

REM : un projet qui révolutionne la mobilité urbaine dans la métropole

Position de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain concernant le *Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif* par CDPQ Infra inc. – Document présenté au Bureau d’audiences publiques sur l’environnement



23 septembre 2016

Préambule

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain (la Chambre) compte plus de 7 000 membres. Elle a pour mission d'être la voix du milieu des affaires montréalais et d'agir pour la prospérité de la métropole. Elle s'engage dans des secteurs clés du développement économique en prônant une philosophie d'action axée sur l'engagement, la crédibilité, la proactivité, la collaboration et l'avant-gardisme. La Chambre offre également une gamme de services spécialisés aux particuliers et aux entreprises de toutes tailles afin de les appuyer dans leur croissance ici et à l'international.

Contexte

La Caisse de dépôt et placement du Québec, via sa filiale CDPQ Infra, a dévoilé le 22 avril 2016 les grandes lignes de son projet de Réseau électrique métropolitain (REM). Ce réseau de système léger sur rail (SLR) automatisé et électrique intégré qui reliera le centre-ville de Montréal, l'aéroport Montréal-Trudeau, la Rive-Sud par le nouveau pont Champlain, la Rive-Nord et l'Ouest-de-l'Île de Montréal était fort attendu par la communauté d'affaires et par les citoyens résidants dans les zones qui seront desservies.

De par son tracé, le projet de REM revêt une importance stratégique pour le développement économique de la région métropolitaine de Montréal et du Québec. La Chambre appuie depuis plusieurs années le projet de construire un SLR entre la Rive-Sud et l'île de Montréal via le pont Champlain. Nous avons été aussi très proactifs afin d'inciter les autorités publiques à investir pour relier par SLR l'aéroport et le centre-ville. À plusieurs reprises, notamment à l'occasion de ses forums annuels sur les transports de 2014 et de 2016, la Chambre a offert une tribune à des conférenciers venus exposer les avantages de déployer de tels SLR pour mieux desservir la métropole et alléger les problèmes de congestion.

La Chambre a par ailleurs applaudi l'annonce de la décision du gouvernement d'inviter la CDPQ à développer et à proposer un projet pour relier par un système de transport collectif le centre-ville de Montréal à la Rive-Sud et à l'aéroport Montréal-Trudeau. La Chambre a également reçu très positivement le projet développé par CDPQ Infra et a depuis invité les gouvernements à s'engager rapidement à participer au montage financier élaboré par la CDPQ.

Le 28 juillet 2016, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, David Heurtel, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat d'évaluer la pertinence de tenir des audiences publiques en enquêtant et en consultant la population du Québec. Le BAPE a confirmé la tenue des audiences le 16 août, sous la présidence de M. Denis Bergeron.

La Chambre est très heureuse de pouvoir faire valoir les intérêts du milieu des affaires dans ce dossier que nous estimons être de la première importance. Ce mémoire, soumis à la commission par son président et chef de la direction, présente les résultats de l'analyse de la Chambre.

Introduction

Le REM de CDPQ Infra est un projet d'envergure digne du XXI^e siècle. Tel que dessiné par la CDPQ Infra, il deviendrait le troisième plus grand réseau de transport automatisé au monde. La Chambre estime que le projet présente de nombreux avantages, tant économiques qu'environnementaux.

Le REM répond à des besoins réels pour l'ensemble du territoire métropolitain. Montréal a besoin d'un nouveau moyen de transport à la fois moderne, rapide et efficient. Au-delà des problèmes de congestion qu'il contribuerait à atténuer, le projet faciliterait la mobilité urbaine des citoyens, des travailleurs, des étudiants et des touristes qui fréquentent l'île de Montréal dans des zones qui ne sont pas adéquatement desservies par le réseau de transport collectif actuellement, notamment l'aéroport Montréal-Trudeau et l'Ouest-de-l'Île, et qui réclament depuis plusieurs années un accès plus rapide et direct au centre-ville de Montréal.

