

Présentation du mémoire

Audiences du BAPE sur le projet de
Réseau électrique métropolitain (REM) de transport
collectif de la CDPQ Infra



PLAN DE LA PRÉSENTATION

Introduction

Gouvernance, modèle d'affaires et imputabilité

Planification métropolitaine

Qu'est-ce que Montréal y gagne?



PLAN DE LA PRÉSENTATION

Introduction

Gouvernance moderne et montabilité

Planification métropolitaine

Qu'est-ce que Montréal y gagne?



Projet Montréal regrette que le projet de REM ait été entièrement planifié en vase clos par une entité privé.

Nous craignons la création d'un important monopole privé en transport en commun à Montréal qui ne sera soumis à aucun mécanisme de contrôle et qui risque d'empêcher définitivement l'établissement d'un véritable réseau ferré régional et interurbain de passagers dans le grand Montréal.



PLAN DE LA PRÉSENTATION

Introduction

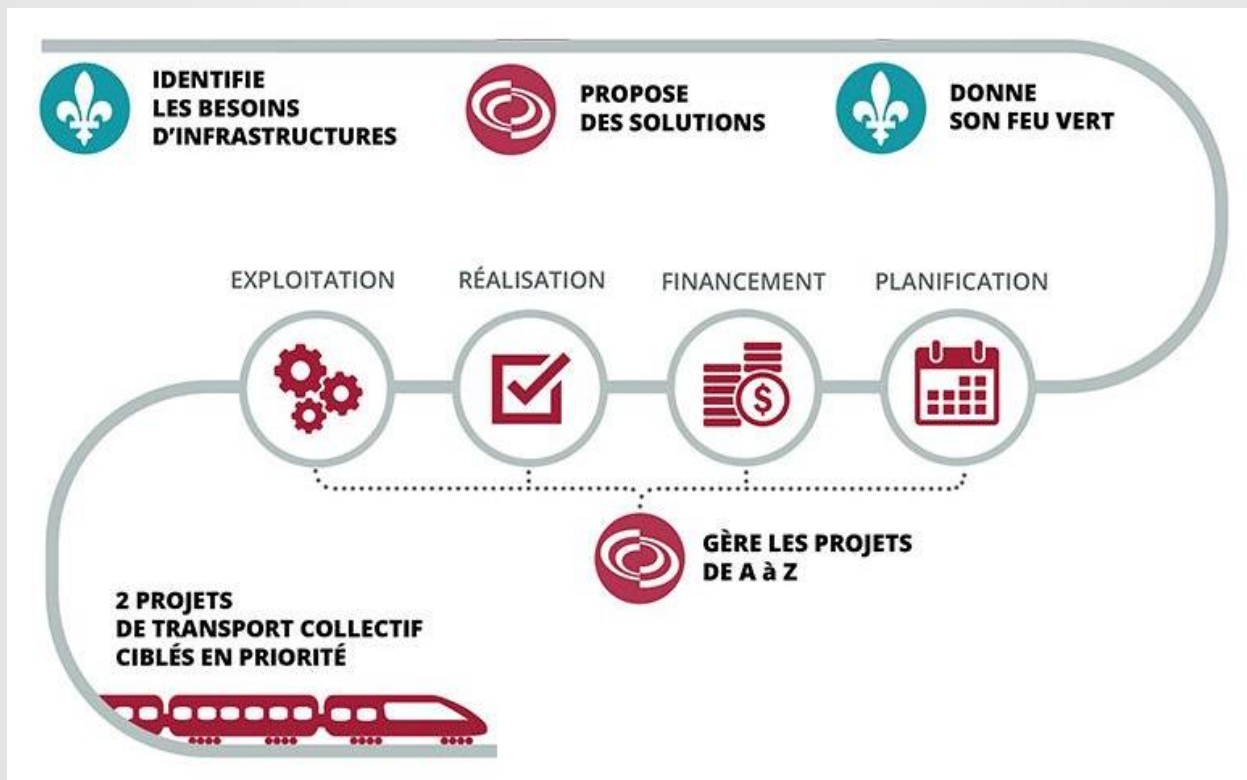
Gouvernance, modèle d'affaires et imputabilité

Planification métropolitaine

Qu'est-ce que Montréal y gagne?



