

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 depuis le 21 avril dernier, de la documentation déposée en consultation et des transcriptions de la période de consultation.

Inadapté à son milieu, <<overdesigned>>, <<overengineered>>, un risque plus qu'un investissement pour la Caisse.

De plus, aucune étude alternative n'a été présentée sur des options du projet ou des hypothèses de variantes de service (types de véhicules envisagés, clientèle potentiellement desservie ou abandonnée, usage d'emprises existantes versus nouvelles, etc.) pour avoir la certitude que le projet offert est le meilleur parmi les options disponibles pour constituer un réseau ou en bonifier d'existants, ce qui est contraire aux bonnes pratiques d'aménagement et d'analyse économique ou écologique, et une tendance fâcheuse qu'ont plusieurs promoteurs à ne pas le faire, une pratique à généraliser en complément des études d'impact qui permettrait à la Commission d'avoir la certitude que ce projet est bien fondé, du moins scientifiquement.

Pourquoi tout en béton et surélevé ? Quel sera le tonnage des GES émis par le béton usiné, produit et transporté pour l'immobilisation ? Pourquoi générer des coûts d'entretien à perpétuité ? L'échelle du projet Turcot a été considérablement réduite 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. Le type d'infrastructure du SkyTrain de Vancouver, C.B. ne devrait pas être retenue comme solution adaptable à Montréal, car l'impact visuel est à mon sens indésirable, voire même détestable, étant donné que des vues panoramiques ou paysagères seront irrémédiablement perdues jusqu'au moment du démantèlement inévitable de ces structures, dans un futur pas si lointain.

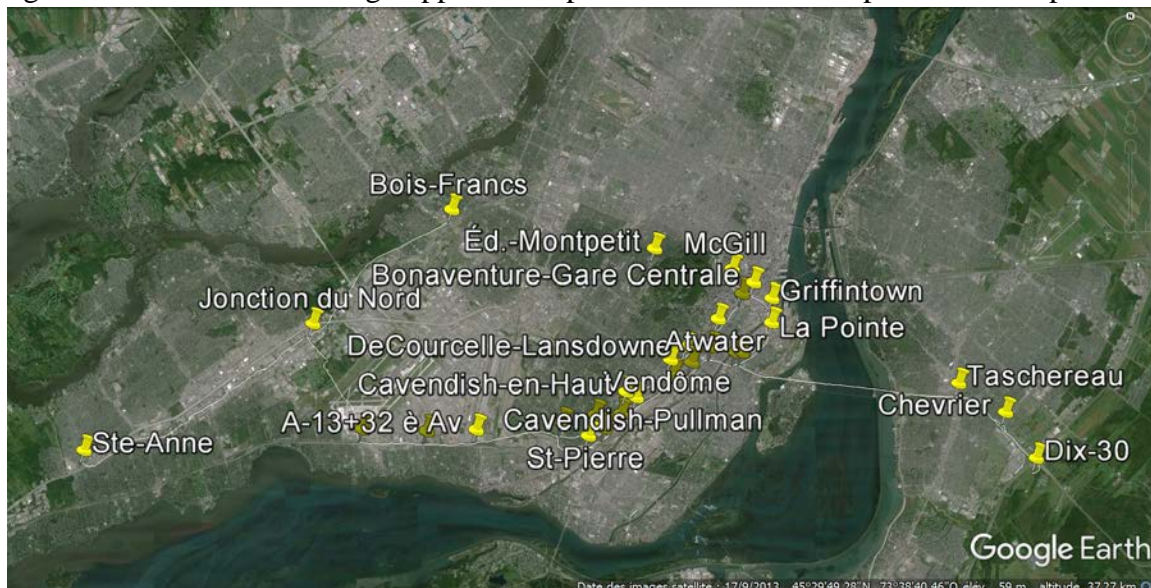
On peut se poser la question si l'investissement dans des autobus hybrides déjà construits et éprouvés au Québec et roulant en site propre, comme certaines lignes du réseau OC Transpo à Ottawa, ON, ne pourrait-t'il pas faire l'affaire à peu de frais ? Une question vient aussi de la désirabilité de la multiplication des réseaux incompatibles en termes de matériel de transport, (trains lourds, autobus -hybrides ou non-, métro, tramway un jour prochain...), une approche de « less-is-more » serait plus avisée en optimisant au possible les réseaux et les équipements roulants existants sans devoir en supporter un autre, inopérable sur d'autres réseaux, ce faisant bridant la flexibilité opérationnelle de l'offre de transport existante, et multipliant les coûts d'entretien de la flotte.

