

## **OCPM PIERREFONDS-OUEST**

**For the Preservation of l'Anse à L'Orme in its Entirety.**

Shaen Johnston

BSc Ecology Dip.Ed.

Executive of la Coalition Climat Montréal (CCM)

April 27<sup>th</sup> 2017

### **Table of Contents:**

**Defending the right to proper Public Consultations and the purpose of public consultations.**

**Urban Development of L'Anse à L'Orme and our Governing Bodies'Commitments.**

**Montreal's History and Poor Performance with Respect to Green Spaces.**

**What WE Must Do.**

**Conclusion.**

**Bibliography/References**

---

**Defending the right to proper Public Consultations and the Purpose of Public Consultations.**

Has the public had the right to proper public consultations about the REM, by OCPM, BAPE or any of the other public consultative bodies? Do these consultative bodies have any influence on the governing, decision-making bodies, even to the extent of having an adequate time and procedure for consultations? Coalition Climat Montréal et des citoyens Demandeurs have brought the Government of Quebec to court on precisely this problem. 'Philippe Couillard, es qualité Premier Ministre du Québec e David Heurtel, es qualité Ministre du développement durable, de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques du Québec représentés par le PROCUREUR GÉNÉRALE DU QUÉBEC sis au Palais de justice...et CDPQ-INFRA INC, promoteur immobilier dûment incorporé...Défendeurs'

2. Le présent recours plus particulièrement le processus illicite entrepris par les défenseurs pour promouvoir le projet du Réseau électrique métropolitain (...REM), un projet de train électrique purement privé lourdement subventionné par les fonds publics;

3. EN effet les consultations tenues en 2016 devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour le projet du REM, ont eu lieu sous des conditions irrespectueuses des droits des demandeurs à une véritable consultation sur un projet qui présente de sérieux risques d'impacts préjudiciables sur la santé, sur la vie, sur l'économie et sur l'environnement des populations qui devaient être consultées et en particulier les demandeurs.

4. En plus des obligations légales de consultation imposées aux défenseurs en vertu des lois du Québec et bien qu'il ne s'agisse pas de questions de droits ancestraux des premières nations, les droits des demandeurs à la préservation de leur environnement ont été déclarés un droit fondamental par la Cour suprême du Canada d'où la similitude avec le recours du type Haida pour protéger leur droit à la consultation.... [Ref: 1](#)

If there is no obligation for governing bodies to take into consideration the recommendations of these consultative institutions, then there is a great deal of money, effort and expertise that is just for show; to pretend we have a democracy. When we are told that 'Le BAPE n'est pas le pape,' and that the government will do what it pleases, the credibility of that important institution suffers. We would like to see a specific percentage of OCPM's recommendations directly incorporated into the city's plans and procedures. Standing on its own, the work of the OCPM is inestimably important. The city needs to take advantage of all the citizen expertise. As the population that lives with the consequences of municipal decisions, there is a high chance of satisfactory outcomes by the inclusion of the many valuable public contributions. Collaboration is messy and more time consuming, but the positive results are long lasting. If we look at the history of top down decisions, documentation clearly shows that it is not to the benefit of the population at large.

'Thus it has happened that so many of the twentieth century's political tragedies have flown the banner of progress, emancipation, and reform. We have examined in considerable detail how these schemes have failed their intended beneficiaries. If I were asked to condense the reasons behind these failures into a single sentence, I would say that the progenitors of such plans regarded themselves as far smarter and farseeing than they really were and, at the same time, regarded their subjects as far more stupid and incompetent than they really were.' [Ref: 2](#)

This consultative process for the development of L'Anse à L'Orme has everything to do with the REM electric train. So I quote some of what has happened to the public consultations at different levels, to date to get a clear overview and put things in perspective. As an example of the above concern about the futility of public consultations : 'Plus de 90% des avis reçus (*sur le REM*) par le BAPE en provenance des municipalités et des citoyens émettaient soit de nombreuses réserves, soit étaient tout simplement opposés au projet. Rappelons aussi qu'il s'agit de la seule instance qui a écouté les citoyens. Tout a été mis en place afin d'empêcher que cette institution respectée puisse faire son travail correctement. Aussitôt son rapport publié, le BAPE s'est vu attaqué sur sa crédibilité. Nos décideurs politiques ont alors balayé le tout du revers de la main, avec les propos les plus simples et réducteurs.' [Ref: 3](#)

'Être partisan du projet n'est pas une raison valable pour retirer aux citoyens le droit d'être pleinement consultés et entendus. Si on accepte cela maintenant, on ouvrira grand la porte à d'autres projets, que nos gouvernements tenteront de faire passer comme une lettre à la poste. Il s'agirait d'un dangereux précédent.' [Ref:3](#)

It is crucial that the OCPM fulfills its mandate to act in the best interest of the citizens and the environment. This urban development project at l'Anse à L'Orme does neither. Which harks back to the BAPE's mandate, and the refusal of the government to actually accept their evaluation.

...«Par ailleurs, la Loi sur la qualité de l'environnement et la réglementation demandent au promoteur d'établir la justification ou la raison d'être de son projet, et d'aborder dans son étude d'impact ses dimensions écologiques, sociales et économiques. Il est donc normal que le public et la commission d'enquête abordent ces questions traitées explicitement par le promoteur»,  
.... **Ref : 3**

### **The Development of L'Anse à L'Orme and our Governing Bodies' Commitments.**

In the case of the development of L'Anse à L'Orme , we must consider it for its own intrinsic worth and in the context of the frontal attack on West Island green spaces and agricultural land (including South Shore). We are looking at one of the few remaining unprotected natural greenspaces in West Island (and all of the Montreal Island) that is being targeted for development, as a destination by the REM. The REM's route is to its investments (Fairview and DIX30 shopping centres, and undeveloped land – with respect to housing - urban development possibilities) via the least populated areas, rather than serving the existing populations to the best of their capacity.

We have international, Canadian, provincial and municipal commitments. The urban development project of L'Anse-à l'orme is in conflict with them all. We have committed to reducing greenhouse gases, (and thus the impact of transportation), urban sprawl, vehicle congestion, and protecting green spaces. We have committed to plans for sustainable development. How does this L'Anse-à-L'Orme project - including the REM context - correspond to 'responsible concerted actions'?

The international criminal court has now declared that abuse of the environment is now considered a crime against humanity. **Ref. 4**.

We have international commitments to reduce our greenhouse gases, **Ref.5** which involve cutting back on transportation's impact. The REM, urban sprawl, the destruction of green spaces, and the destruction of the majority of L'Anse a L'Orme are incompatible with these commitments.

We have long term provincial plans **Ref.6** in sustainable development. How does this L'Anse-à-L'Orme project within the REM context correspond to 'responsible concerted actions'? We have municipal commitments.

'It is typical to measure the performance of activities using such indicators as productivity, competitiveness, economic return and consumption. Unfortunately, such an approach does not sufficiently evaluate the carrying capacity of ecosystems or the lifestyle of the populations. This means that a different approach to performance that goes beyond financial gain or the

immediate satisfaction of individual needs ought to be designed [Ref: 6](#)....Finally, it must reduce its ecological footprint in such a way that future generations will enjoy equitable development opportunities. [Ref: 7](#)

WE have municipal commitments to 80% carbon neutrality by 2050. 'Attendu que, suite à l'exercice du droit d'initiative, une vaste consultation publique a été menée par l'Office de consultation publique de Montréal sur la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles;

Attendu que dans le plus récent plan de développement durable de la collectivité montréalaise, Montréal durable 2016-2020, la Ville se fixe comme objectif de réduire de 80 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 :[Ref:8](#)

The destruction of the majority of l'Anse à L'Orme goes against scientific recommendations, international commitments, provincial long term plans and municipal objectives for sustainable development and greenhouse gas reduction.

On all accounts, this project is unacceptable. We the public refuse further exceptions! Irrespective of the big bullying investors, the source of this development project, the REM, must be stopped. Its devastating impact on green spaces, and massive increase of GHG in the production of cement for the raised rail structure and by the increase of roads, buildings and accompanying increase in traffic and the removal of oxygen producing, air-filtering green spaces is untenable.

We are long past the stage of saying 'We will do it right next time.' Historically, we are long past 'next time.' We are staring down the barrel of the extinction of humanity, and developers and investors are still running the show.' This is not simply immoral, unethical and undemocratic. It is criminal. It is a purposeful genocide. Business as usual is not acceptable. We have the duty to stand up and disclaim this project as if it was the last tree standing. Montreal is way under standard for green spaces. [Ref:8](#) Green spaces aren't just recreational spaces. They actually produce and filter the air we breathe. Our physical health is directly dependent on green spaces. The survival of humanity depends on decreasing our GHG production radically.

The REM is a real estate project disguised as a public transportation project so as to get \$5-10 billion in public transportation funds and yet fail to make a positive impact on the environment, automobile congestion, services and rates.[Ref:9](#)

### **Montreal's History and poor performance with respect to green spaces.**

#### **Massive destruction of green spaces in Montreal in a very short period of time and failure to protect the wee remaining spaces.**

'Between 1986 and 1994, 50% of Montreal's forested lands were built over; between 1994 and 2001, 750 hectares were lost to rampant, relentless development and the losses continue. And, what of the swaths of green space that still exist in West Island? Most are owned by developers, zoned and slated for development. Within 5 years, most of the ecologically prized sites will be gone.'

'If these 1600 irreplaceable hectares (to put that in perspective, Mount Royal Park covers 200 hectares) are cut from the urban landscape, the beauty of our Island Metropolis as we know it today will be scarred forever. More than 85% of Montreal has already been developed. Just 3.3% of Montreal's territory is protected natural green space compared to the International and Quebec norm of 8%. [Ref: 8](#)

The scope of Montreal's green space crisis cannot be overstated. When cities are stacked up one against another, per capita green space is a principal quality of life component that is considered. Montreal just doesn't measure up. In a study by the National Post in October 2002, in a field of fourteen Canadian cities, Montreal was dead last for green space quotas. [Ref: 9](#) Vital green space biomass serves to offset the effects of urban pollution on air, soil and water. Green spaces provide recreational potential for the physical and mental well-being of citizens, but, in Montreal, development pressures are so severe that even established Nature-Parks are endangered. [Ref: 10](#)

What has changed since 2002? Probably not even the names of the developers that are promoting the destruction of our last green spaces to build 6000 more units at L'Anse à L'Orme. This is good tool to see where our weaknesses are: [Green-Space-Canada-Survey.pdf](#) and the results of the survey [Ref: 11](#)

### **Montreal is nowhere near the green city Coderre pretends it to be.**

#### **Montreal – #19 (of 27)**

French Canada's biggest and most vibrant city did not excel in the Green City Index. Despite being the most bicycle-friendly city in the country and having its public transportation system named best in North America, The Economist Intelligence Unit, sponsored by Siemens, conducted a research project, which resulted in the Green City Index. Based on 9 evaluation criteria (CO2, land use, energy, buildings, air, transport, water, waste, and environmental governance), the study ranked 27 major Canadian and American cities from best to worse.' [Ref: 12](#) We are amongst the last of the biggest Canadian cities for per capita investment in green spaces and for actual green spaces.

