Dans certains cas, cette animation pourra faire partie de mesures destinées à assurer un plus grand sentiment de sécurité aux abords de certains secteurs spécifiques. Voilà pourquoi il importe de :

- **Prévoir au mode de gouvernance la mise en place de modes d'opération et de gestion appropriés pour chacun des lieux publics situés aux abords des stations ou de l'infrastructure afin d'en faire un ouvrage vivant à l'année, au fil des saisons, et ce de façon pérenne.**

Une des clefs du succès pour la réalisation effective des propositions architecturales et d'aménagement réside dans le caractère prescriptif (obligatoire) des devis visant à sélectionner les firmes responsables de la construction elle-même de l'infrastructure et des stations. Le comité partage à cet égard la volonté de CDPQ Infra d'intégrer aux devis un maximum d'éléments prescriptifs relatifs à l'architecture et à l'aménagement urbain, ce qui permettra un contrôle accru de la conception favorisant ainsi une meilleure prise en compte des milieux traversés, un respect des orientations générales du projet et la possibilité de montrer à l'avance à la population les plans préliminaires des stations et de l'infrastructure.

Ceci dit, cette approche de CDPO Infra recèle potentiellement deux grands écueils, celui de limiter l'apport de la population dans la conception des aménagements et celui de concentrer le processus de création entre les mains d'un petit nombre de concepteurs, privant ainsi la population de toute la diversité de l'expertise en créativité disponible. Le comité a fait valoir son point de vue à cet égard tout au long de ses travaux et recommande de mettre en place les conditions de réussite suivantes :

- Identifier clairement avec la Ville de Montréal des lieux symboliques et de haute valeur dans chacun des milieux traversés, tels le parc Morgan, le site de l'ancien hôpital de la Miséricorde, le tracé fondateur du boulevard St-Laurent et le Monument National et déterminer comment en tenir compte de façon spécifique souhaitant une certaine adaptation de la nouvelle infrastructure pour ne pas nuire à la mise en valeur de ces lieux importants ;
- Intégrer le plus rapidement possible une diversité de concepteurs, architectes, aménagistes et designers aptes à bonifier les concepts architecturaux et d'aménagements préliminaires en établissant des mécanismes de collaboration efficace avec l'équipe de conception actuelle de CDPO Infra;
- S'assurer de mettre en place des démarches de co-création ciblées mettant à profit la participation de la population pour la conception de stations et/ou des aménagements environnants;
- Identifier clairement une liste de stations dites programmatiques, soit des stations pour lesquelles le concept de base proposé pourra bénéficier d'éléments de construction supplémentaires en hauteur ou en juxtaposition, potentiellement issus du secteur privé, de sorte qu'on crée une valeur ajoutée pour la communauté environnante;
- Appeler à la collaboration des autorités municipales concernées afin que tout changement réglementaire nécessaire pour accueillir ces projets de stations programmatiques soit mis en place dans les meilleurs délais, et que des partenariats puissent idéalement être conclus afin de prévoir la construction dans un échéancier intégré avec celui du REM de l'est.

Le comité a pris acte de la volonté de CDPO Infra, récemment exprimée en cours de démarche, d'adjoindre à l'équipe de Lemay de nombreux concepteurs supplémentaires en amont de la détermination finale des éléments prescriptifs. Pour le comité, ceci apparaît de prime abord une excellente initiative, qui permettrait à une diversité de firmes d'architecture et de design de contribuer au projet. Cette collaboration nouvelle s'exprimera à divers degrés, selon les stations et les tronçons; le comité n'ayant pas encore pu prendre connaissance des modalités précises (échéanciers, répartition des responsabilités, mécanismes de coordination, sélection des tronçons ou stations visées, etc.), il réserve son jugement à cet égard.

Par ailleurs, au moment de la sélection des entreprises chargées de la construction du projet, le comité suggère aussi de :

- Prévoir dans les appels d'offres une pondération de pointage importante dévolue à la qualité et la diversité de l'expertise des architectes membres de l'équipe de construction;
- S'assurer que de façon générale une large place soit faite aux critères de qualité urbaine et architecturale, s'éloignant autant que faire se peut d'une sélection basée sur le seul critère du prix et du plus bas soumissionnaire.

Bien que chargées de mettre en œuvre un design prescriptif, ces équipes devront néanmoins avoir la capacité de proposer aux architectes maîtres et à CDPQ Infra des bonifications au projet, de là l'importance de s'assurer de leur plus grande expertise possible.

Le comité recommande aussi de:

- Partager publiquement les éléments suivants avec la population:
 - Les grands principes architecturaux et d'urbanisme du projet;
 - Les principaux éléments du design prescriptif;
 - La complémentarité et l'intermodalité du projet avec les autres moyens de transport collectif sur l'île et dans la région;
 - L'ensemble des études d'achalandage intégrant au mieux toutes les analyses prospectives pour anticiper avec le plus de justesse possible les volumes potentiels des réseaux de transport collectifs.