L'usage de caténaires ne serait-il pas obsolète, visuellement parlant ? Pourquoi ne pas utiliser une technologie de type « 3è-Rail » comme dans le métro de New-York, Paris ou Londres, entre autres réseaux avec des emprises à l'air libre? Ou encore un rail central conducteur enfoui au centre de l'emprise où le véhicule REM pourrait prendre son courant comme dans beaucoup de réseaux de tramways urbains en Europe? On peut faire mieux en termes d'impact visuel. Enfin la traversée des multiples boulevards dans Pierrefonds, par exemple, ne peut-elle pas se faire avec des viaducs de type « underpass » pour maintenir l'emprise du réseau aussi près que possible du niveau du sol, où c'est possible?

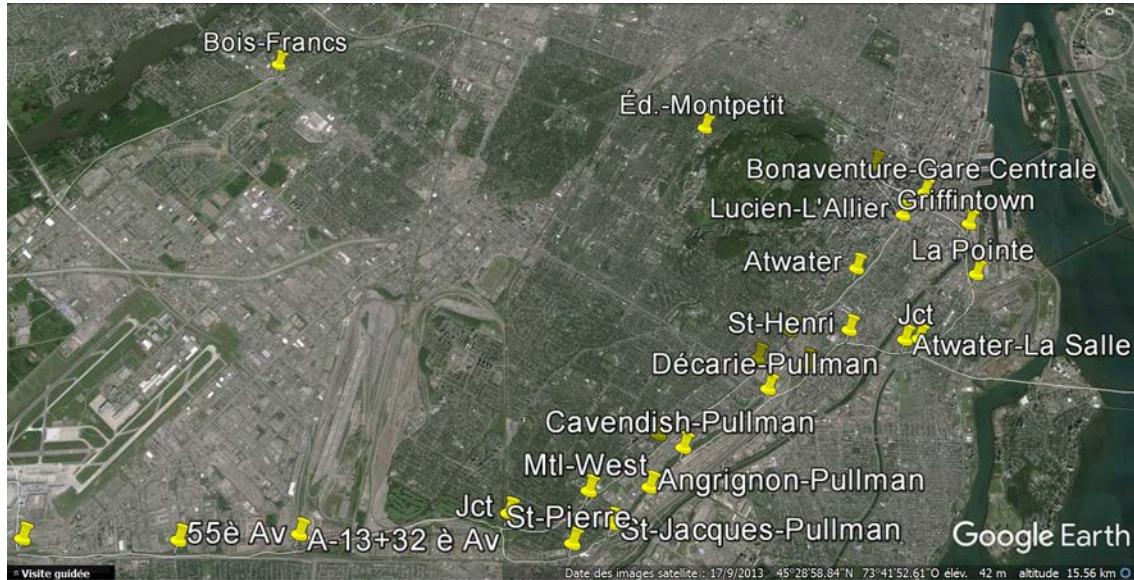
D'autre part, les estimations de déplacements annuels sur les antennes de l'Ouest et leur estimations d'évitement du recours à l'auto comme transfert modal sont tellement énormes que le rendement attendu justifieraient de les entreprendre en priorité, ce faisant retarderait l'antenne Rive-Sud pour une 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.

Pourquoi 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 Lucien-L'Allier, ou même par la gare Centrale via un court tunnel d'aménée vers la ligne du CP vers Dorion ? L'utilisation des infrastructures existantes est de mise.

