

Le Réseau Électrique Métropolitain, un projet nuisible, sans justification, qui peut être remplacé par des options 4 fois plus efficaces

331 P NP DM11.1

Projet de réseau électrique métropolitain de
transport collectif

6211-14-009

Luc Gagnon, M. Sc., Ph.D.

- Président, *Option transport durable*
- Chargé de cours en développement durable, École de technologie supérieure
- 20 ans à Hydro-Québec, Conseiller principal Changement climatique
- Président de Transport 2000 en 2008-2009
- « Réviseur expert » du Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat



1^{ère} erreur : le choix de technologie

Skytrain automatisé,
en hauteur ou en souterrain



REM : un vrai coût d'environ 8 milliards \$

Données officielles :

- 3 milliards de la Caisse de dépôt
- 2,5 milliards des gouvernements

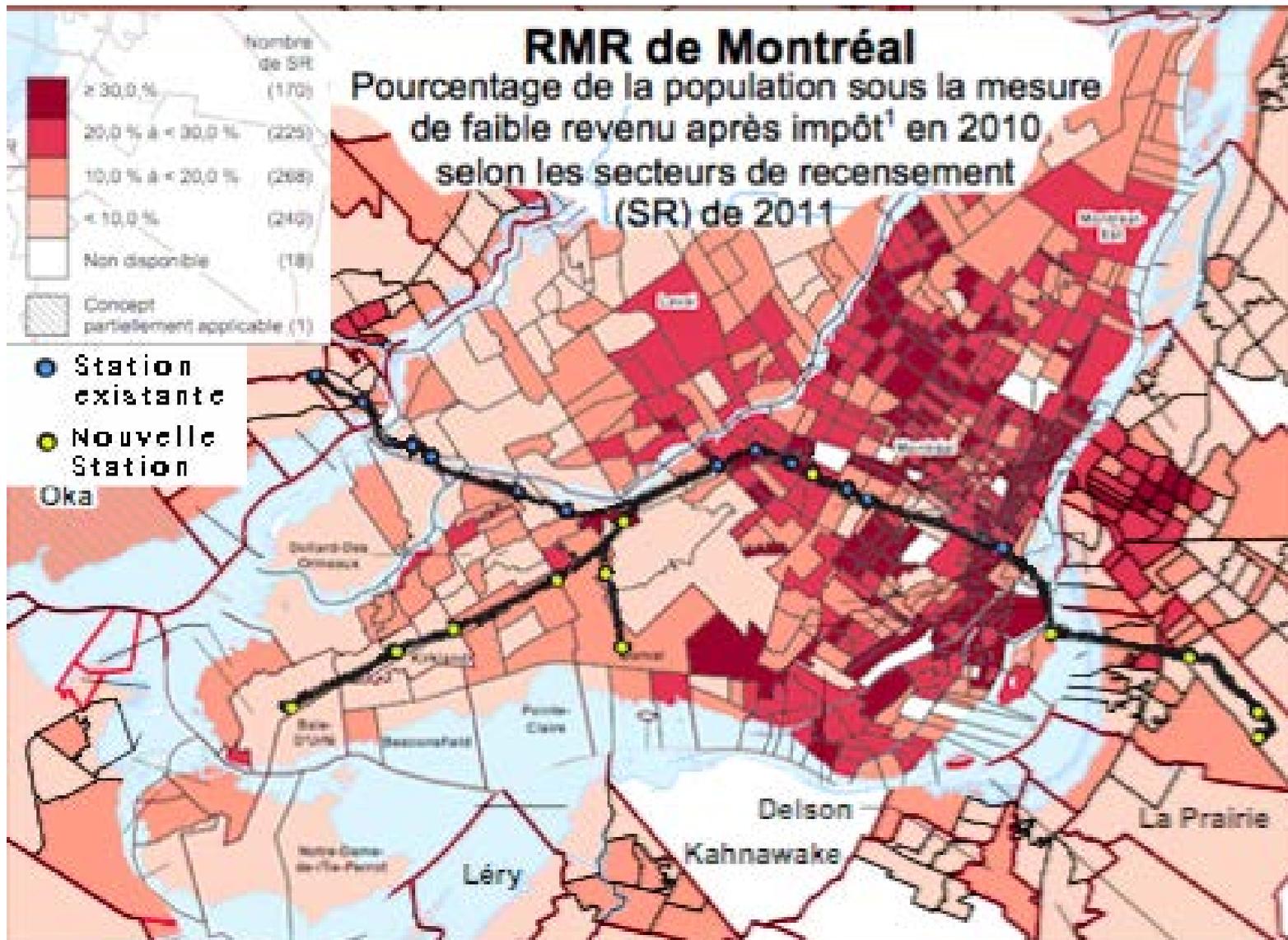
Actifs enlevés à l'AMT

- 1,5 milliard en actifs publics pris à l'AMT
 - ligne Deux-Montagnes
 - deux centres d'entretien
 - tunnel du Mont-Royal
- Environ 300 millions en actifs perdus à l'AMT
- 1 milliard pour 3 stations « potentielles » promises ?

REM : une cascade d'erreurs dues au mauvais choix de technologie

- Stations trop chères = minimiser le nombre de stations
- Peu de stations = peu d'usagers de proximité (à pied ou trajet court en autobus)
- Pour attirer un minimum d'usagers, grands stationnements gratuits
- Les grands stationnements empêchent la création de vrais quartiers TOD
- Stations trop chères pour créer plusieurs liens avec le réseau existants
- Promesse de station à Édouard Montpetit ? profondeur de 80 m

2° erreur : des tracés qui ne répondent pas aux besoins et surtout qui ignorent les quartiers denses ou pauvres



N.B.
quartiers
pauvres
sur la
Rive-sud

Question absente de l'étude d'impact

Quel sera l'effet du REM sur les tarifs ?

Est-ce que l'intégration tarifaire annoncée sera équitable ?

Coûts exorbitants du REM

+ énormes actifs de l'AMT perdus

= forte probabilité de hausse des tarifs

pour tous les usagers

même ceux qui ne le prennent pas

Le choix est-il entre le REM et rien du tout ?