Un modèle d'affaires qui représente une forme de privatisation



Un modèle d'affaires qui représente une forme de privatisation

- Actifs transférés du public vers CDPQ Infra
- Acquisitions à la juste valeur marchande?



Un modèle d'affaires qui représente une forme de privatisation

Élément	Antenne Rive-Sud	Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue	Antenne aéroport	Antenne Deux-Montagnes
Acquisition du corridor, déplacement des utilités et traitement des sols	585 M\$			
Stationnements incitatifs, terminus d'autobus et amélioration du réseau local	235 M\$			
Matériel roulant et système	1780 M\$			
Infrastructure et équipements de la ligne (total : 2900 M\$)	1090 M\$	680 M\$	320 M\$	810 M\$
TOTAL	5 500 M\$ 5,5 G\$			

Un modèle d'affaires qui représente une forme de privatisation

Actifs devant être acquis par CDPQ Infra	Coût de remplacement
L'emprise de la ligne Deux-Montagnes excluant le tunnel, soit 25 km d'emprise ferroviaire en surface qui serait impossible à recréer aujourd'hui à cause de l'urbanisation.	Inestimable
Centre d'entretien de Pointe-Saint-Charles L'AMT n'aura besoin que du quart de la capacité initialement prévue (travaux en cours).	3/4 de 320 M\$, soit 240 M\$
Tunnel du mont Royal de 5 km de long Ce tunnel double pouvant accommoder des voitures multi-niveaux est pratiquement impossible à recréer puisqu'il traverse le centre-ville en son centre.	Minimum 1 G\$
Réno-Tunnel phase 2, soit la mise aux normes du tunnel du mont Royal (travaux en cours).	80 M\$
Viaduc ferroviaire flambant neuf pour la ligne Deux-Montagnes à la jonction de l'Est.	60 M\$

Un modèle d'affaires qui représente une forme de privatisation

Publié le 04 mars 2009 à 07h21 | Mis à jour le 04 mars 2009 à 07h26

Gare de la future navette ferroviaire: 25 millions investis... sans garantie

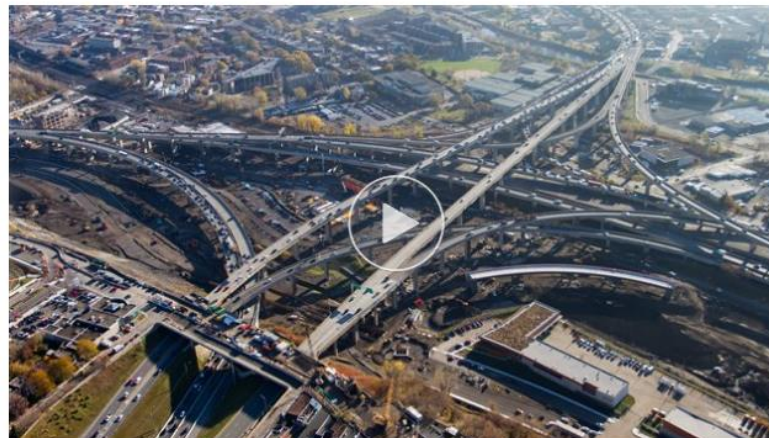


Au cours d'une visite lundi, La Presse a constaté que la structure de la future navette ferroviaire était presque terminée, même si Québec et Ottawa ne se sont pas encore engagés à financer le projet.

PHOTO: DAVID BOILY, LA PRESSE



Un corridor pour trains de 136 millions construit pour rien sous Turcotte?