L'absence d'un tel projet aujourd'hui a pour conséquences notamment la surutilisation de l'auto solo, l'augmentation des coûts de congestion et les pressions exercées sur l'étalement urbain. Certaines zones de la région métropolitaine sont moins bien desservies par le transport en commun, ce qui devient un incitatif à utiliser la voiture pour se déplacer vers le centre-ville. L'offre actuelle de transport en commun génère dans ces zones de multiples points de rupture et de changements de modes de transport collectifs qui créent des inefficacités et découragent les usagers. Le projet de REM offre, à cet égard, une solution intégrée exemplaire à un problème bien réel. Il est évident pour la Chambre que le projet de REM s'inscrit dans une vision durable et environnementale du développement de la métropole.

Le REM est de surcroît un projet qui s'inscrit clairement dans les objectifs de la Politique énergétique 2030 énoncés par le gouvernement au printemps dernier. La Chambre a donné son appui aux pistes de solutions proposées par le gouvernement dans cette politique. Pour atteindre les cibles qu'il s'est fixées, le gouvernement devra cependant veiller à ce que les innovations énergétiques et le fort potentiel de la main-d'œuvre du Québec soient au cœur de la démarche. Le projet de REM va en ce sens. L'objectif global de la transition est d'en arriver, à terme, à changer le mode de vie des citoyens et des entreprises, notamment par la réduction de la demande énergétique. L'électrification des systèmes de transport en commun est un élément clé pour atteindre cet objectif.

Enfin, il est entendu qu'un projet de développement d'infrastructure de cette ampleur qui n'ait aucun impact sur son environnement est chose rare, sinon impossible. Le projet de REM engendrera inévitablement des impacts sur certains milieux naturels, sur des zones résidentielles et commerciales existantes, sur certains éléments patrimoniaux ou encore sur des territoires agricoles. Dans ce contexte, le risque de tendre vers une solution à la pièce pour satisfaire tout le monde est réel mais dangereux pour la faisabilité et la viabilité du projet. Il est important d'en mesurer tous les impacts économiques, sociaux et environnementaux pour prendre une décision éclairée et juste.

1. Les avantages économiques du projet

Dans une optique de développement économique, le projet de REM permettra d'augmenter le potentiel d'attraction des territoires qui seront couverts par le tracé et desservis par une gare. L'activité humaine se concentre naturellement près des infrastructures de transport qui permettent aux individus de rejoindre rapidement leur lieu de travail, de loisir ou leur résidence. La ville de Montréal a connu un tel phénomène suite à la construction de son métro alors que les quartiers, voire les zones, desservis par une station ont connu une importante densification, tant résidentielle que commerciale. L'inauguration en 2007 de la station Montmorency à Laval illustre

également, et de belle manière, tout le potentiel attractif de l'accès à un système de transport en commun rapide et efficace. Au moment de son entrée en activité, la station se trouvait dans une zone très peu densifiée. Aujourd'hui, la Place Bell, un campus de l'Université de Montréal et plusieurs projets immobiliers d'importance ont vu le jour dans l'espace immédiat bordant la station.

La Chambre est convaincue que le REM deviendrait une pièce maîtresse du plan métropolitain d'aménagement du territoire (le « PMAD ») et de la stratégie de déploiement des TOD sur le territoire (les zones de « Transit-Oriented Development »). De plus, le projet de SLR viendrait également faciliter l'accès à des pôles d'emploi et d'activité existants, mais qui sont actuellement mal desservis par le transport en commun, tels que le Technoparc Saint-Laurent et l'axe industriel et commercial longeant l'autoroute 40.