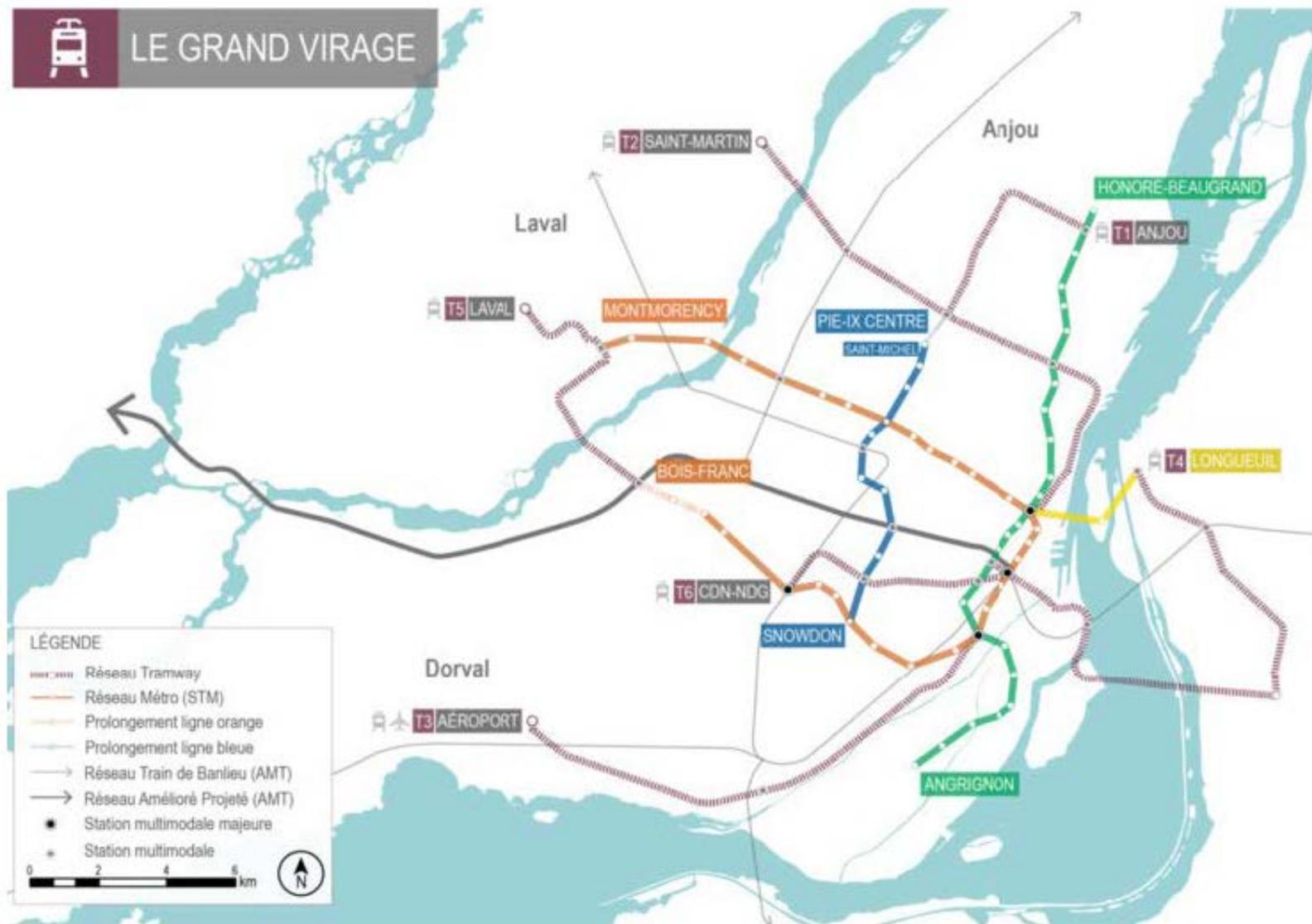
Il existe des alternatives beaucoup plus performantes

Mais surtout contrairement au passé,
des sources importantes de financement sont disponibles

- La CDPQ pourrait financer un meilleur projet,
moins coûteux avec plus d'usagers
- Fonds Vert du Québec : 2\$ milliards
- Programme fédéral d'infrastructures
Environ 2,5 milliards \$