Ces éléments revêtent un caractère fondamental pour permettre à la population de juger de la nécessité d'intégrer cette nouvelle infrastructure dans les quartiers traversés. Cela est particulièrement nécessaire en considération de l'incertitude liée à la période post-pandémie, ainsi qu'aux nouveaux modes de travail et de loisirs. Aux yeux du comité, cela apparaît une condition clé à l'acceptabilité sociale du projet.

Le comité est aussi d'avis qu'un ensemble de présentations et de simulations, comprenant une représentation réelle de l'environnement adjacent au parcours, soient mises à la disposition du public afin qu'il puisse prendre connaissance des aménagements proposés et se faire une idée la plus représentative possible du projet.

Enfin, le comité est d'avis qu'il faut:

- S'assurer que la conception et la réalisation du projet feront en sorte que les aspects techniques puissent évoluer dans le temps en fonction de l'innovation ainsi que des avancées technologiques, et ce dans toute la mesure du possible.
- S'assurer que le projet puisse s'adapter aux éventuelles augmentations de la demande en matière de transport collectif.

AVIS SUR DES ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DU PROJET

En tenant compte de la réserve mentionnée sur le mode gouvernance, et en considérant l'état actuel d'avancement des travaux de conception, en date du 28 février 2022, lesquels ne permettent pas toujours de juger du résultat final des propositions, le comité se juge suffisamment informé pour émettre immédiatement certains avis en réaction aux concepts et lignes directrices soumises par les équipes de conception de CDPO Infra et de Lemay. Ceci dit, dans certains cas, le comité a choisi de réserver son jugement et d'émettre des avis ultérieurement, en fonction de l'avancement futur des travaux de conception.

Il est aussi important de rappeler que plusieurs éléments restent évidemment à concevoir par les équipes de CDPO Infra et feront l'objet de présentations ultérieures, notamment :

- la conception détaillée des secteurs Assomption, nord et sud;
- les propositions d'aménagement sur l'emprise Souigny/Dubuisson;
- les puits de ventilation;
- les postes de redressement d'Hydro-Québec;
- le centre d'entretien et d'exploitation;
- les édicules de sortie de secours;
- les voies de stockage;
- les terminus d'autobus et stations terminales.

Approche globale de conception



Le comité prend acte de la volonté exprimée par les concepteurs de considérer le projet du REM de l'est comme un projet de développement intégré, nécessitant une fine analyse des milieux traversés et incluant des éléments de redéveloppement dépassant largement la stricte définition d'une infrastructure de transport collectif. Il reconnaît leur souhait de créer des aménagements distinctifs, adaptés aux milieux traversés, et ce tout au long du tracé, à la fois pour l'infrastructure aérienne et les stations.

À cet égard, les concepteurs ont proposé une approche axée sur des « catalyseurs » - biodiversité, régénération urbaine, santé, intermodalité, identité, innovation écologique et technologique, infrastructure sociale - visant à maximiser l'impact positif du REM de l'est sur les potentiels de développement spécifiques de chaque station, en lien avec les forces et caractéristiques identifiées pour le secteur environnant.

Cette approche inclut aussi l'identification de « chambres urbaines », soit des lieux ciblés (appelés « moments ») de grand intérêt tout au long du tracé et qui appellent à une attention architecturale particulière pour chacun d'entre eux. Cette méthodologie prévoit que toutes les vues emblématiques et/ou avec un niveau patrimonial d'intérêt le long du parcours soient le moins obstruées possibles par les stations ou l'infrastructure et plutôt mises en valeur, tant au sein des stations qu'en cours du trajet.

Les concepteurs ont par ailleurs subdivisé le tracé en secteurs homogènes regroupant des caractéristiques similaires et devant faire l'objet d'un traitement spécifique.

Globalement, le comité est d'avis de :

- **Mettre en œuvre à son plein potentiel l'approche proposée par les concepteurs, en raison de ses principes d'adaptation optimale aux milieux traversés et de mise en valeur de leurs éléments distinctifs, ce qui est conforme aux orientations du comité.**
- **S'assurer que les résultats de la mise en œuvre de cette approche soient obtenus avant leur intégration dans des devis prescriptifs définitifs.**

Ceci dit, le comité est très préoccupé par le traitement accordé à chaque lieu d'intérêt patrimonial le long du tracé, certains d'entre eux ayant un statut national, provincial ou municipal (boulevard Saint-Laurent, Quartier chinois, ancien hôpital de la Miséricorde, caserne Letourneux, parc Morgan, Pied-du Courant, brasserie Molson, églises, pont Jacques-Cartier, etc.) et entend leur porter une attention particulière lors de la présentation ultérieure des aménagements proposés par les concepteurs.

