

Montréal, le 30 juin 2021

PAR COURRIEL
monrem@cdpqinfra.com

CDPQ Infra

Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec
1000, place Jean-Paul-Riopelle
Montréal (Québec) H2Z 2B3

Objet : Consultations publiques sur le REM de l'Est | Commentaires de l'OAQ

Madame, Monsieur,
Membres du comité d'experts indépendant,

L'Ordre des architectes du Québec (OAQ) vous transmet, par la présente, ses commentaires sur le projet de prolongement du REM vers l'est de Montréal à l'occasion de la consultation publique menée par votre organisation.

L'Ordre suit le projet avec intérêt depuis son annonce en décembre dernier. Il avait dès lors applaudi l'ambition de relier l'est de Montréal au centre-ville par un projet de transport collectif structurant. L'Ordre estime que, bien réalisée, cette bonification de l'offre de transport contribuera au désenclavement de plusieurs secteurs de l'est de Montréal, en plus d'engendrer des retombées positives sur le plan environnemental, en offrant de nouvelles options de mobilité à des secteurs de l'Île mal desservis à cet égard.

L'Ordre a également salué le souci exprimé par CDPQ Infra de considérer la qualité architecturale en amont du projet afin d'assurer une saine intégration des structures à la trame urbaine. Dans le but, entre autres, d'accroître la transparence du projet, l'Ordre a par ailleurs invité le promoteur à mettre sur pied un comité d'experts, indépendant et multidisciplinaire, dont les membres seraient nommés par le gouvernement. Nous nous réjouissons de la mise sur pied du comité d'experts au printemps 2021 et réitérons l'importance que ses membres soient investis du pouvoir de remettre en question l'ensemble des aspects du projet, dont le tracé, de sorte que la solution choisie soit optimale sur les plans architectural, urbanistique, socioéconomique et environnemental.

C'est dans ce contexte que l'OAQ transmet certains commentaires sur cet imposant projet d'infrastructure qui transformera de façon permanente le paysage urbain montréalais, aura une incidence sur la qualité de vie dans nos quartiers et métamorphosera l'expérience citoyenne aux abords de sa structure. L'Ordre estime que certaines conditions doivent être mises en place afin d'assurer la réalisation d'un projet de qualité et de prévenir d'éventuelles dérives pouvant émerger d'une entreprise aussi complexe¹.

¹ Plusieurs des commentaires de cette lettre font écho aux recommandations que l'Ordre a émises lors des consultations sur la phase I du REM. Ces dernières demeurent tout aussi pertinentes dans le contexte de la phase II du REM.

Les déterminants de la qualité

L'OAQ préconise naturellement d'accorder une grande attention à la qualité architecturale dans les projets d'infrastructures. Ce souci de qualité nous paraît encore plus pressant dans des projets d'envergure comme celui du REM, dont les effets se feront sentir pour les décennies à venir.

L'Ordre considère que la qualité doit s'exprimer d'abord et avant tout grâce à la conception de structures et de bâtiments harmonieux, fonctionnels et durables, s'inscrivant avec cohérence dans leur environnement d'insertion, et non en rupture avec celui-ci.

À titre de référence, l'*Agenda montréalais 2030 pour la qualité et l'exemplarité en design et en architecture*, adopté en 2019 par la Ville de Montréal, vise l'amélioration de la qualité du cadre de vie et engage la Ville à promouvoir l'utilisation du design et à défendre des interventions de qualité sur tout son territoire. Il exprime la conviction qu'un design et une architecture de qualité contribuent à assurer le bien-être de tous les citoyens en plus de la vitalité économique de Montréal² : « [Un design réussi] se traduit par des services de même que par des objets, des bâtiments ou des aménagements urbains bien intégrés, pérennes, adaptables, fonctionnels et efficaces aussi bien qu'esthétiques, attrayants, conviviaux, interactifs, engageants et créateurs de valeur. »

L'*Agenda* soutient par ailleurs qu'« au-delà de sa qualité esthétique, c'est donc la qualité d'usage qui devrait permettre d'évaluer la véritable valeur d'un aménagement public. Cette qualité d'usage est intimement liée au bien-être, à l'accessibilité, à l'appropriation, à la sécurité et à la flexibilité³ ».

L'OAQ adhère à cette vision et considère qu'un bâti de qualité peut faciliter l'appropriation citoyenne, stimuler la convivialité de l'espace public ou encore l'attractivité des centres-villes, créer l'harmonie entre le paysage et le construit, contribuer à la réduction des émissions de GES, promouvoir la mixité sous de multiples formes, en plus d'avoir des bénéfices sur le plan de la santé publique.