Un investissement collectif

Il est important de garder en tête que le projet de REM de la CDPQ représente un projet d'investissement collectif, et non pas une simple dépense en infrastructure. L'objectif du projet, en plus d'être une solution aux problèmes de transport urbain de la région métropolitaine, est d'être rentable, à l'avantage des Québécois. Il s'agit d'ailleurs d'une des grandes particularités du projet qui contribue à son unicité dans le paysage des grands projets à l'échelle québécoise et internationale.

Non seulement le projet devra-t-il être rentable pour les épargnants, mais il aura également un impact bénéfique par la diminution des dépenses reliées à la voiture pour les usagers qui l'utiliseront et par la baisse d'achalandage sur les infrastructures routières qu'il engendrera.

Des emplois créés

La construction de ce projet structurant et sa mise en service seront source de création d'emplois bien rémunérés dans la région métropolitaine. On parle ici de la construction ou du réaménagement de 67 km de tronçons, de 24 stations, de 9 terminus et de 13 stationnements.

CDPQ Infra prévoit la création de près de 7500 emplois directs et indirects pour chacune des quatre années de construction du réseau. À la suite de la mise en service, plus de 1000 emplois permanents seraient créés. À cela s'ajoutent les nombreux projets de construction qui seront mis en branle dans les secteurs des stations et le long du tracé. Pour les trains ou les voies ferroviaires, des entreprises d'ici, comme Bombardier, SNC-Lavalin ou WSP Global, ont toutes démontré leur intérêt à soumissionner pour participer au projet.¹ Dans l'éventualité où une ou plusieurs de ces entreprises devaient s'impliquer dans le projet de REM, le nombre d'emplois créés localement serait ainsi augmenté de manière significative, ce qui serait très positif pour l'économie de la région et de la province en entier.

Diminution des coûts de congestion

Le ministère des Transports du Québec évaluait à 1,8 milliard de dollars par année les coûts de la congestion de la métropole en 2013. Le projet de Réseau électrique métropolitain est précisément le type de projet qui répond à de nombreuses problématiques de déplacements en connectant des régions de la métropole qui sont mal desservies actuellement (accès au centre-ville, accès à l'aéroport, déplacements en transport collectif depuis la Rive-Sud, la Rive-Nord et l'Ouest-de-l'Île, vers Montréal).

1. Train de la caisse : Québec inc. veut son ticket, paru dans l'édition du 14 septembre 2016 de La Presse +. Source : <http://affaires.lapresse.ca/economie/quebec/201609/14/01-5020278-train-de-la-caisse-quebec-inc-veut-son-ticket.php>

La réduction des coûts de congestion pourrait permettre d'améliorer l'environnement d'affaires de la métropole et sa compétitivité à l'international. Il est évident qu'avec les problématiques causées par la congestion et la surutilisation du réseau routier matin et soir, les entreprises ont de plus en plus tendance à s'établir directement en banlieue, ou pire, dans d'autres métropoles. Dans cette optique, tout projet améliorant l'offre de transport permet de soulager l'utilisation du réseau routier. Des bénéfices nets en matière de productivité des travailleurs pourraient découler de la mise en service du REM.

Relier l'aéroport et le centre-ville

À l'heure actuelle, outre l'automobile et le taxi, le seul moyen de se rendre à l'aéroport en empruntant le transport collectif à partir du centre-ville est l'autobus express 747, qui nécessite de 45 à 60 minutes afin de relier le Quartier latin à l'aéroport Montréal-Trudeau, notamment en raison du fait qu'aucune voie ne lui est réservée. En période de pointe, le trajet peut ainsi prendre au-delà de 60 minutes. Cette seule statistique suffit à démontrer à quel point la problématique d'accès à l'aéroport est aiguë à Montréal.

