

# Projet de Réseau Électrique Métropolitain Mémoire présenté au BAPE

Par Jean-François Turcotte

Analyste d'affaires

Spécialiste du transport ferroviaire

# Une technologie inappropriée

- La conversion de la ligne de Deux-Montagnes en métro léger entraîne un maximum de retombées négatives, sans offrir la capacité de transport requise.



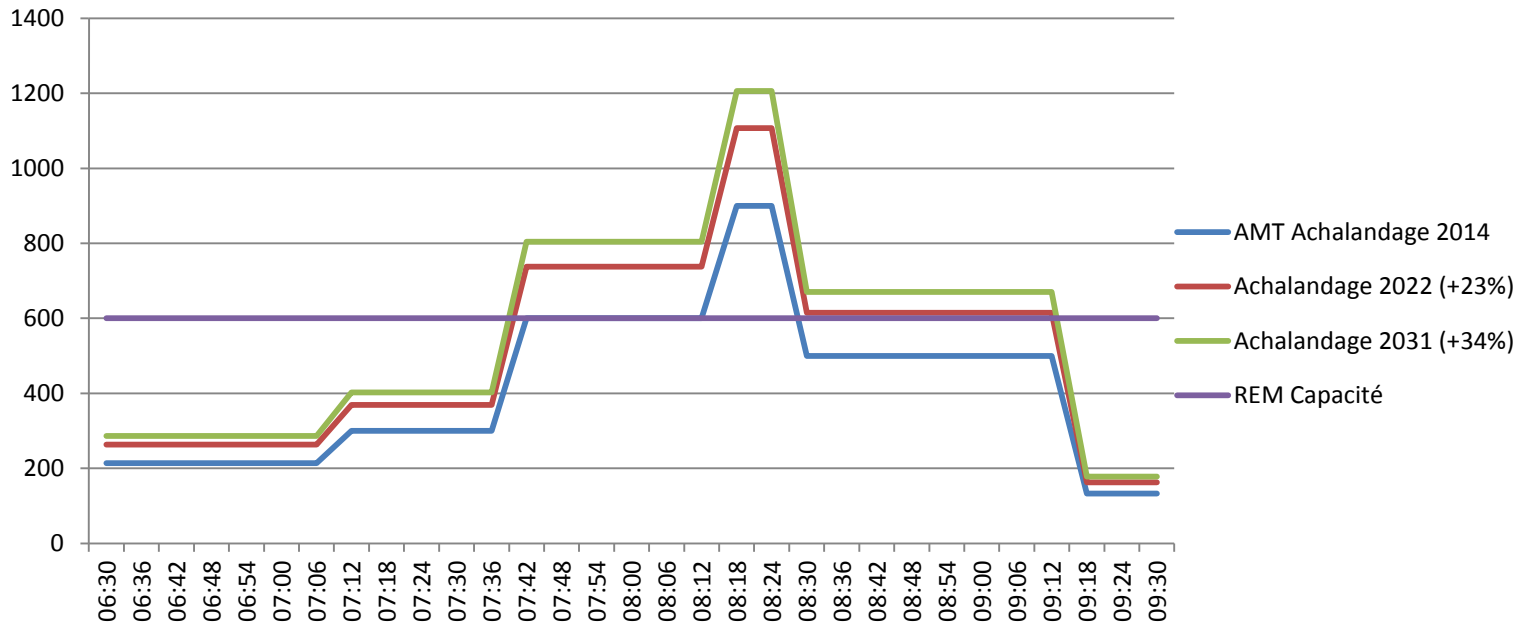
Photo par l'auteur



[http://canada.wikia.com/wiki/Canada\\_Line](http://canada.wikia.com/wiki/Canada_Line)

# Une capacité insuffisante

Le REM sera incapable d'accueillir l'achalandage ACTUEL de la ligne Deux-Montagnes en pointe.



Surcharge principalement ressentie aux gares Roxboro-Pierrefonds et Sunnybrooke.

# Un aménagement urbain perturbé

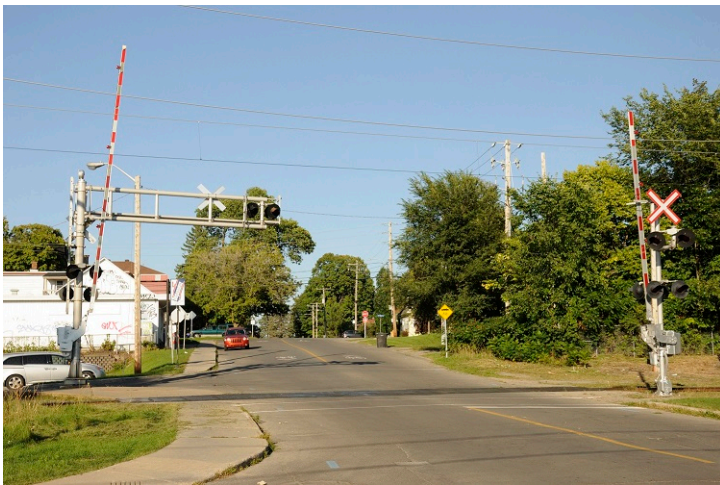
Le métro léger requiert l'isolement complet du corridor ferroviaire.



