



Le nouveau tramway, chaînon manquant de la *Stratégie centre-ville*

Par Jean-François Lefebvre (Ph. D.)

Chargé de cours au Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM
ainsi qu'au Département de génie civile de l'Université de Sherbrooke.

Assisté de Laurie St-Onge et Émile Pronovost, étudiants à l'UQAM.

Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)
sur la Stratégie Centre-Ville

Le 3 novembre 2016

Le nouveau tramway, chaînon manquant de la *Stratégie centre-ville*

1. Introduction

Ajouter 50 000 habitants au Centre-Ville d'ici 2030 tout en y accroissant le nombre d'emplois significativement, voilà deux objectifs piliers de la *Stratégie Centre-Ville* qui ne peuvent qu'être salués, tout comme l'ouverture du centre-ville sur le fleuve. Dans ce dernier cas, la *Stratégie* vise la réalisation d'une véritable démarche incluant les études nécessaires à la planification afin de choisir les options les plus appropriés et définir ensuite les partenariats pour les mettre en œuvre.

Supposons que nous avons comme société, pour un investissement équivalent, le choix entre les deux options suivantes d'infrastructures de transport collectif. Laquelle choisissez-vous?

	Option A	Option B
Nombre d'usagers additionnels en TC électrifiés	120 000	460 000
Nb de nouvelles stations	15	130
Réductions directes de GES (kilotonnes)	18,6	356
Réductions de GES (kilotonnes)	14	392

Sans aucune justification, ni analyse comparative, la *Stratégie centre-ville* mise sur l'option A, le projet REM, au détriment de l'option B, un réseau de tramways avec ajout ciblé de stations de métro. Ainsi, pour l'enjeu crucial du transport en commun, « la *Stratégie* vise à appuyer le projet de Réseau électrique

métropolitain (REM), »¹ de la Caisse de dépôts et placements du Québec (CDPQ-Infra). On laisse un enjeu crucial, le développement du transport collectif, reposer sur l'appui d'un projet controversé où un investisseur privé – aussi québécois soit-il – impose un choix technologique sans que l'on ait réalisé préalablement la comparaison des options possibles afin de déterminer celles qui répondent le mieux aux besoins.

La Caisse tente effectivement d'imposer, avec moult pressions, son choix technologique, lequel risquerait vraisemblablement d'échouer à une évaluation rigoureuse, notamment devant la future *Autorité régionale de transport métropolitain* (ARTM), qui aurait objectivement comparé le projet de métro automatique léger (la technologie dite du skytrain du REM), avec des systèmes légers sur rails (SLR), combinant nouveaux tramways et trains-trams.

Pourtant, on assiste dans le monde à l'inéluctable renaissance du nouveau tramway tandis que le Plan de transport de la ville de Montréal de 2008, toujours en vigueur, fait d'un réseau de tramway son chantier numéro 1.

Sont en jeu le succès ou l'échec de nombreuses politiques : réduction des émissions de GES et de la dépendance au pétrole, accroissement de l'utilisation des transports collectifs, électrification des transport, contrôle de l'étalement urbain, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, tout comme l'objectif général de saine gestion des fonds publics.

¹ Bureau de projets du centre-ville (2016) *Stratégie centre-ville, Soutenir l'élan*, Présentation, 34 p.

2. Des constats marquants en transport

Aujourd'hui, plusieurs constats implacables s'imposent :