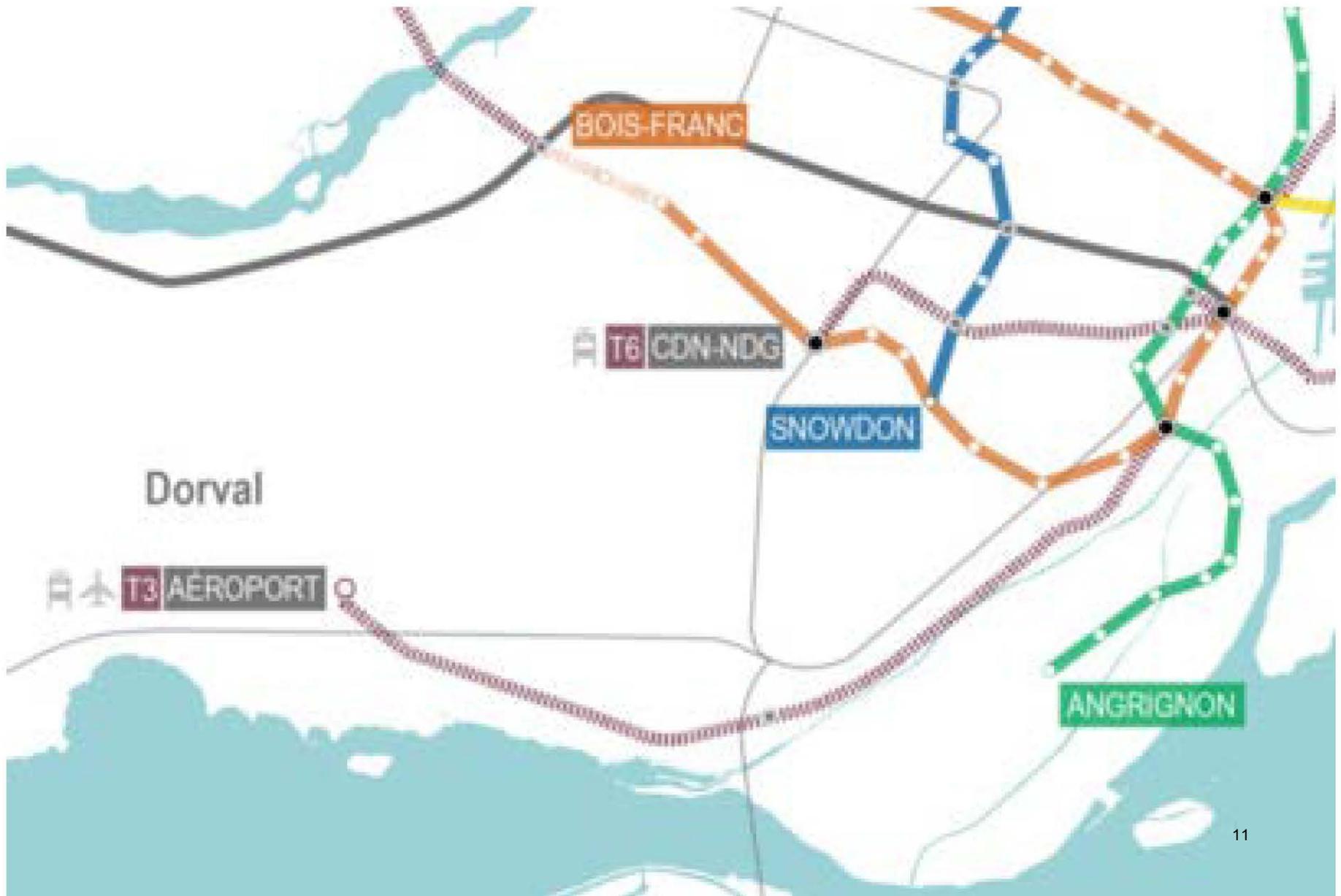
LE GRAND VIRAGE



-6 lignes de tramway
-3 stations de métro

| | Lignes de tramways et ajouts de stations de métro | Nouvelles stations | km | Coûts unitaires et commentaires | M \$ | Achalandage quotidien 2025 |
|----|-------------------------------------------------------------------|--------------------|----|-------------------------------------------------------------------------------|------|----------------------------|
| T1 | Métro Radisson /Anjou / Pie IX / CHUM | 44 | 25 | Tramway : 50M\$ /km -Aucune côte majeure -Aucun viaduc -Deux virages | 1600 | 150 000 |
| T2 | Pie IX : du Métro Pie IX (ligne Verte) à Laval (St-Martin) | | | | | |
| M1 | Métro ligne Bleue : une station coin Pie IX et Jean-Talon | 1 | 1 | Une station de métro : 350M\$ | | 20 000 |
| T3 | Aéroport /Dorval /Lachine / Métro Lionel-Groulx | 19 | 20 | -50M\$ /km sur 18 km -viaduc de 300 M\$ pour accès à l'aéroport | 1200 | 40 000 |
| T4 | Métro Longueuil / Taschereau / Pont Champlain /Métro Peel | 18 | 20 | Moyenne 50M\$ /km -Km sur le pont très peu coûteux -Un viaduc à élargir | 1000 | 70 000 |
| M2 | Métro : Poirier et Bois-Franc | 2 | 2 | 700M\$ pour les deux stations | 700 | 90 000 |
| T5 | Tramway Le Carrefour / métro Montmorency /métro Bois-Franc | 10 | 9 | Tramway : 50M\$ /km | 450 | 20 000 |
| T6 | Métro Guy / Cotes-des-Neiges / De la Savane / Terrains Hippodrome | 34 | 15 | Moyenne 75M\$ /km -Côte importante (tranchée) | 1100 | 70 000 |

Tramway Lachine : 40 000 passagers par jour
1,2G\$, incluant l'accès à l'aéroport