Promenade du REM de l'est



Une des principales idées soumises par les concepteurs est d'adjoindre à l'infrastructure de transport du REM de l'est une grande Promenade ininterrompue en accès universel d'un bout à l'autre du tracé le long des structures aériennes, laquelle inclurait des voies pédestres et cyclables, de même que des aménagements de divers types, notamment des places publiques, des espaces verts et du mobilier urbain adapté selon les secteurs. Cette Promenade du REM de l'est serait conçue dans une perspective d'appropriation

citoyenne des espaces et créerait de nouvelles opportunités de promotion du transport actif et collectif, contribuant ainsi à la création d'un projet urbain.

Le comité est d'accord avec cette idée et recommande de :

- Développer l'idée de Promenade du REM de l'est d'un bout à l'autre du tracé, tout au long de la structure aérienne et jusqu'au terminus du centre-ville en portant une attention particulière au verdissement et à la continuité des trajets vélos et piétons pour favoriser encore davantage la mobilité active.
- S'assurer que les propositions d'aménagement pour chacun des modes de transport actif (vélo et marche) incluent suffisamment d'espace autonome pour devenir des options réellement viables, qui auront le potentiel d'être pleinement intégrées au réseau municipal existant en répondant aux mêmes ambitions que le Réseau express vélo (REV) de bout en bout du tracé.
- Intégrer immédiatement la piste cyclable de la Promenade en site propre, de même que les différents aménagements urbains, à l'échéancier de construction du projet et non ultérieurement.
- Identifier en collaboration avec les milieux traversés les lieux clé d'intégration entre la Promenade et le tissu urbain adjacent, incluant le rabattement des réseaux cyclables existants, notamment le REV.

Évidemment, cette idée de Promenade pose avec acuité l'enjeu du mode de gouvernance du projet et des responsabilités respectives du gouvernement du Québec, de CDPQ Infra et des autorités municipales. Le comité ne saurait trop insister sur l'importance de régler cet enjeu, tel que précédemment indiqué.

Conception générale de la structure aérienne



Au fil des présentations et des échanges avec les concepteurs, les membres du comité ont eu l'occasion d'aborder plusieurs éléments de la conception potentielle de la structure aérienne : les dimensions, la forme, la hauteur, la portée, la matérialité, la variation des types de piliers, les caténaires, les voiles anti-bruit, l'utilisation des espaces sous la structure, les contraintes d'entretien, etc.

Conformément à la vision proposée faisant la plus large place possible aux aménagements urbains de qualité situés aux abords, le comité suggère de :

- **Mettre de l'avant les principes directeurs de conception de la structure aérienne suivants, en s'assurant toujours de leur adaptation au contexte environnant :**

- Finesse maximale afin de diminuer l'effet de coupure d'une structure surélevée dans les milieux traversés;
- Prise en compte des cônes de vision sur les édifices ou sites significatifs le long du parcours;
- Largeur minimale, autant que permettent les contraintes de conception et de sécurité des passagers;
- Hauteur variable selon les secteurs, permettant de dégager les basiliaires et d'aménager de nouveaux espaces publics que la population pourra s'approprier;
- Variation des formes des piliers afin de créer un certain rythme dans la conception et s'adapter de façon optimale à chaque milieu traversé;
- Utilisation de matériaux assurant le plus de transparence tout au long du parcours;
- Utilisation de matériaux permettant les plus longues portées possibles entre les piliers, particulièrement à certains endroits sensibles du tracé afin de minimiser l'impact sur la perméabilité du quartier environnant;
- Conception intégrée des éléments constitutifs de la structure;
- Dégagement maximal des vues des voyageurs, à moins de contexte particulier justifiant une approche différente;
- Présence d'un voile architectural aux côtés du train lorsque justifié pour répondre à des besoins identifiés, tels que l'adaptation au contexte architectural ou urbain, la mitigation du bruit, la dissimulation des caténaires à des endroits particulièrement sensibles du parcours, la préservation de l'intimité des résidences avoisinantes, etc.;
- Conception d'un éclairage adapté et adéquat pour les espaces sous le tablier;
- Présence d'une qualité architecturale de haut niveau dans l'ensemble des secteurs traversés.

Concernant la question des caténaires, dont l'impact sur la conception architecturale du projet soulève des inquiétudes, le comité a bien entendu les experts de CDPO Infra à l'effet qu'il s'agit de la seule solution technique actuellement disponible et satisfaisant aux conditions climatiques de Montréal. Néanmoins, le comité suggère de :

- **Prévoir dès maintenant des mesures favorisant le possible retrait des caténaires dans l'éventualité où des avancées technologiques futures le permettraient;**
- **Installer des poteaux de caténaires dont la conception architecturale sera intégrée aux autres éléments (voile, mur anti-bruit, etc.) et de facture soignée plutôt que les modèles plus génériques comme ce fut le cas pour le REM de l'ouest.**

Pour ce qui est des mesures acoustiques prévues dont CDPO mentionne qu'elles sont absolument nécessaires en vue de respecter les obligations réglementaires, le comité considère qu'il s'agit d'un défi d'intégration supplémentaire et témoigne de son

inquiétude et de son inconfort quant à l'impact sur l'intégration architecturale de la présence de murs anti-bruit pouvant aller jusqu'à une hauteur de 4 m au-dessus du tablier, dont une partie serait opaque, sur deux tronçons du tracé, dont celui du centre-ville, de la rue Saint-Urbain jusqu'à la rue Beaudry. La conception de ces murs ou d'un "voile" permettant de le recouvrir sur certains tronçons n'étant pas achevée, et n'ayant donc pas fait l'objet de présentations, le comité réserve son jugement.