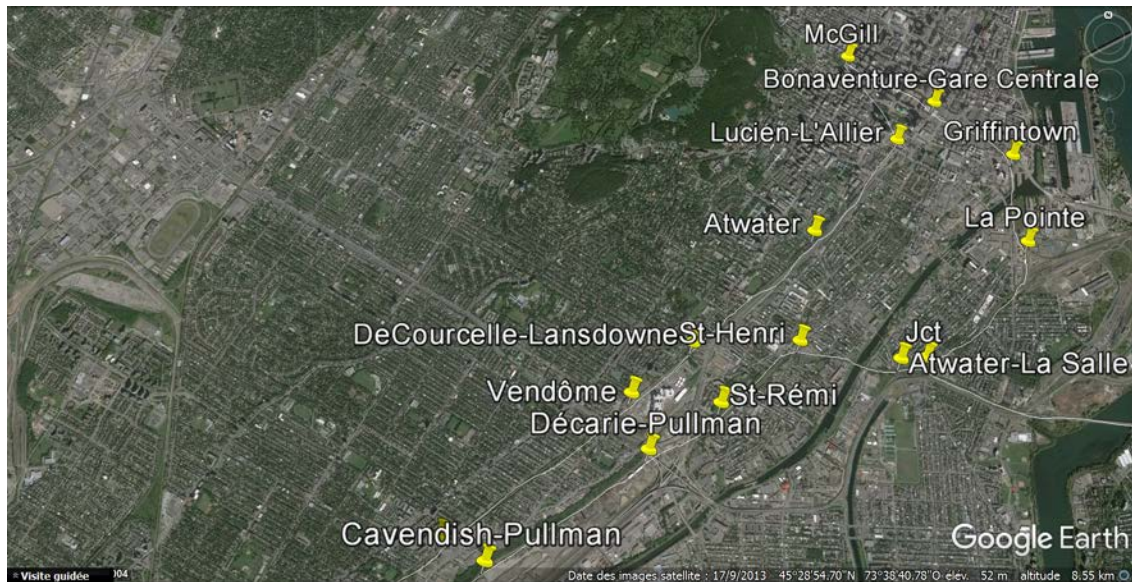
Le raccourcissement de la ligne de l'Est ne justifie en rien l'investissement lourd et non-encore amorti de cet équipement sous prétexte qu'on veut donner un service aux 12 minutes en pointe dans le West-Island vers le centre-ville. On ne déshabille pas Pierre pour habiller Paul. Une solution serait de partager, d'acheter ou de demander au gouvernement fédéral d'exproprier une des deux emprises de chemins de fer, préféablement celle du CP qui a déjà la ligne de Vaudreuil-Dorion en opération, du moins jusqu'à l'aéroport de Dorval, et d'y faire passer la ligne vers le Northern Waste-Island pour le desservir par l'aéroport via le tunnel sous les pistes déjà prévu aux plans et éviter les boisés pour aller rejoindre les antennes industrielles du CN au nord des pistes près du golf. Ce sera le moyen de desservir cette région, tout en maintenant l'antenne Rive-Sud et en laissant l'exploitation du tunnel du Mont-Royal à l'AMT et à Via Rail, réglant ainsi le conflit d'usage appréhendé pour ce mode de transport. Le REM pourrait



avoir un terminus à Dorval et à Bois-Francis, au métro McGill et de McGill, revenir en boucle en tunnel vers Lucien-L'Allier pour repartir en express vers Dorval via la ligne de Vaudreuil, et l'AMT pourrait creuser la station Édouard-Montpetit. Le conflit modal serait minime entre les originaires de la Rive-Sud et les destinataires de la ligne Deux-Montagnes vers les secteurs Côte-des-Neiges et Mont-Royal.