#### **What we need to do?**

No protected or unprotected green spaces can be built on. Period. We cannot meet our commitments to reducing GHG and simultaneously be destroying our remaining green spaces. Just like, at the federal level, we cannot reduce our GHG emissions from the tar sands while expanding them! We must get partnerships and preserve them in their entirety. The minimum the city can do is protect them, instead of promoting the urban sprawl along with the REM which is built expressly to go to these green West Island spaces and develop them. The citizens of Greater Montreal are going to pay for the REM three times. First in the subventions to Bombardier and Cimenterie Port Daniel. Second by losing \$8 - \$10 to the REM which will decrease services overall, Third: hike fare costs, property taxes and hydro. [Ref: 13](#) Vast sums of taxpayers' money are being used to greenwash these projects. Imagine what could be accomplished if it were being spent on the development of green spaces! Sadly, few people at City Hall are motivated, in their decision-making, to do what scientists are calling for world wide. City centre talks about it. It commits to it, but does not follow through in any significant, impactful way. It is pushing very hard to pass the REM project because a lot of important people have a lot riding on it financially and it is being falsely represented as an answer to all our prayers – congestion, cars on the road and GHG reduction. Citizens have everything to lose. The city has committed itself to reducing GHG by 80% by 2050. Committing to the REM, which does exactly the opposite of what the city purports to do?

Having committed themselves to the REM, they are giving the public the illusion that we are going to reduce GHG. In reality this development is part of a whole series of developments which promote urban sprawl, increase greenhouse gases by 300 000 tons a year; decrease

ridership by 600 000 passengers compared to other possibilities; increase operation fees and interest by \$400 000 000 as compared to other possibilities. Due to this urban development project and the REM's route, it will be impossible for Montreal and QC to reach our GHG emissions' commitment.

Explanation: **How the choice of route will raise the transportation fares, convenience of access, number of cars on the road.** OR how the REM is being called the biggest train robbery in Canadian history. And the train is doing the stealing.

The fact that REM does not go to where the greatest population density is, but to green spaces, is not by chance. So the route of the REM promotes urban sprawl. It promotes new developments, instead of densifying older ones. This means more homes, and cars on the road. **Choice of technology:** Because the CDPQ-Infra had SNC Lavalin make a project that uses its investments (Bombardier and Cimenterie Port Daniel – a clear conflict of interest), they have chosen the driverless trains of Bombardier. For safety reasons, these must be raised or underground. This means it costs 4-8 times more expensive than necessary. Because of the expense, stations are very widely separated. The tracks do not pass where they used to, so those that presently walk to a station, will have to take their cars to the new stations or will completely lose their services. Result. MORE cars on the road. Passengers will have to transfer, so more cars on the road. Every time a transfer is added to people's transit route, we lose 10% of the passengers. So more cars on the road.

Because the choice of technology is so expensive and because the CDPQ-Infra has promised 8% return to their investors. (Whereas the government could have made a loan for missing funds for 0-3% interest. Highway robbery is so much more profitable for the investors.), the fares could go as high as \$20 per ride. All greater Montrealers will have serious price hikes to subvention this, even though they may never set foot on the REM. Bus, metro and train fares up 20-33%; Property taxes up by 50 % for the part dedicated to transportation; Hydro up by 4% .

All of the above promotes loss of ridership and raising of fares. **Ref:**

You will note that all the promises in the media by CDPQ-Infra, for not raising fares is made by temporary, contractual employees. There is no written document that holds CDPQ to their promises. **Ref:**

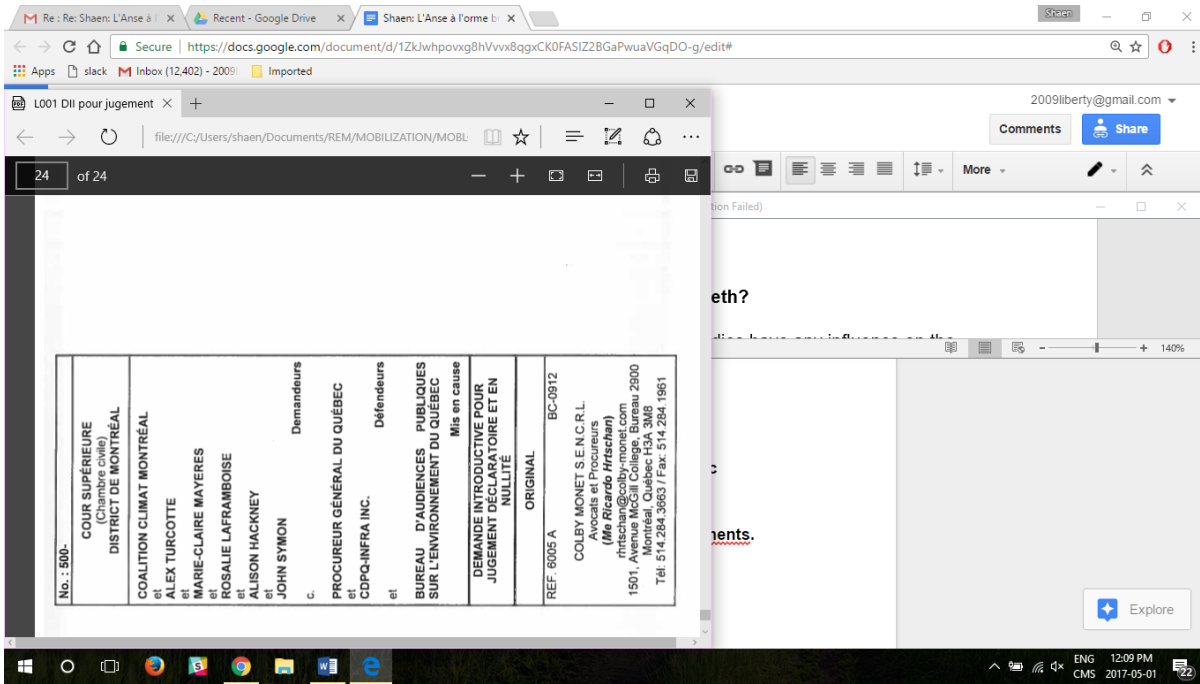
CONCLUSION:

The OCPM must see through the smoke and mirrors to realize that REM and the attendant destruction of L'Anse à L'Orme and several other green spaces due to housing projects tightly associated with the REM, is not environmentally or financially sound, nor morally justifiable. We have other solutions that are many times cheaper, reducing GHG, congestion, cars on the road, urban sprawl and offering the best service to the maximum of citizens. Why would the city and the province chose the worst solution? The only explanation that I can find is that it is another Charbonneau commission in the making.

Can't we do what is in the best interest of the majority of citizens, (with their money) instead of bleeding them for the benefit of a few? Is there truly no hope for Montreal and Quebec? The incredible cynicism is monstrous. We are in a very critical time in human history. Every act counts. To go ahead with this project is to turn back the clock and be irresponsible. We will be

50 years behind and condemn citizens to accelerated climate change. It is all accumulative and synergistic. No one has the right to make that choice for others. OCPM, stand for the people and the environment upon which we depend!

## Bibliography



- 1.
2. Seeing like a State: How certain schemes to improve the human condition have failed. Scott, James C., Yale University Press. Institution of Social and Policy Studies. 1998.
3. [http://quebec.huffingtonpost.ca/laurent-howes/rem-temps-agir-bases-solides\\_b\\_15850756.htm](http://quebec.huffingtonpost.ca/laurent-howes/rem-temps-agir-bases-solides_b_15850756.htm)

**Laurent Howes** .Porte-parole, coalition Trainsparence

REM: le temps d'agir...sur des bases solides!

Publication: 07/04/2017 09:42 EDT Mis à jour: 07/04/2017 09:43 EDT

b) Extrait: **Rapport du BAPE sur le Réseau électrique métropolitain; Faits saillants.** Luc Gagnon M.Sc. Ph.D. chargé de cours, École de technologie supérieure.

**Conclusion sur l'ensemble du projet** (dernier paragraphe de la conclusion)

page 217 *Devant l'absence d'information complète et détaillée sur plusieurs enjeux, que plusieurs questions soulevées par la commission sont restées sans réponse, notamment sur les aspects financiers, écologiques, de justification en matière de fréquentations, d'impact sur l'aménagement du territoire et de gouvernance, la commission considère qu'il serait prématuré d'autoriser la réalisation du projet de REM avant que l'ensemble de ces informations soit disponible. La commission juge qu'elles*

**sont essentielles à une compréhension des nombreux enjeux soulevés par ce projet et à une prise de décision éclairée, décision qui, pour la commission d'enquête, devrait être en adéquation avec les principes inscrits dans la Loi québécoise sur le développement durable.**

### **Aucune baisse de la congestion**

À l'horizon 2025, la citation suivante signifie que seulement 1500 automobilistes abandonnent leur auto pour aller travailler (pour environ 8\$ milliards)

**p.85 La commission d'enquête constate que la prévision de la demande liée au transfert modal de l'automobile vers le réseau électrique métropolitain, pour les quatre antennes, représenterait seulement 10 % de la demande totale du réseau en période de pointe du matin. La majeure partie de sa clientèle proviendrait des usagers actuels du transport en commun. Quant aux usagers qui délaisseraient la voiture, 80 % d'entre eux se déplaceraient en voiture jusqu'aux stations.**

### **Aucune amélioration de la qualité du service**

**p.229 La commission d'enquête constate que, selon les résultats des études de préférences déclarées réalisées par le promoteur, les usagers préféreraient conserver leur mode de transport actuel plutôt que d'adopter le réseau électrique métropolitain.**

**p.94 La commission d'enquête constate que les voitures du réseau électrique métropolitain offriraient un nombre de places assises moins élevé que le train de banlieue. En période de pointe, jusqu'à 80 % des usagers seraient contraints de faire le trajet debout, dont certains sur tout le trajet d'environ 34 minutes entre la station Deux-Montagnes et la Gare Centrale.**

### **Remise en question de chacune des lignes par le BAPE**

**p. 94 Avis – La commission d'enquête est d'avis que l'offre de service du réseau électrique métropolitain, sur l'antenne Deux-Montagnes, ne répondrait pas aux attentes des usagers actuels, au chapitre de leur confort.**

**p. 105 Avis – La commission d'enquête est d'avis que CDPQ Infra inc. n'a pas démontré que la demande en services de transport en commun le long de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue serait suffisante pour justifier la construction d'une antenne du réseau électrique métropolitain à cet endroit.**

**Avis – La commission d'enquête est d'avis qu'avant l'autorisation des antennes de l'ouest du réseau électrique métropolitain, le gouvernement du Québec et CDPQ Infra inc. devraient évaluer d'autres options de tracés et de technologie.**

