

Mémoire de la coalition *Transparence*

Mémoire déposé à Transition énergétique Québec

Dans le cadre des consultations sur Le Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques

Par Lisa Mintz et John Symon fondateurs de *transparence*
Transparence
Décembre 2017

Depuis le lancement du projet de Réseau électrique métropolitain, les promoteurs du projet justifient un grand nombre de procédures exceptionnelles, sur les prétentions suivantes:

- Construire le REM est dans l'intérêt public;
- Il y a urgence de réduire la congestion dans l'ouest de l'Ile;
- Il y a urgence d'améliorer le transport collectif, notamment sur le pont Champlain.

Nous voulons vous démontrer que ces prétentions sont sans fondement: le REM ne réduira pas l'usage de l'automobile ou la congestion. Il va réduire l'achalandage du transport public, en faisant augmenter les tarifs de tous les usagers de la région. Sur le plan économique, le projet est impossible à justifier. Les risques de dépassements de budget sont très grands. Bref, comme le projet du REM est CONTRAIRE à l'intérêt public, il n'y a aucune raison pour des mesures d'urgence. Il n'y avait donc aucune justification pour le projet de loi 137. Voici une liste de faits qui démontrent cela.

Les faits sur le Réseau électrique métropolitain	Avis des citoyens et experts indépendants
Choix de technologie et de tracé	
La CDPQ a conçu le projet dans le plus grand secret, basé sur la technologie du train automatisé, le <i>Skytrain</i> . Elle a refusé d'évaluer des réseaux ou technologies alternatives.	Dans le cadre de la directive de l'étude d'impacts, le <i>Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports</i> a demandé d'évaluer les alternatives. Demande rejetée.
Pour accéder à l'aéroport, la CDPQ a choisie de construire un long tunnel sous les pistes de l'aéroport, pour un accès du côté nord.	<i>Aéroports de Montréal</i> a toujours proposé un accès à l'aéroport par le sud.
Le choix de la technologie (le <i>Skytrain</i>) et du tracé Nord oblige la prise en charge exclusive du tunnel du Mont-Royal, par la CDPQ. Il s'agit d'une privatisation d'un actif public de plus d'1\$ milliard.	Confirmation de l'AMT: ses trains ne pourront utiliser le tunnel
Sur la ligne Deux-Montagnes, l'AMT avait décidé de grandement augmenter la capacité du train en achetant des wagons à 2 étages (environ 100\$ millions). La CDPQ a choisi de remplacer ce train de grande capacité, par son <i>Skytrain</i> , d'une capacité beaucoup plus faible. Pour rencontrer la demande actuelle et augmenter la charge des wagons du REM en pointe, la CDPQ a décidé d'utiliser des wagons où la majorité des usagers sera debout.	AMT

Sur la ligne Deux-Montagnes, le *Skytrain* sera incapable de rencontrer une hausse significative de la demande en pointe.

Le REM monopolise le tunnel du Mont-Royal.

-Le train de l'Est (ligne AMT de Mascouche) ne pourra plus y circuler, obligeant un transfert supplémentaire.

-Dans le cadre d'un projet de "train interurbain à grande fréquence" Toronto /Ottawa /Montréal/Québec, le REM bloque un lien efficace vers Québec. (www.ledevoir.com/politique/montreal/475129/le-rem-aggravera-t-il-la-fracture-montreal-regions)

Le REM va sûrement enlever de nombreux utilisateurs de la ligne actuelle du train de l'Ouest (ligne AMT vers Vaudreuil). Comme cette ligne est déjà fortement déficitaire, le REM devrait en réduire la fréquence du service et possiblement la faire fermer. Le même risque existe pour la ligne vers Candiac.

Anton Dubrau, expert en transport collectif qui connaît bien l'expérience européenne

-AMT

-Denis Allard, *Fonds mondial du patrimoine ferroviaire*.

-Admission de *Via Rail* à l'effet qu'un usager Ottawa-Québec devra faire deux transferts à cause du REM.

-Admission d'un représentant de la CDPQ, qui affirme que le train de l'Ouest est un équipement désuet.