PUBLIÉ LE VENDREDI 27 MAI 2016 À 6 H 55 | Mis à jour le 27 mai 2016 à 11 h 49



François Cormier a les détails

Un corridor réservé aux trains de passagers sous le futur échangeur Turcotte ne servira vraisemblablement à rien au fil des prochaines années. Une dépense estimée à 136 millions de dollars, selon des documents obtenus par Radio-Canada.

Un texte de **François Cormier**  



Un modèle d'affaires qui représente une forme de privatisation

- Disposition des actifs après réalisation du projet du REM?
- Loi prévoit le droit de propriété à la CDPQ Infra, mais la revente au gouvernement du Québec apparaît irréaliste...

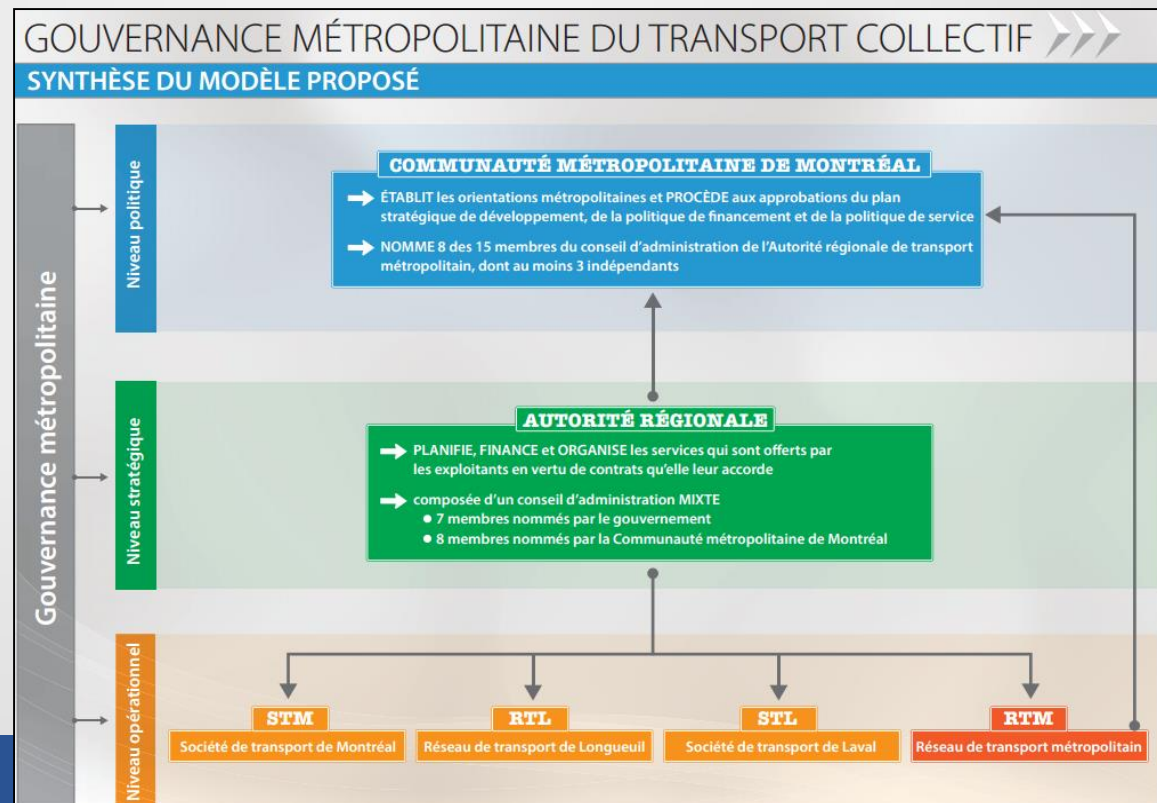


Un modèle d'affaires qui manque d'imputabilité et d'encadrement

- Les usagers et les élus ne sont pas représentés à la CDPQ Infra
- Une nouvelle gouvernance métropolitaine excluant le REM
- Traitement des plaintes et des commentaires par un département de marketing?
- Aucun organisme de régulation à l'image des Régies, CRTC et autres
- Aucune surveillance directe par le Vérificateur général
- Exclus à la Loi d'accès à l'information
- Pas soumis aux mêmes obligations sociales (tarification sociale)