**P.216 La commission d'enquête questionne le choix du promoteur d'emprunter en exclusivité le tunnel du Mont-Royal et de ne pas avoir tenu compte des scénarios retenus par le passé, pour desservir l'Ouest de-l'Île, par les intervenants en aménagement du territoire et en transport. Un tracé passant par le sud, reliant le centre-ville de Montréal au centre commercial Fairview à Pointe-Claire, en passant par Lachine, Dorval et la cour de l'échangeur Turcot, et relié à l'aéroport Montréal-Trudeau, comme il avait été envisagé, devrait être réexaminé en profondeur avec les municipalités concernées et la future ARTM.**

**p.xiii du résumé La limite sud du projet de REM, soit la station Rive-Sud, est située à Brossard à l'intérieur de la zone d'affectation agricole. Les terres au sud de l'autoroute 30 sont sous la protection de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles; l'autoroute 30 étant la limite sud de la zone urbaine. L'emplacement de cette station en zone agricole n'est pas conforme au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil ni aux orientations du PMAD. La conception et le choix de l'emplacement de la station Rive-Sud contreviennent aux règles d'aménagement du territoire et aux politiques de maintien des terres agricoles. La proposition de localisation de la station Rive-Sud en territoire agricole n'est pas justifiée et sa relocalisation devrait se faire en concertation avec les autorités responsables de**



### ***l'aménagement du territoire en respect du principe subsidiarité inscrit à la Loi sur le développement durable.***

p.177 Avis – *Sur la base de l'avis de la Commission de protection du territoire agricole du Québec, de celles des intervenants municipaux et de ses propres analyses, la commission d'enquête estime que la proposition de CDPQ Infra inc. en territoire agricole n'est pas justifiée et que sa relocalisation devrait se faire en consultation avec les autorités responsables de l'aménagement du territoire en respect du principe subsidiarité inscrit à la Loi sur le développement durable.*

### **Aucune analyse comparative**

p.viii *La commission d'enquête a toutefois constaté que le promoteur n'a pas diffusé d'analyse comparative détaillée entre un métro léger sur rail en site propre protégé, un tram-train et un système rapide par autobus, dans l'axe de l'autoroute 10, entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, une étape pourtant jugée nécessaire dans l'étude des besoins réalisée en 2015. De plus, il n'a pas démontré qu'il avait réalisé une évaluation comparative entre le projet proposé et les différentes options qui avaient été envisagées pour desservir l'Ouest-de-l'Île de Montréal, autant en ce qui concerne la détermination des secteurs à desservir que le mode de transport à préconiser.*

### **Problèmes concernant le processus**

P. 216 et 217 *Au regard des principes participation et engagement et accès au savoir de la Loi sur le développement durable, le promoteur a manqué à ses obligations de transparence en ne rendant pas publiques, dans un délai raisonnable, les prévisions d'achalandage des trois antennes de l'ouest, qui font partie intégrante du projet de REM soumis à l'analyse de la commission. Ces informations sont pourtant fondamentales à la compréhension des enjeux que soulève le projet et la commission, tout comme les citoyens participants à ces travaux, aurait dû avoir accès à ces études ...*

p. xvi *Le promoteur a déployé une série d'outils de communication qui visaient principalement à informer les participants sur le projet, plutôt qu'à associer les parties prenantes et la population à la conception et la réalisation du projet.*

p.32 *L'Agglomération de Longueuil et le RTL estiment ne pas avoir été suffisamment consultés par le promoteur. Ils précisent qu'ils n'ont eu qu'une rencontre et un échange téléphonique et qu'ils ne considèrent pas avoir été partie prenante du projet (Mme Caroline St-Hilaire, DT11, p. 76)*

p.211 Avis – *La commission d'enquête est d'avis que, bien **qu'ils auraient dû permettre de tenir compte des contraintes et des attentes des parties prenantes, les comités de concertation entre CDPQ Infra inc. et les villes ainsi que les organismes de transport auraient surtout servi à présenter un projet de réseau électrique métropolitain déjà largement défini** et à identifier les mesures et aménagements que les intervenants dans le domaine du transport collectif auraient à mettre en place en vue d'accueillir cette nouvelle infrastructure au sein du réseau existant de transport collectif.*

4. <https://www.theguardian.com/global/2016/sep/15/hague-court-widens-remit-to-include-environmental-destruction-cases>. This was on CBC news the week of April 24<sup>m</sup>. Unable to trace it yet.

5. <http://www.cbc.ca/news/technology/climate-change-talks-canada-emissions-goal-1.3357770>

6. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/developpement/2004-2007/plan-consultation-en.pdf> page29.  
Paragraphe 1

7. <http://coalitionclimatmtl.org/fr/declaration/>
8. [http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P85/5.6.1\\_montrealgreenspacestory\\_2.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P85/5.6.1_montrealgreenspacestory_2.pdf)
9. <http://affaires.lapresse.ca/economie/immobilier/201612/06/01-5048505-10-700-condos-projetes-en-face-du-dix30.php>
10. <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/802399/tod-brossard-quartier-slr-rem-gare-rive-sud-train>
11. <https://www.evergreen.ca/downloads/pdfs/Green-Space-Canada-Survey.pdf>  
GREEN SPACE ACQUISITION AND STEWARDSHIP IN CANADA'S URBAN MUNICIPALITIES Results of a Nation-wide Survey
12. [https://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex\\_international/all/en/pdf/report\\_northamerica\\_en.pdf](https://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/all/en/pdf/report_northamerica_en.pdf)
13. Dépliant 4 pages Un Skytrain nommé Délire ou des projets adaptés aux besoins des citoyens.

Processus antidémocratique, arrogance de la CDPQ et complicité de certains élus

Le Réseau électrique métropolitain (REM) a été conçu dans le plus grand secret, sans consultation des citoyens de transport public. Il le fut aussi. La CDPQ a voulu procéder à un doublement de capacité de la ligne de la rue Saint-Jacques.

- Pas de justification économique.
- Pas d'étude de faisabilité de projet de transport.
- Pas d'étude de faisabilité de projet de transport.
- Pas d'évaluation des émissions de GES.

Cinq milliards et demi d'argent d'impôt ont été mobilisés et dépensés sans tenir compte des besoins des citoyens, des besoins de l'environnement ni des besoins des citoyens.

Devant ces lacunes, les élus de la Commission métropolitaine de Montréal se sont réunis pour rédiger une longue liste de questions auxquelles la CDPQ a répondu.

**Manquant de données pour répondre aux questions de la Commission métropolitaine de Montréal, les élus ont demandé à la CDPQ de fournir des données supplémentaires.** Mais, sans aucune justification, la CDPQ a refusé de répondre.

**Évaluer les émissions totales de GES reliées à la phase de construction du projet**

La CDPQ n'a pas répondu à cette exigence de manière satisfaisante. Les données fournies sont incomplètes et ne permettent pas d'évaluer les émissions de GES liées à la phase de construction du projet.

**Émissions de GES**

(Émissions CO<sub>2</sub> équivalent par année en Mt)

Projet	Émissions (Mt)
Nouveau tramway	~100
Tramway actuel	~200
Tramway à double voie	~400
Tramway à double voie avec tramway moderne	~800
Tramway à double voie avec tramway moderne et tramway à double voie	~1200

À cet égard, les tramways actuels ont des performances écologiques acceptables comparées au tramway à double voie. Le tramway à double voie avec tramway moderne est le plus efficace pour réduire les émissions de GES.

**NOUS AVONS BESOIN DE VOTRE AIDE**  
 1075 rue Saint-Jacques  
 Montréal (Québec) H3C 1G1  
 514 393-1010  
 www.cdpq.com  
 www.facebook.com/cdpqmontreal  
 www.twitter.com/cdpqmontreal

**UN SKYTRAIN NOMMÉ DÉLIRE** OU DES PROJETS ADAPTÉS AUX BESOINS DES CITOYENS

**Approuvons les enjeux des parties de terres agricoles et de l'étalement urbain**

Il n'y a aucun engagement de la part de la CDPQ à l'égard des terres agricoles et de l'étalement urbain.

**La CDPQ a conçu un projet dans le plus grand secret, sans tenir compte des objectifs de Québec**

En fait, le réseau de REM est doublement négatif. Au lieu de répondre à la demande de transport en commun, il a créé des problèmes supplémentaires. Le projet va coûter plus de 10 milliards de dollars. Le projet va créer des problèmes supplémentaires. Le projet va créer des problèmes supplémentaires.

**La CDPQ a conçu un projet dans le plus grand secret, sans tenir compte des objectifs de Québec**

En fait, le réseau de REM est doublement négatif. Au lieu de répondre à la demande de transport en commun, il a créé des problèmes supplémentaires. Le projet va coûter plus de 10 milliards de dollars. Le projet va créer des problèmes supplémentaires. Le projet va créer des problèmes supplémentaires.

**Le Réseau électrique métropolitain (REM) de la CDPQ - infra**

- 4 lignes de tramway
- 1 station de tramway
- Investissements dans les infrastructures de tramway
- Réseaux de tramway
- Réseaux de tramway
- Réseaux de tramway
- Réseaux de tramway

**Exemple de proposition alternative : le Grand Virage**

- 4 lignes de tramway
- 1 station de tramway
- Investissements dans les infrastructures de tramway
- Réseaux de tramway
- Réseaux de tramway
- Réseaux de tramway
- Réseaux de tramway

**Économies sur les frais d'exploitation actuels**

150 millions d'émissions évitées  
 35-65% d'économies  
 1200 millions d'émissions évitées  
 445 000 tonnes de CO<sub>2</sub> évitées par la construction urbaine

**Maîtrise supplémentaire de 20% à 33%**

Diminution de la consommation d'énergie de 20% à 33% par rapport à la consommation d'énergie actuelle.

**COALITION CLIMAT MONTRÉAL**

<http://spacing.ca/national/2013/06/24/which-canadian-cities-are-the-greenest-and-why/>

[http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P85/5.6.1\\_montrealgreenspacestory\\_2.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P85/5.6.1_montrealgreenspacestory_2.pdf)

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1660203>

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL  
NO : 500-

COUR SUPÉRIEURE  
(Chambre civile)

---

COALITION CLIMAT MONTRÉAL,

[REDACTED]

et

ALEX TURCOTTE, domicilié au [REDACTED]

[REDACTED]

et

MARIE-CLAIRE MAYERES, domiciliée au

[REDACTED]

et

ROSALIE LAFRAMBOISE, domiciliée au

[REDACTED]

et

ALISON HACKNEY, domiciliée au [REDACTED]

[REDACTED]

et

JOHN SYMON, domicilié au [REDACTED]

[REDACTED]

**Demandeurs**

c.