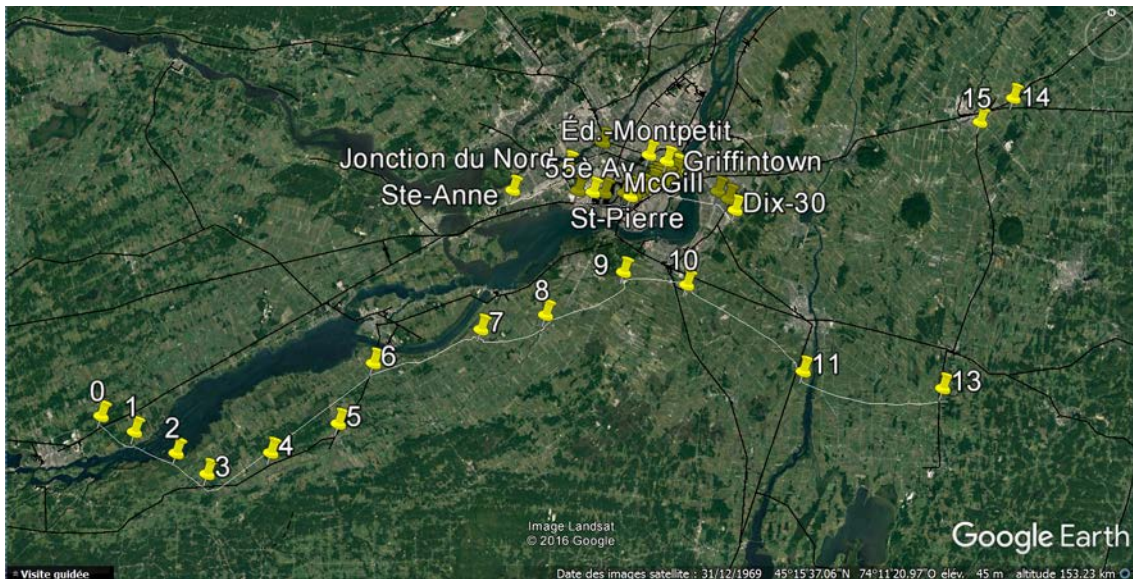


Enfin il y aura une ligne directe entre Brossard et Dorval via le boulevard Pullman dont le redéveloppement urbain est imminent suite à l'abandon de la cour Turcot.



*Détail de la ligne longeant le bas de la falaise St-Jacques.*

D'autre part, il faudra envisager à terme le déplacement du transport des marchandises interurbain et intercontinental par train hors de Montréal, en faisant une nouvelle antenne qui sortirait vers Rivière-Beaudette, Qc / Glendale, ON, traverserait avec un pont vers Ste-Angèle-de-Dundee, Qc pour occuper une emprise existante sur la Rive-Sud que pourraient partager la CSX, le CN et le CP pour rejoindre la jonction de St-Hyacinthe au sud de la rivière Richelieu, ce faisant évitant complètement l'île de Montréal et libérant du joug industriel inesthétique, bruyant et crasseux du chemin de fer dans les quartiers de Lachine, Ville-St-Pierre, Ville-Émard, Côte-St-Paul, St-Henri et Pointe-St-Charles pour laisser le pont Victoria libre pour le transport des passagers par train interurbain. Mais que voilà un tout nouveau débat qui se profile à l'horizon dont on ne pourra malheureusement vider aucun des aspects ici ce soir.



Les tonnes évitées de GES par le transfert modal espéré en valent-elles la chandelle ? Citons la conclusion incluse à la page 16 dans le document de Hatch 2016 (à la cote DA15 de la documentation déposée à la Commission) : »En conclusion, le projet du REM permettra une réduction annuelle des GES émis par le transport dans la région de Montréal. Cette réduction devrait totaliser au moins 18 600 tonnes de CO2 équivalent pour la première année d'exploitation du REM. Cependant, ce calcul est basé sur des hypothèses qui ne permettent pas de confirmer avec certitude la réduction totale des GES attribuable au REM. Une estimation plus précise pourra être effectuée suite à la publication des études d'achalandage qui quantifient les déplacements selon les origines et destinations des utilisateurs. Ces données permettraient d'avoir un meilleur portrait des opportunités de réduction. (...) Selon l'estimation actuelle, sur 25 ans d'exploitation, un total d'émission de plus de 420 kilotonnes de CO2 équivalents pourrait être évité. Ces réductions correspondent à moins de 5% des émissions totales de GES liées au transport dans la région de la CMM. La réduction pourrait selon toute vraisemblance atteindre plus de 1 850 kilotonnes de CO2 équivalents considérant une diminution de transport moyenne de 14,8 km pour chaque usager. ***L'estimation réalisée et les différents scénarios étudiés permettent de conclure que le projet du REM aura un impact faible, mais positif sur les changements climatiques.*** Le projet offre une alternative de transport verte aux modes de transport existants dans la région de la CMM et permet de faire un

pas dans la bonne direction pour atteindre les cibles de réductions de GES pour le Québec. ».

Un calcul simple et fait à main levée montre que, même en prenant en 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, de l'ordre de 2 973\$ / tonne (5,5 G\$ / 1 850 m T CO<sub>2</sub> sur 25 ans), et si les gouvernements se trouvent à financer le projet en l'état, comme le demande la CPDQ-Infra, ça sera une subvention directe à la tonne de CO<sub>2</sub> de l'ordre 1 352\$/ tonne ( 2,5 G\$ / 1 850 m T CO<sub>2</sub> sur 25 ans).

