

Mémoire soumis au Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE) du Québec le 30 août 2016

reseau-electrique-metropolitain@bape.gouv.qc.ca

Par : Dimitrios Raptis



Le REM, le bon sens et les bonnes procédures

La Caisse de Dépôt et Placement du Québec prétend que l'extension de Montréal vers la banlieue créera de la richesse. C'est vrai pour les spéculateurs de terrains agricoles, les entrepreneurs qui construiront et exploiteront les immeubles (e g Ivanhoe) et les infrastructures de toutes sortes, incluant les énormes stationnements près des trains des banlieusards tandis que nous limitons les stationnements à Montréal pour limiter le nombre des voitures. Les meilleures terres agricoles, proches de la ville, seront remplacées par du béton et de l'asphalte et l'usage accrue de voitures va contrer, partiellement, l'isolement des nouvelles colonies parsemées.

Un Google sur "Detroit bankruptcy" montre la contribution néfaste de son suburbanisation. Après de longues années de remettre, prolonger et de prétendre, la capitale de la voiture a réussi à convaincre la justice à lui permettre de déclarer faillite en 2013. Qui ose habiter un de ses cent mille bâtiments abandonnés ? L'appauvrissement y avait déjà instauré un record de criminalité. Son marché immobilier a déraillé vers une population encore plus parsemée et de faible densité, un cauchemar pour les humains, l'économie et l'environnement. Le renversement de la tendance n'est pas évident. En même temps ses banlieusards paient 100\$ par billet des Red Wings, qui ont gagné la coupe Stanley. Un google sur "Detroit suburbs real estate" vs "Detroit real estate", qui inclue des annonces de maisons détachées à 4 \$/ft2 ce qui comprend le terrain relativement spacieux, confirme l'incroyable fossé qui les sépare. Un paradigme parmi tant d'autres, en Amérique du Nord, à la source de pas mal de problèmes de société.

D'après le livre "les nègres blancs d'Amérique", Montréal se divise entre l'ouest anglophone et l'est qui est francophone et de loin moins développé. À cela les trains des banlieusards vont superposer une autre division, encore plus profonde, les banlieues qui auront accès aux belles jobs proches de l'aéroport et du centre-ville vs la ville qui va s'appauvrir de ses meilleurs citoyens.

Le troubadour, dans le cas du petit train du nord, nous rappelle que " Dans le train vers Ste-Adèle il y avait un homme qui voulait débarquer et allez donc débarquer ... si... vous êtes le

conducteur". Dans les petits trains de l'ouest proposés, il pourra débarquer, mais il ne pourra pas emmener les 10 milliards de nos pensions investis dans ces trains. M. Savia nous a promis une étude complète sur le nombre des passagers de ses trains, pour plus tard. Il nous sera alors extrêmement pénible d'admettre qu'il serait préférable de leur dire adieux, comme au petit train du nord, au lieu de continuer de les subventionner. Les débats seront émotifs et interminables.

À quoi les trains des banlieusards pourraient-ils aider Montréal, pour justifier le blocage de ses rues comme e g le train de Mascouche fait pour l'artère Langelier, blocage qui exige un détour de 3 km environ, un retard de 11 minutes par autobus, par beau temps, d'après www.stm.info, les pollutions visuelles et acoustiques en sus et qui isole Montréal-Nord, qui est le plus pauvre arrondissement du Canada, tout en bénéficiant de la beauté de la Rivière-Des-Prairies et son appartenance à Montréal ? Les rues secondaires sont aussi bloquées, toutes. Plusieurs trains de banlieusards sillonnent Montréal, vestiges de l'époque d'une population de loin inférieure, de vastes terrains agricoles sur l'île, des tramways et d'une relative rareté de voitures. Personne n'aime payer le coût environnemental et social de ces obstacles mais nous y sommes tous tellement habitués que personne ne parle d'alternatives. Les nouveaux trains espèrent d'ailleurs s'approprier, peut-être gratuitement, de certaines parties des lignes, tout en créant d'autres.

