



fccq | Fédération des chambres
de commerce du Québec



Mémoire de la FCCQ

BAPE: Consultation sur le projet de Réseau électrique métropolitain de la Caisse de dépôt et placement du Québec

22 septembre 2016

Table des matières

1. Préambule.....	3
2. Sommaire exécutif.....	3
3. Implication de la Caisse et financement du transport collectif.....	4
4. Le projet de Réseau électrique métropolitain (REM).....	6
5. L'impact positif du REM sur le développement économique.....	9
5.1) réduction de la congestion et gains de productivité.....	9
5.2) stimuler la filière industrielle du transport électrique.....	10
5.3) desserte de pôles d'emplois et liaison avec l'Aéroport Montréal- Trudeau.....	12
6. Les retombées environnementales positives du REM.....	12
7. Conclusion: un projet de transport du XXIe siècle.....	14

1 Préambule

Grâce à son vaste réseau de plus de 140 chambres de commerce et 1 200 membres corporatifs, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) représente plus de 60 000 entreprises et 150 000 gens d'affaires exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois. Plus important réseau de gens d'affaires et d'entreprises du Québec, la FCCQ est à la fois une fédération de chambres de commerce et une chambre de commerce provinciale. Ses membres, qu'ils soient chambres ou entreprises, poursuivent tous le même but : favoriser un environnement d'affaires innovant et concurrentiel.

2 Sommaire exécutif

Sachant que la disponibilité d'infrastructures de transport adéquates est l'un des ingrédients les plus importants du développement économique, la FCCQ a accueilli positivement le projet de loi 38, qui venait concrétiser dans la législation, la possibilité pour la Caisse de dépôt et placement du Québec (« La Caisse ») un modèle inédit au Québec lui permettant de financer, construire et exploiter des infrastructures de transport.

Elle s'est également montrée très enthousiaste face au projet d'investissement de 5,5 milliards \$ dans les infrastructures de transport collectif la Caisse et a donné son appui à ce qui deviendra le troisième plus important projet de réseau de transport automatisé au monde.

En raison de certaines contraintes financières à l'égard des nouveaux projets de transport collectif, il y a tout lieu de croire que la réalisation d'un tel projet aurait pu être retardée de plusieurs années, ou n'aurait peut-être jamais vu le jour, sans la participation de la Caisse.

La FCCQ constate que le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) est très ambitieux. Le REM est un nouveau réseau ferroviaire en soi qui, avec ses 67 km, se compare avec le réseau du métro de Montréal en termes d'étendue et de desserte de territoire.

Le projet REM devrait générer de nombreuses retombées économiques positives, notamment au niveau des gains de productivité engendrés par une diminution de la congestion routière, ainsi que par son impact sur le développement de la filière électrique des transports. De la même façon, le REM contribuera au développement économique de la métropole en offrant une meilleure desserte en transport collectif entre autres pour certains pôles d'emplois de l'ouest de l'île de Montréal, en plus de concrétiser le lien ferroviaire entre l'aéroport Trudeau et le centre-ville, un projet attendu depuis des années.



Le transfert de part modale en faveur du transport en commun qu'occasionnera le déploiement du REM fera en sorte également d'améliorer notre bilan environnemental en diminuant les émissions de gaz à effet de serre dans la région métropolitaine.

C'est dans cet esprit que la FCCQ demande au BAPE de recommander au gouvernement sa réalisation.

3 Implication de la Caisse et financement du transport collectif

Lors des consultations publiques sur le projet de loi 38 qui créait CDPQ-Infra, la FCCQ avait indiqué qu'elle accueillait favorablement l'implication de cette dernière dans le financement et la réalisation de projets majeurs d'infrastructures au Québec.

En effet, devant l'ampleur des investissements requis pour remettre à jour nos infrastructures de transport vieillissantes et continuer d'en développer des nouvelles, il nous semblait logique de mettre la Caisse à contribution et d'envisager un modèle de financement de certains projets d'infrastructures. Cette implication de la Caisse était d'autant plus naturelle, disions-nous, puisque l'institution qui participe déjà à des projets similaires dans le monde serait en mesure de le faire au Québec également.