De plus, il s'agit d'une situation qui perdure depuis plusieurs années. Déjà, il y a plus de cinq ans, une étude de marché d'Aéroports de Montréal (ADM) stipulait qu'un voyageur sur cinq serait intéressé à se rendre à Montréal-Trudeau via un système de navette ferroviaire rapide, fiable et abordable. Le président d'Aéroports de Montréal, James Cherry, avait même présenté la maquette de la navette lors d'un Forum stratégique de la Chambre, en 2010. Un tel projet n'a toutefois jamais été mis en chantier. Le projet de REM de CDPQ Infra répond à cette problématique, et estime que le même trajet que celui proposé pour la navette 747 se ferait en 25 à 30 minutes. C'est l'ensemble des usagers de l'aéroport, incluant le milieu des affaires et l'industrie du tourisme, qui pourra en bénéficier. À terme, c'est la réputation de Montréal, comme ville d'innovation, qui en bénéficiera.

Une complémentarité au réseau de transport

Un des éléments qui bonifie le projet de la CDPQ est la possibilité qu'il soit connecté au réseau de métro de la Société de transport de Montréal (STM). Pour répondre aux besoins des usagers de la région métropolitaine, les utilisateurs du REM doivent pouvoir transiter par le métro de la façon la plus fluide possible. La connexion prévue entre le REM et la gare Centrale est bienvenue dans cette optique. La CDPQ Infra doit toutefois aller encore plus loin dans sa démarche et officialiser les connexions du REM aux stations de métro McGill (ligne verte) et Édouard-Montpetit (ligne bleue). Par ailleurs, la Chambre salue la décision de la CDPQ Infra d'inclure la réalisation d'une station qui desservira le bassin Peel (Griffintown) dans son appel d'offres. La réalisation de cette station est importante pour cette zone, actuellement mal desservie. La Chambre entend ainsi suivre l'évolution de ce dossier avec attention.

La Chambre incite également CDPQ Infra et la STM à faire les démarches nécessaires afin de prolonger la ligne de métro orange vers le nord de manière à rejoindre la station de REM Bois-Francs. Ce court prolongement d'un kilomètre à partir de la station Côte-Vertu permettrait aux usagers du REM de la Rive-Nord et de l'Ouest-de-l'Île d'accéder rapidement au réseau de métro dans leurs déplacements, approfondissant ainsi l'interconnexion entre les deux réseaux.

2. Les avantages environnementaux du projet

La Caisse estime que son service de train métropolitain contribuerait à la diminution de près de 16 800 tonnes de gaz à effet de serre annuellement. De plus, selon Équiterre, le transport est responsable de 43 % des émissions totales de gaz à effet de serre au Québec. La Chambre considère que le projet de la CDPQ Infra contribuerait à réduire les émissions de gaz à effet de serre en réduisant le recours à l'auto solo par les citoyens, en contribuant à l'électrification des transports et en réduisant le nombre de kilomètres parcourus lors des déplacements en atténuant l'étalement urbain.

Réduction de l'auto solo

Ce qui se dégage le plus du projet est que le tracé stratégique défini par CDPQ Infra devrait encourager l'utilisation du transport collectif en offrant une solution de rechange efficace à l'utilisation de l'auto solo dans certains secteurs mal desservis par le transport en commun. ADM recense d'ailleurs 73 000 déplacements motorisés chaque jour dans les périodes de pointe, et estime que ce chiffre s'élèvera à 105 000 d'ici 2030, faisant de Montréal-Trudeau l'un des plus importants générateurs de déplacements de la métropole.

Dans son document *Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030*, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques estimait à environ 3,7 tonnes par année les émissions de GES d'une voiture compacte parcourant 20 000 km. L'objectif de la Caisse permettrait de retirer environ 4 500 voitures de la circulation avec son projet de train, améliorant ainsi la qualité de l'air et le climat sonore de la région métropolitaine.

Un train 100 % électrique

Comme le nom du projet l'indique, le REM sera 100 % électrique, ce qui contribuera à réduire les émissions de GES dans la région métropolitaine. Lors du dévoilement de sa politique énergétique 2030 en avril dernier, l'une des orientations présentées visait à favoriser la transition vers une économie à faible empreinte carbone. Le système de train léger sur rail est un exemple concret de projet qui s'inscrit dans cette orientation. L'hydroélectricité est et sera pour longtemps encore une force du Québec. Toutefois, en 2013, seul 0,3 % des transports était alimenté par celle-ci.