-[http://plus.lapresse.ca/screens/994](http://plus.lapresse.ca/screens/9942de11-df7f-45a3-92d9-b0c63756c15c%7C8tit3TVnnn2g.html)

2de11-df7f-45a3-92d9-

b0c63756c15c%7C8tit3TVnnn2g.html

Aménagement du territoire et étalement urbain

La CDPQ a refusé d'évaluer les impacts de son projet sur l'étalement urbain

Dans le cadre de la directive sur l'étude d'impacts, le *Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire* a demandé d'évaluer l'effet du projet sur le territoire. Demande rejetée.

L'étalement urbain s'est maintenu dans la région de Montréal et le REM va entretenir cette tendance.

L'étalement est encouragé de 3 manières:

-Effets directs sur la Rive-sud, en stimulant le développement sur d'excellentes terres agricoles;

-Effets directs dans l'Ouest de l'Île de Montréal, en favorisant le développement sur les rares espaces verts restants;

-Effets indirects partout, à cause des énormes stationnements qui donnent l'illusion qu'on peut se localiser très loin de son emploi, ce qui maintient les taux de possession et d'utilisation des autos.

Experts en urbanisme, ayant étudié l'étalement urbain :

-Jochen Jaeger, université Concordia

-Patrick Condom, université de Vancouver

Coûts réels du projet

Pertes de plus de 500\$ millions de l'AMT, au profit du REM:

-Coûts d'immobilisation du train actuel de Deux-Montagnes d'environ 400\$ millions.

-Centre d'entretien que le *Skytrain* utilisera.

-Matériel roulant devenu inutile.

Données de l'AMT

-Valeur actuelle du tunnel de 1\$ milliard. La CDPQ prévoit un dédommagement de 150\$ millions, pour tous les actifs reçus.

Francis Vaille, chroniqueur économique, *La Presse* + [http://plus](http://plus.lapresse.ca/screens/7df4f8a8-8149-4284-bb75-2bf17d8ecba1%7COn_Z8QQLRVoI.html)

[.lapresse.ca/screens/7df4f8a8-8149-4284-](http://plus.lapresse.ca/screens/7df4f8a8-8149-4284-bb75-2bf17d8ecba1%7COn_Z8QQLRVoI.html)

[bb75-2bf17d8ecba1](http://plus.lapresse.ca/screens/7df4f8a8-8149-4284-bb75-2bf17d8ecba1%7COn_Z8QQLRVoI.html)

[%7COn_Z8QQLRVoI.html](http://plus.lapresse.ca/screens/7df4f8a8-8149-4284-bb75-2bf17d8ecba1%7COn_Z8QQLRVoI.html)

Un besoin de rénovations du tunnel ne peut être invoqué pour justifier un faible coût d'acquisition, car une telle rénovation devra être assumée par le gouvernement du Québec et non pas par la CDPQ.

(Voir section intitulée "Qui paiera réellement")