**PHILIPPE COUILLARD**, es qualité Premier Ministre du Québec et **DAVID HEURTEL**, es qualité Ministre du développement durable, de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques du Québec représentés par le **PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC** sis au Palais de justice de Montréal, 1 Notre-Dame Est, dans le district de Montréal, province de Québec, H2Y 1B6;

et

**CDPQ-INFRA INC.** promoteur immobilier dûment incorporé et ayant sa place d'affaires au A12-1000 Place Jean-Paul-Riopelle dans le district de Montréal, province de Québec H2Z 2B3;

**Défendeurs**

et

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC**, organisme public, domicilié au 575 rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10, dans la ville et district de Québec, province de Québec, G1R 6A6;

**Mis en cause**

---

## **DEMANDE INTRODUCTIVE POUR JUGEMENT DÉCLARATOIRE ET EN NULLITÉ**

---

**À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE DU QUÉBEC LES DEMANDEURS EXPOSENT :**

**I. Mise en contexte**

1. Le présent recours vise à ce que le Gouvernement du Québec, représenté par son Premier Ministre Philippe Couillard et son ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatique (MDDELCC), David Heurtel, exercent leur pouvoir discrétionnaire dans le respect des droits fondamentaux des québécois, de la loi et de manière à respecter les garanties prévues par les Chartes du pays;

2. Le présent recours vise plus particulièrement le processus illicite entrepris par les défendeurs pour promouvoir le projet du Réseau électrique métropolitain (ci-après désigné le REM), un projet de train électrique purement privé lourdement subventionné par les fonds publics;
3. En effet, les consultations tenues en 2016 devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour le projet du REM, ont eu lieu sous des conditions irrespectueuses des droits des demandeurs à une véritable consultation sur un projet qui présente de sérieux risques d'impacts préjudiciables sur la santé, sur la vie, sur l'économie et sur l'environnement des populations qui devaient être consultées et en particulier les demandeurs;
4. En plus des obligations légales de consultation imposées aux défendeurs en vertu des lois du Québec et bien qu'il ne s'agisse pas de questions de droits ancestraux des premières nations, les droits des demandeurs à la préservation de leur environnement ont été déclarés un droit fondamental par la Cour suprême du Canada d'où la similitude avec le recours du type Haïda pour protéger leur droit à la consultation;
5. Les obligations du Gouvernement du Québec en tant que fiduciaire du territoire du Québec emportent aussi son obligation à agir honorablement envers le peuple québécois, à respecter ses propres lois et à respecter les garanties prévues par les Chartes, le tout tel que ci-après décrit;
6. Le droit à une consultation effective sur une question de droits fondamentaux que les défendeurs ont enfreints est une question de droits protégés par les lois du Québec et par le plus haut tribunal du pays;
7. Les demandeurs sont en droit de demander l'intervention de la Cour pour réparer l'atteinte du Gouvernement à leur droit à une consultation effective et pour retourner le projet du REM au début du processus d'autorisation prévu à la *Loi sur la qualité de l'environnement* et éventuellement devant le BAPE;
8. Toute décision, tout décret ou toute autorisation accordée par le conseil des ministres autorisant le projet du REM suite à un processus vicié et sans que la consultation demandée aux présentes ait préalablement eu lieu serait sujet à contrôle judiciaire;
9. Ces demandes sont raisonnables et sont bien fondées en faits et en droit;

## II. Les demandeurs

### Coalition Climat Montréal

10. La demanderesse Coalition Climat Montréal est un organisme à but non lucratif qui a mobilisé des centaines de groupes de la société civile de Montréal et du Québec représentant des milliers d'individus tous désireux de mettre un frein au réchauffement climatique et plus particulièrement à contrôler et réduire les émissions de GES dans leur proche environnement;

11. Elle avait une expectative légitime que la consultation sur le projet de REM devant le BAPE traite de ces éléments essentiels et à tout le moins, avance des informations relatives à sa production de GES;
12. Le projet de REM soumis par les défenseurs au BAPE n'a pas soumis d'étude détaillée sur la production de gaz à effets de serre et notamment aucune étude sur les émissions de GES pour la production des centaines de milliers de tonnes de béton qui seront utilisés par leur choix de structure surélevée et aucune étude sur la destruction de terres naturelles et leur remplacement par des stationnements;
13. Aucune étude n'a été soumise pour déterminer l'impact des immenses ilots de chaleur prévus par le développement des vastes projets immobiliers de CDPQ-Infra dans les terres adjacentes au tracé du REM;
14. Aucune étude n'a été soumise pour déterminer les impacts de la construction de voies d'accès, de voies de service et autres infrastructures nécessaires pour alimenter ces projets immobiliers du promoteur;
15. Aucune étude d'impact n'a été effectuée ni fournie par les défenseurs promoteurs du REM sur les impacts de l'étalement urbain qui sera favorisé par le tracé du REM majoritairement annoncé pour desservir des zones naturelles et des zones très faiblement peuplées contrairement au principe de TOD du PMAD;
16. De la même manière, aucune étude complète n'a été fournie concernant les opérations du REM à travers des terrains contaminées, des zones naturelles et l'effet du tracé du REM sur les espèces fauniques et la biodiversité de ces sites;
17. Aucune consultation n'a pu avoir lieu sur le niveau de pollution auditive d'un train surélevé circulant à haute vitesse à toutes les six minutes aux heures de pointe (modifiée à trois minutes après le BAPE et à la minute et demie en date des présentes) et à une fréquence inconnue 24 heures par jour;
18. La Coalition n'a en effet pu être consultée et n'a pu se prononcer sur ces éléments qui demeurent à être précisés par le promoteur;

#### **Alex Turcotte**

19. Le demandeur est résident de Lachine et est membre du « Regroupement pour un meilleur projet que le REM »;
20. Comme plusieurs de ses voisins, le plaignant a fait le choix de s'établir dans l'ouest de Lachine afin de pouvoir utiliser le service de train de banlieue de la ligne Vaudreuil-Hudson;
21. Jusqu'à l'annonce du projet REM, tout indiquait que ce service allait éventuellement être bonifié dans le cadre du projet Train de l'Ouest.
22. Dans le cadre du BAPE, aucune information n'était disponible sur les impacts du REM sur l'achalandage des autres réseaux de transport en commun ni sur la provenance des passagers du futur REM;

23. Le demandeur occupe un travail à temps plein et a disposé de moins de trois semaines pour consulter des milliers de pages de documents et rédiger un mémoire qu'il a présenté devant le BAPE et ce sans les informations qui le touchent directement et touchent les résidents de Dorval, Lachine, Vaudreuil, Hudson et ceux situés au sud de l'autoroute 20 dans l'ouest de l'île;
24. Bien qu'il en avait pressenti l'effet aucune consultation effective n'a pu avoir lieu sur l'effet du REM sur l'achalandage sur la ligne de train Vaudreuil-Hudson;
25. L'étude d'impact soumise par le CDPQ-Infra ne tient pas compte de cet élément ni ne tient-elle compte que le REM ne représente pas une option viable de transport en commun pour le demandeur et les résidents de Lachine et autres municipalités précitées;
26. Cette baisse d'achalandage risque de se traduire par une baisse de service au mieux, ou une fermeture de la ligne Vaudreuil-Hudson au pire, sans oublier l'impact sur l'environnement de l'augmentation de circulation et de la congestion routière qui en découleraient;
27. Aucune consultation n'a eu lieu alors que le demandeur et sa famille risquent fortement de se voir obligés d'acquérir une deuxième voiture pour leurs déplacements et aucune évaluation n'a été soumise sur les pertes de valeurs foncières et de taxes associées à l'abandon progressif de la ligne Vaudreuil-Hudson;
28. Le demandeur considère que ses droits fondamentaux et son droit à être consulté ont été violés par les défendeurs;

#### **Alison Hackney**

29. La demanderesse Alison Hackney réside dans l'ouest de l'île de Montréal et est une utilisatrice assidue du transport en commun;
30. Elle est directement touchée par le projet du REM en ce qu'il avance un tracé vague qui risque d'occasionner la destruction de centaines d'hectares d'espaces naturels et d'espaces verts de l'ouest de l'île pour l'implantation d'infrastructures de stationnement et d'immeubles en plus des infrastructures surélevées de type Skytrain prévues pour le REM lui-même;
31. La structure ainsi que les stationnements en béton annoncés pour remplacer des champs et boisés seront d'importantes îlots de chaleur, ce qui risque de dégrader la qualité de vie de l'Ouest de l'île et constituer une menace pour la santé humaine;
32. La demanderesse n'a pas pu s'exprimer devant le BAPE ou être consultée sur plusieurs des questions directement liées à sa propre sécurité comme cycliste et comme utilisatrice du réseau de transport en commun;
33. Les questions d'accessibilité d'un train aussi isolé d'accès pour les usagers sans véhicule automobile n'ont pas fait l'objet de consultation;

34. En effet, aucune information n'est disponible ou n'a été débattue sur les questions d'accessibilité, sur les navettes et sur la sécurité des femmes se retrouvant seules dans des méga-stationnements isolés aux heures de moindre affluence;
35. La demanderesse n'a pas été consultée sur l'effet pervers du REM qui malgré un investissement de plusieurs milliards de dollars, ne semble pas apporter de solution pour améliorer le transport en commun ou la congestion routière dans l'ouest de l'île;
36. En l'absence d'information, elle n'a pas été consultée sur la réduction du service d'autobus local en raison du REM et qui a été annoncée après le BAPE;
37. Elle n'a pas été consultée sur les options que le REM ne semble pas adresser pour favoriser les déplacements en transport en commun entre Senneville ou Pierrefonds vers le Centre-Fairview ou ceux entre les bassins de population et les centres d'enseignement, hôpital ou centres civiques de l'ouest;
38. La demanderesse est aussi biologiste et aucune consultation ou débat n'a eu lieu pour évaluer de manière précise l'effet du REM sur les écosystèmes et sur la biodiversité de l'ouest de l'île qui risquent d'être modifiés à tout jamais et de façon irréversible par le REM;
39. En l'absence d'information, aucune consultation n'a eu lieu sur les effets du REM sur la congestion routière sur les boulevards St-Jean, St-Charles et Des Sources ainsi que sur les axes entourant les stations proposées du REM qui évitent les quartiers densément peuplés de l'ouest, ignorent les piétons et cyclistes utilisateurs du transport en commun et font la promotion exclusive du déplacement en automobile;
40. La demanderesse déplore aussi le fait qu'aucune consultation n'a pu avoir lieu sur l'impact du projet du REM sur la perméabilité nord-sud du projet du REM, le tracé vague proposé ne traitant que d'une connectivité ouest de l'île avec le centre-ville de Montréal;
41. Le droit à la consultation et à l'information de la demanderesse a été particulièrement violé par les défenseurs en ce que le Gouvernement a permis que des ententes de confidentialité soient signées par les conseillers et maires sous peine que sans ces ententes aucune information ne leur serait transmise quant aux plans du REM sur leur territoire;
42. La demanderesse a spécifiquement demandé à son Conseil de ville de ne pas signer l'entente de confidentialité avec la CDPQ pour que celui-ci demeure indépendant et au service de ses électeurs;
43. Le Conseil a voté unanimement en faveur de signer évoquant le motif que si on ne signait pas ils n'auraient pas droit aux informations sur le projet;
44. Lorsque la demanderesse a tenté de s'enquérir sur les détails du projet de REM auprès de sa mairesse, celle-ci lui a répondu qu'elle ne pouvait pas répondre aux questions de la demanderesse car elle n'avait pas plus d'informations qu'elle, et l'a conseillée de s'adresser à la CDPQ-Infra;
45. La demanderesse a aussi tenté d'avoir des informations auprès de son député local, Geoff Kelley, qui ne lui donne aucune réponse ou information pertinente;



