

Mémoire OCPM Patrick Barnard

Chers membres de l'Office:

Je m'appelle Patrick Barnard...je suis membre du groupe Sauvons le parc! Je suis aussi membre de la National Association for Olmsted Parks à Washington aux États-Unis, et finalement je suis membre du Conseil de la Coalition Verte à Montréal, un groupe de citoyens qui lutte depuis longtemps pour la protection et conservation des espaces naturels à Montréal et au Québec.

La stratégie Centre-ville concerne tous les gens qui vivent et travaillent dans le centre de Montréal, et même si j'habite la municipalité de Westmount, je me considère comme un résident du centre urbain.

Le centre, c'est le cœur d'une ville, lié par les artères à sa région entière. Et aujourd'hui devant vous cet après-midi j'aimerais parler de deux priorités qui vont ensemble finalement : les espaces verts et le transport collectif.

Dans le PMAD, Montréal se donnait un objectif de conserver 10 % de ses espaces naturels. On est à 6 % protégés maintenant -- alors, on a besoin de 4 % de plus de terres naturelles protégées, ou 2000 hectares de plus. Le grand ennemi de nos espaces naturels - - et de nos propres objectifs -- est l'étalement urbain.

Le cœur d'une ville -- le centre-ville -- a terriblement besoin de ses poumons, les espaces naturels conservés.

En même temps, nous avons un besoin criant d'un vrai système de transport collectif, émanant du centre de la ville vers sa périphérie.

Transport-Nature... Nature-Transport... Dans une ville saine, ce sont des jumeaux qui font la paire.

Mais on nous propose le Réseau électrique métropolitain -- le REM -- un bébé avec une maladie de croissance.

Sur le plan du transport, le REM, malheureusement, va créer encore plus de problèmes -- cette solution représente une aggravation de nos malheurs actuels.

Je propose, alors, que Montréal adopte une autre solution -- un vrai système de train léger, ce qu'on appelle en français un réseau de train-tramway comme cela existe à Edmonton et à Calgary. Un tel système coûte **LE TIERS** du coût de construction d'un REM. Et il comporte plusieurs autres avantages énormes pour Montréal.

Quels sont les problèmes du REM proposé par la Caisse de Dépôt ?

Le train de la Caisse ne convient nullement à Montréal et à sa région.

Et cela est vrai surtout pour l'environnement naturel de Montréal, pour les espaces naturels qui restent, et qui sont constamment sous pression et en danger. Le REM et ses contradictions posent encore un danger – même extrême – à nos espaces naturels... Pourquoi ? Parce que le REM n'est pas le système de transport dont nous avons besoin, mais plutôt un projet qui va encourager l'étalement urbain et la spéculation foncière sur l'île de Montréal.

Le projet de la Caisse est très dispendieux, trois fois plus en fait qu'un réseau bien intégré de tramways ou de transport par réseau ferré léger (LRT). Les plateformes de béton surélevées du REM seront dix fois plus dispendieuses qu'une station de tramway ou de LRT. Elles seront donc clairsemées, ce qui nécessitera d'immenses terrains de stationnement pour assurer l'accès aux usagers.

De plus, toute la moitié est de l'île de Montréal est injustement négligée. Pis encore, le REM ne fusionnera pas avec le réseau de transport de Montréal et cannibaliser les services de train existants. Le REM, dans le plan d'origine, n'avait même pas une seule véritable connexion intermodale avec le métro! Et son trajet fera qu'il n'y aura pas de lien direct à l'aéroport Montréal Trudeau à Dorval.

Le circuit projeté traverse la plupart des espaces verts qui restent sur l'île de Montréal. L'urbanisation suivra sans aucun doute le chemin de fer, entraînant une dégradation de l'environnement, et l'on craint fortement que **seule une forte spéculation immobilière permette à la Caisse de compenser ses pertes dans le transport des passagers.**

Un système de train-tramway, en comparaison, est nécessairement construit où il y déjà une densité critique, au lieu d'être un moyen de s'étaler encore plus sur les régions moins denses. C'est une solution qui faciliterait grandement l'accès au centre-ville. Avec des lignes de tramways et l'investissement supplémentaire dans la construction des stations de métro, on aura un système rationnel pour un coût qui sera 50 % moins élevé que tous les investissements envisagés maintenant.

Les avantages du train-tramway ?

- Un coût moins cher et un rapport coût-bénéfice beaucoup plus avantageux.
- Une vraie connexion entre le centre et la région.
- Beaucoup plus de justice pour l'est de Montréal où les besoins de transport sont plus importants.
- Une vraie intermodalité
- L'utilisation -- et non le gaspillage -- des services de transport existants
- Une connexion beaucoup plus directe du centre à l'aéroport

La stimulation de l'économie est à l'ordre du jour, mais il faut avouer que la politique de croissance associée au REM et au choix du REM comme système – avec l'étalement

urbain -- en est une application mal avisée qui reflète aussi les intérêts spéciaux de la Caisse.

En novembre 2015, la Caisse a acheté 30 % du secteur ferroviaire de Bombardier. Dans les appels d'offres du REM, la Caisse sera donc à la fois client du futur système et propriétaire en partie d'un fournisseur potentiel, Bombardier, un conflit d'intérêts évident.

De plus, le système envisagé sera sans doute « exclusif », ce qui signifie que lorsqu'une agence de transport achète un tel système d'une entreprise comme Bombardier par exemple, l'acheteur doit s'adresser au fabricant d'origine pour tous ses besoins subséquents, peu importe.

Le REM est un projet mal conçu et excessif. Ni les contribuables québécois ni les contribuables canadiens ne devraient verser de l'argent à cette folle équipée, parce qu'un tel gaspillage est mauvais pour le Québec et le Canada. Et mauvais surtout pour l'environnement et nos propres objectifs comme Ville et comme citoyens !

Je demande à la Ville de repenser sa stratégie de transport et d'adopter une approche vraiment moderne employée dans plus de 150 villes dans le monde entier avec plus de 400 lignes de tramways.

Montréal doit être parmi ces villes.

Merci !