



La bonne technologie, au bon endroit, Pourquoi un réseau de tramways est préférable au projet de REM

Par Jean-François Lefebvre

Avec la collaboration de Réjean Benoit, Émile Pronovost et Axel Adam

Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
sur le projet de Réseau électrique métropolitain (REM)
de la CDPQ-Infra

Le 21 septembre 2016

Jean-François Lefebvre (Ph. D.) est notamment chargé de cours au Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM.

Émile Pronovost et Axel Adam sont étudiants en urbanisme à l'UQAM.

Photo : Strasbourg, France (JF Lefebvre)

1. Contexte

Nous vivons une période de transition, avant la mise en place de la nouvelle *Agence régionale de transport*, marquée par le morcellement des études des projets en matière de transports collectifs. Au même moment, plusieurs projets sont relancés grâce aux fonds fédéraux et provinciaux (Fonds Vert). Dans la région montréalaise, plusieurs prolongements de métro sont demandés tandis que la Caisse de dépôt (CDPQ-Infra) propose son projet de *Réseau électrique métropolitain (REM)*¹, lequel nécessitera au moins 2,5 milliards \$ de fonds publics alors que Gatineau envisage un tramway, dans la foulée de l'implantation de la ligne d'Ottawa.

Le manque d'études sur la comparaison des options en matière de transports collectifs risque de résulter en une mauvaise priorisation des investissements. Ainsi, en absence d'analyses stratégiques, il plane beaucoup d'incertitudes sur les moyens permettant d'atteindre nombre d'objectifs gouvernementaux.

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

Ceci alors qu'on assiste partout dans le monde à l'inéluctable renaissance des transports collectifs électrifiés sur rail. Signe du temps, de nouvelles sources de financement spécialement dédiées à la réduction des émissions de GES ont été établies (Gouvernement du Canada et Fonds Verts financé par la Bourse québécoise sur le carbone).

2. Pour une vision stratégique en matière de transports collectifs

Pour atteindre 35 % puis 40% de part modale pour les transports collectifs (TC), respectivement à l'horizon 2031 et 2041, il faudra développer une infrastructure permettant des hausses du nombre de déplacements en TC de 70 % d'ici 2031 et de 100% d'ici 2041.

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.

¹ La CDPQ-Infra a comme objectif de développer des systèmes de transport collectif sur le nouveau pont Champlain ainsi que reliant le centre-ville de Montréal à l'aéroport et ce dans un strict contexte de rentabilité financière (donc sans s'interroger sur les incidences sur le reste du réseau).

3. La nécessité de développer des transports collectifs électrifiés sur rail est reconnue

D'où l'appui de principe exprimé par de nombreux acteurs, lesquels remettent directement ou indirectement aux autres intervenants la responsabilité de juger des impacts spécifiques du projet de REM de la Caisse, tant en matière environnementale que socioéconomique. La perspective de voir du financement privé s'ajouter a également joué un rôle dans la perception du projet.

4. Des constats qui obligent un « grand virage » en transport

Aujourd'hui, notre équipe de chercheurs arrive à des constats implacables :

- Alors que le gouvernement fédéral prévoit contribuer au financement de projets de transports collectifs, le Québec n'a aucun plan dans ce domaine. En l'absence de planification stratégique, 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. 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.
- Le contexte social mène d'ailleurs à un paradoxe : comme les investissements en transport collectif se sont avérés trop rares au cours des dernières années, les groupes tendent à accueillir positivement n'importe quel projet, même les plus inefficaces. En fait, ce sont des associations de défense des personnes à mobilité réduite qui ont davantage critiqué la proposition de 3 milliards de dollars pour 5 stations de métro.
- 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.

- Alors que le financement fédéral jumelé aux recettes du fonds vert vont indubitablement relancer le développement du transport collectif, le manque d'études sur la comparaison des options en matière de transports collectifs risque de résulter en une mauvaise priorisation des investissements. De plus, il plane beaucoup d'incertitudes sur la définition de stratégies permettant d'atteindre nombre d'objectifs gouvernementaux. Toutefois, nous sommes plusieurs experts convaincus qu'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.

