

Caroline Cloutier,
Coordonnatrices du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

LE REM, Un projet d'un autre siècle.

Quelques observations suite au survol de la revue de presse peuis le 21 avril dernier, de la documentation déposée en consultation et des trabnscriptions de la période de consultation.

- Inadapté à son milieu, overdesigné, overengineered, un risque plus qu'un investissement pour la Caisse.

- Pourquoi tout en béton et surélevé ? Le tonnage des GES émis par l'immobilisation en béton ? Pourquoi générer des coûts d'entretien ? Le projet Turcot a été « downgradé » pour éviter autant que possible l'usage du béton, le même principe devrait s'appliquer pour ce projet, en ramenant les infrastructures au niveau du sol.

Réflexe écolo de 2è degré absent : estimé des GES évités par la flotte d'autobus, mais pas de calcul pour les tonnages de GES évité pour les autos.

- Pour quoi faire tout en un seul trait ? Ce projet pourrait être fait pas étapes, surtout le tronçon Champlain Centre-ville en priorité. Je ne m'explique pas que le réseau prévu ne connecte pas avec le train Vaudreuil-Dorion à la gare Dorval. D'autre part, la navette aéroportuaire ne devrait-elle pas partir de la gare Windsor, ou même par la gare Centrale via un court tunnel d'amenée vers la ligne du CP vers Dorion ? L'utilisation des infrastructures existantes est de mise.

- D'autre part, les estimations de déplacements annuels sur les antennes de l'Ouest et leur estimations d'évitement du recours à l'auto comme transfert modal sont tellement énormes que le rendement attendu justifieraient de les entreprendre en priorité, ce faisant en faisant attendre l'antenne Rive-Sud pour une éventuelle mise en service; la simple observation de ces prévisions les rendent fantaisistes et irréalistes, voire même suspectes, même en atteignant une fraction des objectifs.

- Le raccourcissement de la ligne de l'Est ne justifie en rien l'investissement lourd et non-encore amorti de cet équipement sous prétexte qu'on veut donner un service aux 12 minutes en pointe dans le West-Island vers le centre-ville. On ne déshabille pas Pierre pour habiller Paul.

- Les tonnes évitées de GES par le transfert modal espéré en vaut-il la chandelle ? 160 000 déplacements/jr ; moyenne de 37.2 km/jr/déplacement; 550g GES/km/jr évités par déplacement : 183.0 k t GES/An; on prévoit un transfert modal de 8 000 à 12 000 à 15\$ tonne : 2 455 200\$ DE CRÉDIT CARBONE; il faudra 1 200 ANS de

fonctionnement pour justifier l'investissement en coût de carbone évité. En prenant compte des retombées économiques attendues et de la captation partielle de la richesse foncière, le coût d'évitement de l'émission de la tonne de GES est astronomique.

LES SERVICES DE TRANSPORT N'ONT JAMAIS ÉTÉ RENTABLES ET ONT TOUJOURS EU BESOIN DU SOUTIEN DE L'ÉTAT OU DES ORDRES INFÉRIEURS DE GOUVERNEMENT PEU IMPORTE L'ENDROIT DANS LE MONDE (FINANCEMENT FÉDÉRAL+PROVINCIAL+FDS PROPRES DE CPDQ).

Le REM a été conçu pour effectuer une commande politique du régime libéral en place pour montrer qu'il s'activait sur « quelque chose », n'importe quoi en somme, pour affirmer aussi sa prétention à l'impossibilité de faire quoi que ce soit dans l'État actuel des finances publiques en se délestant de ses responsabilités structurantes dans l'économie et l'aménagement urbain québécois.

N.B. : Une version plus élaborée du mémoire sera remise en audience dans la semaine du 26 septembre prochain.

F CARON
LONGEUEUIL, Qc