<p>La portion du pont Champlain qui sera réservée au REM (2 voies), coûte 1\$ milliard.</p>	<p>Paramètres de construction du pont, dont le coût total est de 4\$ milliards</p>
<p>Selon la CDPQ, les coûts du projet sont de 6,1\$ milliards. Ce montant n'inclut pas les actifs publics, "donnés" à la CDPQ par les gouvernements. Ces actifs dépassent sûrement 2\$ milliards.</p>	<p>Demi-mensonge de la CDPQ</p>
<p>Les normes modernes concernant les risques d'incendies sont maintenant très exigeantes. À cause de la station du REM dans le tunnel du Mont-Royal, il faudra reconstruire une portion du tunnel.</p>	<p>Denis Allard, <i>Fonds mondial du patrimoine ferroviaire</i></p>
<p>La grande majorité des projets de transport collectif connaissent des dépassements de budgets de l'ordre de 20 ou 30%. Pour le REM, cela représente un dépassement de plus de 1,5\$ milliard.</p>	<p>Analyse des projets par Jean-François Lefebvre, économiste, doctorat en transport</p>
<p>Le cas du REM réunit tous les facteurs qui multiplient les dépassements de budgets: -conception du projet réalisée en vase clos; -échéances déraisonnables; -budgets illimités garantis par un gouvernement. Pour le REM, un dépassement de 2\$ milliard est probable.</p>	<p>Jean E. Fortier, ex-président du Conseil exécutif de la ville de Montréal, qui a étudié les facteurs de dépassement des budgets des grands projets http://www.courrierlaval.com/communaut/e/2010/5/19/la-folle-escalade-des-couts-du-metro-1123004.html</p>
<p>Le vrai coût du REM, sans tenir compte des dépenses d'exploitation, sera de 10 à 12\$ milliards.</p>	<p>Bilan révisé des coûts cachés (septembre 2017)</p>
<p>Comparaison des coûts avec d'autres alternatives</p>	
<p>Les coûts, par déplacement, d'un <i>Skytrain</i> sont au moins 4 fois plus élevés que ceux d'un tramway.</p>	<p>Patrick Condom, expert sur le <i>Skytrain</i> de Vancouver</p>
<p>Un réseau de tramway dans l'Est, avec une station de métro à Pie IX, coûterait 1,5\$ milliards, pour un achalandage semblable à celui du REM (150 000 passages/jour). Ce réseau de tramways est 6 fois moins coûteux, par passager, que le REM.</p>	<p>Luc Gagnon, <i>Option transport durable</i>, avec les données d'achalandage de l'AMT</p>
<p>Un tramway desservant Lachine, Dorval et l'aéroport coûterait environ 1\$ milliard. En plus de desservir un secteur dense, cette option économise plusieurs centaines de millions pour accéder à l'aéroport.</p>	<p>Étude réalisée par la ville de Dorval et l'arrondissement de Lachine</p>
<p>"Les autorités publiques doivent reprendre la maîtrise de ce dossier et revenir au concept initial d'un tramway" (6 octobre 2016)</p>	<p>Denis De Belleval, ex-ministre des Transports du Québec, ex-président de Via Rail +http://www.ledevoir.com/politique/quebec/481606/le-rem-une-fausse-bonne-idee</p>
<p>Prévisions d'achalandage du REM</p>	
<p>La prévision d'achalandage du REM, 150 000 passages/jour, est trop optimiste, pour plusieurs facteurs: -Les transferts sont perçus très négativement par les usagers des transports collectifs. Sur la Rive-sud, les usagers des autobus auront un transfert supplémentaire. Les usagers du train de l'Est auront un transfert supplémentaire. -Une plus grande proportion des usagers de la ligne Deux-Montagnes seront maintenant debout. -Le REM causera probablement une forte hausse des tarifs dans l'ensemble du réseau et une telle hausse aura un effet négatif sur l'achalandage.</p>	<p>Jean-François Lefebvre, doctorat en transport, chargé de cours au Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM.</p>

Conclusion: Le REM causera une baisse d'achalandage du transport collectif dans la région de Montréal.	
Selon le BAPE, 90% des usagers du REM prennent déjà le transport collectif. Sur les 10% des nouveaux usagers, 80% utiliseront encore une voiture, pour se garer dans un stationnement du REM.	BAPE
Augmentation de l'usage de l'automobile et de la congestion	
En tenant compte de tous les facteurs, notamment l'étalement urbain engendré, il est fort probable que le REM va entretenir les tendances à l'utilisation croissante de l'automobile et donc de la congestion.	BAPE et les nombreux experts consultés par <i>Transparence</i>
Les effets pervers des grands stationnements du REM sont confirmés par la mairesse de Longueuil, qui conclut que la station Rive-sud du REM obligera d'élargir l'autoroute 30.	Présentation au BAPE de la mairesse de Longueuil
Effets du REM sur les tarifs ou les contributions des municipalités	
La CDPQ exigera un taux de rendement de 8 ou 9% sur son investissement de 3,1\$ milliards. Cela représente un surcoût majeur pour le transport collectif, car un gouvernement pourrait financer le projet à 2 ou 3% d'intérêts.	-Michel Morin, journaliste réputé. -Confirmation par le BAPE, et beaucoup plus tard, par la CDPQ + https://www.theglobeandmail.com/news/politics/case-for-canada-infrastructure-bank-not-compelling-researchers
Une hausse des tarifs est inévitable, probablement pour l'ensemble des usagers de la région. Avec l'implantation du REM, la seule manière d'éviter une telle hausse est de multiplier les contributions des municipalités au transport collectif.	-Anthony Frayne, ex-régisseur à la Régie de l'énergie -Confirmé 3 mois plus tard par Francis Vaille, chroniqueur économique, <i>La Presse</i> (1er fév. 2017)
Qui paiera réellement?	
Une analyse de l'entente entre la CDPQ et le gouvernement du Québec permet de conclure que c'est le gouvernement qui prend tous les risques. C'est le Québec qui devra payer pour toute exigence des ministères ou municipalités.	Analyse de nombreux experts: -McSween, <i>La Presse</i> -Réjean Benoit, <i>Tramworld</i>
Deux exigences sont probables: -La Sécurité publique exigera de réduire les risques d'incendies dans le tunnel; -L'ADM exigera des mesures de sécurité pour permettre la construction sous ses pistes. Ces exigences coûteront des centaines de millions au gouvernement du Québec.	Luc Gagnon, <i>Option transport durable</i>
Autre exigence probable, pour le réseau Rive-sud (à Montréal): À cause de la technologie automatisée du <i>Skytrain</i> , une portion du réseau doit être en sous-terrain, incluant la station Griffintown. Ces tunnels devront être construits dans des sols instables et fortement contaminés. Conséquence: des centaines de millions de dépenses imprévues pour le gouvernement du Québec, pour gérer les substances toxiques et éviter la contamination du fleuve.	Daniel Green, expert en sols contaminés
Impacts du REM sur les aires naturelles	