Les médias nous parlent souvent de la violence et de la pauvreté à Montréal-Nord, au quartier East End de Vancouver, au faubourg Saint-Denis à Paris e t c. Googelmaps.com indique qu'ils sont tous traversés ou délimités par des rails de train. Y-a-t-il une corrélation, de quel niveau et pourquoi ? Avec un grand nombre de Montréalais qui devraient vivre avec des trains qui passeront au-dessus de leur tête tous les 3 minutes, toute la journée et la plus grande partie de la nuit, un record, nous auront une excellente base de données pour comparaître la santé physique, mentale et comportementale avant et après le début du service et leur évolution avec le temps. Qui serait intéressé à payer les recherches ?

Est-ce que le REM sera en partie sous la terre ? L'information fournie jusqu'en juillet 2016 indique que c'est définitivement probable. Il faut d'abord engager l'argent de notre pension et de notre Fédéral et de notre Provincial. Chaque train serait plus cher que le métro parce qu'il doit être étanche à l'eau et capable d'affronter le climat montréalais. En plus il sera remplacé plusieurs fois plus vite et son entretien sera plus dispendieux. En cas de verglas, l'alimentation électrique du train ne marche plus et si le train est en route on doit le faire tirer par une diesel, comme dernièrement le train rapide ICE en Allemagne, dans la nuit et le froid. La pesante diesel accuse des retards en cas de neige, un train léger est bloqué. La solution new-yorkaise est de fermer la ville en cas de neige, ce qu'à la longue coûte plus cher que reconstruire le World Trade Center. Un troubadour nous avertit "mon pays ce n'est pas un pays, c'est l'hiver". Il ne savait même pas que le climat va basculer pour le pire.

Vous avez peut-être remarqué que nous parlons de 10 milliards, la Caisse en veut seulement 5,5. Pour ceux qui donnent de l'importance à l'évaluation de 3 milliards pour 5.8 km qu'a faite le ministère des Transports du Québec pour une extension de la ligne bleue du métro, la différence est abondamment justifiée, en supposant quelques kilomètres sous terre. On peut même prédire plus, beaucoup plus. Les coûts des trains dépassent habituellement le double des prévisions, e g le cas de Mascouche, qui pourtant avait un parcours défini sans ambiguïté. En

plus les paiements de subvention, très lourdes d'après notre expérience avec la situation actuelle et une hypothèque environnementale qui ne feront que grandir avec l'inefficacité de l'agglomération, sans que nous puissions débarquer, une fois les premiers 5.5 milliards engagés. Le fait que les trains soient électriques au lieu de diesel est une affaire de petite monnaie en comparaison.

Le dessein incomplet de la Caisse de Dépôt rend plus probable son approbation. Le dilemme entre payer pour la construction (ou la conversion) type métro ou souffrir ce qu'il faut souffrir serait abandonné aux Montréalais, présents et futurs, puisqu'une construction hors terre est toujours encombrante et exposée à des éléments de plus en plus agressifs, si on croit aux changements climatiques. Il appert que la description technique est loin d'être adéquate, on n'a aucune étude économique non plus. Pour couronner le tout, la Caisse de Dépôt ne présente aucune alternative pour améliorer le transport de la métropole, en la comparant avec sa proposition. ISO9001 spécifie comment tout ça doit être fait, elle est le fruit de l'expérience et du bon sens, au niveau international. Il paraît qu'on embarque avec 5,5 milliards dans le projet sans plan précis, le chemin va se faire en marchant.

Les gouvernements agissent comme si le plan était en exécution, on se félicite d'une vitesse foudroyante puisqu'ils ne s'en mêlent pas, ce qui garantit des dégâts proportionnels à cette vitesse. Pour cela nous n'avons pas besoin d'aller chercher à l'international des experts dans la construction du métro, inexistante au Québec depuis plus de 15 ans. Avant tout, leur indépendance relative des lobbies québécois serait un atout incontournable.

Le développement écologique exige l'augmentation de la densité de Montréal, qui aurait 7.7 millions d'habitants, s'il avait la densité de Paris, au lieu de 1.6 million, d'après Wikipedia. Une extension de la ligne bleue de l'aéroport et le parc industriel avoisinant jusqu'à l'est de la A25 et via un passage piétonnier sous la A40 à Anjou, désengorgerait la A40 et les travailleurs de l'est auraient un accès au travail en moins d'une heure, au lieu de deux heures, sans congestionner la A40 et toutes les rues dans la direction est-ouest le matin et l'inverse le soir. Même les autobus nord-sud en profiteront puisqu'une grande partie des passagers débarqueront à la ligne bleue au lieu de continuer jusqu'à la verte. De nouveaux grands immeubles insonorisés grâce à des planchers flottant bien faits, pour que les gamins puissent courir sans déranger, se rempliront de familles qui iront au travail ou aux études en utilisant seulement le métro et les besoins en stationnement seront très limités. Montréal offre bien de choses que la banlieue ne pourra jamais offrir, sans les énormes stationnements proches des arrêts des trains et évidemment des maisons avec un stationnement par travailleur ou étudiant ainsi qu'une bonne partie des retraités, sur des terres agricoles "développées".