L'OAQ considère qu'en tout respect de cette vision de la Ville de Montréal, CDPQ Infra doit chercher à générer des bénéfices sociaux, en plus des bénéfices économiques et environnementaux déjà mis de l'avant dans la promotion du projet de REM de l'Est. Au-delà de la seule mitigation des répercussions du projet, la responsabilité du promoteur concerne l'attractivité des milieux, leur convivialité, la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti, entre autres.

La qualité avant la signature

Malgré l'intention louable du promoteur de considérer la qualité architecturale en amont, l'Ordre s'inquiète de l'enchevêtrement, dans son discours, des notions de qualité architecturale, d'intégration harmonieuse, de signature et d'esthétisme. En effet, dès les prémices du projet, CDPQ Infra a annoncé sa volonté de « doter Montréal d'un réseau signature, moderne et emblématique⁴ ». Or, les notions d'esthétisme et de signature ne sont pas le gage d'un ouvrage de qualité.

² VILLE DE MONTREAL (2019). *L'Agenda montréalais 2030 pour la qualité et l'exemplarité en design et en architecture*, [En ligne], https://designmontreal.com/sites/designmontreal.com/files/publications/agenda_mtl_2030_v1.12-19_fr_lr.pdf, à la page 9 (page consultée le 22 juin 2021).

³ *Op. cit.*, p. 37.

⁴ CDPQ Infra, REM de l'Est – Intégration, [En ligne], <https://www.cdpqinfra.com/fr/rem-est/integration> (page consultée le 11 juin 2021).

Dans un texte éclairant sur le sujet, Guillaume Ethier, professeur en études urbaines et touristiques à l'UQAM, et Marc-André Carignan, chef de contenu multiplateforme pour Kollektif, expliquent les risques de dérives pouvant découler d'une démarche axée sur l'esthétisme et la signature :

« Cette volonté de “signature” ou “d’emblème” tend également à reposer sur les fragiles piliers de l'esthétisme. La beauté nous rapprocherait du succès désiré, pourrait-on croire. Encore faut-il définir le “beau”, un qualificatif qui reste subjectif à bien des égards. [...] [L]a beauté n'est pas une science exacte. Elle diffère d'un individu à l'autre, d'une époque à l'autre. Et surtout, l'esthétisme n'est pas à l'abri des modes et des tendances, un piège qui peut rapidement compromettre l'intemporalité d'une œuvre au fil du temps⁵. »

Le texte souligne également le risque que le projet ainsi envisagé devienne « un objet en complète rupture avec son contexte d'implantation afin de se démarquer, que ce soit par sa volumétrie, sa matérialité ou son ampleur⁶ ». Il relève finalement que le « risque de se tromper est élevé si les objectifs du promoteur ne sont pas, avant tout, le bien commun et la qualité⁷ » – avant même la réalisation à tout prix d'un projet marqué par la rentabilité et la plus grande simplicité de réalisation.

L'OAQ partage ce point de vue et met en garde le promoteur contre le piège de l'approche purement cosmétique ayant comme seul objectif de voir le projet devenir un emblème, erreur pouvant rapidement donner lieu à un ouvrage tape-à-l'œil, non durable et qui risque de mal vieillir.

L'Ordre prône plutôt une solution architecturale pérenne, adaptée au contexte et aux besoins dans son essence même. Cela peut, selon nous, impliquer de remettre en question l'option aérienne dans certains secteurs.

Structure aérienne : une intégration hasardeuse

Dès les consultations portant sur la phase I du REM, l'OAQ recommandait de limiter les structures en hauteur, rappelant que ces voies « couperont et déstructureront des milieux de vie ou compliqueront la relation aux centres existants ». L'OAQ avait aussi rappelé « que l'on cherche actuellement à se départir de nos autoroutes et viaducs surélevés pour ramener la ville à l'échelle humaine. Il faut donc être vigilant dès lors qu'une structure imposante doit émerger »⁸.

L'intégration, dans la phase II, d'une structure aérienne sur le tronçon allant du centre-ville jusqu'à Pointe-aux-Trembles, comporte des défis – mais surtout des risques – majeurs sur les plans architectural et urbanistique. Dans une lettre transmise le 28 janvier à la ministre déléguée aux Transports, madame Chantal Rouleau, l'OAQ a manifesté de vives inquiétudes à l'égard de l'érection d'une telle structure dans certains secteurs à haut risque, en particulier le tronçon qui traverse le centre-ville sur le boulevard René-Lévesque ainsi que celui qui longe la rue Sherbrooke Est. Ces préoccupations demeurent d'actualité.

⁵ Ethier, Guillaume et Marc-André Carignan, « [REM de l'Est : la quête d'une signature](#) » (26 mars 2021) sur le site kollektif.net.

