

**MÉMOIRE AU BAPE PORTANT SUR LE PROJET DU RÉSEAU  
ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN DE LA CAISSE DE DÉPÔT ET  
PLACEMENT DU QUÉBEC**

---

**JACQUES COTÉ**

**BEACONSFIELD**

**20 SEPTEMBRE 2016**

**BEACONSFIELD (QUÉBEC)**

Ce mémoire est présenté à titre personnel en ma qualité de résident de la ville de Beaconsfield et de personne intéressée depuis de nombreuses années au dossier du transport collectif dans la banlieue ouest de l'île de Montréal.

Ma résidence est au 45, rue Hyde Park, dans le secteur sud-est de la municipalité de Beaconsfield. Elle est située à approximativement un kilomètre de la gare Beaconsfield de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Le train de banlieue Montréal-Vaudreuil offre présentement un service plus qu'adéquat aux résidents de ce secteur aux heures de pointe du matin et du soir. Mon inquiétude est que le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) provoque à plus ou moins long terme l'abandon de ce service essentiel sans offrir pour autant une alternative viable aux résidents de ce secteur. Cette inquiétude est générée d'une part par l'éloignement de la gare Kirkland, destinée à desservir cette clientèle, et par l'éventuelle tentation pour la Caisse de dépôt et de placement du Québec (CDPQ) de maximiser les revenus du REM en se débarrassant d'un compétiteur gênant.

Ma carrière d'une trentaine d'années dans le domaine du transport ferroviaire et du développement immobilier, notamment en tant que PDG du chemin de fer Saint-Laurent et Hudson (StL&H), responsable de 1995 à 2001 de l'exploitation des actifs ferroviaires du Canadien Pacifique pour tout l'est du continent nord américain, et par la suite de PDG (et subséquemment président du conseil d'administration) de la Société du Havre de Montréal m'a sensibilisé à l'importance du transport collectif. Le StL&H a, sous ma gouverne, joué un rôle prédominant, en étroite collaboration avec l'AMT et les

municipalités concernées, dans la renaissance du service de train de banlieue sur les lignes Montréal-Blainville et Montréal-Candiac. Nous avons également coopéré étroitement à l'époque (1995) avec la ville de Dorval et le député fédéral du comté du Lac-Saint-Louis, monsieur Clifford Lincoln, en vue de convaincre les Aéroports de Montréal (ADM) de la nécessité d'une navette ferroviaire entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. D'autre part, en tant que PDG de la Société du Havre de Montréal, j'ai été à même de constater les problèmes urbains majeurs engendrés par l'absence d'un système de transport collectif adéquat en provenance du secteur ouest (Brossard) de la Rive-Sud.

## 1. APPUI AU PROJET REM

D'entrée de jeu, j'aimerais affirmer mon **appui au projet** du réseau électrique métropolitain. La banlieue et la couronne ouest ont trop longtemps été les enfants pauvres du transport collectif dans la région métropolitaine. Il faut reconnaître cependant que l'AMT a consenti des investissements significatifs depuis quelques années pour améliorer la qualité des infrastructures de la ligne Montréal-Vaudreuil. Ces améliorations du réseau ne se sont malheureusement pas traduites à ce jour par une augmentation significative de la qualité et surtout de la **fréquence du service**. Le REM offre donc l'opportunité de s'attaquer au problème de fréquence **durant les périodes hors pointe** et de desserte d'une nouvelle clientèle dans un secteur en expansion au nord de l'autoroute 40. Il ne faudrait pas cependant que ceci se fasse au détriment des usagers actuels du train Montréal-Vaudreuil résidant largement au sud des autoroutes 40 et 20. Je me permets donc, dans les paragraphes qui suivent, de faire quelques suggestions/commentaires en vue d'assurer une intégration plus harmonieuse du REM dans un système de transport intégré pour la banlieue et la couronne ouest de Montréal.