- En l'absence d'une planification stratégique des projets de transports collectifs, une fortune pourrait être dépensée dans des projets inappropriés et inefficaces, cannibalisant ainsi les fonds disponibles.
- Mettre une emphase démesurée sur l'automobile électrique individuelle pourrait nous faire perdre un temps précieux si celle-ci se fait au détriment de l'électrification des transports collectifs : les émissions de GES associées à la fabrication des véhicules et des batteries risquent de réduire grandement leurs bénéfices sur leur vie utile.
- L'autobus diesel contribue certainement à réduire la congestion routière et offre un service social indéniable. Par contre, les transporteurs publics parlent très peu de la performance réelle de leur flotte d'autobus diesel. Leurs rapports officiels indiquent pourtant que chaque passager émet autant de GES que s'il se déplaçait en voiture. Les voies réservées (SRB) apportent un gain dont on ne pourrait se passer, mais qui demeure largement insuffisant.
- En termes de santé publique, les émissions de NO_x par passager-km des autobus s'avèrent plusieurs fois supérieures à celles des automobiles. Il faudra donc électrifier une grande proportion du transport collectif si nous voulons réduire les émissions.
- Comme l'alternative serait l'adoption d'écotaxes très élevées, il est aisé de conclure que l'amélioration significative du transport collectif est la façon la plus acceptable socialement pour réduire les émissions.
- De plus, les projets de systèmes légers sur rail (SLR) sur le pont Champlain et vers l'aéroport de Montréal souffrent de l'approche prise par la Caisse de dépôt de placement du Québec. Plutôt que de développer les systèmes desservant le mieux la population celle-ci a opté pour un « écrémage » du marché, minimisant le potentiel de ces projets, tout en optant pour des technologies inutilement coûteuses, qui minimisent en même temps la capacité d'offrir une véritable desserte locale apte à remplacer l'automobile, et non une succession de vastes stationnements incitatifs, dans certains cas en pleines terres agricoles.
- Les ménages plus aisés sont surtout influencés par le temps de parcours (élasticité de la demande de chaque mode de transport par rapport au temps de parcours) alors que ceux moins favorisés sont plus affectés par leurs coûts (élasticité de la demande de chaque mode de transport par rapport aux prix). Tel que conçu, le REM va affecter nombre d'utilisateurs des autres modes de transport collectif.
- Les plans de la CMM visent à faire passer la part modale du transport collectif, actuellement de 25 % à 35 % d'ici 2031 (alors qu'elle vient de baisser de 0,9 % en 2015). Avec la croissance démographique anticipée, cela implique que le réseau devra transporter 70 % plus de passagers qu'aujourd'hui.
- Toutefois, en appliquant « le bon mode au bon endroit », nous pouvons épargner plusieurs milliards de dollars sur les projets proposés, ce qui nous permettra enfin de développer un *vrai Réseau électrique métropolitain*, améliorant significativement la desserte en transport collectif de tous les secteurs.

3. Pourquoi le projet de REM représente un recul environnemental et socioéconomique

3.1. Une hausse des émissions de gaz à effet de serre

Selon le *Plan Montréal durable 2016-2020*, la Métropole doit réduire de 3 581 kilotonnes ses émissions de GES d'ici 2020 (par rapport à 2009). Une fois implanté, le projet de skytrain de la Caisse n'amènerait – selon ses propres estimations – qu'une baisse minime de 18,6 kt, pour près de 8 milliards d'investissement (en ajoutant les stations Montréalaises non incluses dans le budget et les actifs radiés).

Cette baisse insignifiante de l'ordre de 18 600 tonnes de GES serait surtout due au remplacement des autobus diesel. En fait, l'enjeu déterminant est l'étalement urbain causé par le projet, qui pourrait faire beaucoup augmenter les émissions. La CDPQ a refusé d'évaluer cet effet du projet. De plus, le MDDELCC a clairement demandé d'évaluer les émissions de la construction du projet. La CDPQ a également refusé de faire cette évaluation.

Avec les mêmes budgets qui sont actuellement envisagés, il serait possible d'implanter 6 lignes de tramways à Montréal, une à Gatineau et une à Québec, pour près de 200 stations (toutes totalement accessibles de façon universelle). Les réductions d'émissions de GES seraient près de 15 fois plus importantes par \$ investi que ce que donnerait le projet du REM. Si on tient compte de l'impact de ce dernier sur l'étalement urbain, l'écart entre les deux options est tel que l'option tramway impliquerait 30 fois moins de GES que l'option REM. C'est approximativement le même écart qui distingue l'hydroélectricité et le charbon.

Une estimation qui ne tient pas compte des incidences potentielles sur l'étalement urbain.