En ce qui a trait à la matérialité et l'entretien, le comité est très inquiet des limites en matière de qualité des aménagements architecturaux en béton coulé sur place. Prenant en considération les présentations faites par les experts de CDPQ Infra, le comité recommande :

- D'inclure aux devis de construction que les aménagements de la structure aérienne et des piliers soient en acier et/ou en béton préfabriqué, et non coulé sur place, afin de leur conférer la plus grande finesse, ainsi que la meilleure qualité architectonique possible;
- Dans le cas de béton préfabriqué, de s'assurer de recourir au produit qui offre le meilleur niveau de blancheur et d'uniformité possible;
- De choisir des matériaux et leur revêtement, de même que concevoir des ouvrages qui tiennent compte au mieux de l'entretien à long terme et de la résistance aux intempéries et aux impacts externes, notamment les graffitis, ainsi que d'inclure des mesures optimales de contrôle de la qualité;
- De porter une attention particulière à la qualité des joints entre les différents matériaux composant l'infrastructure;
- De s'assurer d'un entretien régulier de l'infrastructure.

Quant aux endroits exacts de l'implantation de la structure et de ses piliers, au centre ou en bordure d'emprise, le comité considère qu'on doit procéder conjointement avec la Ville et les arrondissements aux optimisations nécessaires de la chaussée et des terre-pleins afin de privilégier la sécurité et la convivialité, de même qu'éviter de créer de la circulation supplémentaire dans les quartiers résidentiels avoisinants.

Conception générale des stations



Les membres du comité ont eu l'occasion de prendre connaissance de concepts préliminaires proposés pour quelques stations du réseau, à divers degrés d'avancement. Ces présentations ont permis de constater comment l'approche mise de l'avant par les concepteurs influence les grands déterminants de la conception. La diversité de concepts présentés inclut des stations au centre-ville, sur la rue Notre-Dame, de même que sur les tronçons de la rue Sherbrooke et vers Marie-Victorin. Parmi

les stations présentées se trouvaient aussi deux stations dites programmatiques (Sherbooke/Saint-Jean-Baptiste et Lacordaire/Couture), capables d'accueillir des ajouts de construction en hauteur ou en juxtaposition afin de permettre au milieu de bénéficier de programmes et avantages autres que les seuls bénéfices habituels d'accessibilité d'une station de transport collectif.

Le comité a sollicité des concepteurs une énumération des principes directeurs de conception des stations qu'ils souhaitent mettre de l'avant pour le réseau. Ces principes directeurs varient légèrement d'un secteur à l'autre, pour tenir compte, à juste titre, des différences dans le tissu urbain local et distinguer les stations souterraines des stations aériennes.

En prenant en considération ces listes et en y apportant sa propre contribution, le comité recommande de :

- **Mettre de l'avant les principaux principes directeurs de conception suivants pour l'ensemble des stations du réseau :**
 - Unicité des stations en vue d'un arrimage optimal avec le milieu;
 - Intégration des meilleures pratiques en matière de construction de bâtiments durables;
 - Préservation et mises en valeur des vues d'intérêt et création d'expériences mémorables;
 - Insertion optimale entre le volume architectural des stations et l'espace public;
 - Positionnement des espaces techniques en sous-sol en vue de minimiser les volumes;
 - Optimisation des liens de mobilité active vers les stations et tout au long de la Promenade du REM;
 - Installation d'espaces de stationnement pour vélos aux abords de chaque station en nombre substantiel, afin d'envoyer un message clair en faveur d'une forte intermodalité entre le vélo et le transport collectif;
 - Accessibilité universelle aux stations et aux divers espaces publics aménagés en lien avec le projet;
 - Présence d'art public, dans une perspective globale réfléchie, faisant notamment appel à des initiatives de mécénat;
 - Bonification des espaces publics et du couvert végétal environnant.



D'entrée de jeu, le comité souhaite indiquer qu'il va de soi que **si l'on ne considère que le strict point de vue de l'intégration urbaine et architecturale, un tracé souterrain allant du Pont Jacques-Cartier jusqu'au terminus est préférable.** Qui plus est, un tracé aérien a pour effet collatéral de limiter les options de desserte en transport en commun au sol le long du boulevard René-Lévesque.

Ceci dit, le comité a évalué au mérite les différentes propositions des concepteurs, notamment en matière de création d'une longue Promenade du REM, et pris acte du degré d'avancement de chacun des principaux éléments constituant un tronçon aérien au centre-ville.