Sachant que « la disponibilité d'infrastructures de transport adéquates est l'un des ingrédients les plus importants du développement économique », nous soulignons alors dans notre mémoire qu'avec ce nouveau mandat « le Québec pourrait ainsi se donner plus d'infrastructures que ce qui serait possible, s'il fallait s'en tenir au volume contraint par les limites sur la croissance de la dette publique. En ce sens, le modèle proposé représente une initiative structurante pour le développement économique du Québec. »

En ce qui a trait au développement du Réseau électrique métropolitain, il y a tout lieu de croire que ce projet pourrait difficilement voir le jour sans la participation de CDPQ-Infra.

Plan québécois des infrastructures et maintien des actifs

Pour bien comprendre l'écart financier qui sépare les besoins en matière d'infrastructures publiques et les sommes disponibles pour en assurer leur réalisation, il est utile de consulter les Plans québécois des infrastructures (PQI) des dernières années. Publiés par le Conseil du trésor dans la foulée du dépôt du budget à chaque printemps, ces PQI permettent non seulement de prendre la mesure précise des dépenses publiques au cours de la prochaine année, mais également de consulter la planification gouvernementale pour les dix prochaines années, tant au niveau de l'enveloppe budgétaire globale que pour chaque ministère ou chaque type de projet. En clair, la consultation du PQI est la meilleure façon d'apprécier les priorités gouvernementales en matière de dépenses d'infrastructures puisque c'est dans ce document que l'on apprend si un projet est financé ou pas.

Or, il faut savoir que depuis le début du mandat du présent gouvernement, l'emphase est mise sur le maintien des actifs plutôt que sur la réalisation de nouveaux projets, et c'est particulièrement le cas en matière de transport. Le PQI de cette année, par exemple, indique que plus de 70% des investissements sont consacrés au maintien d'actifs, et cette portion augmente à 84% lorsqu'il s'agit du réseau routier.¹

Les proportions sont du même ordre en matière de transport collectif. Pour s'en convaincre, il faut consulter la liste des projets majeurs qui sont en mode « réalisation », c'est-à-dire dont les sommes sont réservées et qui ont reçu le feu vert :

Liste des projets majeurs de transport collectif « en réalisation » au PQI 2015-2025

Nom du projet	Budget 2015-2025 (M\$)
Remplacement des voitures du métro de Montréal	1 397,3
Compléter le Train de l'Est	119,0
Rénovation des infrastructures du métro de Montréal	301,8
Construction centre d'entretien pour trains de banlieue	39,4
Réfection majeure de la station Berri-UQAM	39,5

Source : PQI 2015-2025

Si la construction du Pont Champlain et la réfection de l'échangeur Turcot défraient davantage les manchettes, le métro de Montréal est une autre infrastructure de transport construite dans les années 1960 qui nécessite aujourd'hui des rénovations majeures. Or, si les sommes actuellement budgétées sont déjà colossales (près de 2 G\$), il faut comprendre que nous n'en sommes qu'aux premières phases de rénovation des infrastructures du métro, pour un chantier qui s'échelonne vraisemblablement sur un horizon de 15 à 20 ans. Ces investissements prennent tout leur sens lorsqu'on réalise que près de 900 000 personnes prennent le métro chaque jour de semaine.²

Évidemment, lorsque plus de 80% des budgets sont consacrés au maintien des actifs, il reste peu de marge de manœuvre pour lancer des nouveaux projets. Or, en matière de

¹ Conseil du trésor, *Les infrastructures publiques du Québec : Plan québécois des infrastructures 2016-2026*, Mars 2016, p. 43 pour le chiffre global et p. 30 pour le réseau routier : http://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/16-17/infrastructuresPubliquesQuebec.pdf (consulté le 9 septembre 2016).

² Société de transport de Montréal (STM), *Rapport d'activité 2013*, p. 10 : <http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/ra2013.pdf> (consulté le 9 septembre 2016).

transport collectif, les besoins sont criants et les projets en attente d'approbation sont nombreux. C'est ainsi que certains projets importants comme le SRB Pie-IX ou encore l'achat de 20 nouvelles voitures de train de banlieue se retrouvent « en approbation » au PQI, c'est-à-dire qu'ils sont « les prochains sur la liste ».