Le REM compromettra les efforts de la Ville de Montréal pour atteindre son objectif de conserver 10% des espaces verts sur son territoire	La Coalition verte (<i>Green Coalition</i>)
La spéculation immobilière de la CDPQ augmentera les pressions sur les prés humides non protégés du Corridor écoforestier de l'Anse-à-l'Ome, de Sainte-Anne-de-Bellevue et à Pierrefonds. Ces habitats uniques sont déjà menacés par un grand développement immobilier. De nombreux parcs naturels existants dans l'Ouest de l'île pourraient être endommagés ou touchés par le REM.	Sauvons L'Anse-à-l'Ome
Le CDPQ dispose de 400 millions \$ pour acheter ou exproprier des terres «sous-développées» le long de la route REM. La CDPQ compte pouvoir exploiter le potentiel de développement immobilier des derniers terrains agricoles, des zones humides et des forêts de l'Ouest-de-l'Île pour atteindre les bénéfices qu'elle ne peut réaliser par le transport en commun seul.	Sauvons La Falaise
Le développement du Réseau électrique métropolitain (REM) n'est pas réalisé dans un contexte de transparence et son développement suscitera l'inévitable construction d'habitations dans les derniers espaces verts dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal.	Sierra Club Québec
Impacts du REM sur les émissions de gaz à effet de serre (GES)	
Enjeu des émissions de GES de la construction du REM. -Béton = matériau de construction émettant beaucoup de GES. -Skytrain automatisée en hauteur ou en souterrain, exigeant d'énormes quantités de béton. -Construction responsable de grandes quantités de GES.	Dans le cadre de la directive sur l'étude d'impacts, le <i>Ministère du D.D., de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques</i> demande d'évaluer les GES de la construction. Demande rejetée.
La CDPQ déclare de faibles baisses de GES, liées au remplacement de certains autobus diesel. Elle ne tient pas compte des émissions de la construction du REM. Elle ne tient pas compte de l'étalement urbain généré par le projet.	Demi-mensonges de la CDPQ
Les émissions de GES du REM seront très élevées, à cause du béton et de l'étalement urbain. Les émissions de la construction sont 25 fois plus grandes que la baisse annuelle annoncée par la CDPQ.	-Luc Gagnon, spécialiste des analyses de cycle de vie, chargé de cours ÉTS -Laura Thompson, Réalité climatique
Impacts institutionnels du REM: Le projet comporte une multitude de pratiques contraires à la démocratie et à une prise en compte des impacts	
1. Privatisation d'un grand nombre d'infrastructures publiques: -Prise en charge exclusive du tunnel du Mont-Royal -Une portion du Pont Champlain -Mais surtout, le gouvernement cède sa capacité de décider des infrastructures publiques, à une institution dont le seul but est de faire des profits. Cela est contraire à toute saine gestion en transport public.	-Analyse du SCFP -Opinion de plusieurs partis politiques
2. Un promoteur qui ne fait pas de vraie consultation. Au Québec, depuis longtemps, les grands projets font l'objet de processus de consultation et la CDPQ se vante d'avoir fait un tel processus. En réalité, il s'agissait de séances d'informations , alors que toutes les décisions importantes étaient déjà prises.	De nombreux membres de Transparence n'ont reçu aucune réponse à leurs questions.

