

MANDL, ANTHONY

ANTHONY MANDL, B.A., LL.B., M.B.A.
408-2000 Northcliffe
Montréal, Québec, H4A 3K5
tonymandl@gmail.com
(514) 756-6100

Projet REM du CDPQ - Brief and Presentation

I wish to signal my concerns regarding various aspects of the **Réseau électrique métropolitain** ("REM"), a multi-billion dollar project proposed by the **Caisse de dépôt et placement du Québec** (CDPQ), which includes new rail links to the South Shore of Montreal, northward links through downtown Montreal, through the Mount Royal Tunnel, westward to Trudeau Airport as well as the West Island of Montreal, as well as north to Two Mountains / Deux Montagnes.

The **Mandate** of the **Bureau d'audiences publiques sur l'environnement** ("BAPE") includes promoting and ensuring sustainable development:

"This includes development that endeavours to meet the needs of the present (economic, social, environmental) without compromising the ability of future generations to meet their needs. This agency enables citizens to take part in the decision-making process. The BAPE:

"highlights the concerns and aspirations of citizens and groups that have an interest in the project or the community affected. The mission and actions of the BAPE fall within a sustainable development approach because they promote the incorporation of environmental, economic and social aspects in decision-making and they ensure that everyone has access to information, a prerequisite for sustainable development."

"Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) est un organisme public et indépendant qui relève du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Il permet aux citoyens de s'informer et d'exercer leur droit de parole sur des projets qui pourraient avoir des répercussions sur l'environnement, sur leur qualité de vie et sur toute question relative à l'environnement:

"Le BAPE a pour mission d'éclairer la décision gouvernementale dans une perspective de développement durable, lequel englobe les aspects écologique, social et économique. Pour réaliser sa mission, il informe, enquête et consulte la population sur des questions relatives à la qualité de l'environnement que lui soumet le ministre du Développement durable, de

ANTHONY MANDL / BAPE / AUDIENCE 27 SEPTEMBRE 2016

l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Il produit par la suite des rapports d'enquête qui sont rendus publics. Les projets sont, entre autres, des routes, des lieux d'enfouissement, des projets industriels, de nature électrique ou encore énergétique. Le BAPE permet également aux promoteurs de prendre connaissance des préoccupations des citoyens et d'améliorer leurs projets pour une cohabitation harmonieuse avec le milieu."

1) The proposed REM system will not be properly connected to the current system of public transit / Le REM manque d'interconnexion avec le système actuel de transport en commun:

The REM project has no direct link to the existing Montreal Métro system, except for possible ONE intermodal connection to the Bonaventure Métro station. A connection to the Édouard-Montpetit station on the Blue Line is impossible given the wide separation of elevation between the existing Mount Royal Tunnel and the existing Métro Blue Line. There is no existing elevator technology that can transfer passengers between the Blue Line and the potential REM station. Moreover, the Metro Orange Line has not yet been extended northward from Côte Vertu to Bois Franc to connect to the future REM.

le REM n'aura aucune connexion avec le système de Métro existant. Il y aura peut-être seulement UNE station intermodale à la station Bonaventure. Une connexion avec la station Édouard-Montpetit sur la ligne Bleue est impossible car le tunnel sous Mont-royal est trop profond, et il n'y existe aucune technologie d'ascenseur pour relier la Ligne Bleue avec le REM. De plus, the Ligne Orange n'a pas été encore prolongé vers de la station de Métro Côte Vertu vers Bois-Franc.

2) The REM threatens the expansion of other modes of public transit / Le REM menace l'expansion d'autres modes de transport collectif:

The REM will control use of the tunnel under Mount Royal. The proposed unique REM technology means that the rails through the tunnel cannot be shared with other existing public transit systems:

a) Vehicles used by the new Train de l'Est (AMT Mascouche line) will be incompatible with the REM system, which will force passengers to disembark and transfer to the REM in order to proceed downtown.

b) Vehicles used by the Two Mountains Line (AMT) will also be incompatible with the REM system, which will force passengers to disembark and transfer to the REM in order to proceed downtown.

c) The REM will prevent the creation of an effective inter-city train link between Montreal and Quebec City. The REM will stop VIA Rail's plans for a high frequency train from Toronto to Quebec City passing under Mount Royal. **ANTHONY MANDL / BAPE / AUDIENCE 27 SEPTEMBRE 2016**

Le REM s'approprié le tunnel du Mont Royal, en exclusivité. À cause de l'automatisation du REM (sans chauffeur), les voies ne pourront plus être partagées avec les autres organisations de transport collectif comme l'AMT.:

a) Les usagers du train de l'Est vers Mascouche (AMT) seront victimes de cette situation et devront transférer au REM pour pouvoir aller au centre-ville.