Puis tout en bas de la liste des priorités, dans la section « à l'étude » du PQI 2015-2025, on retrouve trois projets majeurs qui n'étaient pas près de recevoir une approbation budgétaire :

- 1- Prolongement du réseau de métro de Montréal;
- 2- Train de l'Ouest et desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau;
- 3- Transport collectif sur le nouveau Pont Champlain.³

Ce sont ces deux derniers projets qui ont d'abord été confiés à la Caisse et sa nouvelle division CDPQ-Infra – et qui sont désormais intégrés au projet plus large de REM. Ces projets ont été sciemment choisis parce qu'ils sont jugés très importants pour le développement de la Métropole mais que leur réalisation nécessite des investissements importants. C'est essentiellement ce qu'écrit le Conseil du trésor, d'ailleurs, lorsqu'il justifie l'entente commerciale avec la Caisse en disant qu'elle « permettra notamment de réaliser des projets en transport collectif qui auraient autrement été difficiles à réaliser ».⁴

Au-delà du principe d'implication générale de la Caisse dans le financement et la réalisation de projets d'infrastructures majeurs au Québec, la FCCQ se réjouit de voir que deux projets classés prioritaires pour le développement économique de la Métropole se réaliseront dans un délai rapide grâce à cette entente commerciale. Et le résultat sera encore mieux que prévu puisque la Caisse a décidé de prendre ces deux projets et de les transformer en un vaste réseau de transport encore plus ambitieux.

4 Le projet de Réseau électrique métropolitain (REM)

Lors du dévoilement de l'entente commerciale entre le gouvernement et la Caisse le 13 janvier 2015, le Premier ministre avait profité de l'occasion pour indiquer que le gouvernement confiait à la Caisse la réalisation des deux projets en question, soit un système de transport collectif sur le nouveau Pont Champlain et un autre pour l'ouest de l'île de Montréal. Du même souffle, le Premier ministre révélait que selon les estimations

³ Conseil du trésor, *Les infrastructures publiques du Québec : Plan québécois des infrastructures 2015-2025*, Mars 2015, p.40 : http://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/15-16/infrastructuresPubliquesQuebec.pdf (consulté le 9 septembre 2016).

⁴ Ibid., p.15

préliminaires du gouvernement, ces projets nécessiteraient des investissements d'environ 5 milliards \$.⁵

La FCCQ se réjouit de constater que le projet de REM présenté par la Caisse est beaucoup plus ambitieux que ce qui était planifié au départ. En effet, plutôt que de simplement prendre les tracés qui avaient déjà été esquissés par l'Agence métropolitaine de Transport (AMT) dans le passé, CDPQ-Infra a revu ces projets en termes de clientèles à desservir. Or, si la construction du nouveau Pont Champlain présente nécessairement la meilleure opportunité pour bien desservir la rive-sud, le corridor optimal pour l'ouest de l'île n'était pas nécessairement coulé dans le béton.

En choisissant un tracé nord qui relie l'ouest de l'île à la Gare Centrale par le tunnel Mont-Royal, le REM permet non seulement de se rendre bien plus à l'ouest que prévu – les tracés de l'ancien « Train de l'ouest » s'arrêtaient à Pointe-Claire alors que le REM se rendra jusqu'à Ste-Anne-de-Bellevue – mais il permet également une connexion naturelle vers le nord, jusqu'à Deux-Montagnes, ce qu'aucun ancien projet ne prévoyait.

Le REM n'est tout simplement plus de la même échelle que ce qui était prévu au départ. Alors que le « SLR Pont Champlain » et le « Train de l'Ouest » étaient essentiellement deux nouvelles lignes de train de longueur moyenne (13 km de rail dans le cas du premier; 30 km pour le second)⁶⁷ qui servaient de connexion vers le centre-ville, le REM est un nouveau réseau ferroviaire en soi qui, avec ses 67 km, se compare avec le réseau du métro de Montréal en termes d'étendue et de desserte de territoire. Cette longueur de réseau en ferait d'ailleurs le troisième plus long réseau automatisé au monde après ceux de Dubaï et Vancouver.⁸