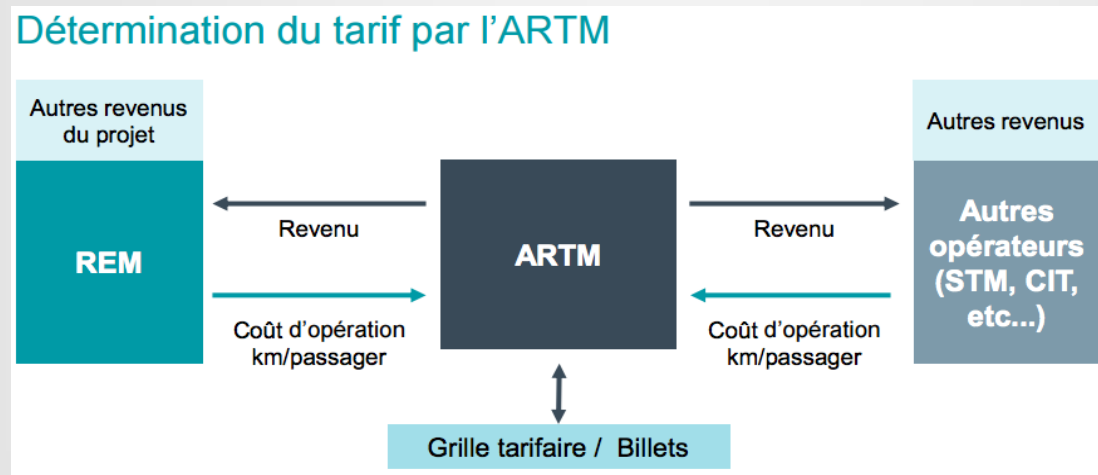
Un modèle d'affaires qui manque d'imputabilité et d'encadrement

- Le REM géré par CDPQ Infra: ni au-dessus, ni en-dessous



Un modèle d'affaires avec un montage financier préoccupant

- Interfinancement (des opérateurs et des villes-CMM vers la CDPQ Infra)
- Tarification du REM versus rendement souhaité (3% ou 11%?)



Un modèle d'affaires avec un montage financier préoccupant

- Montage financier lié à la captation foncière: le REM sera le 1^{er} projet de CDPQ Infra à s'en prévaloir
- Législation obligatoire
- Selon quelle proportion de la taxe, sur quelle superficie et pour combien de temps?



Recommandations de Projet Montréal

- Mettre en place un mécanisme pour que la CDPQ Infra (REM) soit assujettie formellement à l'Autorité régionale des transports métropolitains (ARTM).
 - « *No taxation without representation* »
- Maintenir dans le domaine public les emprises de transport.
- Maintenir la propriété publique du tunnel du mont Royal et mettre en œuvre une structure à responsabilité partagée pour assurer la cohabitation des réseaux.
- Obtenir la garantie que les actifs de la CDPQ Infra devront d'abord être offerts au gouvernement du Québec en cas de cession du réseau, en tout ou en partie.

PLAN DE LA PRÉSENTATION

Introduction

Gouvernance, modes de financement, mobilité

Planification métropolitaine

Qu'est-ce que Montréal y gagne?