46. La demanderesse s'est retrouvée devant le BAPE dans le cadre d'un processus de consultation simulé, indûment accéléré et sans possibilité de pouvoir commenter un projet défini tel qu'en font notamment foi les extraits de son mémoire ici cités :

*« Comment est-ce que les citoyens peuvent commenter un projet pour lequel ils et elles ne connaissent pas les paramètres? »*

*« Je souligne que plusieurs ministères ont clairement indiqué que l'étude d'impact était incomplète et irrecevable.*

*« Je m'objecte à ce que le CPDQ a demandé que le processus de consultation soit accéléré et j'ai demandé à mon député qu'en mon nom il s'y objecte aussi. »*

47. L'absence de consultation effective devant le BAPE s'insère ainsi dans un contexte spécifique où toute information pertinente sur le projet du REM est soigneusement tenue à l'écart des demandeurs et de la population;

48. La Cour doit intervenir pour faire cesser ces violations aux droits fondamentaux de la demanderesse et des demandeurs;

### **Rosalie Laframboise**

49. La demanderesse Rosalie Laframboise est résidente du quartier Hochelaga-Maisonneuve et est utilisatrice du réseau de transport en commun;

50. Elle est directement touchée par le fait qu'aucune consultation effective n'ait eu lieu sur l'impact du projet du REM sur le paysage urbain de Montréal et sur ses conséquences sur l'avancement des autres projets de transport en commun de Montréal et en particulier dans l'est fortement congestionné;

51. En effet, aucun élément du projet de REM ne traite des augmentations des tarifs pour les usagers de l'est, de la réduction de l'attractivité du réseau de train de Mascouche, de l'augmentation de l'utilisation de la voiture en raison de ces effets anticipés et sur l'impact de REM sur les prolongations de métro et sur les réseaux nord-sud de l'est tel la voie réservée sur Papineau;

52. Elle est à même de constater que le réseau de transport en commun de l'est de la ville de Montréal est saturé aux heures de pointe et que le service aux usagers a été réduit dès la fin de 2016;

53. En effet, face à ce manque de consultation, elle ne peut que constater que le projet de REM et l'empressement des défenseurs se font au détriment de la majeure partie de la population de Montréal et au détriment des gens, qui comme elles, dépendent le plus du transport en commun pour leur déplacement;

54. En surplus, elle remarque qu'aucune information n'a été avancée et aucune consultation n'a eu lieu sur la construction du réseau du REM sur les terres hautement contaminées du sud-ouest de l'île, sur les effets du tunnel et de la station prévus sous le bassin Peel et sur l'augmentation inévitable d'écoulement d'eaux contaminées dans le fleuve;

55. La demanderesse est une kayakiste et adepte de sports nautiques et ne considère pas normal qu'elle ne soit pas informée, qu'elle n'ait pu se prononcer et qu'elle ait à craindre

d'être éclaboussé par l'eau lorsqu'elle pratique ses activités sportives dans le Fleuve St-Laurent;

56. Finalement, la demanderesse considère que le processus de consultation, tel qu'il s'est déroulé, ainsi que l'empressement des défenseurs de discréditer le BAPE sont de nature à miner la confiance du public envers le Gouvernement et alimentent le cynisme au sein de la population;

#### **Marie-Claire Mayeres**

57. La demanderesse Marie-Claire Mayeres est résidente et commerçante à Montréal et est active au sein de groupes visant à préserver la qualité de vie des Montréalais;
58. Elle est préoccupée par les changements climatiques et notamment par les émissions de gaz à effets de serre causés par la circulation automobile;
59. Elle déplore qu'il n'y ait pas eu d'information ou de consultation sur les conséquences des centaines de milliers de tonnes de béton polluant utilisé pour la construction du REM, s'interroge sur le fait qu'il n'y ait pas eu d'information ou de consultation sur pourquoi les milieux les plus densément peuplés et plus dépendants du transport en commun ont été complètement évités par le REM et s'interroge sur pourquoi aucune considération n'a été donnée au fléau de l'étalement urbain qu'encourage le REM;
60. Elle considère que le manque d'information et l'absence de consultation dans le cadre du BAPE sur les vrais enjeux climatiques découlant du projet du REM est une atteinte à son droit à un environnement sain et à son droit à être consultée sur un projet qui risque de porter atteinte de façon grave à son milieu de vie et de travail;

#### **John Symon**

61. Le demandeur est résident de Montréal et membre de l'association « Sauvons la Falaise »;
62. Il a participé et déposé un mémoire aux audiences du BAPE, tel qu'il appert du mémoire communiqué comme **pièce P-1**;
63. Tel qu'il appert de son mémoire, il a imploré l'aspect irrecevable et incomplet du projet du REM de son étude d'impact devant le BAPE;
64. Il a même cité les avis d'irrecevabilité des ministères et auxquelles il avait accès au moment de l'audience;
65. Pour les raisons invoquées à son mémoire et pour les raisons invoquées par le BAPE et les autres demandeurs, il considère que les défenseurs ont porté atteinte à ses droits fondamentaux et à son droit à être consulté selon la loi et selon le droit;

#### **Autres faits communs à l'appui de la demande**

66. Les défenseurs ayant décidé que le projet de REM ira de l'avant sans consulter la population et sans tenir compte des arguments de la population et du BAPE, il est manifeste que les droits des demandeurs à la consultation effective et à l'accommodement ont été brimés;

67. Il est aussi à souligner à la Cour que dès que les médias soulèvent un manquement grave au projet du REM, les défendeurs improvisent une solution, sans que celle-ci ne puisse être vérifiée et contrôlée, le tout tel qu'il sera mis en preuve lors de l'enquête et audition;
68. Ces « solutions » n'ont pas fait l'objet de la consultation devant le BAPE et ce en infraction de la loi et au préjudice des droits fondamentaux des demandeurs;
69. Les « solutions » qui ne sont généralement pas quantifiées dans le prix initial de 5, 5 milliards de dollars annoncés par les défendeurs comprennent :
- L'ajout improvisé de stations sous le Mont-Royal
  - Un tunnel sous le Technoparc St-Laurent et sous le réseau hydrographique du Ruisseau Bertrand
  - L'ajout de trains « stationnés » à la jonction du train de Mascouche
  - L'ajout de lignes de navettes d'autobus pour desservir les milliers de places de stationnement
  - Un tunnel dans les terrains toxiques sous le canal Lachine
  - Une connexion à la station de métro McGill
  - Un train dédié centre-ville/aéroport Dorval en dehors des heures de pointe
  - Etc...
70. Une fois quantifiées et précisées, ces « solutions » risquent d'avoir des impacts majeurs sur tous les éléments essentiels du projet d'où l'importance de la consultation demandée par les demandeurs pour notamment rendre publiques ces informations essentielles manquantes et les soumettre à un débat ouvert;
71. Plus particulièrement, ces « solutions » risquent d'avoir des impacts importants sur l'environnement, sur le transport en commun et sur la vie des demandeurs;
72. Les demandeurs sont directement affectés par le projet du REM en ce que les services qui les desservent actuellement ainsi que les améliorations de services auxquelles ils auraient pu s'attendre profiter risquent d'être grandement affectés par la mise en œuvre du projet du REM;
73. Les défendeurs font avancer leur projet sans que ces risques n'aient pu être adressés adéquatement lors de la consultation du BAPE et sans que les demandeurs aient pu en être averti avant même cette consultation;
74. Les demandeurs soumettent que le caractère incomplet et indéterminé du projet de REM et l'étude d'impact déficiente soumis au BAPE par les défendeurs ont empêché la participation effective de segments de la population qui auraient un intérêt à intervenir, à être consultés et à s'exprimer sur celui-ci;
75. Le projet indéfini du REM faisant cavalier seul, risque d'aller à l'encontre du plan de transport de Montréal et de plusieurs schémas d'aménagement. Pourtant, les informations cruciales sur le projet, celles susceptibles d'affecter les enjeux de planification n'ont pas été déposées par le promoteur, même si cela contrevenait à de multiples directives gouvernementales et notamment à la directive du 20 octobre 2014 communiquée comme **pièce P-2**;

76. Les impacts d'un projet indéfini de l'ampleur du REM risquent de menacer sérieusement l'atteinte des objectifs de protection de l'environnement, de réduction de la consommation de pétrole, de diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES), d'accroissement des parts modales des transports collectifs, d'accessibilité universelle, de protection des milieux naturels, de réduction de l'étalement urbain et de protection des terres agricoles auxquels se sont engagés les divers paliers de gouvernements envers la population dans le cadre du Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD) communiqué comme pièce P-3;
77. Plusieurs de ces impacts ont fait l'objet d'une preuve ou de l'information embryonnaire et insuffisante produite par le promoteur dans le cadre de l'audience du BAPE;
78. Les demandeurs et la population en général se sont vu nier leur droit à être consultés et à pouvoir s'exprimer sur l'essentiel de ces enjeux cruciaux et il s'agit d'une difficulté réelle à être tranchée par la Cour;
79. Les demandeurs ainsi que la population en général n'ont pas été informés préalablement à la consultation de l'ampleur de l'impact du projet sur la tarification et sur la capacité de maintenir et de développer les autres services de transports collectifs;
80. Ce manque d'information a ainsi négativement influencé l'intérêt du public et des demandeurs à participer à la consultation du BAPE et à influencé l'étendue de leur intervention devant le BAPE;

#### **Le projet du REM**

81. Les défenseurs présentent leur projet comme un nouveau réseau de train électrique surélevé reliant le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest de l'île, la Rive-Nord, et l'aéroport ;
82. C'est un projet d'une longueur initialement proposée de 67 kilomètres avec 27 stations et plus de 24 kilomètres de structures de béton surélevées;
83. Tel qu'il sera démontré, le projet proposé en date des présentes par la CDPQ présente actuellement un budget plus élevé que ce qui a été présenté auprès du BAPE;
84. Ni le coût réel du projet, ni son cadre financier n'ont été dévoilés lors des consultations réalisées par le BAPE;
85. Un projet de cette grandeur risque de porter atteinte à la capacité de mobilité de nombreux citoyens sans qu'ils n'aient pu être consultés ou qu'aient été évaluées des technologies alternatives;
86. CDPQ-Infra n'a pas respecté la directive Ministérielle demandant une étude d'impact sur les « solutions de rechange », sur les solutions aux enjeux perçus « par la population consultée » et n'a pas respecté l'obligation d'effectuer les études d'opportunité et les études avantages-coûts du projet, de ses solutions de rechange et du *statu quo*;