Le REM sera donc un réseau comportant 24 stations, qui inclura notamment trois connexions à trois lignes distinctes du métro de Montréal ainsi qu'avec deux lignes de train de banlieue, assurant ainsi une meilleure fluidité entre les différents modes de transport pour les usagers. Ces derniers bénéficieront également d'un service fréquent et très étendu puisque le REM sera en service 20 heures par jour. Cette desserte fréquente et rapide est rendue possible grâce aux voies dédiées que CDPQ-Infra entend construire, alors que les

⁵ PM Philippe Couillard, *Annonce d'une entente commerciale entre le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec*, 13 janvier 2015 : <https://www.premier-ministre.gouv.qc.ca/actualites/allocutions/details.asp?idAllocutions=883> (consulté le 12 septembre 2016).

⁶ Agence métropolitaine de transport, *Sommaire des études d'avant-projet : SLR dans l'axe autoroute 10/centre-ville de Montréal*, p. 10 : <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P42/7f.pdf> (consulté le 12 septembre 2016).

⁷ Aéroports de Montréal, *Vers un nouveau paradigme : pour la réalisation et le financement des grands projets d'infrastructures*, p.9 : <http://www.admtl.com/sites/default/files/MémoireLoi38FINAL.pdf> (consulté le 12 septembre 2016).

⁸ CDPQ-Infra : https://www.cdpqinfra.com/fr/Reseau_electrique_metropolitain (consulté le 12 septembre 2016).

trains de banlieue sont souvent retardés par les trains de marchandise qui ont priorité sur les réseaux du CN et du CP.

Au final, la FCCQ se réjouit de constater que la Caisse estime le coût du projet de REM à 5,5 milliards \$, soit seulement 10% de plus que la somme prévue initialement, alors que le réseau aura une couverture kilométrique de 50% supérieure aux deux projets initiaux réunis. La FCCQ voit dans cette performance du coût de réalisation par kilomètre le résultat probable de la volonté de la Caisse de rentabiliser le REM.



Source : CDPQ-Infra

Bien que le REM soit conçu pour répondre adéquatement aux besoins de mobilité urbaine de la région de Montréal, la FCCQ aimerait qu'il s'inscrive dans une vision globale et intégrée qui permettrait d'améliorer la desserte en transport de nombreux autres québécois. En particulier, la FCCQ souhaiterait voir une convergence entre le REM et le projet de Train à Grande Fréquence (TGF) piloté par Via Rail.

En outre, il est essentiel que le réseau de transport ferroviaire canadien offert par VIA Rail conserve son accès direct au centre-ville de Montréal, via la Gare Centrale, pour optimiser la fluidité des transports et la connexion dans le grand axe Québec-Windsor.

En somme, la FCCQ est d'avis que le projet REM doit permettre d'améliorer la fluidité entre les différentes offres de transport collectif.

Cette approche est souhaitable pour doter Montréal, le Québec et le Canada d'alternatives attrayantes à la voiture. Cette approche a aussi l'effet d'optimiser l'utilité d'emprises précieuses et d'éviter le gaspillage de la valeur entière d'une emprise en raison des défis posés par la construction d'un projet comme le REM.

Plusieurs experts ne partagent pas l'avis qu'il serait difficile de faire cohabiter des trains légers comme le REM avec des trains lourds comme ceux de Via Rail ou de l'AMT sur un même réseau. L'interopérabilité entre les deux modes se fait d'ailleurs dans plusieurs endroits dans le monde.

Une connexion claire entre le REM et le TGF de Via Rail viendrait non seulement améliorer la desserte en transport ferroviaire pour les usagers, mais concrétiserait également une vision globale qui ferait en sorte d'élargir la portée du REM au bénéfice de l'ensemble des québécois.

5 L'impact positif du REM sur le développement économique

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain a publié une étude qui démontre avec clarté les bénéfices économiques découlant d'investissements dans le transport en commun. Les quatre principaux vecteurs de création de richesse qui y sont identifiés sont :

- 1- L'amélioration de la productivité par la réduction de la congestion;
- 2- La stimulation de notre base industrielle;
- 3- L'épargne des ménages;
- 4- L'augmentation de la valeur foncière des terrains environnants.⁹

Dans le cadre de l'étude du projet de REM, la FCCQ s'intéresse plus particulièrement aux deux premiers vecteurs identifiés. De même, la FCCQ se réjouit du fait que le REM desservira des pôles d'emploi de l'ouest de l'île qui sont difficilement accessibles en transport en commun présentement, en plus de concrétiser le lien ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville, un projet attendu depuis de nombreuses années.