Un tel bilan ne justifierait nullement la contribution du Fonds vert dont la réduction des émissions est le premier critère. **Il justifie à lui seul une réévaluation des options de transports destinées à accompagner la Stratégie centre-ville.**

Finalement, M. Coderre a clairement traité de l'utilisation des résultats de la consultation de l'OCPM sur la « Réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles » (p. 12) :

*« À la suite du processus consultatif, nous examinerons comment les différents services de la Ville pourraient développer et adapter les idées de solutions concrètes et réalisables discutées ici afin de réduire la dépendance aux énergies fossiles. La manière dont se déroulera la suite des choses reste, bien sûr, à être clarifiée. Certains projets, par exemple, pourraient nécessiter la participation du gouvernement du Québec ou du Canada et des négociations avec ceux-ci pourraient être envisagées. **Parmi l'ensemble des idées recues, le critère de sélection le plus important sera celui qui portera sur la capacité du projet de réduire la consommation d'énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre.** Par conséquent, un grand nombre de ces projets devrait toucher le secteur des transports, le secteur consommant la majorité des énergies fossiles et émettant la majorité des gaz à effet de serre de l'agglomération ».* (Notre souligné)

Il est clair que la Stratégie centre-ville ne peut adopter un projet comme le REM sans lancer un processus d'évaluation des diverses options avec notamment l'objectif d'identifier les mesures offrant les meilleurs potentiels de réduction des GES.

3.2. Une privatisation inappropriée des transports collectifs

De plus, la Caisse de dépôts et placement du Québec – Infra propose un partenariat public-privé, mais au lieu que les infrastructures reviennent à l'État après amortissement par l'investisseur, ce qui est généralement la norme (après une trentaine d'année pour le skytrain de Vancouver), la Caisse se propose d'en rester détentrice *ad vitam aeternam*.

3.3. Pourquoi la technologie automatique s'avère ici si coûteuse.

Le résultat d'un anti-syndicalisme primaire (la Caisse ne veut pas gérer de syndicats!), on opte pour une technologie chère et inappropriée.

3.4. Gouvernance et tarifs

Quelques jours avant le 30 août, la CDPQ-Infra a déposé le document « TARIF » où on peut voir comment la CDPQ propose que les sociétés de transport, dont la STM soient tenues d'établir un « coût d'opération km/passager ». Ces objectifs sont :

- S'intégrer à la nouvelle structure tarifaire qui sera développée par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM);
- Proposer un tarif simple, intégré et comparable aux autres réseaux;
- Permettre aux clients d'utiliser un seul support pour son titre de transport (carte ou autre) de tous les usagers, même ceux qui ne bénéficieront d'aucune amélioration du service?

Le Réseau électrique métropolitain (REM) va desservir presque exclusivement des quartiers de faible densité tout en omettant les plus pauvres, où l'achalandage des autobus est

le plus grand. Une tarification au kilomètre pour tous, telle que proposée, serait inéquitable. En fait, la proposition tarifaire est si importante en implications que le manque d'analyse à cet égard aurait pu être un motif pour rejeter l'étude d'impacts.

3.5. Le tunnel du Mont-Royal doit rester accessible

À cause de l'automatisation du REM (sans chauffeur), les voies le tunnel du Mont Royal ne pourront plus être partagées avec d'autres trains de passagers. Les usagers du train de l'Est seront victimes de cette situation et devront transférer au REM pour pouvoir aller au centre-ville. De plus, cela réduira l'attrait d'un lien efficace de train interurbain entre Montréal et Québec (en 2 heures et 10 minutes au lieu de 3h20, ce qui ferait tripler l'achalandage pour atteindre 1,2 million de passages par année²). Tout transfert occasionne une perte de l'achalandage.