87. En effet CDPQ-Infra a choisi de simplement décrire les technologies ou moyens alternatifs à son projet de REM et de les rejeter sans analyse sérieuse, le tout tel qu'il appert de l'étude d'impact du promoteur communiquée comme **pièce P-4**;
88. Dans un processus de consultation légitime et raisonnable, les informations demandées à la directive Ministérielle et prévues à la loi devaient être soumises préalablement à la consultation devant le BAPE;
89. À la lecture de l'étude d'impact, il appert que CDPQ-Infra adopte une approche *pro forma*, quasi politique, au processus d'autorisation prévu à la Loi et contourne le processus de consultation établi par celle-ci tout en gardant sous silence l'essentiel des impacts et des risques de son projet;
90. En outre, aucune information n'a été avancée sur l'impact du REM risquant de réduire le nombre de projets alternatifs ou complémentaires de transport susceptibles de pouvoir être réalisés;
91. Aucune information n'a été avancée sur l'impact du REM risquant de causer des hausses tarifaires significatives ou des baisses de services;
92. Tous ces impacts à haut risque n'ont fait l'objet d'aucune présentation par le promoteur et d'aucune consultation auprès des demandeurs et de la population;
93. Ce projet aura certainement un impact sur la structure tarifaire de l'ensemble des utilisateurs du transport collectif et ce, sur une base de tarification connue seulement par le promoteur, vraisemblablement une tarification selon la distance, encore une fois sans que celle-ci n'ait fait l'objet de la consultation publique;
94. L'impact sur la structure tarifaire et sur l'investissement en fonds publics dépend des taux de rendement attendus par le promoteur pour la portion de son investissement, sans que ces taux, leurs impacts ou le mécanisme de paiement n'aient été révélés publiquement ni fait l'objet de la dite consultation;
95. Dans leurs commentaires sur l'étude d'impact fournie par les promoteurs défendeurs, le ministère de la Santé et des services sociaux affirme : « *Nous constatons que le promoteur n'a pas répondu aux questions que nous avons posées dans les phases précédentes du processus, par conséquent, nous ne pouvons considérer l'étude d'impact et ses compléments comme pleinement recevables d'un point de vue de santé publique.* » tel qu'il appert de l'extrait communiquée comme **pièce P-5**;
96. Cet avis n'est qu'un des nombreux avis d'irrecevabilité prononcés par les Ministères, le tout tel qu'il appert des avis communiqués en liasse comme **Pièce P-6**;
97. Une deuxième ronde d'avis émise vers le 22 juillet 2016 est venue confirmer cet état de fait, le tout tel qu'il appert notamment des avis communiquées en liasse comme **Pièce P-7**;
98. Une dernière ronde d'avis des Ministères émise après le 22 septembre 2016 détaille que l'étude d'impact du promoteur est encore incomplète et en certains cas laisse entrevoir une certaine résignation à la « recevabilité », le tout tel qu'il appert de ces avis communiqués en liasse comme **pièce P-8**;

99. À titre d'exemple de l'approche *pro forma* de CDPQ\_Infra au processus d'autorisation, sa façon de traiter de l'impact du projet du REM sur la planification du territoire détaillée au PMAD, est précisée à la page 407 de son étude d'impact :

*« Dans le but de minimiser les impacts cumulatifs par la réalisation de ces projets (ndlr: d'étalement urbain), un plan d'aménagement du territoire et de gestion des habitats présents, incluant les usages actuels (agricoles) du territoire à développer doit être élaboré par les autorités responsables de la gestion du territoire »*

100. Quant aux mesures de suivis environnementaux la CDPQ-Infra mentionne à la page 437 de l'étude d'impact :

*«Les mesures de surveillance seront précisées à l'intérieur du cahier des charges du projet étant donné que la description technique du projet n'est actuellement qu'à 15% d'avancement. »*

101. Malgré tout cela les défenseurs ont fait avancer le projet de REM devant le BAPE et aucune consultation n'a pu avoir lieu sur ces éléments manquant aux études d'impact, ni sur les promesses avancées par le promoteur ou sur les autres tractations ayant pu intervenir entre CDPQ-Infra, le Gouvernement et les différents ministères;

#### **Accès aux "Fonds verts" du Québec**

102. Aucune consultation n'a eu lieu pour déterminer sur quelle base le projet du REM entend bénéficier des fonds du « Fonds Vert » du Québec;

103. Ces fonds sont pourtant spécifiquement dédiés à réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre (GES);

104. Pourtant, les émissions associées à la construction du REM ou aux effets de l'étalement urbain n'ont fait l'objet d'aucune évaluation ou consultation;

105. Aucune évaluation, analyse, discussion ou consultation n'a eu lieu sur ces émissions, sur celles causées par les changements de services ou causées par les augmentations de tarification emporté par le REM pour les utilisateurs des autres réseaux de transports métropolitains;

106. De tels fonds doivent être attribués en comparant les différents projets proposés afin de sélectionner les plus performants relativement aux objectifs environnementaux et sociaux recherchés, d'où l'importance de la consultation publique qui n'a tout simplement pas eu lieu;

#### **Impacts majeurs inconnus**

107. Le tracé vague proposé pour le REM a été imposé sans consensus avec les arrondissements et les municipalités qui composent le Montréal Métropolitain;

108. Ce tracé n'a pas été l'objet de consultation et aucune alternative sérieuse n'est proposée ou envisagée par le projet de REM;

109. Il appert que le projet de REM est purement commercial, vise principalement à favoriser les actifs immobiliers de la Caisse de dépôts et placements du Québec (CDPQ) et ne réponds pas aux critères de la directive ministérielle, de la loi et ceux habituellement associés à un projet de transport collectif;
110. Tel qu'il appert du projet soumis au BAPE, le nouveau tracé proposé vise presque exclusivement des terres agricoles et naturelles sans que les études d'impact environnementales n'aient pu être réalisées et soumises pour consultation, le tout tel qu'il appert notamment du tracé sommaire communiqué comme pièce P-9;
111. Tel qu'il appert à l'étude d'impact du promoteur, aucun inventaire faunique ou botanique complet n'a été mené et aucune évaluation des habitats essentiels aux espèces n'a eu lieu. Certaines études nécessitant quelques années ou cycles reproductifs pour être valables, le projet précipité du REM les ayant outrepassées et soustraites à toute consultation ou analyse critique;
112. L'essentiel du tracé provisoire avancé pour le REM est en opposition avec les principaux objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) visant la densification des milieux déjà desservis, l'augmentation des terres en culture, l'augmentation des déplacements en transport en commun et la facilitation du transport récréatif et utilitaire;
113. L'impact de ce tracé sur la planification métropolitaine, le PMAD et sur les demandeurs n'a pas pu faire l'objet d'une consultation informée d'autant plus que c'est dans les détails omis que l'impact du REM sur la conservation et la mise en valeur de la trame verte et bleue de la métropole et sur les demandeurs et la population auraient pu être évalués;
114. Tel qu'il sera démontré et tel qu'il a été constaté par les demandeurs et par les participants aux audiences du BAPE, les défendeurs n'ont pas donné accès au BAPE aux chiffres et au modèle de financement des opérations du REM lesquelles demeurent grandement tributaires des fonds publics;
115. Pourtant, le projet de REM des défendeurs vise la dépossession de biens publics tels le tunnel du Mont-Royal et la ligne de train de Deux-Montagnes alors que cette ligne n'a jamais fait partie du mandat accordé par le Gouvernement;
116. Les participants au BAPE ayant seulement pu souligner la problématique de façon globale et non pas être consultés sur les paramètres, les effets et les coûts de cette dépossession;
117. Selon les versions proposées après la consultation devant le BAPE, le projet du REM impliquerait l'abandon de plusieurs routes d'autobus, la création de routes de navettes et la modification en profondeur du réseau de la ligne de train de Mascouche, St-Jérôme et de la ligne Montréal-Québec et son avenir;
118. Aucune discussion ou consultation n'a pu avoir lieu sur ces éléments qui occasionneraient le démantèlement du réseau de transport public par un promoteur privé appuyé par le gouvernement défendeur;

119. Le projet de REM nécessite vraisemblablement des autorisations fédérales pour la reconstruction de deux ponts dans les voies navigables;
120. À cet effet, même le Ministère fédéral des Pêches exige plusieurs informations supplémentaires sur l'impact environnemental, pour pouvoir définir si un permis fédéral est requis, le tout tel qu'il appert de l'avis communiqué comme **Pièce P-10**;
121. Comme pour les autres demandes des ministères, la CDPQ n'a pas répondu à cette demande et bien que ces Ministères peuvent intervenir auprès du Gouvernement après le BAPE, aucune consultation de la population n'a pu avoir lieu sur ces éléments majeurs qui manquent à l'analyse et à la conceptualisation du projet;

### **Les irrégularités dans le processus de soumission au BAPE**

122. L'étude d'impact présentée par la défenderesse CDPQ-Infra ne respecte pas les dispositions de la *LQE* et de la directive Ministérielle du 20 octobre 2014 qui sont à la base des critères établis par le gouvernement et prévus à la loi pour permettre la saisine du BAPE:
123. Nonobstant cette irrecevabilité de l'étude et nonobstant les avis contraires des Ministères, le Ministre Heurtel a tout de même soumis le projet du REM au processus du BAPE;
124. Contrairement aux principes soutenus par les tribunaux du Québec et en raison des actions concertées du Ministre Heurtel et de la CDPQ-Infra, les débats devant le BAPE n'ont pu traiter des éléments essentiels du projet;
125. L'avis de recevabilité de l'étude d'impact du promoteur CDPQ-Infra par le bureau du Ministre Heurtel et daté du 12 juillet 2016 communiqué comme **pièce P-11**, indique notamment:

*« [...] L'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact a été effectuée par la direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres en collaboration avec les unités administratives concernées du MDDELCC ainsi que les ministères suivants :*

- *Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides;*
- *la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie;*
- *la Direction de l'expertise hydrique;*
- *la Direction générale de l'expertise climatique et des partenaires;*
- *la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels;*
- *la Direction de l'expertise en biodiversité;*
- *la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;*
- *le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du Territoire;*
- *le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec;*
- *le ministère de la Culture et des Communications;*
- *le ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations;*
- *le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs;*
- *le ministère de la Santé et des Services sociaux;*
- *le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports;*
- *le ministère du Tourisme;*



- le Secrétariat aux affaires autochtones;
- Pêches et Océans Canada;
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
- Transports Canada.