## **2. MAINTIEN DU SERVICE DE TRAIN DE BANLIEUE MONTRÉAL-VAUDREUIL MINIMALEMENT AUX HEURES DE POINTE**

Force est de constater que le tracé proposé par la CDPQ ne répondra malheureusement pas aux attentes de nombreux usagers du service de train Montréal-Vaudreuil. Ceci est particulièrement évident pour les résidents de Vaudreuil-Dorion et de l'Île Perrot. Sans train de banlieue, ceux-ci devront affronter sur une base quotidienne la congestion des ponts de l'Île-aux-Tourtes (Vaudreuil) et Galipeault (Île-Perrot), sans compter le boulevard des Anciens-Combattants à Sainte-Anne-de-Bellevue, pour accéder au terminus du REM à l'extrémité nord du boulevard Morgan. La CDPQ a beau vouloir appeler ce terminus Sainte-Anne-de-Bellevue, il serait peut-être plus approprié, compte tenu de sa localisation, d'y référer comme la gare Baie-D'Urfé.

En réponse à une question d'un intervenant lors de la session du 29 août, le promoteur a même suggéré que les stationnements, qui y sont proposés pour desservir la clientèle de la couronne ouest, pourraient être déménagés à une gare plus à l'est.

L'analyse du BAPE devrait enfin tenir compte de l'impact considérable sur la circulation que risquent d'avoir, au cours des prochaines années, les travaux majeurs qui seront requis au pont de l'Île-aux-Tourtes en raison de son vieillissement prématuré.

Ce problème d'accessibilité aux gares du REM existera également pour les résidents de l'Ouest-de-l'Île demeurant **au sud de**

**l'autoroute 20** et de façon encore plus accentuée pour ceux demeurant à **l'est du boulevard des Sources**.

Tous ces facteurs ne manqueront pas de causer un important transfert modal des usagers du train Montréal-Vaudreuil vers l'automobile si jamais ce service devait être discontinué suite à l'inauguration du REM.

Le BAPE devrait donc exiger un **ENGAGEMENT FORMEL DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ) À L'EFFET QUE LE TRAIN DE BANLIEUE MONTRÉAL-VAUDREUIL SERA MAINTENU DE FAÇON PERMANENTE À SON NIVEAU DE SERVICE ACTUEL, MINIMALEMENT AUX HEURES DE POINTE DU MATIN ET DU SOIR**. La réponse floue du représentant du MTQ-AMT lors de la session du BAPE, le 29 août dernier, à l'effet qu'aucun plan pour la discontinuation de ce service n'était sur la table **pour le moment** n'est clairement pas satisfaisante dans les circonstances.

### **3. SITE DE LA GARE KIRKLAND**

Lors de la session du 29 août, les représentants du promoteur ont également affirmé que le choix du site de la gare Kirkland n'avait pas encore été finalisé. Ils ont cependant identifié les deux sites encore à l'étude. Le premier serait le quadrilatère nord-ouest à l'intersection du boulevard Saint-Charles et de la voie de service nord de l'autoroute 40. Le second serait approximativement deux kilomètres plus à l'ouest sur la rue Jean-Yves, à proximité du centre commercial Le Colisée. Ils ont d'autre part suggéré que les stationnements incitatifs, présentement prévus à la gare Sainte-Anne-de-Bellevue pourraient être relocalisés à la gare Kirkland. Ceci fait craindre que le site de la rue Jean-Yves serait privilégié, puisque le site du boulevard Saint-Charles serait définitivement trop éloigné pour répondre aux besoins des usagers en provenance de la couronne ouest. Un tel choix serait malheureusement catastrophique pour les

résidents de Beaconsfield, puisque la gare Kirkland serait alors beaucoup trop à l'ouest (plus ou moins 4 kilomètres de la gare Beaconsfield de l'AMT) pour répondre adéquatement à leurs besoins.