3.6. Le caractère irrecevable de l'étude d'impact

Plusieurs ministères ont clairement indiqué (voir l'annexe) que l'étude d'impact du REM était incomplète et irrecevable. Point. Si Hydro-Québec avait produit une étude d'impact avec autant de lacunes, les ministères auraient, sans hésitation, déclaré l'étude irrecevable. Le projet et les audiences seraient alors reportés d'une année. Cette analogie est pertinente pour le projet du REM, qui comporte de nombreuses similitudes avec les projets d'Hydro-Québec : le coût réel du REM est de l'ordre de 8\$ milliards, ce qui est comparable aux grands projets de HQ; le REM comporte aussi une grande variété d'impacts; et surtout pour un grand projet hydroélectrique, le gouvernement exigerait toutes les données économiques

² <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201607/13/01-5000807-impossible-de-loger-le-train-electrique-et-le-tgf-sous-le-mont-royal.php>.

pour s'assurer que le projet n'affecte pas trop les tarifs d'électricité. Le même enjeu existe pour le REM : ses coûts exorbitants risquent de faire augmenter les tarifs de tous les usagers.

3.7. Tout projet de transport collectif est-il bénéfique?

Alors qu'à Québec des députés de la CAQ poussent pour l'élargissement d'autoroutes, il est compréhensible que plusieurs intervenants soient portés d'appuyer – par principe – tout projet d'investissements en transport collectif. La Caisse a toutefois réalisé un exploit : proposer un projet utilisant une technologie non seulement très onéreuse mais largement inappropriée, ce qui a amené à proposer des tracés desservant très mal la majorité de la population tout en favorisant l'étalement urbain.

3.8. Prendre quelques semaines pour évaluer les solutions alternatives

En fait, la seule façon de perdre le financement dédié aux projets performants de transports collectifs en termes de réductions d'émissions de GES serait d'allouer précipitamment les budgets aux mauvais projets.

La Caisse a annoncé qu'elle se préparait à lancer ses appels d'offres AVANT même que le BAPE ne dépose son rapport. C'est un déni de la démocratie. Entériner aveuglément le projet du REM dans la Stratégie centre-ville serait également inacceptable.

L'OCPM doit recommander :

- **Qu'une analyse comparative des différentes options de transport soit réalisée rapidement, basée sur le principe de la recherche du *bon mode au bon endroit*;**
- **Que la CDPQ-Infra complète l'étude d'impact du REM et réponde aux nombreuses questions qui demeurent toujours sans réponse.**

3.9. Un projet qui ne doit en aucun cas être financé par le Fonds vert

Le Fonds Vert du Gouvernement du Québec est financé par la Bourse sur le carbone (le SPEDE). Dans un communiqué daté du 5 février 2016, le MDDELCC annonçait la création du Conseil de gestion du Fonds vert, « dont la gouvernance reposera sur une gestion par projets axée sur les meilleurs résultats liés directement à l'atteinte des cibles de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du gouvernement. »

Le projet de la Caisse, doit être refusé. Sinon, il ne doit en aucun cas être financé à même le Fonds Vert. Celui-ci doit permettre de financer des projets beaucoup plus efficaces en termes de réductions d'émissions par dollar investi en transport collectif. Le financement devrait provenir d'autres budgets prévus pour divers infrastructures, dont routières et en aucun cas pour les projets de transport collectif.

L'OCPM doit demander à ce que le projet de REM, advenant qu'il aille de l'avant, ne soit pas financé par le Fonds vert du Gouvernement du Québec.

4. Une vision pour des transports durables

La ville de Montréal vient de s'engager à devenir carboneutre d'ici 2050 (donc une baisse de 80% des émissions de GES à cet horizon). Montréal peut et doit non seulement respecter cet engagement mais devrait même viser à devenir carboneutre pour le 400^e anniversaire de la métropole (tout comme le propose la *Coalition climat Montréal*).

Copenhague le sera en 2025 et Stockholm en 2040.

Pour y arriver, il faut d'urgence développer une vision stratégique pour le développement des transports collectifs et proposer une approche basée sur le principe du *bon mode au bon endroit*.

La nécessité d'une planification avec tous les acteurs a été théoriquement reconnue par le Gouvernement du Québec dans le mandat donné à la nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). En pratique, le projet de la Caisse pourrait court-circuiter la nouvelle agence pour les 15 prochaines années.

Ce plan devra probablement inclure quelques courts prolongements du réseau de métro de façon stratégique, ainsi que des voies réservées pour autobus et une extension massive du réseau cyclable.

