

Alison Hackney

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

## Mémoire pour le BAPE sur le REM

22 septembre, 2016

Il est inquiétant de voir que le tracé pour le **REM traverse des zones de faible densité**. Voilà qu'il favorise des déplacements en voiture plutôt qu'à pied ou en vélo, et donc l'émission des GES. Dans un contexte de perte mondiale de biodiversité il détruira l'habitat de nombreuses espèces fauniques.

Améliorer nos systèmes de transport en public est une des meilleures façons de combattre les GES. Or, le REM **ne fait rien pour réduire la pression sur aucune des grandes lignes d'autobus** de Montréal ni pour augmenter la connectivité de notre système de transport en public actuel.

Fournir un lien ultra-rapide vers le centre-ville pour des résidents qui habitent en dehors de l'Île de Montréal (on soulève la possibilité d'une navette de V-D pour traverser le pont de l'Île aux Tourtes) **peut faciliter l'étalement urbain**. Comme les utilisateurs du train sauvent du temps et ont moins de mal à garer leur voiture, ils peuvent se permettre de se déplacer sur une plus grande distance entre chez eux et la gare et donc de résider encore plus loin. Pour un logement équivalent on paie la moitié moins chère en dehors de l'Île de Montréal alors en plus de favoriser

l'étalement urbain le projet REM pourra avoir l'effet pervers d'augmenter « l'effet de beigne » à Montréal et saboter les efforts pour garder les familles à Montréal.

Le REM semble aller à **l'encontre des objectifs de planification du territoire du PMAD** en ce qui concerne la densification et le transport efficace.

**Quelle institution supervisera le REM?** Sera-t-il sous l'égide de la nouvelle agence régionale de transport métropolitain qui n'est pas encore en fonction? Pourquoi ne pas bien faire les choses, et la mettre en place avant? Je crains que le REM sera fortement subventionné par des utilisateurs de transport en commun qui ne bénéficiera d'aucune amélioration de service. En plus la CPDQ

bénéficiera d'un transfert d'actifs publics (ex, Tunnel Mont-Royal) : c'est une **privatisation des biens publics**.

Dans le contexte urgent des changements climatiques, **il est essentiel que tout projet résulte en une baisse des GES**. Donc il faut tenir en compte les émissions dues à *toutes* les phases de la réalisation du projet incluant des nouveaux wagons de train ainsi que la perte des espaces naturelles ou agricoles qui seront bétonnés pour les voies et stationnements. Il faut aussi comptabiliser les déplacements des navettes et automobiles vers les stationnements pour le REM. Vu que le tracé passe dans les milieux de faible densité (point 1), il risque de favoriser les déplacements en voiture vers les stations plutôt que le transport « actif » c'est-à-dire à pied ou en vélo donc des déplacements qui génèrent plus de GES.

Sur le site web de l'Île de Montréal on peut trouver une carte des **îlots de chaleur** : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7637,82363585&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7637,82363585&_dad=portal&_schema=PORTAL)

Il faut **comptabiliser l'impact du remplacement des espaces verts** par des espaces gris sur l'ensemble des îlots de chaleur et pas seulement sur l'Île de Montréal.

Sur le site web de CPDQ Infra, on indique que le projet qu'on nous présente est sujet aux modifications. Est-ce que cela veut dire que le promoteur va proposer une modification en réaction aux suggestions des citoyens (exemple : faire passer un tunnel en dessous des milieux humides du Technoparc de Montréal) pour ensuite l'éliminer en version finale ?

**Comment est-ce que les citoyens peuvent commenter un projet pour lequel ils et elles ne connaissent pas les paramètres?**

Je souligne que plusieurs ministères ont clairement indiqué que **l'étude d'impact était incomplète et irrecevable**.

Je m'objecte à ce que le CPDQ a demandé que le processus de consultation soit accéléré et j'ai demandé à mon député qu'en mon nom il s'y objecte aussi.

Si l'objectif est de fournir un bon service de transport à tous la CMM, pourquoi ne pas consulter les usagers sur leurs besoins? **Pourquoi ne pas améliorer nos actifs existants tels nos autoroutes et notre réseaux d'autobus?**

Les autoroutes existantes pourraient mieux fonctionner si on mettait en place des lignes d'autobus exprès avec des voies réservées et si on offrait des incitatifs positifs (tarifs réduits pour nouveaux utilisateurs de transports en commun) et des « désincitatifs (payer pour entrer dans la ville avec sa

voiture comme à Londres) » pour que le transport en commun fonctionne mieux. Ce n'est pas du tout sûr que les automobilistes vont vouloir prendre une navette pour ensuite prendre le REM.

Avant d'aller de l'avant avec ce projet couteux avec tant d'impact, voyons ce que nous pouvons faire avec ce que nous avons déjà.