Melbourne Viaduct Line

[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/38/Comeng\\_new\\_viaduct.jpg/220px-Comeng\\_new\\_viaduct.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/38/Comeng_new_viaduct.jpg/220px-Comeng_new_viaduct.jpg)

# Un aménagement urbain perturbé



Toutes les photos par l'auteur

# Une interruption de service au pire moment

- Toute l'infrastructure existante doit être reconstruite à neuf;
- L'étagement du corridor ferroviaire rend impossible le maintien du service pendant la construction.
- L'interruption de service se fera pendant la reconstruction de l'échangeur Turcot.



Photo par l'auteur

# La ligne de Mascouche condamnée

- Correspondance forcée à la gare A40;
- Perte de 20 à 50% de son achalandage dans la rupture de charge;
- Plan d'opération et aménagements proposés par la CDPQ irréalistes.



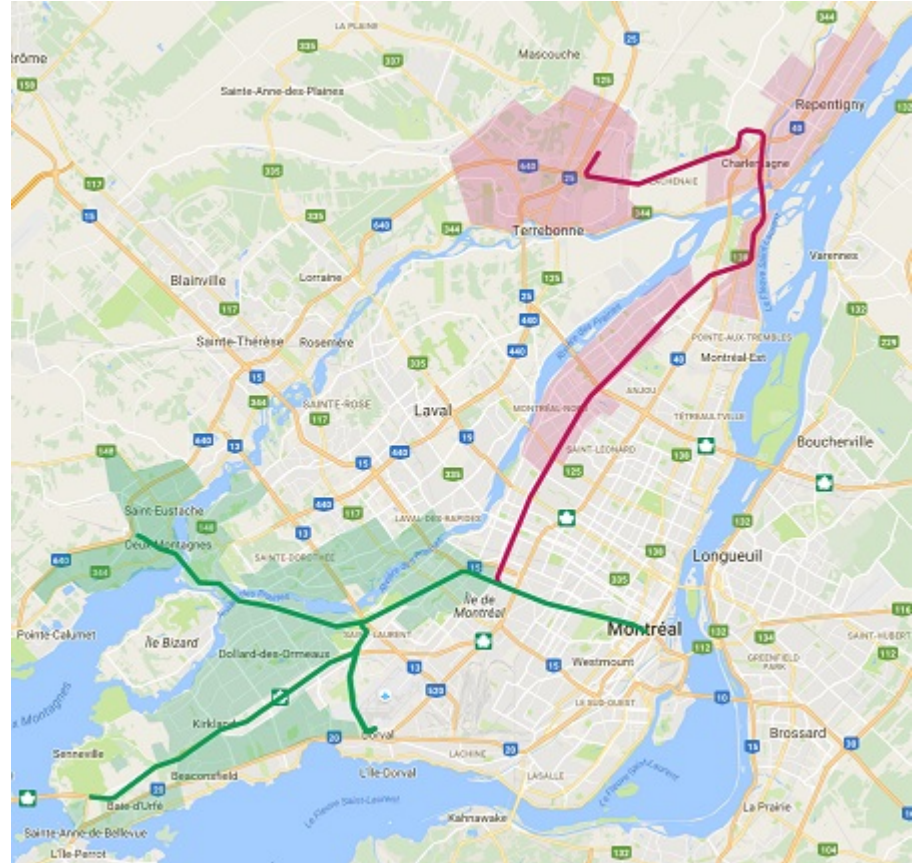
## Optimisation

- › Nouvelle station intermodale Correspondance A-40 optimisant le passage d'un réseau à l'autre
- › Quai partagé pour un accès simple
- › Troisième rail avec des voitures vides du REM permettant un embarquement rapide
- › Haute fréquence de passage du REM (aux 3 min maximum en heure de pointe)