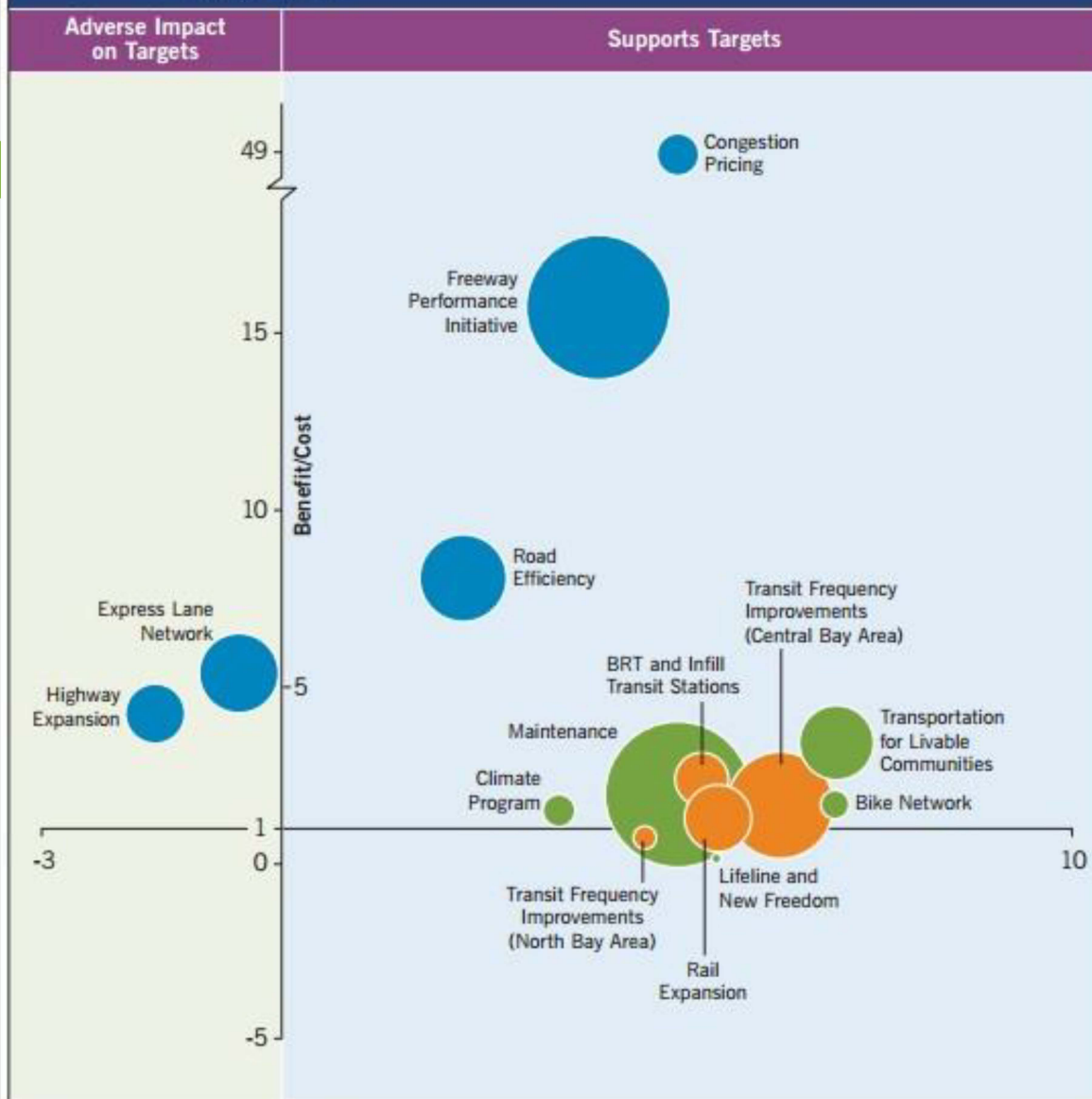


Le projet du REM au plan métropolitain

- Analyse coûts-bénéfices pas diffusée
- Un réseau pas intégré au réseau du métro et à la planification métropolitaine;
- Un réseau qui impose des ruptures de lignes actuelles
- Un projet qui demande l'utilisation exclusive du tunnel du mont Royal



FIGURE 23: Project-Level Performance Assessment: Results by Transportation Project Type



