

Mémoire présenté au  
Bureau des audiences publiques en environnement  
relativement au projet de  
Réseau électrique métropolitain

Par

Pierre E Lachapelle

Montréal, 22 septembre 2016

Je vous remercie pour cette opportunité de faire connaître mes questions, mes commentaires et mes réflexions relativement au projet de Réseau électrique métropolitain (REM) de CDPQ Infra.

Je veux aborder en premier lieu les éléments positifs du projet à l'étude. La transversale Brossard – Pierrefonds est une très bonne idée. Il y a trop peu de ces liaisons, sans transfert modal, sans rupture de charge comme disent les experts, dans la région de Montréal.

L'idée d'installer une infrastructure de transport en commun au centre d'une autoroute est une bonne idée. Cela diminue la consommation de terrains accaparée par les activités de transport. Et cela constitue une vitrine permanente, qui s'offre aux yeux des automobilistes solo, coincés dans les bouchons et les ralentissements de la circulation.

La récupération d'une option développée par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour relier l'aéroport Montréal-Trudeau par le Nord est une bonne idée, face aux difficultés que posent l'accès par le corridor de transport, qui se situe du côté Sud de l'aérogare Montréal-Trudeau.

Comme je l'ai déjà exprimé devant le BAPE en octobre 2005 à l'occasion de la consultation publique tenue au sujet du «Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau», je me demande toujours si nous allons dans la bonne direction, en investissant des montants colossaux, dans un aéroport entouré de quartiers densément peuplés.<sup>1</sup>

### **Un contexte institutionnel et politique bien particulier**

Il m'apparaît que le contexte institutionnel et politique est bien particulier pour lancer un grand projet de transport en commun et pour le soumettre si rapidement à l'examen du public.

Il y a eu en 2015 le projet de loi no 38 (2015, chapitre 17) Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec, adopté et sanctionné le 12 juin 2015. Et il y a eu le projet de loi n°76, Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, adopté le 19 mai de cette année.

Par ailleurs quelle est la politique qui guide le gouvernement du Québec en matière de transport en commun, qu'il s'agisse d'orientations en matière d'aménagement du territoire et de financement de l'exploitation des différents réseaux de transport en commun ?

---

<sup>1</sup> Mémoire relatif au Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau; Octobre 2005; Montréal; Pierre E Lachapelle.

La transition des structures dans la région de Montréal laisse l'impression que le savoir faire et les connaissances du MTQ, de l'AMT et des autres parties prenantes techniques est réduit à une forme de silence, c'est une image, en attendant l'installation des nouvelles directions. Silence qui se produit au moment d'examiner le méga projet du promoteur soutenu par une équipe technique, certainement constituée de compétences, mais relativement inconnue sur la scène montréalaise des projets de transport en commun.

### **Explication du choix technologique : un appétit en manque d'information**

J'ai écouté en différé les séances d'information du mois d'août dernier. Je suis demeuré sur mon appétit relativement au choix technologique et principalement au peu d'information présentée à ce sujet. Compte tenu de l'importance du réseau ferroviaire classique, qui existe sur l'île et dans la région de Montréal, je me serais attendu à un examen plus riche et plus informatif, relatif aux technologies ferroviaires disponibles. Il faut avoir le bon outil pour le bon achalandage et le bon territoire. Je suis donc très sceptique face au choix de CPDQ Infra à ce chapitre.

Est-ce que le type de matériel présentement utilisé sur la ligne de Deux-Montagnes, amélioré aux normes des années 2015, ne pourrait pas tout aussi bien faire l'affaire ? Autre option : le tram train. Un mode adapté aux voies de chemin de fer et qui peut rouler en milieu urbain, en banlieue et en milieu périurbain. Les Allemands entre autres exploitent ce genre de véhicule sur les voies des chemins de fer allemands en contexte peu densément peuplé et en milieu urbain densément peuplé.

Est-ce que le gouvernement du Canada, Infrastructure Canada, le ministère des Transports du Québec et les autorités de transport en place ont prévu dans le cadre du nouveau pont Champlain, une infrastructure capable d'accueillir une certaine gamme de matériels ferroviaires ? Je fais référence aux capacités techniques de la section destinée au transport en commun, de supporter du matériel plus lourd que le matériel proposé par CDPQ Infra.

La population qui habite la Rive Sud de Montréal n'est plus concentrée à proximité du pont Victoria. Pont qui appartient au Canadien national et qu'il destine surtout au transport des marchandises, qui est son domaine d'affaires. La construction du nouveau pont a-t-elle fait l'objet d'une analyse qui examine l'ensemble des options ? Un pont pour plus de cent ans, c'est une opportunité rare, une occasion pour préparer l'avenir.

Ce choix technologique de CDPQ Infra a aussi un impact étonnant, parce qu'il entrainerait l'usage exclusif du tunnel du Mont-Royal par le REM. Si le REM ne peut cohabiter avec les trains de passager classiques dans ce tunnel, je soumets respectueusement qu'il se dote d'un tunnel nouveau sous notre colline montréalaise. Les Suisses dans leur pays ne rechignent pas à la besogne pour canaliser le transport par camion sur des trains de marchandise et creuser à cet effet de nouveaux tunnels, qui accueillent de nouvelles lignes ferroviaires.

Je suis en désaccord avec cette idée d'imposer aux usagers une correspondance entre le train de Mascouche et le REM. Un représentant de CDPQ Infra affirmait dans sa présentation que le REM était un réseau intégré. À mon avis il est intégré à lui-même, fort bien, mais il semble ne pouvoir exister qu'en phagocytant tout ce qui existe ou presque en matière de trains de banlieue. Étrange application du terme «intégré».

Monsieur le président, Mesdames les commissaires, il ne faut pas perdre la tête devant les milliards qu'apporte la Caisse de dépôt, qui sont les milliards des Québécois après tout, en compromettant à jamais ou presque le transport par train sous le Mont-Royal. Cela touche aux investissements consentis aux trains de banlieue d'hier et d'aujourd'hui, sans parler des projets d'amélioration des trains interurbains sur lesquels VIA Rail et le gouvernement du Canada travaillent.

Je veux terminer ce mémoire en ajoutant ma voie à celle des personnes qui réfléchissent au sein du groupe «Option Transport Durable». Je ne suis pas membre de ce groupe, mais j'ai eu l'occasion de lire leurs prises de position depuis les derniers mois. Je m'accorde avec eux pour dire que le gouvernement du Québec doit assurer les conditions d'un débat éclairé, afin de bien évaluer les options disponibles.

Votre commission Monsieur le président et Mesdames les commissaires est certainement un jalon intéressant et valable. Je dirais que ce qui cloche, c'est le rouleau compresseur, le «c'est à prendre ou à laisser», qui est derrière vos épaules, qui jette de l'ombre. C'est fort intéressant ce que CDPQ Infra offre, mais je cherche les orientations gouvernementales et je redoute la présence d'une instance privée chargée d'une mission publique comme le transport en commun, en parallèle des structures organisatrices régionales du transport en commun.