*L'analyse du dossier faite en consultation avec les ministères démontre que l'étude d'impact, incluant les documents complémentaires, répond de façon satisfaisante aux exigences de la directive du ministre datée du 20 octobre 2014. De plus, l'initiateur s'est engagé à déposer un résumé de l'étude d'impact au plus tard pour la période d'information et de consultation publiques qui sera tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. [...] »*

126. Cet avis de recevabilité de l'étude d'impact a été émis à une date où bon nombre des ministères cités avaient conclu à l'irrecevabilité de l'étude d'impact de CDPQ-Infra ou à son caractère incomplet, le tout tel qu'il appert des avis du 12 juillet (P-6) et ceux du 22 septembre 2016 (P-8);
127. En plus d'avoir outrepassé les avis des Ministères et avoir accepté l'étude d'impact sur de fausses prémisses, l'empressement du Ministre Heurtel a causé que les informations manquantes et constituant le fondement de ces avis d'irrecevabilité n'ont jamais été remises aux demandeurs à temps pour les consultations publiques et pour la présentation de leurs mémoires devant le BAPE;
128. Il est important de rappeler à la Cour que tous les principes prévus à la *Loi sur le développement durable* et qui ont été occultés par les défendeurs ont un effet sur le développement du réseau de transport en commun de la région de Montréal, sur la pollution atmosphérique de Montréal et sur le droit à un environnement sain des demandeurs;
129. Il est aussi à noter que la directive Ministérielle ne vise que le trajet du REM sur son axe A-10 et que plusieurs interventions des Ministères se limitent à cet aspect du dossier;
130. Les axes vers Deux-Montagnes et vers Ste-Anne-De-Bellevue sont principalement passés sous silence;
131. Essentiellement, les défendeurs ont sciemment agi pour nier le droit des demandeurs à une consultation effective sur l'ensemble du projet;
132. L'avis de recevabilité du 12 juillet 2016 n'est pas basé sur des motifs raisonnables et sera confirmé comme tel par les conclusions du BAPE sur les carences manifestes du projet et est donc nul;
133. Ces constats sont d'autant plus inquiétant que le défendeur et Premier Ministre, Philippe Couillard a, du revers de la main et dans les minutes qui ont suivi la publication du rapport du BAPE sur le REM, rejeté le rapport pour affirmer que le projet ira de l'avant, le tout tel qu'il sera démontré lors de l'enquête et audition;
134. Il est donc manifeste que le Gouvernement défendeur s'est déjà commis, a lié son pouvoir discrétionnaire en faveur du projet de REM, qu'il désire limiter l'intervention

publique et a confirmé qu'il ne considérera pas l'ensemble des facteurs décisionnels en cause pour l'exercice de ce pouvoir;

135. Le comportement des défendeurs, les faits exposés dans le rapport du BAPE et depuis, ainsi que la déclaration du Premier Ministre confirment que l'Entente en matières d'infrastructures publiques intervenue entre la CDPQ et le Gouvernement et communiquée comme **pièce P-12** est ultra-vires de l'indépendance décisionnelle du Gouvernement et de l'Assemblée Nationale;
136. Le Gouvernement ne peut ainsi lier l'exercice de son pouvoir discrétionnaire pour des motifs purement commerciaux, en marge de l'intérêt public et en marge des droits fondamentaux des demandeurs;
137. L'entente P-12 est donc ultra-vires des pouvoirs du gouvernement et nulle;
138. Le Gouvernement ne bénéficie d'aucune exception pour outrepasser les conditions de base à une consultation effective et de bonne foi et les demandeurs sont justifiés de demander l'intervention de cette Cour;

#### **Le rapport du BAPE**

139. Selon le site web du BAPE, le BAPE « *est un organisme voué à l'information et à la consultation publiques sur des projets susceptibles d'avoir un impact majeur sur l'environnement ou sur toute autre question relative à la qualité de l'environnement* »;
140. L'accès public à l'étude l'impact incomplète du Projet du REM a eu lieu du 28 juillet au 12 septembre et les audiences de consultation devant le BAPE ont eu lieu une première fois le 29 août pour la séance d'information et à compter du 26 septembre 2016 pour le dépôt des mémoires et représentations verbales;
141. Les mémoires devaient être déposés en date du 22 septembre 2016 accordant environ trois semaines après la séance d'information pour assimiler et questionner plusieurs milliers de pages de documentation sur le projet du REM et ensuite rédiger un mémoire de présentation;
142. Aucun accommodement n'a été accordé par le Gouvernement pour tenir compte de l'ampleur du projet, de la quantité de documentation soumise ou des impacts importants du projet;
143. Les consultations se sont terminées le 29 septembre 2016, soit après seulement trois jours d'audiences;
144. À l'insu des demandeurs, l'étude d'impact et le projet du REM subissait des modifications et faisait l'objet de promesses aléatoires de la part de CDPQ-Infra notamment sur des études futures qu'elle proposait de faire sans toutefois pouvoir être contrainte de les faire, le tout tel qu'il appert notamment des avis finaux des Ministères du 22 septembre 2016 (P-8);
145. Aucune consultation publique n'a eu lieu sur ces nouveaux éléments, promesses et modifications proposés au projet par les défendeurs;

146. Le rapport du BAPE a été remis au Ministre Heurtel en fin décembre 2016 et a été dévoilé le 20 janvier 2017;
147. Le rapport du BAPE ainsi dévoilé est communiqué au soutien de la présente comme **Pièce P-13**;
148. Les conclusions du rapport sont reprises et communiquées comme **pièce P-14**;
149. Tel qu'il appert du rapport du BAPE et de ses conclusions, celui-ci ne s'oppose pas au projet de REM, il ne fait que constater que la consultation amorcée par le Gouvernement et son promoteur CDPQ-Infra inc. est essentiellement prématurée puisqu'il n'y a pas de projet défini du REM à consulter;
150. Il est primordial pour la Cour de se rappeler que selon la tendance historique, le projet du REM s'accaparera des fonds publics dédiés au transport en commun au Québec pour les décennies à venir;
151. Les items sur lesquels le BAPE s'arrête et sur lesquels les demandeurs n'ont pu avoir de détails pour consulter, débattre ou intervenir sont notamment :
- Les subventions nécessaires pour rencontrer un rendement non dévoilé et attendu du Promoteur
  - L'intégration tarifaire d'un réseau de transport privé financé par une agence publique
  - Le cadre financier relatif aux biens publics importants cédés à la Caisse en dessous de leur juste valeur
  - La discrimination envers les usagers du transport en commun de l'Est et du Nord de Montréal
  - L'abolition des parcours d'autobus dans plusieurs secteurs de l'île
  - La perte d'achalandage et le risque de fermeture de la ligne Dorion-Vaudreuil
  - Le choix du scénario du parcours
  - Les autres scénarios de parcours développés depuis des décennies
  - Les conditions et le coût de l'exclusivité accordée par le gouvernement pour l'usage du Tunnel du Mont-Royal
  - Les prévisions détaillées d'achalandages
  - Les répercussions sur les sociétés de transport et les usagers du territoire concerné
  - Les répercussions des structures de béton et stationnements sur les paysages de Montréal incluant dans les quartiers résidentiels
  - Les répercussions de la fréquence élevée des petites rames de trains sur les résidents limitrophes au REM
  - La configuration finale du tracé du projet et des milliers d'espaces de stationnement proposés
  - L'intégration architecturale des structures bétonnées du REM
  - Absence d'un portrait complet du milieu naturel récepteur du tracé (tracé non défini)
  - Pas d'analyse d'impact environnemental finale
  - Impossibilité d'analyser et d'évaluer les impacts environnementaux du projet
  - Impossibilité d'évaluer l'application des mesures d'évitement, de minimisation et de compensation

- Aucune indication des règles qui s'appliquent au REM comme fournisseur privé de transport public

152. Le BAPE confirme que contrairement au projet débattu dans le cadre de la décision du Juge Béliveau dans Conseil Régional de l'environnement de Montréal c. Québec (procureur général)<sup>1</sup>, le projet de REM soumis au BAPE ne contient pas l' « essentiel de l'étude d'impacts » qui doit être soumis à la consultation, en effet le BAPE conclut :

*« Pour la commission, la documentation incomplète au moment de ses travaux, de même que la stratégie du promoteur à l'effet qu'il serait dans un processus « d'optimisation continue » quant à l'élaboration de son projet ne respectent pas l'esprit et la lettre des principes participation et engagement et accès au savoir.*

*Dans la mesure où ils n'étaient pas connus lors des audiences, plusieurs éléments essentiels du projet n'ont pu faire l'objet du débat public ni être analysés par la commission, et ont ainsi été soustraits de l'examen public du projet.*

*La commission d'enquête a mené ses travaux alors que toute l'information relative au projet, dont certains éléments essentiels à une décision gouvernementale éclairée et un débat public bien informé, n'était pas disponible. Devant l'absence d'information complète et détaillée sur plusieurs enjeux, que plusieurs questions soulevées par la commission sont restées sans réponse, notamment sur les aspects financiers, écologiques, de justification en matière de fréquentations, d'impact sur l'aménagement du territoire et de gouvernance, la commission considère qu'il serait prématuré d'autoriser la réalisation du projet de REM avant que l'ensemble de ces informations soit disponible. La commission juge qu'elles sont essentielles à une compréhension des nombreux enjeux soulevés par ce projet et à une prise de décision éclairée, décision qui, pour la commission d'enquête, devrait être en adéquation avec les principes inscrits dans la Loi québécoise sur le développement durable »*

153. Le BAPE est cinglant dans ses commentaires quant à l'absence de consultation réelle dans le processus qu'il a mené pour le projet de REM des défenseurs;

154. Ces commentaires du BAPE, l'absence de consultation des demandeurs sur les questions essentielles du projet du REM et l'obligation de consultation prévue à la loi et par le droit cadrent la difficulté réelle pour laquelle les demandeurs demandent l'intervention de la Cour;

155. Selon le rapport du BAPE, même *l'Institut de recherche en économie contemporaine* a souligné le manque de transparence des défenseurs dans les paramètres financiers, les coûts d'exploitation ou de la place du REM dans le système de gouvernance, le tout tel qu'il appert à la page 213 du rapport;

156. Comme l'enseigne la Cour suprême du Canada et tel qu'il est prévu dans notre état de droit, l'obligation de consultation varie selon les circonstances et selon les faits;

---

<sup>1</sup> Conseil Régional de l'environnement de Montréal c. Québec (Procureur général) 2008 QCCS 2391

157. L'ampleur des impacts d'un tel projet comme celui du REM justifient une consultation sérieuse et effective et dont le gouvernement devra tenir compte dans l'exercice raisonnable de son pouvoir discrétionnaire;
158. Tel qu'il sera démontré, il y a eu des décennies de planification et d'échanges entre les sociétés de transport en commun et les groupes voués aux transports en commun de la région de Montréal et les défenseurs ont choisi de s'accorder un budget de milliards de dollars sans tenir compte de ce savoir et de cet engagement;
159. D'ailleurs, sans la consultation sérieuse requise par la loi et par l'obligation du Gouvernement d'agir honorablement, toute décision prise par le gouvernement suite au serait annulable par contrôle judiciaire en raison de ce processus vicié;
160. Appuyée par les faits, par les principes de la loi, par les Chartes et par les conclusions du BAPE, la présente demande des demandeurs est d'intérêt public;
161. Dans l'éventualité où les demandeurs n'auraient pas pleinement gain de cause sur les conclusions demandées, ils sont justifiés de demander à la Cour de mitiger et d'annuler les frais qui pourraient leur être imputés;

