

À PUBLIER IMMÉDIATEMENT

COMMUNIQUÉ

La mobilité dans l'Est, c'est à notre tour !

Pour un transport collectif structurant pour réduire les inégalités et revitaliser le territoire

Montréal, le 24 novembre 2025 — Alors que la ligne du REM vers Deux-Montagnes à l'ouest de Montréal vient d'être mise en service, c'est plus de 524 000 personnes dans l'Est qui attendent toujours la concrétisation d'un projet de transport collectif structurant.

Une attente qui creuse les inégalités territoriales

Depuis 2020, trois versions du projet ont été présentées sans qu'aucun chantier ne soit lancé. Pendant que d'autres secteurs bénéficient maintenant d'infrastructures modernes, l'Est continue de vivre avec des options de mobilité limitées.

L'isolement de l'Est se creuse, et ce sont les habitant·e·s les plus vulnérables qui en paient le prix fort. L'absence d'un réseau de transport structurant réduit l'accès aux études, à l'emploi et aux services essentiels. La fermeture du seul GMF de Pointe-aux-Trembles à l'été 2024 illustre concrètement comment le manque de mobilité compromet l'accès aux soins de santé et aux services de proximité.

Dans le *plan d'urbanisme et mobilité 2050*, la Ville de Montréal souhaite atteindre la cible de 75% des Montréalais·se·s habitant à moins de 15 minutes de marche des principales ressources du quotidien.

« Chaque semaine qui passe compromet la création de milieux de vie complets, accessibles et équitables et ne fait qu'aggraver les iniquités territoriales qui affectent déjà l'Est », souligne Jonathan Roy, directeur général de la CDC de la Pointe – région Est de Montréal.

Un levier essentiel pour revitaliser l'Est et réduire les inégalités sociales

Un transport collectif structurant représente la colonne vertébrale du développement territorial. Il conditionne la réussite de projets majeurs comme le pôle universitaire de l'Est, le pôle santé du CIUSSS de l'Est de l'Île-de-Montréal, favorise l'attractivité économique et soutient la création de milieux de vie adaptés aux nouvelles réalités climatiques et aux besoins en logement de la population.

C'est aussi un outil concret pour réduire la pression financière sur les ménages : alors que le coût annuel d'un véhicule dépasse désormais 11 000 \$, l'absence d'alternatives fiables force plusieurs familles à consacrer une part disproportionnée de leur revenu au transport.

Un appel à l'action et à la transparence

Le chantier *Mobilité durable et active* de la Table de développement social de Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est (TDS PATME) réitère que la justice sociale et l'équité territoriale doivent guider les décisions publiques. Il est ainsi primordial que le projet avance concrètement et que ces développements puissent être communiqués en tout temps de manière transparente à la population.

« Il reste pour nous beaucoup de questions auxquelles nous souhaiterions avoir des réponses. Pourquoi, par exemple, le trajet planifié n'offre-t-il pas d'accès direct au cégep Marie-Victorin à la population pointelière ? Il est du devoir des autorités compétentes de mieux expliquer les fondements du choix de leur vision. Mettre la population devant un fait accompli risque encore une fois de braquer les personnes réfractaires et de retourner dans un énième débat », ajoute M. Roy.

L'annonce du 2 octobre de Mobilité Infra Québec (MIQ) a semé plus de confusion que de clarté sur les suites à donner au projet de tramway de l'Est. Le groupe de travail de la TDS PATME demande en ce sens au gouvernement du Québec, au MIQ et à la Ville de Montréal :

- de présenter le plan d'ensemble du projet en cours et d'expliquer les choix d'itinéraire;
- de démontrer en quoi ces choix répondent aux besoins de mobilité de la population;
- de faire en sorte que le PSE complète le service de transport en commun existant et d'en faciliter la combinaison avec la mobilité active;
- de mettre la lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale au cœur des objectifs de ce projet de mobilité;
- de livrer un projet structurant ambitieux, élaboré en collaboration avec la société civile.

Alors que d'autres secteurs du Grand Montréal bénéficient d'investissements majeurs en transport collectif, l'Est demeure isolé, désavantagé et freiné dans son potentiel.

Pour réparer cette iniquité, soutenir la lutte à la pauvreté et permettre la revitalisation du territoire, un réseau structurant doit être concrétisé sans délai et en toute transparence.

– 30 –

Source : Maxime Barrette

Agent de développement – volet mobilisation des connaissances

(514) 498-4273

www.cdcdelaPointe.org