Tram-train du métro Longueuil au métro Peel, par Taschereau et le Pont Champlain



Pont Champlain : Tram-train *versus* skytrain

Comparaison des paramètres techniques

| | Skytrain | Tram-train |
|---------------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| Longueur et vitesse maximale | Skytrain 80 m 100 km /h | Tram-Train 72 m 100 km /h |
| Capacité maximale d'une rame | 600 passagers | 542 passagers |
| Achalandage max : une heure, +une direction | 12 000 passages | 12 000 Pont 10 200 +Métro 1 800 |
| Nombre par heure | 20 | 19 |
| Intervalle nécessaire | 3 minutes | 3 minutes 9 secondes |

Pont Champlain : performance des options

| | Skytrain du REM | Tram-train à Longueuil |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Entrée à Montréal | Viaducs et 3 km de tunnels, très coûteux Station « potentielle » dans Griffintown = \$\$\$ | -Stations peu coûteuses, dans les rues -Station certaine dans Griffintown |
| Coûts | 2 milliards \$ | 1 milliards \$ |
| Stationnements | Grands et gratuits: coûts publics élevés | Stationnements privés le long de Taschereau : aucun coût public |
| Liens avec le métro | Inefficace : longue marche de la gare centrale au métro | Lien direct avec deux lignes de métro (Bonaventure et Peel) |
| Autobus du RTL | Forte congestion des autobus aux deux stations de transfert sur la rive-sud | Sur la rive-sud, les autobus peuvent se rabattre sur 11 stations : pas de congestion et efficacité accrue des réseaux |

Performances économiques et sociales

| | Réseau électrique métropolitain | Grand virage |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Composantes principales | 4 lignes de Skytrain | 6 lignes de tramway 3 stations de métro |
| Coûts réels | 8 milliards \$, incluant actifs de l'AMT + stations potentielles | 6 milliards \$ |
| Nouvelles stations | 12 + 2 potentielles | 128 9 fois plus de stations |
| Nombre de passagers Horizon 2025 | 150 000 | 460 000 3 fois plus de passagers |

Performances : émissions de GES

| | Réseau électrique métropolitain | Grand virage |
|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Émissions directes évitées par le remplacement des autobus | 18 600 t / an | 356 000 t / an 28 fois plus que le REM |
| Émissions liées à la construction (surtout le béton) | Entre 700 000 et 960 000 t | Environ 10 fois moins |
| Émissions liées à l'aménagement du territoire (2025) | Étalement urbain = Hausse de 60 000 t / an | Concentration urbaine = Baisse de 45 000 t / an |

Demandes des ministères, refusées par la CDPQ

- Le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a demandé d'évaluer les *émissions de GES reliées à la construction*
- Le Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire a demandé d'approfondir les enjeux de *l'empiètement en zone agricole et l'étalement urbain.*
- Le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a affirmé clairement que **« 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. »**

Pourquoi ces refus ?

Répondre avec rigueur aux questions des ministères démontrerait que le projet va faire augmenter

- l'étalement urbain
- notre dépendance au pétrole
- les émissions des gaz à effet de serre

Le Québec est à un point tournant, comme la plupart des pays occidentaux

Nécessité de réduire sa dépendance au pétrole

Reconnue par la nouvelle politique énergétique
du Québec

Nécessité de réduire les émissions de GES

-Gouv. du Canada et Conférence de Paris

-Engagements du Québec

-Engagements de la ville de Montréal

Il y a maintenant des milliards disponibles
pour changer les tendances
et réduire les émissions de GES

La CDPQ a conçu un projet dans le plus grand secret, sans tenir compte des objectifs du Québec

Le REM va encourager toutes les tendances néfastes en transport :

- Augmentation de l'étalement et de la dépendance à l'auto
- Augmentation de la dépendance au pétrole
- Augmentation des émissions des GES

En fait, la menace du REM est doublement négative :

Le projet va prendre tous les budgets disponibles pour 10 ou 15 ans, empêchant le Québec de faire le virage nécessaire pour respecter ses engagements.