- Road Project
- Transit Project
- Regional Program

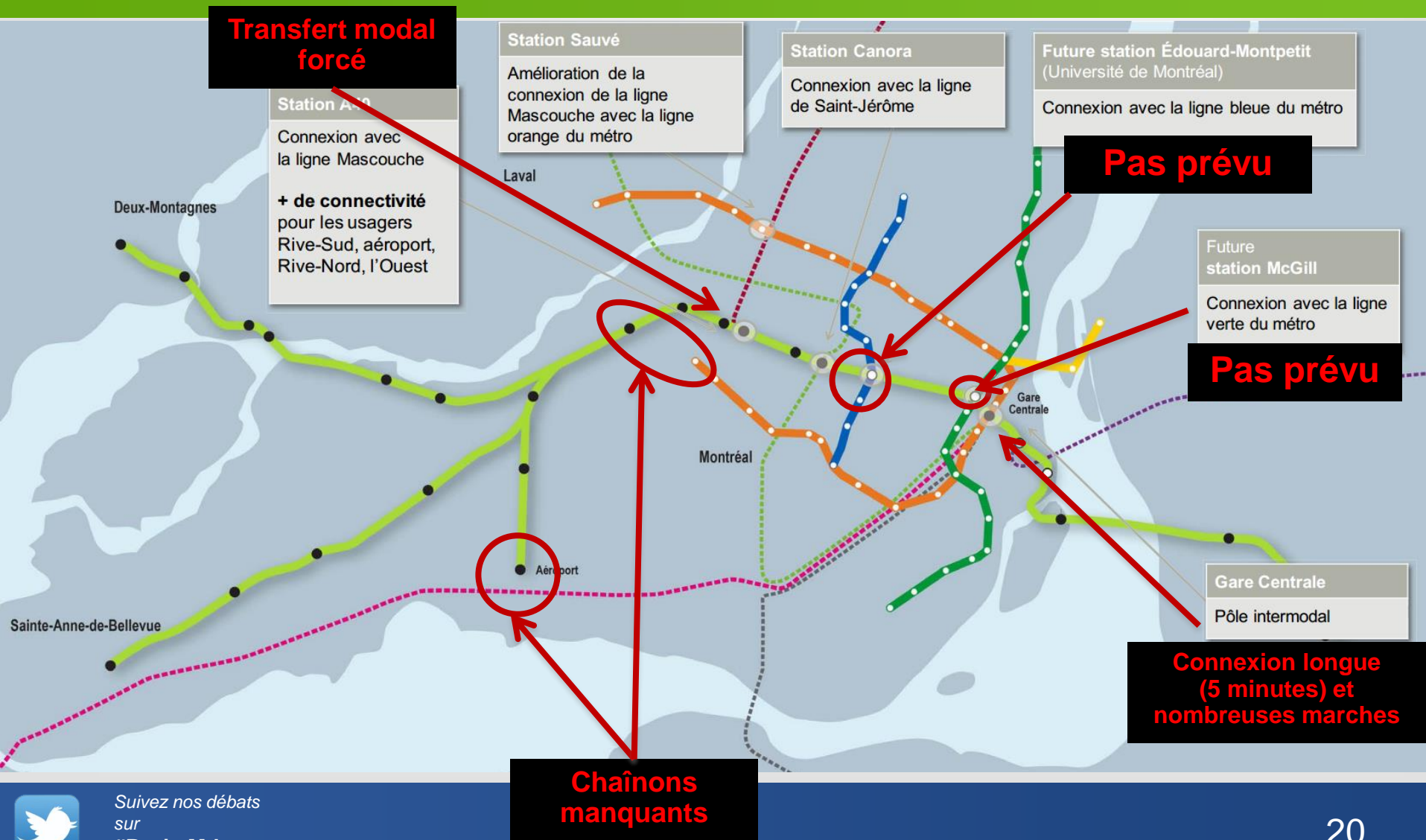
Scale:
Bubble size represents the total annual benefits for all projects of that type.

