

Projet de réseau électrique métropolitain de
transport collectif

6211-14-009



Mémoire présenté au BAPE dans le cadre des audiences publiques sur les enjeux soulevés par le projet de réseau électrique métropolitain proposé par CDPQ Infra

Présenté par Alex Turcotte
Regroupement de citoyens pour un meilleur projet

22 septembre 2016

Table des matières

Regroupement de citoyens pour un meilleur projet	3
Intérêt pour le projet	3
Enjeux soulevés par le projet et impacts sur son milieu	3
Modifications demandées	5
Conclusion	5

Regroupement de citoyens pour un meilleur projet

Le regroupement de citoyens pour un meilleur projet est un regroupement spontané de gens se sentant préoccupés par les enjeux soulevés par le projet de réseau électrique métropolitain (REM) proposé par CDPQ Infra. Au moment d'écrire ce mémoire, ce regroupement ne constitue pas encore un organisme officiel. Il s'est formé durant la semaine correspondant à la première partie de l'audience et compte maintenant plus de 225 membres.

La vaste majorité des membres du regroupement affirment qu'ils étaient au départ très enthousiaste envers le projet et qu'ils continuent de saluer la volonté des gouvernements et de CDPQ Infra de réaliser un investissement majeur en transport collectif pour la grande région de Montréal.

Toutefois, en prenant connaissance de certains détails du projet REM, et surtout du manque d'évaluation de certains de ses impacts, ces citoyens craignent maintenant que le projet ait un impact négatif sur leur qualité de vie et qu'il ne représente pas la meilleure option, selon le principe de coût d'opportunité.

Intérêt pour le projet

Notre regroupement compte principalement deux catégories de personnes.

D'une part, il y a certains résidents de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui craignent que les impacts potentiellement négatifs du projet sur le niveau de service de transport collectif dont ils bénéficient actuellement. Ces résidents habitent principalement les secteurs longeant les lignes de train de banlieue de Vaudreuil-Hudson et de Mascouche.

D'autre part, il y a ceux qui s'intéressent de près au transport collectif et qui croient que le projet, particulièrement en ce qui concerne le lien du centre-ville vers l'aéroport et l'ouest de l'île, constitue un mauvais choix de technologie et de tracé, minant la rentabilité du projet et diminuant les impacts positifs qu'un tel investissement pourrait avoir pour la CMM.

Enjeux soulevés par le projet et impacts sur son milieu

Selon nous, il y a trois principaux enjeux soulevés par le projet.

Premièrement, il y a les enjeux soulevés par le choix du tracé et de la technologie. Lorsque questionnés à savoir si la concurrence exercée par l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue du REM sur la ligne de train de banlieue de Vaudreuil pourrait mener à une diminution ou un

arrêt de service, les représentants de l'AMT ont tout d'abord confirmé qu'il y aurait bien une concurrence, mais qu'il n'avait pas en main l'information nécessaire permettant de bien évaluer cet impact. Par la suite, Jean-Marc Arbaud, directeur général adjoint de CDPQ Infra a tenté de corriger le tir en parlant plutôt de complémentarité entre les deux systèmes. Peu importe le choix des mots, il n'en demeure pas moins que le promoteur n'a fait aucune étude, ou à tout le moins n'a pas rendu publique, permettant de quantifier la migration des usagers actuels de la ligne Vaudreuil-Hudson vers le REM.

Or, s'il s'avérait que cette concurrence est trop forte et que le déficit d'opération de ce service devient si important que le service soit compromis, plusieurs des résidents habitant près des gares Lachine, Dorval et Pine Beach seraient impactés. Pour eux, prendre la voiture pour se rendre au stationnement incitatif le plus près du REM, soit Pointe-Claire, n'a aucun sens. Pourquoi conduire plus de 15 minutes vers l'ouest pour ensuite prendre le REM et aller au centre-ville vers l'est ?

La population habitant à moins de 800 mètres des gares Lachine, Dorval ou Pine Beach totalise 21 000 personnes. Pour la plupart, ces gens ont choisi leurs lieux de résidence afin de pouvoir se rendre à la gare de train en marchant. Si le REM n'est pas approprié pour eux, combien d'entre eux pour se rabattront-ils sur leur voiture pour rendre au centre-ville ? Est-ce que cet achalandage supplémentaire a été prévu dans le dimensionnement du nouvel échangeur Turcot ? Cela viendra-t-il annuler la réduction des émissions de gaz à effet de serre annoncée par le projet ?

