

Soumission BAPE...Patrick Barnard le 26 septembre 2016

Chers membres et commissaires du BAPE:

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.

Comme vous savez le Réseau électrique métropolitain a une histoire assez particulière...et je la résume, si vous me permettez...

Le 22 avril 2016, la Caisse de dépôt et placement du Québec tenait une conférence de presse à Montréal. Le PDG de la Caisse, Michael Sabia, y annonçait que le fonds de retraite entendait utiliser 3 milliards \$ du bas de laine québécois pour construire un immense système de train électrique de 5,5 milliards de dollars dans la région montréalaise.

Afin de compenser les dépenses en immobilisations, le fond de retraite compte sur Ottawa et Québec pour verser 2,5 milliards \$ de plus provenant des contribuables.

Le projet de système de transport automatisé, baptisé Réseau électrique métropolitain (REM), ressemble au SkyTrain de Vancouver et semble promettre aux citoyens un mégaprojet qu'ils peuvent endosser en toute confiance...

L'annonce d'avril a suscité beaucoup d'enthousiasme...un peu comme le stade olympique, il y a 40 ans.

Il n'y a en fait qu'un problème, selon les critiques du projet : le **train de la Caisse ne convient nullement à Montréal et à sa région.**

Et cela est vrai surtout pour l'environnement naturel à Montreal, pour ses espaces naturels qui restent, et qui sont constamment sous pression et en

danger. Le REM et ses contradictions posent encore un danger – même extrême – pour 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. Mieux 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 originel, n'a même pas eu 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.

Depuis son lancement, le train électrique de la Caisse nage dans les contradictions. D'une part, Michael Sabia maintient que le REM génèrera « des rendements concurrentiels. » D'autre part, il est bien connu que les services de chemin de fer pour passagers en Amérique du Nord sont déficitaires, et que les projets privés comme celui du REM ne parviennent jamais à récupérer ni les dépenses d'immobilisation, ni les couts d'exploitation.

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.**

Ce n'est pas le Directeur-Général de la Ville de Montréal, Monsieur Alain Marcoux, anciennement DG de la ville de Québec, qui a expliqué cette logique. C'était plutôt un autre ancien DG de Québec, Monsieur Serge

Viau, qui a expliqué la pensée des décideurs quant au REM. Monsieur Viau écrivait dans *Le Devoir* le 29 avril, et je cite :

On profitera de l'implantation de ce système de transport pour densifier des secteurs urbains sous-développés...

Ce qui est intéressant dans ce projet, c'est le lien qui est fait, par le système choisi et son tracé, entre desserte quotidienne et impact économique. La Caisse compte sur le potentiel de développement qui se réalisera autour des stations, et même le long du parcours, pour rentabiliser en partie le projet. Il est entendu que des subventions complémentaires importantes venues des deux gouvernements viendront assurer cette rentabilité.

Il faut faire attention au langage ici, qui représente la pensée du REM **...secteurs urbains sous-développés...développement autour des stations , et même le long du parcours, pour rentabiliser en partie le projet...et logiquement subventions complémentaires importantes [qui] viendront assurer cette rentabilité.** Veuillez regarder ces mots de près...ces subventions n'ont pas une date fixe, parce que ce projet va nécessiter de l'argent supplémentaire jusqu'au jugement dernier.

Et... ces **secteurs sous-développés** surtout sont exactement ces espaces naturels qui restent sur l'île de Montréal. Nous avons approximativement 6% du territoire conservé, mais notre objectif dans le PMAD et tous les textes de la ville est de 10% d'espaces naturels conservés, ce qui veut dire, 2,000 hectares de plus. Pour l'instant, la Ville de Montréal est le champion canadien de l'étalement urbain, d'après le professeur Jochen Jaeger de l'Université Concordia à Montréal.

Le REM va certainement étaler sur nos lieux naturels et éventuellement les détruire.

La stimulation de l'économie est à l'ordre du jour, mais il faut avouer que la politique de croissance associée au REM – avec l'étalement urbain-- en est une application mal avisée qui reflète aussi les intérêts spéciaux – et je repète **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.

On demandera aux contribuables canadiens et québécois de payer pour le REM, mais si le REM est aussi profitable qu'annoncé, pourquoi a-t-il besoin de 2.5 milliards de dollars d'aide gouvernementale supplémentaire dès le début, en plus des fonds de retraite de la Caisse ? Et ces **subventions supplémentaires** ne sont que le commencement.

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!

I would like to add a few words in English at this time, if you do not mind.

I think that the REM will cause great environmental damage to Montreal Island's remaining greenspaces that lie in those very areas Mr. Viau has described as "under-developed urban areas." It is crucial to keep those spaces undeveloped to reach the PMAD goals.

But I also worry about what this project means for Quebec. We are living in an economic period of secular stagnation -- slow growth and

halting investment. The social sector of the Quebec economy is very important now, and it is a repository of savings -- another feature of this economic time.

Because the Caisse has these savings does not mean, however, that it has a license to over-invest, to put too much money in an ill-suited project. A classic example of such past over-investment is the Olympic stadium that eventually cost over 2 billion dollars, more than ten times the cost of the best north american stadium we could have bought at that time! two generations ago.

Gross over-Investment occurred with the stadium -- and more recently with the Port Daniel Cement plant.

To avoid over-investment we need to look reality in the eye. We need to have the courage to face the fact now that the REM project is a terrible idea for Montreal Island -- We need the mental courage to acknowledge that the REM is a gross mistake and should be rejected. And the décideurs must decide to start over to plan a truly inter-modal and integrated mass transit solution. Such a *prise de conscience* must occur now at the very beginning of this proces. We know from the example of the Olympic Stadium that later reflection really is too late!