#### **Les garanties au droit des demandeurs à une consultation effective**

162. La Loi sur la qualité de l'environnement ainsi que le droit du Québec et du Canada prévoient et protègent le droit des populations d'être consultées de manière effective sur les matières qui affectent directement leur environnement;
163. En effet, la population et les demandeurs ayant été promulgués « sentinelles » de la protection environnementale par la LQE, leur consultation effective vise à permettre la conciliation honorable des positions en jeu et éviter le recours à la judiciarisation;
164. Cette conciliation est le corolaire du principe d'accommodement où toutes deux notions visent le respect des intervenants à un processus de consultation effective;
165. Ce même état de droit qui crée une expectative légitime à une consultation effective, élargit la notion d'environnement aux enjeux sociaux et économiques que les promoteurs du REM, les défenseurs, refusent de dévoiler et de soumettre à la, consultation populaire;
166. Les seize principes de la *Loi sur le développement durable* reconfirment ce droit de cité en matière environnementales et confirment l'obligation du Gouvernement à respecter la participation publique effective;
167. Tel qu'il a été mentionné ci-avant, le droit à la préservation de l'environnement est un droit fondamental des demandeurs notamment confirmé par l'Arrêt *Friends of the old Man River Society*<sup>2</sup> de la Cour suprême;

---

<sup>2</sup> Friends of the Oldman River Society c. Canada (Ministre des Transports), [1992] 1 RCS 3

168. La préservation de l'environnement n'est pas un concept virtuel et aléatoire, la préservation de l'environnement est intrinsèquement liée à la préservation de son air vital protégé par le droit à l'intégrité de la personne de l'article 7 de la Charte canadienne;
169. De la même façon, la Charte québécoise reconnaît en son article 46.1, le droit des demandeurs à un environnement sain « *dans la mesure et dans les normes prévues par la loi* »;
170. Ainsi le gouvernement doit exercer son pouvoir discrétionnaire de manière à respecter les garanties prévues par les Chartes et par les lois;
171. L'arrêt Bellefleur avait effectivement précisé que, bien que la marge de discrétion du gouvernement en vertu de la LQE soit fort large, la consultation publique doit être effective :
- « Toutefois, puisque le législateur a prévu un processus consultatif par le double mécanisme de la production d'une étude d'impact et de la consultation publique, il serait faire injure au législateur de soutenir que le Ministre peut simplement respecter pro forma les exigences de la loi et ignorer, écarter ou méconnaître en toute impunité et complètement, les données qui ont pour but de lui servir d'éléments à sa prise de décision. »*<sup>3</sup>
172. La qualification de la protection environnementale aux niveaux constitutionnels et quasi-constitutionnels emporte pour le gouvernement des obligations supérieures à la simple équité dans la promotion et l'application de ses projets majeurs qui risquent d'affecter gravement l'environnement des demandeurs;
173. Cette qualification par la Cour suprême et par de nombreux traités, conventions et lois confirment l'obligation du gouvernement à agir avec honneur et comme fiduciaire de l'environnement;
174. Cette obligation d'agir honorablement de la Couronne est essentielle à la bonne gouvernance et est un principe établi à maintes reprises par la Cour suprême notamment en droit pénal et comme base de notre système judiciaire et législatif<sup>4</sup>;
175. L'évolution jurisprudentielle relative aux questions environnementales appuie l'importance d'une approche concertée à l'exploitation de l'environnement et à ses effets sur la vie et la santé des populations;
176. Ainsi il est manifeste que le droit applicable au Québec offre un recours effectif face au non-respect par les défendeurs de leurs obligations légales de consultation;
177. Les demandeurs sont justifiés de demander l'intervention de la Cour;

---

<sup>3</sup> Arrêt Bellefleur, Juge Baudouin page 67

<sup>4</sup> Renvoi relatif à la rémunération des juges de la Cour provinciale (Î.-P.-É.), [1997] 3 R.C.S. 3 sur les buts « *malhonnêtes et spécieux* » qui ne doivent pas être la motivation réelle d'un gouvernement

**POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :**

**ACCUEILLIR** la présente demande;

**DÉCLARER** que les défendeurs Philippe Couillard, es qualité Premier Ministre du Gouvernement du Québec, David Heurtel, es qualité Ministre du Développement Durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements Climatiques, et CDPQ-Infra Inc. ne se sont pas acquittés de leur obligation à une consultation effective;

**DÉCLARER** que le Gouvernement du Québec ne s'est pas comporté de façon honorable dans le processus de consultation de sa population relatif au projet de REM présenté devant le BAPE;

**DÉCLARER** que la consultation tenue devant le BAPE en 2016 sur le Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif est irrégulière, viciée et nulle;

**DÉCLARER** que l'avis de recevabilité du 12 juillet 2016 émis par le MDDELCC est vicié et nul;

**DÉCLARER** que l'Entente en matières d'infrastructures publiques intervenue entre la CDPQ et le Gouvernement, lie le pouvoir discrétionnaire de l'Assemblée Nationale et est nulle;

**DÉCLARER** que s'ils désirent continuer leur projet de REM, les défendeurs ont l'obligation de soumettre un projet substantiellement complété à une consultation effective et utile et qu'ils ont une obligation d'accommodement relative aux constatations issues de ces consultations publiques;

**DISPENSER** les demandeurs de tous frais en la présente cause;

**LE TOUT** avec frais.

Montréal, ce 23 mars 2017.

  
COLBY MONET S.E.N.C.R.L.  
Procureurs des demandeurs

**AVIS D'ASSIGNATION**  
**(articles 145 et suivants C.p.c.)**

**Dépôt d'une demande en justice**

Prenez avis que la partie demanderesse a déposé au greffe de la Cour supérieure du district judiciaire de Montréal la présente demande introductive d'instance.

**Réponse à cette demande**

Vous devez répondre à cette demande par écrit, personnellement ou par avocat, au palais de justice de Montréal situé au 1, rue Notre-Dame Est dans les 15 jours de la signification de la présente demande ou, si vous n'avez pas ni domicile, ni résidence, ni établissement au Québec, dans les 30 jours de celle-ci. Cette réponse doit être notifiée à l'avocat du demandeur ou, si ce dernier n'est pas représenté, au demandeur lui-même.

**Défaut de répondre**

Si vous ne répondez pas dans le délai prévu, de 15 ou de 30 jours, selon le cas, un jugement par défaut pourra être rendu contre vous sans autre avis dès l'expiration de ce délai et vous pourriez, selon les circonstances, être tenu au paiement des frais de justice.

**Contenu de la réponse**

Dans votre réponse, vous devez indiquer votre intention, soit :

- de convenir du règlement de l'affaire;
- de proposer une médiation pour résoudre le différend;
- de contester cette demande et, dans les cas requis par le Code, d'établir à cette fin, en coopération avec le demandeur, le protocole qui régira le déroulement de l'instance. Ce protocole devra être déposé au greffe de la Cour du district mentionné plus haut dans les 45 jours de la signification du présent avis ou, en matière familiale, ou, si vous n'avez ni domicile, ni résidence, ni établissement au Québec, dans les trois mois de cette signification;
- de proposer la tenue d'une conférence de règlement à l'amiable.

Cette réponse doit mentionner vos coordonnées et, si vous êtes représenté par un avocat, le nom de celui-ci et ses coordonnées.

Cette réponse doit mentionner vos coordonnées et, si vous êtes représenté par un avocat, le nom de celui-ci et ses coordonnées.

**Changement de district judiciaire**

Vous pouvez demander au tribunal le renvoi de cette demande introductive d'instance dans le district où est situé votre domicile ou, à défaut, votre résidence ou, le domicile que vous avez élu ou convenu avec le demandeur.

Si la demande porte sur un contrat de travail, de consommation ou d'assurance ou sur l'exercice d'un droit hypothécaire sur l'immeuble vous servant de résidence principale et que vous êtes le consommateur, le salarié, l'assuré, le bénéficiaire du contrat d'assurance ou le débiteur hypothécaire, vous pouvez demander ce renvoi dans le district où est situé votre domicile ou votre résidence ou cet immeuble ou encore le lieu du sinistre. Vous présentez cette demande au greffier spécial du district territorialement compétent après l'avoir notifiée aux autres parties et au greffe du tribunal qui en était déjà saisi.



## **Transfert de la demande à la Division des petites créances**

Si vous avez la capacité d'agir comme demandeur suivant les règles relatives au recouvrement des petites créances, vous pouvez également communiquer avec le greffier du tribunal pour que cette demande soit traitée selon ces règles. Si vous faites cette demande, les frais de justice du demandeur ne pourront alors excéder le montant des frais prévus pour le recouvrement des petites créances.

## **Convocation à une conférence de gestion**

Dans les 20 jours suivant le dépôt du protocole mentionné plus haut, le tribunal pourra vous convoquer à une conférence de gestion en vue d'assurer le bon déroulement de l'instance. À défaut, ce protocole sera présumé accepté.

## **Pièces au soutien de la demande**

Au soutien de sa demande introductive d'instance, la partie demanderesse invoque les pièces suivantes :


- P-1 : Mémoire déposé aux audiences du BAPE;
- P-2 : Directive gouvernementale du 20 octobre 2014;
- P-3 : Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD);
- P-4 : Étude d'impact du promoteur;
- P-5 : Extrait des commentaires du MSSS sur l'étude d'impact des promoteurs;
- P-6 : Avis d'irrecevabilité des Ministères « en liasse »;
- P-7 : Deuxième ronde d'avis des Ministères émis vers le 22 juillet 2016 « en liasse »;
- P-8 : Dernière ronde d'avis des Ministères émis après le 22 septembre 2016 « en liasse »;
- P-9 : Tracé sommaire;
- P-10 : Avis du Ministère fédéral des Pêches;
- P-11 : Avis de recevabilité de l'étude d'impact du bureau du Ministre Heurtel daté du 12 juillet 2016;
- P-12 : Entente en matières d'infrastructures publiques entre la CDPQ et le Gouvernement;
- P-13 : Rapport du BAPE;
- P-14 : Conclusions du rapport.

Ces pièces sont disponibles sur demande.

## **Demande accompagnée d'un avis de présentation**

S'il s'agit d'une demande présentée en cours d'instance ou d'une demande visée par les Livres III, V, à l'exception de celles portant sur les matières familiales mentionnées à l'article 409, ou VI du Code, la préparation d'un protocole de l'instance n'est pas requise; toutefois, une telle demande doit être accompagnée d'un avis indiquant la date et l'heure de sa présentation.

Montréal, 23 mars 2017



COLBY MONET S.E.N.C.R.L.  
Procureurs des demandeurs

No. : 500-

**COUR SUPÉRIEURE**  
(Chambre civile)  
**DISTRICT DE MONTRÉAL**

**COALITION CLIMAT MONTRÉAL**

et

**ALEX TURCOTTE**

et

**MARIE-CLAIRE MAYERES**

et

**ROSALIE LAFRAMBOISE**

et

**ALISON HACKNEY**

et

**JOHN SYMON**

**Demandeurs**

c.

**PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC**

et

**CDPQ-INFRA INC.**

et

**Défendeurs**

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC**

**Mis en cause**

**DEMANDE INTRODUCTIVE POUR  
JUGEMENT DÉCLARATOIRE ET EN  
NULLITÉ**

**ORIGINAL**

REF. 6005 A

BC-0912

**COLBY MONET S.E.N.C.R.L.**

Avocats et Procureurs

**(Me Ricardo Hrtschan)**

[rhrtschan@colby-monet.com](mailto:rhrtschan@colby-monet.com)

1501, Avenue McGill College, Bureau 2900

Montréal, Québec H3A 3M8

Tél: 514.284.3663 / Fax: 514.284.1961