

19.09.2016

Mémoire sur le projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

Stefan Bracher, Résident de Deux-Montagnes, Co-Auteur de la pétition visant à améliorer le service de train sur la ligne Deux-Montagnes^[1]

Le projet du train léger de CDPQ INFRA vise à révolutionner le transport dans la région de Montréal. Le cœur du projet consiste à remplacer la ligne de train la plus fréquentée – celle de Deux-Montagnes – par un train léger. En tant qu'habitant de Deux-Montagnes, travaillant à Montréal, je serais un futur usager de ce projet.

En lisant la documentation publiée par CDPQ INFRA et suite aux réponses obtenues lors des séances d'informations, j'ai deux préoccupations principales :

1. Capacité

	Capacité maximale de Deux-Montagnes au Centre-Ville	
<i>Actuelle:</i>	4 trains de 2000 ^[2] personnes en 65 minutes	= 7400 pph
<i>REM</i>	10 trains de 600 ^[3] personnes en 60 minutes	= 6000 pph

Actuellement, durant l'heure de pointe, il y a quatre départs de train de 10 voitures chaque par heure, soit un total de 40 voitures par heure. Chaque train de type MR-90 peut transporter environ 2000 personnes^[2], se traduisant par une capacité maximale de **7400 personnes** par heure. Cette capacité est déjà insuffisante aujourd'hui et doit être augmentée pour répondre aux futurs besoins.

CDPQ INFRA vise à remplacer ce train par un train léger de quatre voitures^[3]. Pour l'axe Deux-Montagnes, une fréquence maximale de six minutes est prévue^[4]. Cette fréquence pourrait probablement ne jamais être augmentée, attendu que le tunnel sous le Mont-Royal doit être partagé avec deux autres branches (Aéroport, Sainte-Anne-de-Bellevue) ainsi que les trains nécessaires pour le transfert des passagers de la ligne Mascouche. Avec 600 personnes par train léger^[3], il résulte alors une capacité maximale de **6000 personnes** par heure.

La capacité maximale durant l'heure de pointe sera alors **inférieure à celle du système actuel**. La majorité des utilisateurs n'ont pas la possibilité de changer leur horaire de travail, ce qui entraîne des problèmes de saturation durant l'heure de pointe.

Par comparaison, en remplaçant les trains de type MR-90 par des trains multi-niveau, déjà en possession de l'AMT, la capacité maximale pourrait être augmentée de 15 à 30 %^[5], sans investissement majeur. Mais cette option ne semble pas avoir été étudiée par CDPQ INFRA, puisqu'elle est absente de leur document de comparaison des choix technologiques^[3].

2. Investissements des dernières années et projets

Projets affectés
*Électrification AMT
Ligne Mascouche
Ligne St-Jérôme.
Ligne Vaudreuil-Dorion
Via Rail Montréal-Québec*

Le changement de technologie pour le tunnel met en question les investissements majeurs des dernières années : L'AMT perdra le seul tronçon électrifié, rendant inutiles les trains MR-90 (ayant encore une espérance de vie de 15-20 ans ^[6]) et les locomotives bi-modes (qui ne seront utilisées qu'en mode diesel). En retournant au courant continu, les travaux de conversion de la ligne Deux-Montagnes au courant alternatif de 1995 seront annulés. Le train de l'est (Ligne Mascouche), ouvert en 2014, sera privé d'accès directe au centre-ville, forçant les passagers à effectuer un transfert supplémentaire, ce qui constitue une importante détérioration de service. La Ligne de Vaudreuil-Dorion perdra probablement une grande partie de ses usagers, devenant ainsi inutile ou peu rentable, ce qui pourrait aboutir à une réduction du service ou à la fermeture totale.