Le BAPE devrait donc exiger du promoteur que la **GARE KIRKLAND SOIT SITUÉE SUR LE BOULEVARD SAINT-CHARLES, QUI EST, RAPPELONS-LE, L'AXE PRINCIPAL DESSERVANT LES VILLES DE KIRKLAND ET BEACONSFIELD.**

#### **4. GARE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE**

La proposition du promoteur de localiser la gare Sainte-Anne-de-Bellevue à la frontière est de cette municipalité, sur le boulevard Morgan, principale artère du parc industriel de la municipalité voisine de Baie-D'Urfé, ne semble à première vue qu'être une astuce pour satisfaire en apparence la demande explicite de la Coalition du Train de l'Ouest à l'effet que le terminus du REM soit situé à l'extrémité ouest de l'île, à proximité du centre-ville de Sainte-Anne-de-Bellevue. Le terminus proposé ne répond clairement pas à cette exigence, puisqu'il est situé à plusieurs kilomètres du cœur de la municipalité. Il devrait au contraire être localisé à proximité des principales sources d'usagers, tels le collège Macdonald de l'université McGill, le cégep John-Abbott et le nouvel hôpital gériatrique (anciennement hôpital des Anciens combattants), sans oublier les nombreux usagers du train de l'ouest résidant à Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville et l'Île-Perrot. Un autre avantage non négligeable d'une telle localisation est qu'un terminus à cet endroit pourrait être pourvu d'une connexion de quai à quai avec le train de banlieue Montréal-Vaudreuil.

Le BAPE devrait par conséquent exiger du promoteur que (1) **LA GARE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE SOIT LOCALISÉE À**

**PROXIMITÉ DE LA GARE SAINTE-DE-BELLEVUE DE L'AMT, À COURTE DISTANCE DE MARCHÉ DES COLLÈGES MACDONALD ET JOHN-ABBOTT, DU NOUVEL HÔPITAL GÉRIATRIQUE ET DU CENTRE-VILLE DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE ; ET (2) QUE CETTE GARE DEVIENNE LE TERMINUS OUEST DU REM AVEC STATIONNEMENTS INCITATIFS ET QUAIS DE TRANBORDEMENT (AUX TRAINS DE BANLIEUE ET AUTOBUS) POUR L'ACCUEIL DE LA CLIENTÈLE DE LA COURONNE OUEST.**

## **5. TRACÉ ALTERNATIF LE LONG DE L'AUTOROUTE 20**

Lors de la séance du 16 août dernier, madame la commissaire Ghanimé a demandé au promoteur s'il avait considéré la faisabilité d'un tracé longeant l'autoroute 20 comme alternative au tracé proposé au nord de l'autoroute 40. Selon moi, la réponse du promoteur était **incomplète**. Il s'est en effet limité à affirmer que ce scénario n'était pas possible, parce qu'un service dédié au transport collectif n'était pas compatible avec le transport prédominant de marchandises dans le corridor du CP. Le promoteur a cependant omis de mentionner l'existence d'un corridor parallèle longeant l'autoroute 20, qui pourrait, lui, avoir le **potentiel de devenir une emprise dédiée** au REM.

D'abord, entre Sainte-Anne-de-Bellevue et Dorval, le MTQ est propriétaire d'une emprise longeant l'autoroute 20, d'une longueur de 11 kilomètres. Elle est actuellement occupée par une ligne de transmission d'Hydro-Québec, qui pourrait être intégrée dans une éventuelle infrastructure du REM.

D'autre part, à l'autre extrémité d'un éventuel corridor du REM, longeant les autoroutes 20 et 720 jusqu'au centre-ville, l'AMT a l'usage exclusif d'une emprise ferroviaire du CP d'une longueur de 6.8 milles entre le Centre Bell et l'atelier d'entretien de l'AMT à

Lachine. Il n'y a donc aucun trafic marchandise dans cette emprise pouvant interférer avec un service dédié du REM. L'AMT y a de plus investi d'importantes sommes d'argent au cours des dernières années. Il semble donc logique de penser que l'AMT et la CDCP pourraient collaborer en vue de permettre l'intégration du REM dans cette emprise déjà **dédiée au transport des passagers**.