⁹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun : au cœur du développement économique de Montréal*, Novembre 2010 : http://www.ccmq.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf (consulté le 12 septembre 2016).

5.1 Réduction de la congestion et gains de productivité

La congestion routière est un problème de plus en plus important dans la région de Montréal. Cette congestion engendre non seulement beaucoup de frustration chez les automobilistes, mais elle coûte également très cher à la société en termes de perte de productivité.

Déjà en 2010, on estimait à 1,4 milliards \$ par année les coûts reliés à la congestion dans la région métropolitaine – soit l'équivalent de 1% du PIB – et ce calcul s'appuyait sur des données de 2008. Les prochaines données du genre ne seront colligées par le Ministère des Transports du Québec qu'en 2018, mais nous savons d'ores et déjà que cette situation s'est aggravée au cours des dernières années, ne serait-ce qu'en conséquence de la multiplication des chantiers de construction.

De plus, la dernière enquête Origine-Destination de l'AMT démontrait clairement qu'il y avait eu une augmentation du nombre de véhicules automobiles dans la région métropolitaine entre 2008 et 2013. Au cours de cette période, alors que la population de la région métropolitaine a augmenté de 5%, le taux de motorisation, lui, a fait un bond de 11%, soit 229 000 véhicules automobiles supplémentaires sur une période de cinq ans.¹⁰

La meilleure façon de réduire la congestion est d'opérer un transfert de part modale de l'automobile vers les transports en commun, surtout lorsqu'il s'agit de mode circulant sur des voies dédiées comme un métro ou un train. C'est pourquoi un réseau de 67 km de rails comme le REM pourrait avoir un impact significatif sur la congestion routière et ainsi contribuer à réduire les pertes de productivité.

Il serait très périlleux à l'heure actuelle, sur la base des prévisions disponibles, de tenter de chiffrer le transfert de part modale anticipé par le développement du REM. Il est indéniable, cependant, que le REM augmentera substantiellement l'utilisation du transport collectif dans les corridors desservis. Dans l'axe du Pont Champlain, par exemple, le service disponible toute la journée devrait bonifier significativement l'achalandage en dehors des heures de pointe. À compter de 2031, CDPQ-Infra estime que son REM devrait effectuer tout près de 45 millions de déplacements par année.¹¹

Rappelons que selon l'étude précitée de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, chaque point de pourcentage de transfert de part modale en faveur du transport en commun fait épargner 21,3 millions \$ en coûts de congestion chaque année.

¹⁰ AMT, *Enquête Origine-Destination 2013* : <https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/enquete-od-2013-presentation-2015-01-22.pdf> (consulté le 12 septembre 2016).

¹¹ CDPQ-Infra, *Réseau électrique métropolitain : sommaire des études d'achalandage préliminaires*, Août 2016, p. 25 : https://www.cdpqinfra.com/sites/all/files/document/sommaire_des_etudes_dachalandage_preliminaires_-_rem_-_aout_2016.pdf (consulté le 13 septembre 2016).

5.2 Stimuler la filière industrielle du transport électrique

Le Québec ne fabrique pas d'automobiles. L'achat de voitures ainsi que du pétrole nécessaire à leur fonctionnement sont les deux principaux postes d'importation du Québec. Ensemble, l'achat d'automobiles et de pétrole brut font chuter la balance commerciale québécoise de plus de 15 milliards \$ par année.¹²

À l'inverse, plusieurs entreprises québécoises fabriquent du matériel roulant pour le transport collectif. De nombreux autres fournisseurs de pièces et de service contribuent également à créer une véritable grappe industrielle du transport collectif québécois. La FCCQ croit que tout projet d'envergure doit avoir des retombées économiques importantes pour le Québec