Dans la foulée de l'ensemble de ces considérations, le comité est d'avis :

- **Qu'une intégration urbaine réussie d'une structure aérienne au centre-ville, minimisant tout effet potentiel de fracture, pourrait être possible uniquement dans la mesure où cinq conditions essentielles sont réunies:**
 - La révision fondamentale de la vocation et de la géométrie du boulevard René-Lévesque
 - La poursuite du travail d'affinement de la structure
 - La qualité optimale de l'aménagement de la trémie
 - L'avancement satisfaisant des concepts des stations
 - La participation et l'accord de la Ville de Montréal

Le comité constate que ces conditions ne sont pas encore réunies pour le moment. Il appelle donc toutes les parties impliquées à poursuivre leur travail en vue de les réunir.

1- La révision fondamentale de la vocation et de la géométrie du boulevard René-Lévesque

Le comité considère que l'accueil d'une structure aérienne minimisant tout effet potentiel de fracture peut se faire si on révisé de manière fondamentale la vocation et la géométrie du boulevard René-Lévesque pour le transformer en un véritable axe de mobilité collective et active, ce qui nécessitera la mise en place d'espaces publics de qualité. Ainsi le comité recommande :

- **D'assortir toute implantation d'une structure aérienne sur le boulevard René-Lévesque d'un retrait significatif de l'espace dédié au transport automobile laissant**

suffisamment de place pour la création d'une large promenade piétonne et d'une piste cyclable en site propre, incluant des aménagements, des places publiques, du mobilier urbain et de l'animation de qualité, de même qu'une plantation massive d'arbres et de végétaux.

Le comité considère qu'un tel projet de Promenade, de facture originale, a le potentiel de devenir l'élément phare du projet au centre-ville et d'offrir à l'ensemble des Montréalais, qu'ils soient ou non utilisateurs du REM, qu'ils résident ou travaillent à proximité ou encore de simples visiteurs, une valeur ajoutée indéniable à la mise en valeur de leur milieu de vie. Ce projet de Promenade envoie aussi un signal clair sur le changement modal souhaité, de l'automobile vers le transport collectif et actif.

Le comité rappelle qu'il souhaite que le REM de l'est soit un véritable projet intégré de redéveloppement urbain, un levier de transformation et une opportunité réelle d'assurer l'interrelation optimale des modes de transport actif et collectif dans une perspective de mobilité durable. Le réaménagement complet du boulevard René-Lévesque permettrait la réalisation de cet objectif au centre-ville.

2- La poursuite du travail d'affinement de la structure

Le comité a préalablement indiqué ce qu'il considérait comme étant les principes directeurs à mettre de l'avant pour la conception de la structure elle-même. Les présentations faites jusqu'à maintenant par les équipes de conception démontrent que des progrès ont été réalisés mais qu'il reste encore beaucoup de travail à faire pour arriver à un résultat satisfaisant, notamment en matière de finesse de la conception, de largeur du tablier, de hauteur générale, d'intégration du voile, des caténaires et des murs anti-bruit, de même que sur des éléments relatifs à la matérialité et au rythme d'implantation des piliers, pour ne nommer que ceux-ci. Bref, des efforts créatifs et d'innovation supplémentaires sont requis.

Le comité recommande donc de:

- **Poursuivre le travail de conception de la structure sur la base des principes directeurs énoncés.**

3- La qualité optimale de l'aménagement de la trémie

CDPQ Infra ayant annoncé qu'elle privilégie dorénavant un tracé incluant un tunnel court débutant aux abords de la rue Saint-Urbain, les membres du comité ont porté une grande attention à l'enjeu de la zone de transition entre la structure aérienne et la structure souterraine, qu'on appelle aussi trémie. Cette attention est à la mesure de la forte inquiétude des membres sur le potentiel de fracture de la trame urbaine que ce type d'aménagement peut amener.

Après avoir échangé sur les considérations techniques quant au choix de la zone d'implantation et sur l'importance de minimiser les effets de barrière de la trémie, les membres du comité ont pu prendre connaissance de différentes options préliminaires de conception, incluant ou non une passerelle piétonne nord-sud. À prime abord, les membres du comité considèrent que la conception reste encore à raffiner, et pourra certainement bénéficier de la contribution de concepteurs externes supplémentaires, pour assurer le caractère satisfaisant de cette partie cruciale de la structure. Le comité souhaite d'emblée proposer de :

- Concevoir un aménagement qui minimise la largeur de la trémie et son impact sur la trame urbaine, tout en y intégrant un élément marquant pour transformer l'espace en un point focal fort du paysage urbain;
- Intégrer un maximum d'éléments de transparence et de porosité dans la conception et les matériaux pour minimiser les effets de barrière ou de mur, et ce en priorité à l'intersection de la rue Jeanne-Mance;
- Préserver le caractère de la Promenade;
- Profiter de l'occasion pour créer un belvédère ou tout autre élément similaire offrant des vues sur le centre-ville, le Quartier des spectacles et la nouvelle Promenade, tout en tenant compte de son impact potentiel sur la transparence souhaitée à l'intersection de la rue Jeanne-Mance;
- Maximiser la continuité des déplacements piétons et assurer un parcours sans obstacle pour les personnes à mobilité réduite;
- Porter une attention particulière à l'animation permanente des espaces aux abords et sous la structure dans toute la zone de transition, de même qu'à son financement annuel.

