

Projet de réseau électrique métropolitain de
transport collectif

6211-14-009



28 ch Côte St-Louis Ouest
Bureau 201
Blainville, QC
J7C 1B

Mémoire sur le projet de réseau électrique métropolitain (REM) de transport collectif

**Présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
le 22 septembre 2016**

Notre organisme

Fondé en 2001, Enviro Mille-Îles est un regroupement de citoyens bénévoles concernés par l'environnement dans la MRC Thérèse-de-Blainville.

Notre organisme s'est donné comme mission de promouvoir l'environnement et de sensibiliser la population et les décideurs locaux à adopter des comportements individuels ou collectifs responsables qui favorisent la conservation des derniers milieux naturels restants et mettre de l'avant un développement durable (selon la définition du Rapport Brundtland) sur le territoire de la MRC Thérèse-de-Blainville.

Nos principales interventions ont été effectuées pour la conservation d'une partie de la forêt du Grand Coteau située à Lorraine et Rosemère. Nous avons également mené une campagne que la ville de Boisbriand mette à niveau sa centrale de traitement des eaux usées afin qu'elle cesse de polluer la rivière des Mille-Iles.

En matière de transport, Enviro Mille-Îles s'est joint à un groupe de citoyen et a mené, ces dernières années, une campagne pour l'implantation d'un réseau cyclable utilitaire dans la ville de Rosemère. Notre organisme a également présenté en au BAPE en 2014, un mémoire le dossier de l'élargissement de l'autoroute 19 en insistant pour bonifier le volet transport en commun et le transport actif dans ce projet.

D'abord constituée comme association, Enviro Mille-Îles est incorporée comme organisme à but non lucratif depuis décembre 2010.

Enviro Mille-Îles et le projet de réseau électrique métropolitain.

Dans un premier temps, nous désirons informer le BAPE que notre organisme a été un peu pris de court pour la préparation de ce mémoire. À ce jour, nous n'avons jamais participé à une audience du BAPE qui a débuté en été, précisément dans la fin des périodes de vacances (29 août). Nous avons été informés à la toute dernière minute par un de nos membres de l'existence de cette audience publique sur ce projet. Nous n'avons pas assisté aux séances d'informations, et échangé autant avec d'autres participants comme nous le faisons habituellement. Mais nous tenions vous transmettre notre opinion sur le projet.

Aux fins de l'exercice, nous diviserons le projet en deux volets : Le tronçon qui se dirige vers la rive sud, via le nouveau pont Champlain, et le volet que nous appellerons ici nord-ouest, c'est-à-dire les les antennes Aéroport, Deux-Montagnes, et Sainte-Anne-de-Bellevue.

Étant un organisme œuvrant sur la Rive-Nord dans la MRC Thérèse de Blainville, vous comprendrez que le volet Rive-Sud nous interpelle moins. D'amener un mode de transport comme le REM sur la Rive-Sud via le nouveau pont Champlain est clairement une nécessité. Nous laisserons aux organismes locaux le soin de commenter le tracé et la longueur de celui-ci. Cependant, l'aménagement d'un stationnement incitatif dans la zone agricole nous apparaît difficilement défendable et favorise l'étalement urbain.

Le volet nord-ouest nous interpelle davantage et nous avons de sérieuses réserves à ce sujet.

Que le REM offre un lien rapide entre l'Aéroport Pierre-Elliott Trudeau et le centre-ville est une nécessité au moins aussi importante que de le relier à la Rive-Sud via le nouveau pont Champlain. Cependant, il est clair que le lien serait plus direct en passant par le sud de l'île plutôt qu'en son centre. À ce titre, nous citerons le projet Aérotrain d'Aéroports de Montréal. Le seul document lié à ce projet est le DB 26 (1), une étude environnementale déposée par une personne ressource.

- (1) CIMA+. Caractérisation écologique sommaire-Système léger sur rails (SLR) — service Aérotrain et métro de surface, rapport préparé pour Aéroports de Montréal, 15 mars 2013, 22 p.

Nous nous permettons ici de reproduire intégralement le court paragraphe des conclusions et recommandations de l'étude à la page 18 du document.

« À la lumière des analyses réalisées dans le cadre du présent mandat, les contraintes relatives aux milieux naturels sont peu nombreuses et ne constituent pas des enjeux significatifs pour la réalisation du projet ni au plan temporel (délai d'autorisation, sauf possiblement dans le cas du ruisseau Denis) ni au plan financier ; les coûts d'obtention des permis et de mise en œuvre des mesures d'atténuation étant toutes largement inférieures à 200 000 \$. »

Nous n'avons pas eu le temps d'éplucher chacun des documents déposés par le promoteur, mais nous n'y avons pas trouvé d'études expliquant pourquoi le tracé du projet Aérotrain n'a pas été retenu. Si c'est bien le cas, nous trouvons cela fort déplorable.