5. L'étalement urbain demeure un enjeu malgré le virage 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'auto². 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 socialisation³.

« 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

² Leinberger, C. B. & P. Lynch (2014), *The WalkUp Wake-Up call*: Boston Smart Growth America, 29 p.

³ 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*, 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

d'« hors de contrôle »⁴. 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. »⁵

6. Une vision pour des transports durables

Nous estimons qu'il est possible que Montréal devienne carboneutre pour le 400^e anniversaire de la métropole (tout comme le propose la *Coalition climat Montréal*) et influence ainsi le reste de la CMM. Pour y arriver, il faut d'urgence développer une vision de développement des transports collectifs et proposer une approche stratégique basée sur le principe du *bon mode au bon endroit*.

Ce plan devra probablement inclure quelques courts prolongements du réseau de métro de façon stratégique, ainsi que des voies réservées pour autobus. Mais essentiellement, la seule option capable de modifier les tendances est un véritable réseau de tramways :

- 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 100 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.
- Avec 8 milliards de dollars, 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.

7. 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 à de mauvais projets.

8. 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

⁴ 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..

⁵ 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.

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. Le financement devrait provenir exclusivement des budgets prévus pour les infrastructures routières et en aucun cas pour les projets de transport collectif.

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

Alors qu'à Québec les 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 TC. 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.

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

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

L'étude d'impact, dans un document récent, déclare une baisse insignifiante de l'ordre de 18 000 tonnes de GES, 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.

10.2. Un projet coûteux et très peu performant

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 la skytrain de la Caisse n'amènerait – selon ses propres estimations - qu'une baisse minimale de 18 kt, pour près de 8 milliards d'investissement (en ajoutant les stations Montréalaises non incluses dans le budget et les actifs radiés).

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.

10.3. 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*.

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

Le résultat d'un anti-syndicalisme primaire, on opte pour une technologie chère et inappropriée.

10.5. 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 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.

10.6. Le projet de Train à grande fréquence de Via Rail

Via Rail pense que le temps de voyage entre la ville de Montréal et celle de Québec serait de 2 heures et 10 minutes au lieu de 3h20, ce qui ferait tripler l'achalandage pour atteindre 1,2 million de passages par année. (La Presse, 2016)⁶ Le projet de la Caisse menace sérieusement cet investissement de plusieurs milliards de \$.

10.7. Les avantages de l'option tramway

Les études présentées par la ville de Dorval et l'arrondissement de Lachine démontre que l'option tramway est la plus avantageuse pour desservir les populations locales tout en favorisant le meilleur transfert modal et la plus grande réduction d'émissions de GES.

10.8. 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.

⁶ <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>.

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

Plusieurs ministères ont clairement indiqué (voir l'annexe) que l'étude d'impact était incomplète et irrecevable. 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?

11. Conclusion

Tel que présenté, le projet de REM de la Caisse est inacceptable. D'autant plus que c'est le choix de la technologie qui en fait un très mauvais projet de transports collectifs. 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 supérieurs.

Annexe

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

Selon le jugement des ministères :

-l'étude d'impact n'est pas recevable;

-est tellement incomplète que la CDPQ ne sait même pas si un permis fédéral est requis.

En conséquence, le processus d'audiences du BAPE doit être reporté tant que l'étude d'impact n'est pas complète et satisfaisante pour les instances provinciales et fédérales concernées.

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. Notons que même le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MDDELCC) était d'avis que des informations essentielles sont manquantes. **En contradiction avec ces avis, le Ministre a jugé l'étude d'impact « recevable » et a convoqué une audience du BAPE, par une lettre datée du 14 juillet.** Cette lettre est alors restée secrète pendant un mois. Les audiences publiques sont commencées et la CDPQ n'a toujours pas répondu aux questions des ministères.

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.</i> <i>...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> <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.</i>

	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</i> (nombreuses conditions auxquelles la CDPQ n'a pas répondu)
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</i> <i>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>

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 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. Pourquoi est-ce que le gouvernement considère que l'étude d'impact est recevable sans la moindre donnée économique ou financière?**