4- L'avancement satisfaisant des concepts des stations

Le comité considère que l'ensemble des principes directeurs de conception des stations précédemment énoncés devraient être mis de l'avant pour les stations du centre-ville, en portant cependant une attention particulière à leur caractère unique et emblématique compte tenu de la trame urbaine environnante. Plusieurs de ces stations offrent le potentiel d'un geste architectural fort et aucun effort de créativité ne devrait être négligé pour arriver à un résultat à la hauteur de nos ambitions collectives.

Le comité entend soumettre un avis plus détaillé à la lumière de la présentation ultérieure de concepts plus avancés, auxquels auront pu contribuer une diversité accrue de concepteurs, conformément aux intentions exprimées par CDPQ Infra.

Le comité rappelle par ailleurs que le Quartier chinois a récemment fait l'objet d'une intention ministérielle de protection patrimoniale. Compte tenu du caractère hautement symbolique de la station située à la fois aux abords du Quartier chinois et de «la Main»,

et de l'importance de prendre en compte les constatations du groupe de travail sur le Quartier chinois, le Comité recommande de :

- **Mettre en place un processus d'interaction avec la population locale et les parties prenantes intéressées pour la conception de la station située aux abords du Quartier chinois et du boulevard Saint-Laurent.**

Le comité recommande donc de:

- **Poursuivre le travail de conception des stations sur la base des principes directeurs énoncés.**

5- La participation et l'accord de la Ville de Montréal

Le premier ministre du Québec a souhaité publiquement que le REM de l'est soit un projet rassembleur suscitant l'adhésion des grands partenaires institutionnels. Le comité partage tout à fait cette opinion et considère que la présence d'une structure aérienne au centre-ville est probablement l'enjeu le plus significatif à cet égard.

Par exemple, il va de soi qu'une étude de circulation menée par CDPQ Infra, en collaboration avec le Ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal devra préalablement être réalisée avant de déterminer l'envergure du retrait d'espaces liés au transport automobile afin d'atteindre les objectifs de transfert modal.

Le comité recommande donc de :

- **Obtenir l'appui de tous les partenaires institutionnels du projet avant de lancer les appels d'offres de construction du projet.**

Amélioration de la desserte en transport collectif du centre-ville

En dernier lieu, et en dépit du fait que cela déborde du cadre strict de son mandat, le comité souhaite soumettre aux autorités concernées qu'une réflexion serait opportune sur l'évolution potentielle du projet. Ainsi, si la croissance de la demande ou la vision de développement de la Ville le justifie, il serait possible notamment de prolonger le tracé souterrain encore plus à l'ouest dans le centre-ville, dans une perspective d'amélioration de sa desserte en transport collectif.

De la même façon, le comité considère qu'il faut :

- Déployer tous les efforts afin de rapprocher et de mieux connecter, au besoin par la qualité des espaces publics, la station Labelle du REM et la station de métro Berri-UQAM, dans l'objectif d'améliorer l'intermodalité des réseaux et l'accessibilité à des destinations majeures du centre-ville, notamment le CHUM, l'UQAM et la Grande bibliothèque.

Tronçon Notre-Dame



Le comité apprécie que le tracé proposé soit le plus près possible de la rue Notre-Dame, s'éloigne au maximum des résidences et permette l'espace nécessaire pour un réaménagement futur en vue d'une artère plus conviviale et agréable. Dans une perspective de plus-value pour le quartier, il accueille très favorablement l'idée d'offrir des vues sur le Fleuve et les installations portuaires, et ce à la fois à partir du train, des plates-formes dans les stations ou d'éventuels ajouts de construction de stations programmatiques.

De façon générale, le comité propose de:

- **S'assurer que le Bureau de projet de la rue Notre-Dame et les équipes de conception du REM poursuivent leur collaboration étroite pour s'assurer de l'intégration optimale du projet.**

Compte tenu du caractère actuel des espaces environnants et de la proximité d'une voie de circulation automobile et de camionnage majeure, le comité suggère de :

- **Renforcer le caractère verdoyant existant du secteur en maximisant la plantation d'arbres aux abords des stations et dans l'aménagement de la Promenade.**

Pour ce qui est de la conception des stations, le comité suggère d'appliquer les mêmes principes que pour l'ensemble des stations, en s'assurant toutefois de :

- **Porter une attention particulière au dégagement des vues vers le sud et à l'atténuation des impacts visuels à partir des résidences du côté nord.**

Dans le même esprit, tout voile devant accompagner la structure aérienne ne devra se trouver que du côté nord dans un souci de mitigation des impacts et de dégagement des vues vers le Fleuve.

