

Mémoire présenté au BAPE - Projet de REM de transport collectif par CDPO Infra inc.  
par Linda Besner, citoyenne de Senneville, 22 septembre 2016

INTRODUCTION

---

Cette vue satellite nous donne un aperçu de tout ce qui reste de vert sur Montréal  
Ce qui inclut les golfs qui couvrent les 2/3 de Île Bizard;  
Et le cimetière qui fait la 1/2 du Mont-Royal

La majorité des milieux naturels existant sur l'île  
sont situés à Ouest de Montréal

La pression des développeurs est énorme sur ces milieux.

331 P  NP  DM92

Projet de réseau électrique métropolitain de  
transport collectif

6211-14-009



Sur cette vue aérienne on peut observer les possibilités de déplacement de la faune du lac St-Louis au lac des Deux-Montagnes. Sans connaissance des différents zonage, les cerfs, coyotes, renards et des espèces menacés comme le pécan, la couleuvre brune et la tortue géographique ainsi qu'une grande variété d'oiseaux de proie habitent le boisé Angell, Parc-de-la-Rivière-à-l'Orme en passant par la forêt Senneville, l'Arboretum Morgan, le Parc-agricole-du-Bois-de-la-Roche. Il en est ainsi sur chacun des espaces verts ou agricole métropolitain.



Collectivement, nous devons sérieusement considérer la valeur économique des services rendus par ces écosystèmes afin de protéger la qualité de l'air, nos ressources en eau potable et la santé des générations future.

### Transit-Oriented-Development (TOD) ou Développement-Orienté-par-le-Transit!

---

Le tracé actuellement proposé par CDPQ Infra **ne favorise pas** la densification résidentielle dans des pôles en développement où le transport en commun est présent ou inadéquat mais plutôt crée une nouvelle demande et une spéculation, une pression supplémentaire en **mettant à risque les derniers espaces verts et la zone agricole métropolitaine**. C'est inadmissible sachant que 16 000 hectares sont encore disponibles en zone blanche pour l'urbanisation.

Pourtant, depuis la modification de la loi 58 sur l'aménagement et l'urbanisme, les plans d'aménagement devront dorénavant PROTEGER LES MILIEUX NATURELS ET METTRE EN VALEUR LES ACTIVITES AGRICOLES.

La préservation des terres agricoles, des espaces boisées, des cours d'eau et des milieux humides est aussi l'objectif 1&3 du Plan Métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Je déplore et je suis préoccupé que le projet REM met en péril cet objectif majeur du PMAD.

Il est aussi préoccupant qu'autour de Montréal la Commission de la Protection des terres agricoles (CPTAQ) reçoit 3 000 demandes de dézonage par année dont la majorité sont au profit des développements résidentiels. Ceci est contraire aux orientations du rapport des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture de 2007 et met clairement la sécurité alimentaire de la métropole à risque. – En 2005, à Montréal seulement selon le Conseil régional en environnement (CRE-Montréal) 3000 personnes vivaient déjà une situation d'insécurité alimentaire. Selon UPA depuis 1978, l'étalement urbain a déjà grugé dans la zone verte 32 000 hectares de terres agricoles de la CMM,

Selon le Conseil de la transformation agroalimentaire (CTAQ). L'agriculture génère 72 000 emplois directs et 20 milliards de dollars de chiffre d'affaires par an. Soit 17% du PIB de la CMM. Le marché agroalimentaire est un levier économique majeur du grand Montréal.

Le sondage Léger Marketing octobre 2008, indique que plus de 93 % des Québécois considèrent que les terres agricoles devraient être autant, sinon mieux protégées. Le gel ferme de 5 ans du périmètre urbain et la création du Parc Écologique de l'Archipel de Montréal sont URGENTES et ESSENTIELLES. Le tracé du REM doit prendre en considération son impact sur les espaces verts métropolitains.

Je vous sollicite afin de renforcer la protection des terres agricoles afin de conserver notre grenier alimentaire. Je demande aussi à la réalisation de la ceinture verte et bleue pour le grand Montréal et la création du Parc écologique de l'Archipel de Montréal, tel que prévu par le PMAD.

### Révision du tracé

---

En ce qui concerne spécifiquement l'Ouest de Montréal, le tracé actuel prévoit un terminal à Ste-Anne-de-Bellevue, une zone peu densifiée à proximité du territoire agricole et de Parcs écologiques. CDPQ Infra dit vouloir ainsi desservir principalement la population en croissance hors de l'île dont Vaudreuil et St-Lazare. Si dans un premier temps, la clientèle visée doit prendre sa voiture pour traverser le pont vers Montréal, il serait censé de considérer le terminal finissant au boul. St-Charles à Kirkland où il existe déjà une certaine densité résidentielle avec un potentiel de densification. Ainsi la clientèle déjà en voiture sera desservie avec un minimum d'impact sur les espaces verts. La seconde option à considérer serait la création du stationnement incitatif avant la traversée des ponts. Bien sûr ceci demande une plus grande concertation avec les transports existant afin d'avoir une voie réservée pour autobus sur le pont. Il en serait néanmoins plus efficace pour le consommateur et réduirait efficacement l'usage de la voiture.

En espérant que la voix populaire vous inspire à conserver et à réhabiliter ce qu'il y a de précieux chez nous: des arbres debout, les chants des grenouilles, l'envol des oies. Une qualité de vie pour demain, un héritage tangible pour les générations futures.

Linda Besner