MANDL, ANTHONY

b) Les usagers du train de Deux Montagnes (AMT) seront aussi victimes de cette situation et devront transférer au REM pour pouvoir aller au centre-ville.

c) De plus, cela empêchera la création d'un lien efficace de train interurbain entre Montréal et Québec. Via Rail avait un plan de train à grande fréquence, qui devait passer par le tunnel du Mont-Royal.

3) Uncertainty about management and transit fares / Incertitude du Gouvernance et tarifs:

It is unclear who will manage the REM or even which institution will oversee operations of this 67km high speed train. Because the new agency, the ARMT (Agence Régionale de Transport Métropolitain) is not yet operational, there are concerns of how fares will be integrated with other public transit (metro, buses). REM fares may be much higher than any other transit systems. The UP Express Airport link in Toronto initially charged \$27.50 per one way fare until ridership collapsed.

La gouvernance du projet de REM est encore nébuleuse. En effet, il nous est impossible de savoir quelle institution supervisera le REM. La nouvelle agence régionale de transport métropolitain n'étant pas encore en fonction, nous sommes inquiets par l'intégration tarifaire avec les autres modes de transport. Il y a une forte possibilité que le REM augmentera les tarifs de tous les usagers. Le "UP Express" à Toronto, un système qui relie l'aéroport Pearson avec le Centre-ville de Toronto, a chargé 27,50\$ par voyage.

4). Lack of respect for urban planning / Le non-respect de la planification urbaine:

It is worth remembering that the REM was conceived behind closed doors without consideration for existing plans for urban development, land use plans, or the planning of different transport agencies. With its four new incentive parking lots, including one for 3,000 vehicles at the Rive-Sud station, the REM will encourage the use of automobiles and of urban sprawl, thereby degrading the environment. Thanks to the REM, housing developments will spring up far from downtown with multiple automobiles per household. The REM will likely also create competition with the ANT'S Vaudreuil-Hudson line, likely taking away many riders that use incentive parking lots today.

Rappelons que le REM a été conçu en vase clos, sans tenir compte des plans d'urbanisme, des schémas d'aménagement ainsi que des planifications des différentes agences de transport. Avec ses quatre nouveaux stationnements incitatifs, dont 3000 à **ANTHONY MANDL / BAPE /**
AUDIENCE 27 SEPTEMBRE 2016

la station Rive-Sud, le projet du REM fait la promotion de l'étalement urbain, qui accélère la dégradation de l'environnement. Le projet encourage l'utilisation de la voiture solo dans les nouvelles stations du REM. Il encourage aussi des développements, loin en périphérie, où les

MANDL, ANTHONY

ménages seront dépendants de plusieurs automobiles. De Plus, le REM entrera en compétition avec la Ligne Vaudreuil-Hudson de L'AMT existant.

5) Sale of public infrastructure / Privatization:

As proposed, the REM will absorb at least \$2.5 billion of public monies. It will also benefit from appropriating public assets, most notably the Two Mountains train line and the train tunnel underneath Mount Royal. The CDPQ will therefore benefit from important public assets that it could subsequently sell to a third party to increase the yield on its investments. This situation is unacceptable.

Le projet va bénéficier d'au moins 2,5 milliards en fonds publics. Il va aussi bénéficier de l'appropriation de plusieurs autres actifs publics, dont la ligne Deux-Montagnes et le tunnel du Mont-Royal. La CDPQ va donc recevoir des actifs importants, qu'elle pourrait ensuite revendre pour augmenter le rendement de ses placements. Cette situation n'est pas acceptable.

In conclusion / En conclusion:

Many individuals and groups have now indicated that the impact studies of the proposed REM project are incomplete and unacceptable. The CDPQ is also owner of Fairview Shopping Centre, the Eaton Centre, Montreal Trust Centre, Place-Ville-Marie, and two of the closest hotels to Gare Centrale, the Royal Elizabeth and Hotel W. There is thus a conflict of interest if the Caisse is planning a transit line, build largely with public funds, that will be used to make their own real estate more valuable. This would normally cause concern and slow the adoption of such a project. How can such a project, now before the BAPE, be now considered under an accelerated process?

Plusieurs ministères ont clairement indiqué que l'étude d'impact était incomplète et irrecevable. Le CDPQ est aussi propriétaire du Centre d'achat Fairview, le Centre Eaton, Les Hôtels Reine-Elizabeth et "W," le Centre Montréal Trust, et Place Ville Marie. Il existe alors un conflit d'intérêt si la CDPQ utilisera des fonds publiques pour la promotion de la valeur des immeubles près de la Gare Centrale. Dans tout autre contexte, cela aurait retardé le processus d'évaluation. Comment se fait-il que le projet se retrouve devant le BAPE, avec une procédure accélérée?

These are my concerns and submissions.

-Anthony Mandl