Le comité est d'avis que la station Pie-IX devra faire l'objet d'une attention particulière compte tenu de son intermodalité avec le SRB Pie-IX. Cette station offre un potentiel

d'achalandage majeur et pourrait aussi constituer un point focal d'attraction dans le quartier. Le comité est convaincu de son potentiel programmatique et considère qu'elle devait être ciblée afin d'inclure un bénéfice tangible supplémentaire à la communauté locale, en consultation avec cette dernière.

Pour sa part, le parc Morgan constitue un élément phare du site patrimonial de Maisonneuve créé par le gouvernement du Québec pour lequel la plus grande attention doit être consacrée. Compte tenu des besoins de quiétude, et en considération de l'important volume de transport automobile et de camionnage aux abords immédiats de la partie sud du parc Morgan, le comité est d'avis qu'il faut:

- Concevoir le projet du REM comme une réelle opportunité de bonifier les aménagements et la quiétude du parc Morgan, plus particulièrement dans sa partie sud;
- Maintenir le principe d'une intégration de la structure aérienne la plus éloignée possible des aménagements du parc Morgan, en tenant compte des contraintes liées à la rue Notre-Dame.

Le comité considère que la population locale est la plus légitimée et experte pour accompagner les concepteurs à cet égard. En conséquence, le comité recommande de:

- Mettre en place un processus de co-création avec la population locale pour concevoir des aménagements bonifiés dans le parc Morgan et y intégrer de façon optimale la structure aérienne.

Tronçon Sherbrooke Est



Dans la foulée des échanges avec les concepteurs et de sa visite sur le terrain, le comité a, dès l'automne dernier, fait savoir à CDPO Infra qu'elle devait:

- Évaluer d'autres options qu'une structure aérienne sur la rue Sherbrooke dans Mercier-Est compte tenu de la quasi-impossibilité d'intégrer de manière satisfaisante une telle structure aérienne en raison de l'étroitesse de l'emprise de rue et du cadre bâti résidentiel de petit gabarit.

CDPO Infra a annoncé le 25 janvier dernier qu'elle modifiait son projet de référence pour remplacer le tronçon sur Sherbrooke par un tronçon sur Dubuisson.

Le comité salue la décision de ne pas implanter une structure aérienne sur la rue Sherbrooke, conformément à son avis. Il attend de prendre connaissance des propositions détaillées d'aménagement sur la rue Dubuisson avant d'émettre ultérieurement son avis à cet égard.

D'entrée de jeu, le comité souligne toutefois sa grande préoccupation concernant la perte de connexion du réseau du REM avec la ligne verte du métro à la station Honoré-Beaugrand. Considérant l'importance de favoriser l'interconnexion des réseaux, le comité souhaite que CDPO Infra évalue toutes les options, y compris celle d'une insertion en souterrain sous Tétraultville, et poursuive sa réflexion pour réaliser à la fois l'objectif de connecter de façon optimale les réseaux et de minimiser tout effet de fracture potentielle dans ce quartier sensible. Il souhaite en conséquence que CDPO puisse :

- **Trouver une solution pour réaliser une connexion directe entre le réseau du REM et la ligne verte du métro.**

Pour leur part, la zone industrielle de Montréal-Est et la section du tracé située dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles ne posent pas les mêmes enjeux d'intégration d'une structure aérienne. Cependant, ils recèlent des potentiels de redéveloppement beaucoup plus grands, notamment à travers une densification du tissu urbain. En conséquence, le comité propose de :

- **Évaluer formellement le potentiel de développement de la zone industrielle de l'est de Montréal afin d'y prévoir éventuellement de nouvelles stations et ajuster la planification d'aménagement et d'urbanisme en conséquence.**