3. Non-respect du processus d'évaluation environnementale.

Plusieurs ministères ont jugé l'étude d'impact irrecevable. Le ministre a accepté l'étude d'impact incomplète et a même raccourci les délais."L'empressement de la Caisse s'explique mal. La seule échéance susceptible d'imposer un tel rythme est la prochaine élection provinciale"

4. Garder secrètes les informations les plus importantes d'un projet. Jamais Hydro-Québec ne pourrait compléter une étude d'impact sans une justification économique détaillée du projet.

5. Non-respect du BAPE et de la loi québécoise sur le Développement durable.

La loi québécoise **exige** que le BAPE tienne compte des enjeux environnementaux, sociaux et économiques des projets. Le Premier ministre du Québec a critiqué le rapport du BAPE. Selon lui et le maire de Montréal, le BAPE n'aurait pas dû considérer les enjeux économiques.

6. La CDPQ et ses alliés ont utilisé l'intimidation et les menaces pour faire accepter leur projet. Toute personne qui critique le REM risque de perdre son emploi ou des contrats.

7. Accorder des exemptions à un promoteur privé, malgré les risques d'abus ou de corruption.

-Le gouvernement propose une loi qui facilite les expropriations par la CDPQ.
-Alors que la lutte contre la corruption doit être une priorité, **le gouvernement exempte la CDPQ de sa loi visant à protéger les "lanceur d'alerte" en cas de corruption.**

8. Ne pas considérer les conflits d'intérêts dans la décision d'ordre public.

Les choix de la CDPQ sont-ils guidés par l'intérêt public?

-Le choix de technologie (le *Skytrain*) procure des avantages concurrentiels à des entreprises dont la CDPQ détient environ 30% des actions, soit Bombardier Transportation et la cimenterie de Port Daniel.
-Le choix de tracé permet de multiplier la valeur de certains actifs de la CDPQ et de ses filiales (Ex. Fairview, Eaton Center, Place-Ville-Marie, Hôtel Reine Elizabeth...). Il est également probable que des compagnies de gestion de projet, tel que SNC Lavalin (où la CDPQ a investi) vont profiter du REM.
-Le REM dessert surtout des quartiers de faible densité, souvent les plus riches de la région. En contraste, il ne fournit aucun service aux quartiers denses de l'Est et du Sud-Ouest de Montréal (souvent plus pauvres).

La précipitation dans le processus d'évaluation a été critiqué par

-Marc Demers, maire de Laval

-Pierre Asselin, du Soleil, 29 juil.2016

Le BAPE a identifié de nombreuses informations "manquantes", pourtant essentielle à l'évaluation du projet.
<http://www.journaldemontreal.com/2017/02/28/train-de-la-caisse-un-financement-public-trop-obscur-selon-la-federation-canadienne-des-contribuables>

Le BAPE a dû intervenir pour rappeler l'existence de la Loi québécoise sur le développement durable.

http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/madats/Reseau_electrique_m%C3%A9tropolitain/communiqués/17-01-23-REM.htm

Information confidentielle disponible sur demande.

Intervention de Denis Bolduc, du Syndicat canadien de la fonction publique.
Intervention ignorée par le gouvernement
<http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/751454/rapport-commission-charbonneau-devoilement-industrie-construction-gestion-octroi-contrats-publics>

Recherches de nombreux citoyens participant à *Transparence*
<http://affaires.lapresse.ca/economie/energie-et-ressources/201608/11/01-5009568-la-caisse-prend-le-contrôle-du-projet-de-cimenterie-de-port-daniel.php>
<https://www.theglobeandmail.com/report-on-business/caisse-de-depot-to-buy-stake-in-bombardier-rail-business-for-15-billion/article27356464/>
<http://affaires.lapresse.ca/bourse/201503/18/01-4853172-la-caisse-de-depot-augmente-sa-mise-dans-snc-lavalin.php>

- Le projet du REM est contraire à l'intérêt public.
- Il ne réduira pas l'usage de l'automobile, la congestion ou les émissions de gaz à effet de serre.
- Il fera augmenter les tarifs de transport collectif.
- Il représente un gaspillage énorme de ressources publiques qui doivent être consacrées à des projets plus efficaces.

En somme, ni le REM, ni le projet de loi 137, ne sont justifiés ou justifiables.