De grandes entreprises du génie-conseil ont déjà à l'œil les contrats qui seront consentis par CDPQ-Infra dans le cadre du développement du REM, notamment celui de la fabrication du matériel roulant.¹³ Si des entreprises peuvent sembler avoir une longueur d'avance pour remporter la mise grâce à leur expérience en matière de fabrication de voitures automatisées — la Caisse refuse toutefois de consentir un avantage domestique, indiquant qu'elle entend lancer un appel d'offre international.¹⁴

Si nous respectons la décision de CDPQ-Infra à cet égard, la FCCQ souhaite vivement que des entreprises québécoises puissent tirer profit d'un pareil projet. . Un chantier majeur comme celui du REM contribue non seulement au chiffre d'affaires des entreprises impliquées, mais il peut également devenir une vitrine technologique afin de les aider à décrocher de futurs contrats, ici comme à l'étranger.

La réalisation du REM pourrait également donner une impulsion au développement de la filière industrielle du transport électrique, un projet au cœur du Plan d'électrification des transports du gouvernement du Québec.¹⁵ Dans un contexte où tous les pays cherchent à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, il apparaît clairement que l'électrification des transports est un secteur d'avenir, et que l'innovation dans ce domaine rapportera des

¹² Chambre de commerce du Montréal métropolitain, p.24.

¹³ La Presse, *Train de la Caisse : Québec inc. veut son ticket* : http://affaires.lapresse.ca/economie/quebec/201609/14/01-5020278-train-de-la-caisse-quebec-inc-veut-son-ticket.php?utm_categorieinterne=traficdrivers&utm_contenuinterne=lapresseaffaires_LA5_nouvelles_98718_accueil_POS9 (consulté le 14 septembre 2016).

¹⁴ Le Devoir, *Pas de passe-droit pour Bombardier, dit CDPQ Infra*: http://affaires.lapresse.ca/economie/quebec/201609/14/01-5020278-train-de-la-caisse-quebec-inc-veut-son-ticket.php?utm_categorieinterne=traficdrivers&utm_contenuinterne=lapresseaffaires_LA5_nouvelles_98718_accueil_POS9 (consulté le 14 septembre 2016).

¹⁵ Ministère des transports du Québec, *Plan d'action en électrification des transports*, p. 30 ss. : http://medias.mtq.fabrique3.net.s3.amazonaws.com/wp-content/uploads/2016/04/CIAO-050-LG2-MTQ-Rapport2016FRv2.1_.pdf (consulté le 14 septembre 2016).

dividendes très importants à moyen et long-terme. Le déploiement du REM à Montréal pourrait servir de laboratoire pour de nombreuses entreprises québécoises tout au long de la chaîne de valeur.

5.3 Desserte de pôles d'emplois et liaison entre l'Aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville

La FCCQ se réjouit de constater que le tracé proposé du REM desservira directement plusieurs pôles d'emplois importants.

Au niveau industriel, d'abord, elle note la desserte de plusieurs parcs d'entreprises, dont celui de Baie d'Urfé qui peut être rejoint tout au bout du tronçon ouest. Ce même tronçon qui longe l'autoroute 40 jusqu'à Ste-Anne-de-Bellevue pourra également accommoder les nombreuses entreprises situées dans l'ouest de l'île, dont entre autre celles de l'industrie pharmaceutiques qui se regroupent dans le secteur de Kirkland.

Enfin, nous ne pouvons passer sous silence le lien ferroviaire qui reliera désormais l'Aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal, un projet attendu de longue date par bon nombre de voyageurs québécois et étrangers. Le milieu des affaires, en particulier, souhaite vivement qu'une telle liaison voit le jour puisqu'elle représente un avantage concurrentiel pour Montréal et la valorisera dans son statut de métropole. Cette liaison moderne sera une meilleure carte de visite pour Montréal et le Québec auprès des voyageurs d'affaires. Le tracé du REM permettra également de relier rapidement d'autres secteurs d'emplois – à l'ouest en direction de Ste-Anne-de-Bellevue ou encore vers le nord jusqu'à Deux-Montagnes - à l'aéroport sans pour autant allonger inutilement le trajet vers le centre-ville ce qui devrait favoriser les différents pôles d'emplois ainsi que les universités.