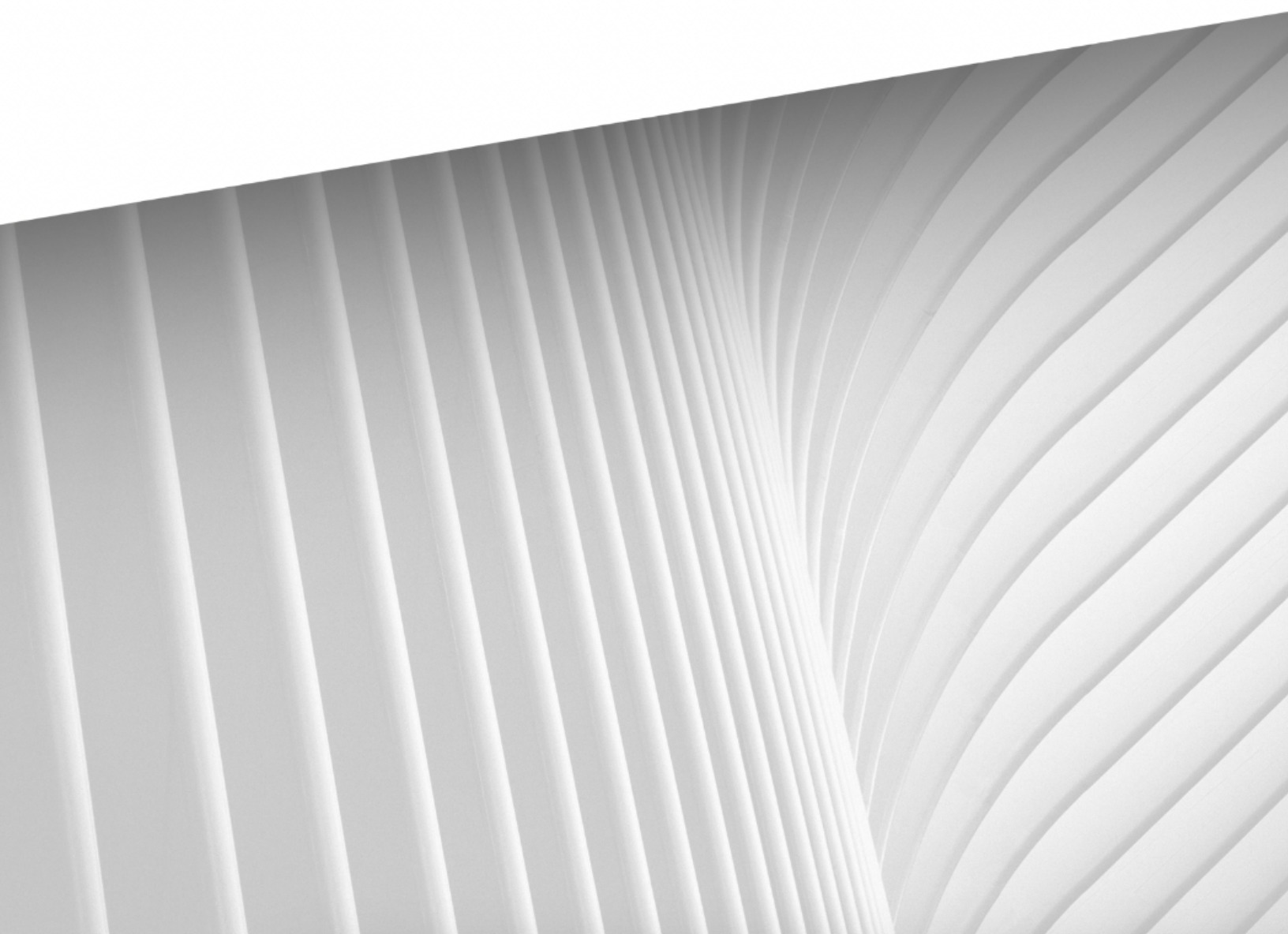
Tronçon Marie-Victorin



Le caractère souterrain du tronçon limite la contribution du comité aux concepts des stations et à celui de la trémie L'Assomption, cette dernière n'ayant pas encore fait l'objet d'une présentation par les concepteurs. À prime abord, on peut penser que les préoccupations du comité exprimées pour la trémie du centre-ville auront la même pertinence ici. Dans le même ordre d'idée, le comité réitère l'importance d'arrimer la conception avec les démarches de planification urbaine actuellement en cours dans le secteur, en incluant notamment l'éventuel projet annoncé d'expansion du réseau cyclable du REV qui pourrait se rabattre sur les stations et rejoindre la Promenade du REM.

Pour ce qui est de la conception des stations sur ce tronçon, le comité considère que les mêmes principes déterminés pour toutes les stations du réseau doivent s'appliquer, en y ajoutant une volonté de transparence vers le sous-sol et l'utilisation de l'emprise du tunnel aux abords de la station pour la création de places publiques, telle que d'ailleurs proposée par l'équipe de conception. Des avis détaillés suivront ultérieurement, au moment de la présentation de concepts plus élaborés.

Enfin, de la même façon qu'au centre-ville, et même si cela déborde du cadre strict de son mandat, le comité souhaite soumettre aux autorités concernées qu'une réflexion serait opportune sur la possibilité de prolonger le tracé souterrain encore plus à l'est, en cas d'évolution de la demande, et dans une perspective d'amélioration de la desserte en transport collectif de Rivière-des-Prairies.





PROCHAINES ÉTAPES

Le comité entend poursuivre ses travaux et prendre connaissance d'éléments supplémentaires présentés par les équipes de conception avant de formuler ses avis, notamment sur les concepts de stations, la transition sous le pont Jacques-Cartier, l'inventaire des vues et bâtiments patrimoniaux, les modèles détaillés de caténaires, pour ne citer que ceux-ci.

Le comité est confiant que le processus actuel d'itération continue et de collaboration active avec les équipes de conception continuera de porter ses fruits. Les membres remercient ces concepteurs et saluent leur détermination à concevoir un projet de grande qualité, à la hauteur de nos ambitions collectives.