\$100 Million

\$500 Million

\$1,000 Million





Les effets appréhendés du REM

- Précarisation des réseaux futurs et actuels
- Précarisation des lignes Vaudreuil-Hudson et Mascouche (de l'Est) qui perdront de nombreux passagers
- Prolongement impossible de la ligne Saint-Hilaire vers le centre-ville
- Transfert impossible de la ligne Saint-Jérôme pour accès au centre-ville
- Mise en péril du projet de VIA Rail de train à grande fréquence (TGF)



Les nouveaux effets appréhendés du REM

- Arrêt complet du service sur la ligne de Deux-Montagnes
- Intégration urbaine et expropriation aux passages à niveau
- Manque de capacité du REM dès le jour 1, notamment dans le secteur de Pierrefonds
- Rabattement obligatoire des autobus publics au REM
- Abolition probable de la desserte de trains de marchandises sur le Doney

Le projet du REM au plan métropolitain

- Impacts aux plans de l'aménagement et de l'environnement
 - Adaptation des outils de planification (pas intégrés)
 - Risque d'accélération de l'étalement urbain – perte de territoires agricoles et naturels
- Une station terminale en zone agricole
 - Ouvre une brèche pour le développement
 - Effet domino: pressions pour le dézonage agricole à moyen-long terme
 - Citation UPA

PLAN DE LA PRÉSENTATION

Introduction

Gouvernance, modes de financement et rentabilité

Planification métropolitaine

Qu'est-ce que Montréal y gagne?



Les effets appréhendés du REM

- Financement gouvernemental dédié au transport collectif accaparé par le projet
- Report des projets d'infrastructures majeurs en transport collectif pour Montréal?
- Impact sur le métro de Montréal
- Une antenne ouest à revoir
- Garanties sur les tarifs et la fréquence
- Équité de se nouveau modèle de développement
- Impossibilité de créer un véritable réseau ferré régional et interurbain à Montréal

Les effets appréhendés du REM

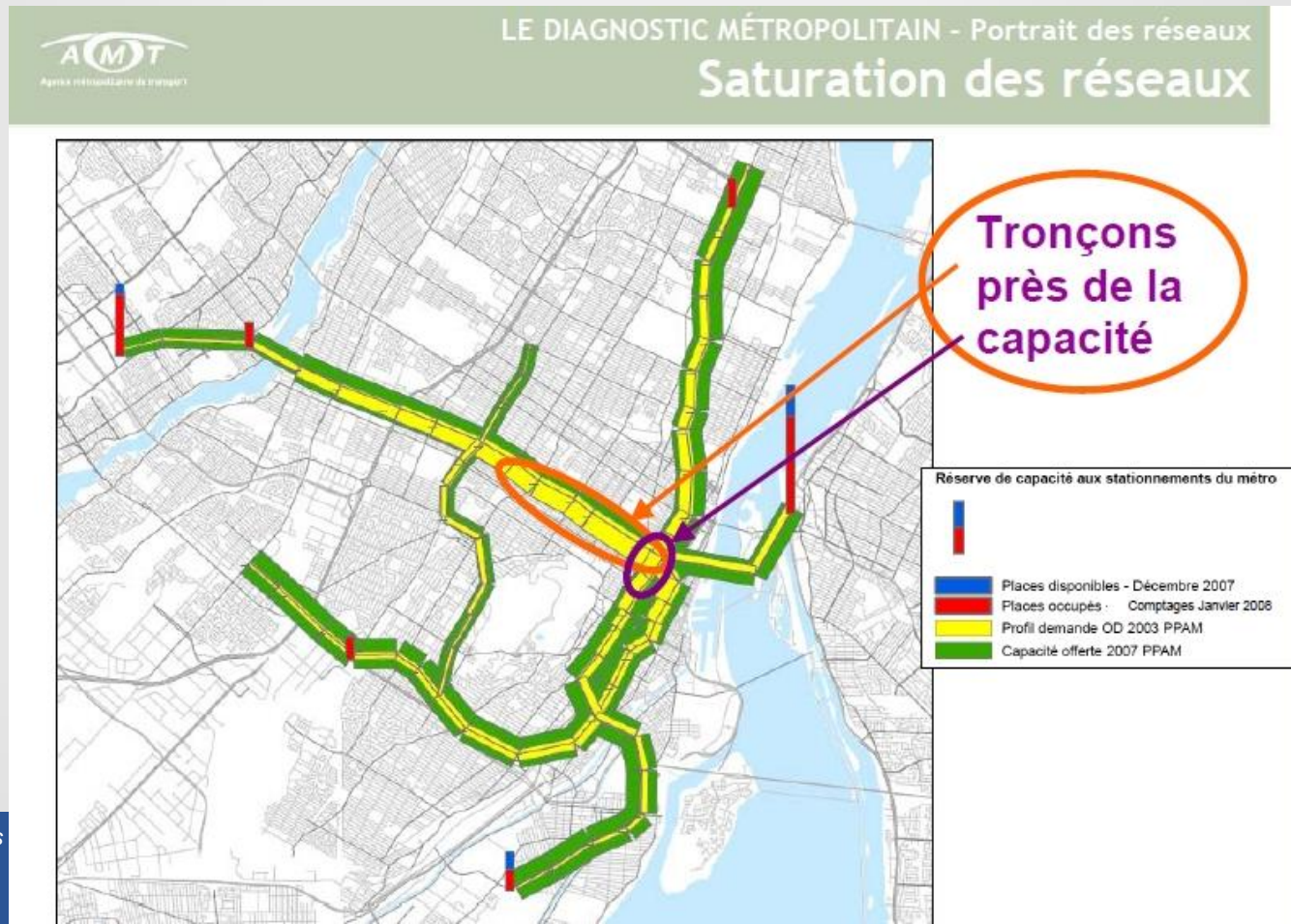
- Des stations inexistantes pour Montréal!
 - McGill (métro ligne verte)
 - Édouard-Montpetit/ Université de Montréal (métro ligne bleue)
 - Secteur de Griffintown
- Une demande récente formulée par la Ville, mais pas confirmée officiellement par CDPQ Infra dans son projet initial
- Report du prolongement de la ligne bleue et des tramways au profit du REM?