CDPQ Infra, document de breffage technique publié en juillet 2016

# La ligne de Mascouche condamnée

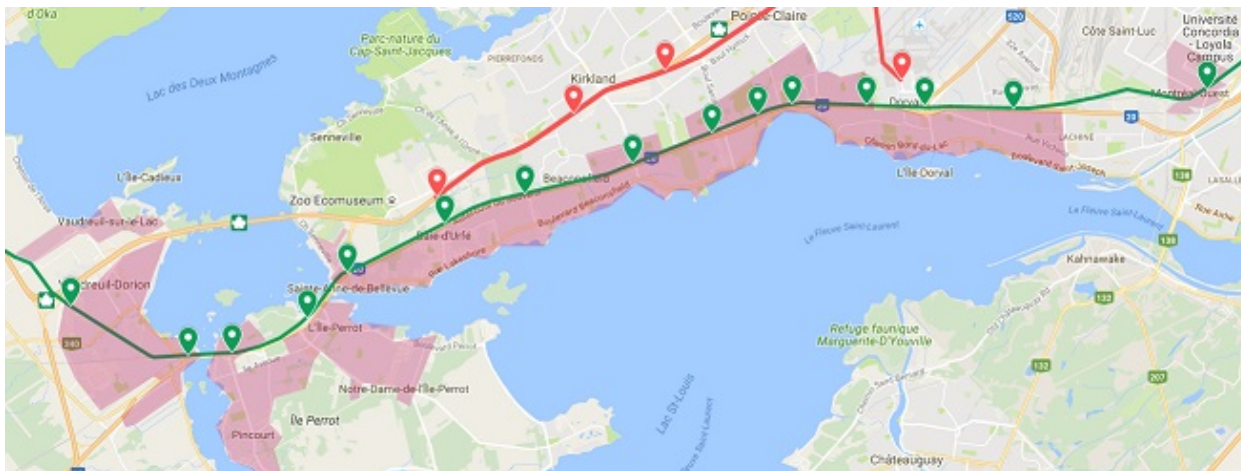
- Cessation du service probable;
- 744 millions de dollars gaspillés;
- Est de Montréal dépourvu de desserte de TEC lourde.





# La ligne Vaudreuil-Hudson menacée

- Concurrence improductive avec le REM pour le même bassin d'usagers;
- Perte d'achalandage et baisse de service à prévoir.



# Le transport des marchandises affecté

- Perte du service ferroviaire de marchandise sur les embranchements Doney et St-François;
- Hausse des GES, hausse des coûts de transport, dégradation des infrastructures routières;
- Future gare de marchandises d'ADM dépourvue de desserte ferroviaire.



Wagons de produits forestiers chez XTL Transport - Photo par l'auteur

# Train à Grande Fréquence menacé

L'exclusion des sociétés de transport publiques du tunnel du Mont Royal empêche la réalisation du TGF de VIA Rail.

## Via Rail prepares to order new trains

Written by Keith Barrow

[Print](#) | [Email](#)

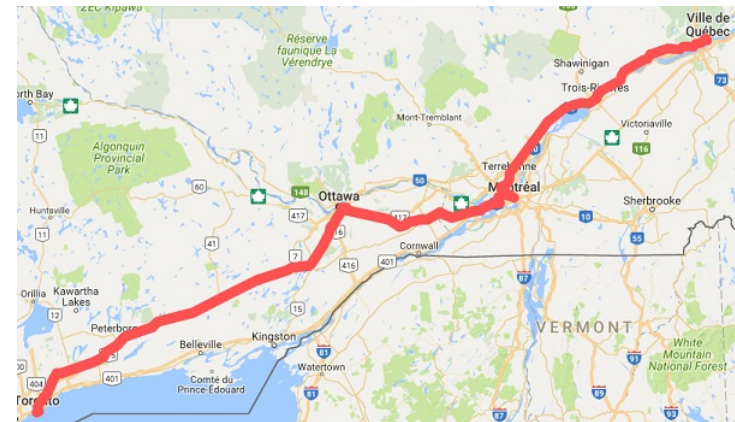
[Tweet](#) [Like](#) [Share](#) [in](#) [Share](#) [G+](#) [G+](#) [Share](#)



IRJ at InnoTrans 2016: CANADIAN inter-city passenger operator Via Rail is moving forward with preparations to procure a new fleet of bi-mode (diesel and electric) trains as part of its \$C 4bn plan to upgrade the Toronto – Ottawa – Montreal corridor.

CEO Mr Yves Desjardins-Siciliano told IRJ at InnoTrans on September 21 that Via Rail is seeking to acquire a proven design that is "in production or in use today," with the first

trains due to enter service by 2020.



International Railway Journal, 21 sept. 2016

## La communauté d'affaires se mobilise pour le TGF de VIA Rail

Courrier Laval, 27 août 2016

# Bilan

- Capacité insuffisante;
- Impact majeur sur l'environnement urbain;
- Cessation complète du service sur la ligne DM;
- Impact sur les lignes existantes;
- Impact sur le transport de marchandises;
- Exclusion des transporteurs publics dans le tunnel du Mont Royal;
- D'autres aspects sont également abordés dans le mémoire.

# Un meilleur REM est possible

Technologie capable à la fois d'emprunter le Pont Champlain et cohabiter avec l'AMT et VIA Rail dans le tunnel du Mont Royal.



*Un réseau intégré, une capacité suffisante, sans radiation d'investissements publics.*

**Merci!**

Des questions?