Un des défis consiste à réussir à retirer une partie de l'espace actuellement occupé par l'automobile pour le transport collectif et pour les pistes cyclables. L'option de combiner voies réservées pour autobus et piste cyclables, à l'instar de Paris est une option qu'on ne peut rejeter. Bien implantée, elle devrait induire un accroissement des bénéfices en santé dû à la hausse de l'utilisation du vélo qui pourrait être supérieur aux risques d'accidents causés par cette cohabitation.

Mais essentiellement, la seule option capable de modifier les tendances est un véritable réseau de tramways :

- Opter pour des SLR avec conducteurs, de type tramways, réduirait significativement les coûts tout en permettant de mieux desservir la population. Les bénéfices économiques et environnementaux seraient largement positifs.
- L'option tramway est souvent la plus avantageuse pour desservir les populations locales tout en favorisant le meilleur transfert modal et la plus grande réduction d'émissions de GES.
- La ville d'Ottawa remplace actuellement ses deux principales voies réservées pour autobus par une ligne de tramway. Elle estime que ce nouveau réseau lui permettra d'épargner 16 millions de dollars annuellement en coûts d'opérations.
- En favorisant le redéveloppement le long des nouvelles lignes de tramway, ceux-ci permettront de favoriser la densification, les transports actifs, et la lutte contre l'étalement urbain.

À cet égard, le projet d'un tramway destiné à relier les stations de métro Lionel-Groulx et Saint-Henri à l'arrondissement de Lachine et à la ville de Dorval, et même à l'aéroport Montréal-Trudeau, représente l'exemple parfait d'une opportunité structurante. Cela permettrait de développer en TOD le nouveau quartier de Lachine-Est ainsi que les futurs aménagements le long de la cour Turcot. Il s'ensuivrait globalement une meilleure desserte du sud-ouest et une baisse des problèmes de congestion vers le centre-ville.

5. L'étalement urbain demeure un enjeu malgré le virage des Millénaires

Un autre constat mérite d'être souligné : les changements de valeurs de la génération dite Y ou des millénaires. Dans son livre intitulé *The Ends of the Suburbs* (2013, pp. 14) la journaliste américaine Leigh Gallagher fait le constat d'un virage majeur dans les tendances démographiques qui reflète un virage historique susceptible de remodeler les villes américaines : « nos grandes villes ainsi, ainsi, poussent à un taux plus élevé que n'importe quelle de leurs banlieues pour la première fois en 100 ans. (...) C'est aussi la première fois depuis l'invention de l'automobile que la tendance en matière de migration s'est renversée » (notre traduction). Un constat que font également les analystes de *Smart Growth America* :

« Il y a une place où ces professionnels, éduqués, âgés d'entre 25 et 34 ans tendent à vouloir vivre : un voisinage urbain près du travail et offrant beaucoup de loisirs et d'options de magasinage à l'intérieur d'une distance de marche » (notre traduction).

Une étude de 2014 a classé 30 régions métropolitaines américaines selon leur indice de marchabilité (*walk score*). Les régions au sommet affichent un PIB per capita 38 % supérieur à celui des villes peu propices à la marche. La valeur des espaces à bureaux y est de 74 % plus grande que dans les secteurs seulement desservis par l'auto³. La génération des millénaires (nés après 1977, aussi appelée génération Y), devenue dominante aux États-Unis en 2015, n'aspire plus à vivre dans les mêmes banlieues où ils ont grandi. Plus préoccupés par l'environnement, « *eco-*

obsessed », ils ont tronqué l'automobile contre le cellulaire en tant que symbole de socialisation⁴.

« Tout comme nombre de jeunes Américains, de nombreux jeunes Canadiens aspirent à une vie plus urbaine et s'avèrent ouverts à utiliser les transports collectifs, en autant que ceux-ci soient confortables, attrayant et accessibles. Il s'agit toutefois d'une condition nécessaire mais non suffisante pour effectuer la transition énergétique. Des chercheurs de l'université Concordia ont ainsi soulevé récemment que l'étalement urbain n'avait cessé de s'aggraver dans la région de Montréal au cours des dernières années, allant jusqu'à le qualifier d'« hors de contrôle »⁵. En d'autres termes, ce changement de préférence dans la nouvelle génération permet de réaliser les changements qui sont nécessaires pour transformer nos villes et arrêter l'étalement urbain. En l'absence d'une alternative urbaine permettant de répondre à leurs nouvelles aspirations on ne peut toutefois aucunement prétendre que l'étalement urbain s'arrêtera de lui-même. »⁶