Deux autres projets, actuellement discutés, seront affectés : la ligne St-Jérôme ne pourra pas utiliser le tunnel pour réduire le temps de parcours ^[7] et le projet de train à grande fréquence entre Québec et Montréal via Trois-Rivières sera mis en question ^[8]. De plus, toutes les études concernant la réalisation d'un train à grande-vitesse dans le corridor Québec-Windsor prévoient l'utilisation du tunnel du Mont-Royal. Ce dernier devrait alors être partagé. ^[9]

Suggestions

Suggestions
*Utiliser la technologie actuelle du train électrique.
Prévoir une longueur de train REM d'au moins six voitures.*

CDPQ INFRA semble avoir étudié principalement trois technologies ^[3], à savoir le tramway, le métro léger et le métro lourd. Ce qui semble absent de leurs documents est la technologie du train lourd électrifié de la ligne Deux-Montagnes. Serait-il possible de construire le réseau REM en utilisant la technologie existante dans le tunnel du Mont-Royal ou en le rendant compatible ? De combien pourrait-on réduire le coût total du projet en construisant seulement les nouvelles branches, en les connectant à la ligne Deux-Montagnes avec une station intermodale au nord (A13, Bois-Franc) et à la gare centrale ? Quels seraient les coûts liés au doublement de la voie pour toute la ligne Deux-Montagnes afin d'augmenter la fréquence du train lourd (et permettre l'utilisation des trains multi-niveau) ressemblant aux lignes du RER de Paris ?

Finalement, pourquoi le projet de CDPQ INFRA prévoit-il une longueur de train de quatre voitures au lieu d'une longueur capable d'augmenter la capacité durant l'heure de pointe ?

Conclusion

Le train léger électrique tel que présenté par CDPQ INFRA, ne répond ni aux besoins actuels ni aux besoins futurs de la région de Montréal. Le projet augmente la capacité aux heures de la journée où cela n'est pas nécessaire, mais la réduit durant l'heure de pointe. Les investissements des dernières décennies seront partiellement rendus inutiles et d'autres projets importants rendus impossibles à cause du changement de technologie dans le tunnel sous le Mont-Royal.

Je recommande de ne pas autoriser le projet du REM dans sa forme actuelle, attendu qu'il ne comprend pas d'études profondes sur le choix de technologie, l'impact sur les déplacements durant l'heure de pointe et les autres projets de la grande région de Montréal.

Références

- [1] ASSNAT. *Pétition : Amélioration des services de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes*. 2015. <https://www.assnat.qc.ca/fr/exprimez-votre-opinion/petition/Petition-5323/index.html>
- [2] Wikipedia. *MR-90 single-level multiple unit*. <https://en.wikipedia.org/wiki/MR-90>
- [3] CDPQ INFRA INC. *Choix technologique, août / septembre 2016*, 6 pages. http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DA52.pdf
- [4] CDPQ INFRA INC. *Mise à jour – Temps de parcours*, 1 page. http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DA65.pdf
- [5] Bombardier. *MultiLevel Coaches - New Jersey and Maryland, USA & Montreal, Canada* <http://www.bombardier.com/en/transportation/products-services/rail-vehicles/commuter-and-regional-trains/double-deck-coaches.html?docID=0901260d8002952f>
- [6] Canadian Railway Observations. *COMMUTER TRAINS and TRANSIT - AMT Locomotive News*. 2014. <http://canadianrailwayobservations.com/RESTRICTED/2014/April/amtgo.php>
- [7] LaPresse. *19 millions pour le train de Blainville-Saint-Jérôme*. 2009 <http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/200902/26/01-831589-19-millions-pour-le-train-de-blainville-saint-gerome.php>
- [8] LaPresse. *AUDIENCES DU BAPE SUR LE REM - Quels seront les impacts sur les autres trains ?* 2016. http://plus.lapresse.ca/screens/54e77a40-40f1-46d7-b981-2d4cb362a410%7C_0.html
- [9] EcoTrain. *Updated Feasibility Study of a High Speed Rail Service in the Québec City – Windsor Corridor*. 2009.

FIN DU DOCUMENT



Stefan Bracher