6 Les retombées environnementales positives du REM

Alors que le secteur des transports est responsable de plus de 40% de toutes les émissions de gaz à effet de serre au Québec – cette proportion atteint même 50% pour Montréal¹⁶ – le déploiement d'un réseau de train 100% électrique contribuera substantiellement à leur réduction.

Dès sa mise en opération prévue en 2021, le REM devrait contribuer à améliorer le bilan environnemental de la région métropolitaine en matière d'émission de GES, et sa progression anticipée sera également plus importante que si l'on avait maintenu le statu quo. À titre d'exemple, CDPQ-Infra note que dans l'axe du Pont Champlain, la croissance de la demande de service de transport collectif devrait augmenter de 1,5% annuellement d'ici

¹⁶http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/inventaire_ges_2002_2003_collectivite_montrealaise.pdf

2021.¹⁷ Le service d'autobus actuel étant déjà saturé, toutefois, il lui est impossible de répondre adéquatement à cette demande de service additionnel. La capacité et la fréquence de service du REM feront en sorte que toutes les personnes qui choisissent le transport collectif seront en mesure de le prendre.

Une étude produite pour le compte de CDPQ-Infra estime la quantité de gaz à effet de serre qui seront réduits grâce au projet du REM.¹⁸ Selon cette étude, ce sont donc 18 588 tonnes d'émissions de CO₂ éq./an qui seront réduites en 2022, soit au début de la mise en opération du REM. Ces données sont par la suite estimées à 16 804 tonnes en 2031, puis à 16 969 tonnes en 2041.

Enfin, si certaines critiques prétendent que le REM pourrait accentuer l'étalement urbain de la région métropolitaine, la FCCQ est d'avis que cet argument ne tient pas la route pour deux raisons.

En premier lieu, comme nous pouvons le constater avec le projet du « nouveau Dix30 » à Brossard, il y aura tout un quartier qui va se construire directement autour de la station du REM, répondant ainsi au principe du *Transit-Oriented Development* (TOD). Cette philosophie de développement de type TOD est au cœur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) que s'est donné la région métropolitaine¹⁹. D'autres secteurs ont été ciblés dans ce PMAD pour y développer des quartiers TOD, et il est possible d'imaginer que d'autres projets du genre voient le jour ailleurs sur le réseau du REM au cours des prochaines années. Loin d'encourager l'étalement urbain, le REM contribuera plutôt à densifier la région métropolitaine autour de ses stations.

En second lieu, même si certaines personnes en venaient à effectuer un plus long parcours pour se rendre au travail, la seule distance qui compte pour les émissions de gaz à effet de serre est celle parcourue en automobile à essence. Avec l'arrivée du REM, bien des usagers ne feront maintenant qu'une petite partie de leur trajet total en voiture, le temps d'arriver à un stationnement du REM. Le reste du parcours se fera en train électrique, ce qui améliorera ultimement le bilan environnemental.

¹⁷ CDPQ-Infra, p.20.

¹⁸ HATCH, *Étude sur les gaz à effet de serre du Réseau électrique métropolitain*, p.13.

¹⁹ Communauté métropolitaine de Montréal, *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD.pdf (consulté le 16 septembre 2016)

7 Conclusion : un projet de transport du XXIe siècle

Des infrastructures de transport de qualité contribuent significativement à l'amélioration de l'environnement d'affaires, et constituent un élément important pour stimuler l'investissement et le développement économique. Dans un contexte où la congestion devient un problème de plus en plus important pour la région métropolitaine, la FCCQ accueille favorablement le projet de REM de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Un tel projet d'envergure promet de générer des retombées économiques et environnementales importantes pour l'ensemble du Québec. Au-delà de la fluidité des déplacements qui sera améliorée dans la région métropolitaine, la FCCQ souhaite que le REM puisse devenir une vitrine technologique qui mettra en valeur l'innovation et le savoir-faire de nos entreprises québécoises. Au moment où de nombreuses juridictions de par le monde s'apprêtent à mettre en chantier des projets de transport du XXIe siècle, la réalisation du REM peut devenir un projet phare qui propulsera le Québec à l'avant-scène dans ce domaine.

Pour les raisons que nous venons d'évoquer, nous souhaitons que le BAPE recommande au gouvernement la réalisation du projet REM.