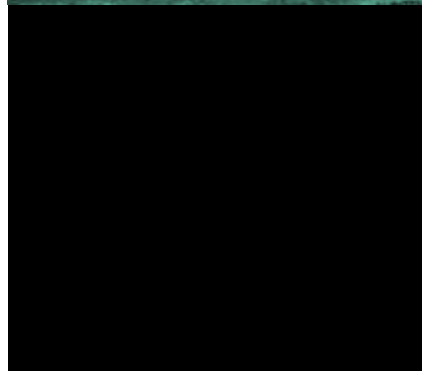






© Montréal Gazette / John Mahoney

A Montreal, una mica com a tot arreu, els projectes de transport públic són sempre l'origen de llargs debats, moltes crítiques i certa oposició. A més a més, també són projectes amb pressupostos considerables i sovint extremadament polititzats, o almenys aquest és el cas d'aquesta ciutat.

Des de fa alguns anys, un projecte ocupa gran part de les notícies quebequeses: el *Réseau express métropolitain* (REM) o la xarxa exprés metropolitana de tren lleuger. Es tracta del desplegament d'una nova xarxa de transport metropolità elèctric i autònom que té per objectiu donar servei a barris que no disposen de metro i a municipis metropolitans perifèrics, entre d'altres. El projecte es divideix en dues fases (Línies A i B) i fins i tot hi ha qui comença a parlar d'una tercera fase. Com és habitual el projecte aixeca molta controvèrsia entre la classe política, la població i el sector de l'ordenació del territori, sobretot ara que es planifica la segona fase.

La primera fase del REM va ser anunciada el 2006 i avui està en obres. Es tracta d'un conjunt repartit en 4 trams i una longitud total de 67 km, format per algunes vies existents, 37 km de vies noves i 23 estacions, de les quals 12 són noves. El projecte compte amb un pressupost de 6,3 mil milions de dòlars canadencs, en data de febrer del 2018 (4,2 mil milions d'euros). El REM va néixer de la fusió de varis projectes que, des de feia dècades, estaven en reflexió i que s'havien començat a dibuixar al 2008 en el primer i últim Pla de transports de la ciutat de Montreal. Aquesta fase dona servei a les zones sud i oest de l'àrea metropolitana i enllaça punts estratègics com l'aeroport.

El desembre del 2020 el Govern del Quebec, conjuntament amb la ciutat de Montreal i la *CDPQ Infra* (filial de la *Caisse des dépôts et des placements du Québec*¹), van anunciar la segona fase del REM, que porta el nom de *REM de l'Est*. Aquesta fase es reparteix en dos trams, un cap a l'est i l'altre cap al nord-est, té una longitud de 32 km i 23 estacions noves. La segona fase compte amb un pressupost de 10 mil milions de dòlars canadencs (6,8 mil milions d'euros) i està previst que les obres comencin el 2023 i finalitzin el 2029, tot i que ja es comencen a entreveure alguns retards.

Montreal, com la majoria de ciutats nord-americanes a partir del 1960, s'ha desenvolupat seguint un model de dispersió molt consumidor de sòl. Aquesta realitat fa que el desplegament d'una xarxa de transport col·lectiu metropolità eficaç sigui molt complex i extremadament costós. Per raons econòmiques, les solucions que sovint es plantegen són de tipus aeri (monorail) o a nivell del sòl, evitant les solucions soterrades del tipus metro. A més a més, es privilegia el tren lleuger al tramvia per qüestions de capacitat i velocitat.

Però, per què el REM rep tantes crítiques, sobretot del sector professional de l'urbanisme i de medi ambient? Vàries raons ho expliquen i a continuació en resumeixo algunes:

- El 2017, el *Bureau d'audiances publiques sur l'environnement*² (BAPE) denunciava que la primera fase del REM no respectava les obligacions de transparència en varies

qüestions, com ara el model financer i l'impacte ecològic. També assenyalava que la xarxa entrava en competició amb el tren de rodalies amb el risc de robar-li usuaris. A més a més, el REM comptava utilitzar unes vies subterrànies existents per on actualment circulen altres trens, fet que podria posar en perill futurs projectes a causa de l'alta freqüència de combois. Finalment, el BAPE demanava sotmetre el projecte de nou al test de clima, perquè considerava que els arguments de reducció dels gasos amb efecte hivernacle no eren suficientment satisfactoris.

Totes aquestes demandes han estat desafortunadament i en gran majoria ignorades i el projecte, en construcció des de 2018, continua endavant i entrarà en servei progressivament entre 2022-2024.

- En ple any 2021 la segona fase del REM torna a aixecar crítiques similars pel que fa a la competició amb altres mitjans de transport públic, començant pel menyspreu cap a l'Autoritat regional de transport de Montreal (ARTM). Així mateix, la proposta presentada posa en perill el patrimoni urbà i paisatgístic del centre-ciutat amb una solució de vies elevades en un viaducte. Alguns errors d'integració de la fase 1 fan témer el pitjor per la fase 2, i, a tot això s'hi afegeix el fet que, el tren lleuger preveu passar pel bell mig de zones residencials i mixtes causant, probablement, molèsties sonores importants.

A dia d'avui, una gran majoria està d'acord que el projecte REM és necessari per connectar barris perifèrics històricament mal servits en transport col·lectiu, però molta gent també està d'acord que aquest gran projecte es planifica i es concep *en solo*, sense consultar ni informar prou. A més a més, la por general de la població és que aquesta infraestructura aèria creï una cicatriu a la ciutat i al territori, com els projectes de transport dels anys 60, separant i aïllant barris sencers. La pressió pública ha provocat que finalment la CDPQ Infra constitueixi un comitè assessor pluridisciplinari compost per arquitectes, urbanistes, artistes, historiadors, geògrafs, economistes, entre altres.

Actualment la ciutat de Montreal està preparant el primer Pla d'urbanisme i mobilitat (PUM). Fins ara existia un Pla d'urbanisme (2004) i en paral·lel un Pla de transports (2008), veurem si ara, finalment, més enllà de les paraules, Montreal aconseguirà establir una visió única que casi dues disciplines durant massa temps autònomes.

Marta Masferrer Juliol, arquitecta. Corresponsal del COAC a Montreal, Québec, Canadà.
Juny 2021

1 Empresa d'estat del Quebec, el segon fons de pensions més gran del Canadà.

2 El BAPE és un organisme imparcial del Govern del Quebec dins el Ministeri del medi ambient i de la lluita contra els canvis climàtics, al qual son sotmesos aquest tipus projectes grans.



[1]

Tornar

[2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <http://arquitectes.eu/ca/mon/revista-corresponsals-mobilitat-metropolitana-montreal>

Links:

[1] <http://arquitectes.eu/ca/printpdf/printpdf/26282>

[2] <http://arquitectes.eu/ca/javascript%3Ahistory.back%281%29>