Il faudrait également étudier l'impact du transfert demandé aux usagers du train de la ligne Mascouche sur l'achalandage. Sommes-nous prêts à interrompre ce service inauguré en 2014 pour un coût avoisinant les 800 millions ? Est-ce que la radiation de ces actifs devrait être incluse dans le coût du projet ? Pourrions-nous exiger de CDPQ Infra qu'il reconsidère sa décision de ne pas permettre la cohabitation des deux types de train dans le tunnel ?

Deuxièmement, nous croyons que le tracé proposé exercera une pression considérable sur les terres agricoles, plutôt que de contribuer à revitaliser les nombreuses friches industrielles sur l'île de Montréal, notamment dans Lachine-Est et le secteur qui pourront être redéveloppés suivant le déplacement de l'autoroute 20 entre les échangeurs Turcot et Montréal-Ouest.

La construction de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue devrait générer 126 hectares de terrains à redévelopper, alors que les deux secteurs mentionnés offrent à eux seuls 546 hectares et sont situés immédiatement en périphérie du centre-ville.

Troisièmement, nous croyons qu'il est complètement irresponsable d'aller de l'avant avec un investissement de cette ampleur en transport collectif sans qu'il contribue significativement à l'atteinte de nos cibles de réduction des gaz à effet de serres (GES). Tout d'abord, la réduction annoncée est trompeuse, car elle ne tient pas compte des émissions produites durant la phase de construction, des trajets automobiles

supplémentaires pour se rendre aux stationnements incitatifs et des trajets automobiles supplémentaires pouvant découler d'une diminution de l'utilisation du transport collectif dans les secteurs non desservis par le REM.

Lorsque questionné à ce sujet, M. Arbaud a répondu que cela ne faisait pas partie des objectifs énoncés par le gouvernement et qu'on ne pouvait pas demander à un projet de porter à lui seul la charge de ces objectifs. Bien que cela ne soit pas faux, nous sommes plutôt d'avis que nous ne pouvons plus, en 2016, ignorer l'enjeu des changements climatiques et de la réduction des GES. Tous s'entendent pour dire que ce projet constitue le principal investissement en transport collectif au Québec depuis le métro de Montréal. Ne pas en profiter pour réaliser un projet ayant un impact majeur au niveau de la réduction de nos émissions de GES constitue un geste irresponsable et nous fait manquer une opportunité exceptionnelle.

Modifications demandées

Dans son ensemble, seule l'antenne de Brossard ne pose pas trop de questions. Nous demandons donc à ce que le BAPE indique à CDPQ Infra de différer la réalisation des antennes Sainte-Anne-de-Bellevue, Deux-Montagnes et de l'Aéroport le temps que les études d'impacts détaillées supplémentaires ne soient produites afin de répondre aux questions soulevées.

Sans ces études, nous demandons à ce que l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue soit raccourcie et se termine à Pointe-Claire. Nous demandons également à ce que le tunnel du Mont-Royal continue d'être partagé avec les autres opérateurs, puisqu'il semblerait que la seule réelle contrainte en soit une de réglementation du gouvernement fédéral, qui pourrait être modifié.

Conclusion

Nous aurions souhaité présenter un mémoire plus étoffé, mais nous avons fait de notre mieux compte tenu des délais serrés et du rythme imposé par le promoteur du projet. Nous croyons néanmoins que les enjeux et les impacts que nous soulevons dans ce mémoire sont bien réels et qu'il manque beaucoup trop d'information pour autoriser le promoteur à aller de l'avant avec le projet.

La commission devrait selon nous ne pas approuver le projet à ce moment-ci et à tout le moins demander à ce que le promoteur analyse de manière détaillée les impacts de son projet sur les services existants, sur l'étalement urbain et l'émission de GES.

Nous croyons également qu'il serait dans l'intérêt public de mettre en place une commission parlementaire afin de faire la lumière sur l'entente entre le gouvernement et CDPQ Infra et de bien évaluer les impacts sur les services actuels, sur l'étalement urbain,

analyser la tarification et le rendement escompté par La Caisse, et s'assurer qu'il ne constitue pas une occasion ratée de revitaliser les nombreuses friches urbaines de la région métropolitaine ou de contribuer significativement à l'atteinte de nos cibles de réduction des gaz à effet de serre.