De plus, sur une distance d'approximativement 1 mille entre le centre d'entretien de l'AMT et la gare Lachine de l'AMT, il y a suffisamment d'espace (surlargeur) au sud du corridor du CP pour aménager un corridor dédié au REM, qui ne serait aucunement impacté par le transport marchandise.

Enfin, sur la distance d'approximativement 1.6 mille entre les gares Lachine et Dorval de l'AMT, l'espace existe cette fois au nord du corridor du CP, dans la partie sud du parc industriel de Lachine, pour aménager la dernière section d'un corridor dédié entre Sainte-Anne-de-Bellevue et le centre-ville.

Il est intéressant de noter d'autre part qu'un tel tracé, longeant essentiellement les autoroutes 20 et 720, offrirait des avantages importants :

- L'intégration des services de l'AMT et de la CDPQ entre Sainte-Anne-de-Bellevue et le centre-ville **éliminerait des dédoublements** importants de services et surtout de coûts.
- Ce service intégré assurerait un achalandage non négligeable (environ 16,000 passagers par jour), qui ne serait autrement que partiellement disponible au REM. Il contribuerait ainsi de façon significative à la rentabilité du projet REM.
- Il répondrait aussi de façon beaucoup plus efficace aux besoins des résidents de l'Ouest-de-l'Île, notamment les étudiants fréquentant les institutions Montreal West Academy, Loyola High School et le Campus Loyola de l'Université Concordia, qui

sont d'importants usagers du train Montréal-Vaudreuil de l'AMT.

- Il en serait de même pour les usagers du CUSM résidant dans l'Ouest-de-l'Île. Le campus Glen du CUSM est en effet directement accessible par un corridor souterrain le reliant à la gare Vendôme.
- Un accès direct (presque de quai à quai) au métro de Montréal est également disponible à la gare Vendôme, nettement préférable à la situation (minimum de 10 minutes) prévalant à la gare Centrale.
- Tracé plus court et par conséquent plus rapide entre le centre-ville et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.
- Un accès moins coûteux entre la ligne principale du REM et la gare prévue à l'aéroport, en raison de la distance plus courte (moins d'un kilomètre) et d'un tracé transitant par une aire de stationnement plutôt qu'une ou plusieurs pistes d'atterrissage.
- Suppression des problèmes environnementaux (terres humides) du tracé de la CDPQ pour accéder à l'aéroport.
- Service mieux adapté aux besoins des usagers du Collège Macdonald, du cégep John Abbott et du nouvel hôpital gériatrique de Sainte-Anne-de-Bellevue..
- Accès direct au Centre Bell pour les usagers de l'Ouest-de-l'Île. Il est bien connu que le Centre Bell est l'une des salles de spectacles les plus fréquentées en Amérique du Nord.

Il faudrait par contre noter qu'ADM s'est historiquement opposé à cet emplacement comme terminus centre-ville, soit disant parce que le site du Centre Bell ne serait pas suffisamment proche du véritable centre-ville de Montréal. Se pourrait-il que le développement impressionnant autour de l'Îlot Windsor au cours des dernières années et celui prévu dans le schéma d'aménagement de la Ville de Montréal pour le Quartier des Gares aient altéré cette position ?

D'autre part, ce site ne permettrait sans doute pas une connexion directe avec la ligne Brossard/gare Centrale/Deux-Montagnes

Le BAPE devrait néanmoins **exiger du promoteur une analyse plus approfondie du potentiel de ce corridor.**

## **6. Conclusion**

J'espère que ces quelques commentaires vous seront utiles dans l'analyse du projet de la CDPQ et permettront au promoteur d'améliorer son projet .