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*

⁸ « [Ralentir pour aller plus loin](#) », mémoire de l'Ordre des architectes du Québec, Enquête et audiences publiques sur le projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), septembre 2016, p. 7.



L'empiètement sur le domaine public, que ce soit des avenues emblématiques comme René-Lévesque et Sherbrooke ou des parcs et espaces verts, est un privilège qui vient avec des obligations.

Le scénario aérien au centre-ville implique une série de problèmes qui, d'après nous, créent un problème insoluble. Malgré tout le travail qu'on pourrait mettre à leur conception, la présence des piliers au centre d'une voie risque fort de fermer la perspective longitudinale donnant d'un côté à l'autre, créant cette fracture urbaine tant dénoncée. Aussi, la proximité éventuelle desdits piliers des intersections pourrait réduire la visibilité et pose le risque d'augmenter les conflits entre les différents types d'usagers de la route. La sous-face du tablier du réseau régulier causera des zones d'ombre importantes sur le domaine public. Les gares, aériennes aussi – dont il est peu question –, créeront des plafonds difficilement conciliables avec la qualité des aménagements urbains. Le volume et les besoins de connexion de ces gares risquent d'augmenter la fracture urbaine, tant en perspective qu'en frontalité, et de déconnecter certains bâtiments significatifs de leur milieu d'insertion. Le bruit induit par le mouvement des trains risque d'affecter le voisinage immédiat et rapproché dans le contexte du centre-ville. Les vues seront grandement affectées, et ce, peu importe l'esthétisme choisi. La liste se poursuit, mais nous nous arrêtons ici. Certains choix faits à ce jour nous semblent comporter trop de risques pour qu'une simple démarche « signature » pallie ces problèmes.

L'OAQ s'inquiète aussi du choix du système caténaire (fil aérien) comme technologie pour alimenter le réseau électrique. Ce choix crée une contrainte supplémentaire de taille pour les concepteurs et conceptrices, vu la surhauteur qu'il impose à la structure et l'effet visuel qu'il engendre. D'autres technologies d'électrification, moins chargées visuellement, ont été utilisées avec succès ailleurs dans le monde et devraient être rigoureusement analysées par le promoteur. C'est notamment le cas du SkyTrain, à Vancouver, projet souvent cité par le promoteur et dans lequel la Caisse de dépôt et placement du Québec a largement investi.

L'Ordre des architectes du Québec demeure convaincu que des scénarios moins préjudiciables sur les plans urbanistique, paysager, socioéconomique et environnemental, devraient être envisagés pour certains secteurs délicats. Nous croyons que le promoteur doit démontrer une réelle ouverture à l'égard de solutions de rechange à l'option aérienne lorsque, après analyse des caractéristiques inhérentes à l'environnement d'implantation, la structure aérienne ne peut être introduite de façon bénéfique et que l'exercice visant à la réconcilier avec le milieu s'avère potentiellement périlleux, voire voué à l'échec.

Si l'intention de CDPQ Infra est effectivement de dépasser le simple exercice cosmétique et de s'engager dans une démarche visant la qualité, des remises en question nous apparaissent nécessaires et saines.

À l'heure où le gouvernement du Québec achève l'élaboration d'une stratégie québécoise de l'architecture et où il tient des consultations publiques en vue d'adopter une stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires, il est essentiel que le projet de prolongement du REM vers l'Est soit cohérent avec les intentions gouvernementales en matière de qualité architecturale et d'aménagement harmonieux du territoire, et qu'il fasse preuve de la plus grande exemplarité.

À nos yeux, le promoteur doit faire preuve d'une grande flexibilité dans la conduite de ce projet et doit œuvrer de façon à accroître la confiance du public, l'adhésion au projet et son éventuelle appropriation par les utilisateurs et les citoyens, favorisant ainsi sa pérennité.

Nous espérons que ces commentaires permettront d'alimenter la réflexion, d'avancer vers l'exemplarité et de réduire au maximum les répercussions sur la qualité de vie dans les quartiers traversés et sur la vitalité de ces derniers.



ORDRE DES
ARCHITECTES
DU QUÉBEC

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre profond respect.

Le président de l'Ordre des architectes du Québec,

Pierre Corriveau

c. c.

François Legault, premier ministre

François Bonnardel, ministre des Transports du Québec

Chantal Rouleau, ministre déléguée des Transports du Québec

Eric Girard, ministre des Finances du Québec

Harout Chitilian, vice-président, Affaires corporatives, développement et stratégie, CDPQ Infra

Maud Cohen, présidente du comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine du REM de l'Est