Une dernière observation me frappe : la réduction de l'intensité de l'émission des gaz à effet de serre par une flotte grandissante -selon les désirs politiques du gouvernement- de voitures hybrides ou tout-électriques ne commande-t'il pas au gouvernement de repenser complètement ses orientations en matière de transport des personnes ainsi que pour ce projet, car la tonne épargnée par le transfert modal sera de plus en plus chère payée en investissant dans ce projet, et que paradoxalement, l'accroissement du parc automobile et de l'offre de ce type de véhicules ne fera qu'amplifier ce paradoxe, si la population ne fait que remplacer ses voitures à combustion versus ces nouvelles voitures performantes énergétiquement , tout en ne remettant pas en question par une prise de conscience collective du coût croissant de l'usage de la voiture individuelle, en perte de temps dans les bouchons notamment, sans compter l'inconnue des coûts visibles ou cachés de la gestion écologique des batteries de recharge de cette nouvelle flotte, et surtout si l'offre autoroutière n'augmente pas significativement dans les prochaines années ? On échangera ici un coût social d'une nuisance perçue comme tel -la tonne de CO<sub>2</sub>- contre de nouveaux...

Une autre question soulevée par cette gabegie serait de rendre transparente la tarification du carbone en appliquant la taxe dédiée de 15\$ la tonne aux 9 460 m T CO<sub>2</sub> émises annuellement par la circulation automobile en tout genre dans la RMM, ce faisant entrer 150 millions de dollars en remboursement au CDPQ-Infra au lieu de l'ajouter au prix de l'essence ou diesel livré à la pompe et qui retourne dans le fonds consolidé ou le Fonds vert. Ce serait une taxe qui épongerait l'investissement initial, sur le principe du fonds collatéral des Générations du gouvernement provincial, et par le fait même amoindrirait le fardeau sur les fonds propres puisés dans les épargnes collectives. Évidemment ce fonds ferait l'objet de spéculation par la CDPQ et croîtrait en fonction des rendements attendus par la direction de la Caisse.

On nous dira aussi qu'un réseau automatisé n'aura aucune charge sociale en salaires et avantages pour des opérateurs épargnés, mais voilà que la sécurité des usagers ne commande-t'elle pas la présence humaine d'au moins un ou deux agents de bord sur les trains, surtout quand ceux-ci seront en tunnel sous l'aéroport, ou dans des endroits dégagés et isolés comme le pont Champlain, ou des sections de l'antenne Waste-Island dans l'alentour de l'aéroport PET, ou Rive-Sud comme le 10-30 ou l'arrivée dans le no-man's-land ferroviaire entre le Technoparc Centre-Ville, le pont Victoria et Griffintown? En ces temps troublés, y a-t-on pensé sérieusement ne serait-ce qu'un moment ? Il semble que les géniteurs du projet aient été affairés à autre chose qu'à ces considérations

cruciales en cette époque d'instabilité imprévisible, comme par exemple le rendement hypothétique qu'on pourrait retirer d'un projet mammothique qui dévêt Pierre pour...

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 , à preuve la nécessité de FINANCEMENT FÉDÉRAL+PROVINCIAL, en plus des fonds propres de la CPDQ. Si la CPDQ avait des administrateurs vraiment animés par un réflexe de « bon père de famille », il ne devrait en aucun temps investir l'argent des retraites dans ce genre de projet. Le grand public a été assez traumatisé avec la perte de 40 milliards des apprentis-sorciers en poste dans les années 2000, culminant avec l'exposition aux papiers commerciaux sujets à la titrisation des dettes, et qui a mené à la calamité financière que l'économie financière québécoise et canadienne a subi entre 2008 et 2010. Si cette crise n'était pas survenue, l'actif sous gestion des régimes de retraite de la CPDQ dépasserait les 195 G\$ au lieu des 151 G\$ actuels. Mr Sabia reprend des risques malavisés et inutiles avec ce projet, cette commande politique. À ce titre, le transport en commun doit rester PUBLIC, conçu par le secteur public, financé par le public, administré par un organisme public, avec des administrateurs redevables et amovibles.

Bref, 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, à la rentrée parlementaire du printemps dernier, 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 à un partenaire qui devrait se contenter de gérer la croissance à long terme de la CPDQ de manière prudente et conservatrice, au lieu de chercher des «opportunités d'affaires», pour reprendre ce vil et intellectuellement paresseux anglicisme que l'on retrouve trop souvent dans la documentation financière d'aujourd'hui et dans la paperasse propagandiste libérale.

Je demande donc à la Commission de recommander au gouvernement de **REJETER** le projet présenté en l'état par la CDPQ-Infra.

*Les gestes que nous poserons frapperont tant les imaginations que ceux-ci dépasseront l'entendement humain.*

*Mohammed Omar  
Nowdeh 1962 – Karachi 2013*