Les stationnements sont un bon marqueur de l'utilisation de voitures. Nos parcs industriels en possèdent d'énormes et ils sont si débordés qu'il n'y a pas d'espace pour les troncs des arbres qui devraient protéger l'environnement du réchauffement, en commençant par les voitures. Un regard via googlemaps.com trahit leur présence. L'extension de la ligne bleue proposée en éliminera une bonne partie, tandis que les trains des banlieusards en exigent la création de nouveaux. Par contre les autobus qui apporteront les passagers de l'Est et de l'Ouest aux extrémités de la ligne bleue n'auront pas besoin de stationnement, ce qui soulagera la congestion.

Le deuxième plus grand parc industriel, au nord d'Anjou, pourra aussi attirer des spécialistes de l'Ouest dont le besoin sera de plus en plus pressant, dans une période d'emplois de plus en plus instables et spécialisés.

L'aéroport sera accessible sans payer $2 \times 50 = 100\$$ en taxi, ce qui améliorera sa compétitivité face à l'aéroport de Plattsburgh, souvent utilisé par les Montréalais pour avoir de meilleurs prix. Les trains légers des banlieusards auraient un effet similaire, mais leurs passagers potentiels ne font pas du tout le poids face aux 1.25 millions de passagers par jour, présentement, du métro.

Difficile de mesurer l'amélioration de la créativité des employés et la diminution de leur stress, mais elles sont bien significatives. Il est facile de mesurer la diminution des gaz à effet de serre grâce à la décongestion de la A40, le plus grand problème écologique au Québec et orphelin ignoré. Une colonne vertébrale, à l'axe de l'Île, va un jour servir à 2 millions d'habitants, au lieu des 5 mille de Sainte-Anne-de-Bellevue, qui en plus ont déjà un train, même s'il ne passe pas tous les 6 minutes, 20h sur 24h. La Caisse n'en voit pas la priorité, il est intéressant de savoir pourquoi.

Le plan des trains des banlieusards est une aventure libre de bon sens, dans le cadre d'un développement urbain qui favorise la suburbanisation des métropoles. S'il se réalise, le monde se demandera que pensaient le gouvernement de Montréal et le gouvernement du Québec et même le Fédéral, quand ils en faisaient la promotion, sans l'étudier et l'approuver eux-mêmes et avec des passe-droits inacceptables. Nous n'aurons même pas de rapports écrits pour trouver des circonstances atténuantes pour quelques-uns des responsables, le tout étant libre de la spécification ISO 9001 qui définit les bonnes procédures d'un projet et dont l'application fait la fierté de grand nombre de compagnies montréalaises. La Caisse de Dépôt n'en veut pas.

L'engagement d'énormes sommes d'argent pour la construction et encore plus pour les subventions annuelles et éternelles du réseau proposé, va geler l'investissement pour l'extension de la ligne bleue, le transport de plusieurs fois plus rapide et moins cher par passager, qui arrêtera et même renversera l'expansion urbaine, qui désengorgera la A40, qui unifiera culturellement l'Est avec l'Ouest, qui est fiable pendant la neige et le verglas et qui en plus donnera une alternative crédible en cas de panne à la ligne verte, qui maintenant paralyse tout le transport Est-Ouest.

La Commission Charbonneau a confirmé que nos gouvernements ont un besoin criant d'améliorer leurs procédures et de prendre leurs responsabilités. À quoi servent les leçons d'une commission, si on ne les utilise pas ? En attendant, on devrait confier à la juge Charbonneau la continuation de son enquête publique, pour inclure le Provincial.

Ne soyons pas éblouis par le remplacement de quelques dizaines de locomotives diesel par de moteurs électriques. Qui oserait approuver un tel projet, même implicitement (qui ne dit mot consent) ou même partiellement, en engageant des sommes sérieuses ?

Fin du document