Nous déplorons surtout que projet du REM prévoit monopoliser le tunnel Mont-Royal. Certes, le promoteur et les gouvernements économiseront en utilisant un corridor existant. En contrepartie, un nouveau tunnel devra être creusé sous les pistes, leurs accès et le tarmac de l'Aéroport Pierre-Elliott Trudeau. Un milieu humide important est menacé dans le Technoparc ? Pas de problème, on rallonge le tunnel sera le portant à 4,4 km.

À titre comparatif, le tunnel Mont-Royal a 5 km de long et a coûté 5 M\$ à construire en 1918 (en \$ de l'époque) (2).

Bref, le projet monopolise le tunnel Mont-Royal, lien vital pour tout le réseau de trains de banlieue de la Rive-Nord de Montréal, tout en exigeant la construction d'un tunnel presque aussi long !

En matière de gestion de matériel roulant, cela implique le déclassement de tout le matériel roulant sur la ligne Deux Montagnes, actuellement en demi-vie. Ce qui signifie qu'il pourrait encore être utilisé une vingtaine d'années. De plus l'AMT a acquis dans les dernières années à grands frais des locomotives bimodes actuellement utilisées sur la ligne Mascouche.

(2) <http://archivesdemontreal.com/2014/01/27/le-tunnel-sous-le-mont-royal-1912/>

L'agence prévoyait également les utiliser pour donner accès au tunnel Mont-Royal à la ligne Saint-Jérôme. Si l'on exclut le tunnel Mont-Royal et la ligne Deux-Montagnes du réseau de train de banlieue, le réseau actuel restant n'en permettrait pas l'utilisation optimale. Devra-t-on éventuellement déclasser également ce matériel ?

Il est clair aussi que le réseau proposé viendrait modifier le tracé d'un projet de TGV ou TGF reliant Québec en passant par la Rive-Nord. Le promoteur propose de le rattacher à la future station A40. Pourquoi ? Cette station ne serait même pas desservie efficacement par le métro de Montréal. Cela forcerait les gens du centre-ville à faire une correspondance pour rejoindre ce train rapide. Qu'en est-il des gens provenant de l'Ontario dans un éventuel corridor Québec Windsor ? La gare Centrale existe déjà et offre les commodités optimales pour recevoir le TGV/TGF.

Il est difficile pour nous de ne pas conclure que le promoteur ne cherche pas ici à créer un quasi-monopole du transport en commun à Montréal, voire d'un lien pancanadien. Accepterions-nous de confier un tel rôle à un promoteur privé ? Même si la Caisse de dépôt appartient aux Québécoises et Québécois et elle se targue d'avoir les meilleures pratiques de gouvernance, il n'en demeure pas moins qu'elle est théoriquement autonome du Gouvernement du Québec. Donc pas pleinement redevable envers le citoyen.

Mesures de mitigations si le volet nord-ouest du projet est retenu.

Toutefois, si le BAPE recommande les tracés proposés pour initiaux, nous demanderions les aménagements suivants :

1. Envisager La création d'une gare intermodale à Canora, là où la ligne du train de banlieue Saint-Jérôme croiserait le REM au-dessus du tunnel Mont-Royal, de manière à relier directement les trains de Mascouche et St-Jérôme. Ceci augmenterait les alternatives possibles pour les usagers. Cette gare pourrait remplacer l'A40 si elle n'est pas retenue pour le tracé du TGF/TGV.
2. De prévoir dans les plans et devis les aménagements pour une éventuelle extension du Réseau électrique métropolitain qui pourraient remplacer d'autres lignes de train de banlieue.
3. Électrifier une ligne de train de banlieue pour permettre la réutilisation de l'équipement roulant actuel de la ligne de Deux-Montagnes. À ce titre, la ligne de Saint-Jérôme pourrait être partiellement électrifiée en créant un embranchement du Faubourg Boisbriand jusqu'au lien intermodal avec le REM.

Le Faubourg Boisbriand a été établi selon un concept équivalent au quartier dix 30. On y prévoyait également d'en faire un développement axé sur le transport en commun (TOD). Or, même si une voie du CP se trouve à proximité, il n'est toujours pas desservi directement par le train de banlieue.

Conclusion

Nous considérons que le projet du REM serait une contribution importante au transport collectif dans la CMM. Mais il doit être modifié pour s'intégrer davantage aux infrastructures existantes. Nous souhaitons qu'il constitue une avancée importante pour contrer notre dépendance de l'automobile comme mode de transport, et la création d'alternatives compétitives par rapport à celle-ci.

François Boivin
Président

Roger Sarasin
Vice-Président

Martin Drapeau (*)
Secrétaire-trésorier.

(*) Martin Drapeau est également chef de l'Action citoyenne de Boisbriand-Équipe Drapeau, parti politique municipal autorisé de Boisbriand.