Dans sa politique, Québec souhaite, entre autres, améliorer l'offre de service en transport en commun, soutenir les sociétés de transport collectif dans leurs actions visant à améliorer leur bilan énergétique et donner le mandat à Hydro-Québec de participer techniquement et financièrement à la mise en place des infrastructures et de l'équipement nécessaires à l'électrification des transports.

De plus, c'est en 2015 que le gouvernement a adopté la Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec. Cette loi met en place les paramètres permettant un nouveau modèle d'affaires pour assurer la réalisation de projets majeurs de transport collectif. Le REM est le premier projet issu de cette collaboration.

Par souci de cohérence, la Chambre est d'avis qu'il est important que le BAPE recommande au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques d'aller de l'avant avec ce projet, afin de permettre au gouvernement de poser la première pierre de son ambitieux objectif de réduire de 66 millions le nombre de litres de carburant consommés annuellement, et de 150 000 tonnes les émissions annuelles de GES produits par les transports d'ici 2030.

Un frein à l'étalement urbain

Au début du mois de septembre 2016, l'entreprise de développement immobilier Devimco annonçait son projet de quartier TOD (« Transit-Oriented Development ») situé aux abords de la station de REM prévue à Brossard, en face du Quartier Dix30. Ce projet de développement résidentiel et commercial pourrait être le premier d'une série parfaitement prévisible dans d'autres secteurs de la région métropolitaine. Le REM devrait ainsi contribuer à concentrer le long de son parcours résidences, emplois et activités à Montréal, son centre-ville et sa banlieue immédiate. Le milieu des affaires sera inévitablement stimulé par les grands projets qui se développeront autour des stations prévues par le tracé.

Conclusion

Depuis son dévoilement, le projet de REM de CDPQ Infra est source de critiques et d'inquiétudes de la part de certains. De nombreux reportages ont mis l'accent sur les conséquences négatives du projet pour les milieux humides du secteur Saint-Laurent ou les zones agricoles de Brossard, pour ne nommer que ceux-ci.

Il n'en demeure pas moins que les conséquences positives du projet éclipsent largement les négatives et qu'en partant du principe qu'aucun projet d'infrastructure n'est à impact zéro et ne peut être parfait aux yeux de tous les acteurs impliqués, le projet de REM est un incontournable pour l'avenir de la région métropolitaine.

La Caisse se positionne comme un excellent citoyen corporatif qui se montre ouvert d'esprit et à l'écoute des critiques et des commentaires constructifs. À cet égard, il est important de souligner que le tracé a été modifié par les décideurs de CDPQ Infra lorsque des groupes se sont prononcés en ce sens, afin d'épargner deux édifices du secteur Griffintown, soit le New City Gas et l'édifice Rodier, qui étaient menacés de démolition pour faire place aux rails du REM.

De plus, la CDPQ s'est engagée à mettre en place un plan de compensation pour les habitats perdus et s'engage à créer de nouveaux habitats pour la relocalisation des spécimens de la faune et de la flore qui seront touchés par la construction du projet.

Dans sa présentation technique du projet, la Caisse a déjà démontré sa volonté d'atténuer, dans son plan d'action, différents points problématiques du tracé. Cette volonté est très encourageante pour la communauté d'affaires et les citoyens de la région métropolitaine.

<p>Pour toutes ces raisons et les autres énoncées dans ce mémoire, la Chambre recommande donc au BAPE de donner un avis favorable au MDDELCC pour le projet de REM de CDPQ Infra et recommande également au gouvernement du Québec d'aller de l'avant financièrement avec ce projet structurant qui fera rayonner Montréal de façon positive partout dans le monde.</p>
--