Les millénaires représentent maintenant la plus grande part de la force de travail aux États-Unis, ce qui demeure représentatif des tendances au Canada. Nombre d'entre eux aspirent plus que toute autre génération à un nouveau mode de vie. La Stratégie centre-ville représente une opportunité pour amorcer ce virage essentiel vers une ville durable.

⁴ Zimmerman, C. (27 mai 2015), [Le retour du balancier : Des stratégies de développement urbain étalé au retour vers des centres villes compacts et marchables aux États Unis](http://www.forumurba2015.com/2.1_liste_conferences_2015.html), conférence présentée au Forum Urba2015, UQAM, par le vice-président développement économique, Smart Growth America, USA : http://www.forumurba2015.com/2.1_liste_conferences_2015.html

⁵ Nazarnia, N., C. Schwick, J.A.G. Jaegera (2016), "Accelerated urban sprawl in Montreal, Quebec City, and Zurich: Investigating the differences using time series 1951–2011", *Ecological Indicators*, Volume 60, January, Pages 1229–1251.

⁶ Lefebvre, J.-F., R. Benoit, C. Denommé et J. Ferreira (2016), *Pour un lien ferroviaire structurant reliant Lachine au centre-ville*, Étude d'opportunité réalisée pour l'arrondissement de Lachine par le GRAME, 73 p.

³ Leinberger, C. B. & P. Lynch (2014), *The WalkUp Wake-Up call*: Boston Smart Growth America, 29 p

Les « avis de recevabilité » de l'étude d'impact du Réseau électrique métropolitain

Le projet de Réseau électrique métropolitain concerne plusieurs ministères, qui ont évalué la « recevabilité » de l'étude d'impact, déposé par la CDPQ. Plusieurs ministères ont considéré que l'étude d'impact est « irrecevable », car des informations importantes sont manquantes, notamment en ce qui concerne la justification du projet, l'étalement urbain, les risques pour la santé et les émissions de gaz à effet de serre. Le tableau suivant présente quelques extraits des avis des ministères. La CDPQ n'a toujours pas répondu aux questions des ministères. Selon le jugement des ministères : l'étude d'impact est irrecevable. Elle est tellement incomplète que la CDPQ ne sait même pas si un permis fédéral est requis.

Ministères qui considèrent que l'étude d'impact n'est pas recevable

Ministère	Extrait des avis de recevabilité
Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Sujet : Justification du projet (1...) <i>Aucune preuve n'a été faite comme quoi de répondre à cet objectif est une nécessité, voire la meilleure solution, pour régler le problème de la congestion routière dans ce secteur. Cette démonstration doit être faite</i>
	Sujet : étalement urbain 6. <i>Nous sommes grandement préoccupés par l'attrait qu'exercerait une gare proposant un accès aussi rapide à Montréal (8 minutes) et du coup des pressions de développement que subirait le territoire agricole adjacent</i> <i>A notre avis, certaines thématiques en lien avec la gestion de l'urbanisation ne sont cependant pas suffisamment approfondies, principalement celles relatives à l'implantation des gares dans les milieux de vie existants, l'empiètement en zone agricole et l'étalement urbain.</i> <i>...il est difficile à cette étape-ci de déterminer la recevabilité de l'EIE</i>
Ministère de la Santé et des services sociaux	<i>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.</i>
Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud de l'île-de-Montréal	Sujet : manque d'information sur les transferts modaux et l'aménagement du territoire <i>Après lecture de l'étude d'impact, nous constatons que certains aspects reliés à la santé publique ne sont pas traités de façon satisfaisante. Nous sommes d'avis que, dans sa forme actuelle, l'étude d'impact est irrecevable pour les motifs suivants...</i>

Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire	<i>A notre avis, certaines thématiques en lien avec la gestion de l'urbanisation ne sont cependant pas suffisamment approfondies, principalement celles relatives à l'implantation des gares dans les milieux de vie existants, l'empiètement en zone agricole et l'étalement urbain. ...il est difficile à cette étape-ci de déterminer la recevabilité de l'EIE</i>
--	---

Ministères dont la lettre de couverture dit que l'étude d'impact est recevable, mais dont les documents techniques démontrent le contraire

Ministère	Extrait des avis de recevabilité
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	La Direction générale de l'expertise climatique et des partenariats demande les informations suivantes : <i>Les émissions de GES reliées à l'aménagement du site..., aux activités de construction..., au transport de tous les matériaux de construction...</i> Nous comprenons que cette quantification de GES sera faite par CDPQ-Infra avant les audiences du BAPE prévues pour le mois de septembre 2016. La CDPQ a répondu qu'elle était incapable de fournir ces informations.
	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie <i>... Nous considérons que l'ensemble des éléments présentés n'est pas complet et que certaines questions n'ont pas trouvé de réponses.</i>
	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise De Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides <i>La demande serait recevable en tenant compte des commentaires suivants (nombreuses conditions auxquelles la CDPQ n'a pas répondu)</i>
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	Sujet : opinion générale du deuxième avis de recevabilité <i>À la suite de l'analyse de recevabilité des documents complémentaires à l'étude d'impact du projet mentionné en objet, soit le document de réponses aux questions et commentaires... nos conclusions sont à l'effet que certains éléments apparaissent incomplets</i>
	Sujet : Justification du tronçon Ouest-de-l'Île <i>Compte tenu que les besoins ne sont pas présentés, il est difficile d'établir que la solution proposée est la meilleure et d'évaluer les impacts sur l'ensemble de la mobilité</i>
	Sujet : justification de la technologie choisie ...le choix du mode SLR n'est pas clairement démontré comme étant le seul mode pouvant répondre aux besoins. Un comparatif entre les différents modes serait pertinent (capacités des équipements, fréquences de passage, capacité de répondre à la demande future).

Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	Sujet : Éléments fauniques <i>Certains éléments requis par la directive n'ont pas été traités de façon satisfaisante</i>

L'enjeu de la justification du projet?

Lorsque des intervenants demandent à la CDPQ de justifier le projet, elle répond qu'elle n'a pas à le justifier, car elle remplit une demande du gouvernement. Cette réponse est irresponsable. Le gouvernement a donné des objectifs, mais n'a pas défini, ni le choix de technologie, ni le choix de tracé. **Pour que son étude soit recevable, la CDPQ doit comparer les technologies disponibles et justifier son choix. Elle doit comparer les tracés disponibles et justifier son choix. Un commentaire du ministère des Transports va exactement dans ce sens.**

De plus, le REM exige probablement des autorisations du gouvernement fédéral, notamment pour la construction de deux ponts dans des voies navigables. Mais l'étude d'impact du REM est tellement incomplète que le ministère fédéral des Pêches exige plusieurs informations supplémentaires, pour pouvoir définir si un permis fédéral est requis. Comme pour les autres demandes des ministères, la CDPQ n'a pas répondu à cette demande. Le tableau suivant résume les opinions à ce sujet.

Ministère	Extrait des avis de recevabilité
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Commentaire de la Direction de l'expertise hydrique <i>Les travaux proposés au-dessus des rivières des Mille Îles et des Prairies sont probablement assujettis à la loi sur les Pêches (MPO) ainsi que la loi sur les eaux navigables (Transports Canada)</i>
Pêche et Océan Canada	<i>Suite à la lecture des documents déposés, nous considérons que les éléments suivants n'ont pas été traités de façon satisfaisante en ce qui a trait aux impacts du projet sur les pêcheries : ... caractérisation des habitats du poisson...impacts potentiels... mesures d'atténuation Advenant le cas où les impacts anticipés sont d'une échelle spatiale, d'une durée ou d'une intensité qu'ils limitent, réduisent ou empêchent les poissons à utiliser son habitat, une autorisation en vertu de l'alinéa 35(2)b) de la Loi sur les pêches serait nécessaire.</i>