Les effets appréhendés du REM

- Montréal contribuerait-elle au financement du REM sans en retirer davantage de bénéfices?
 - Part de captation foncière
 - Contribution supplémentaire via l'agglomération en cas de déficit d'opération du REM
 - Nouvelle contribution via la STM

Les effets appréhendés du REM

- Impacts sur la congestion du réseau de métro



Les effets appréhendés du REM

- Garanties requises sur les tarifs et la fréquence
 - Intégration tarifaire
 - Fréquence minimale
 - Veut-on optimiser les déplacements ou les profits?

Les effets appréhendés du REM

- Une antenne ouest à revoir pour :
 - Renforcer la ligne Vaudreuil-Hudson
 - Optimiser les investissements publics (passés et futurs) en lien avec l'achat de corridor, la gare de l'aéroport, l'axe Turcot, etc.)
 - Éviter l'étalement urbain et la destruction d'un des derniers milieux naturels de l'île (secteur de Pierrefonds-Ouest)
 - Desservir adéquatement les quartiers urbains de l'Ouest
 - On ne règle pas la congestion dans le métro

Les effets appréhendés du REM

- Impossibilité de créer un véritable réseau ferré régional et interurbain à Montréal
 - Renforcer la ligne Vaudreuil-Hudson
 - Optimiser les investissements publics (passés et futurs) en lien avec l'achat de corridor, la gare de l'aéroport, l'axe Turcot, etc.)
 - Éviter l'étalement urbain et la destruction d'un des derniers milieux naturels de l'île (secteur de Pierrefonds-Ouest)
 - Desservir adéquatement les quartiers urbains de l'Ouest

Les effets appréhendés du REM

- Équité de se nouveau modèle de développement



LIGNES LES PLUS ACHALANDÉES (ENTRÉES PAR JOUR MOYEN DE SEMAINE)

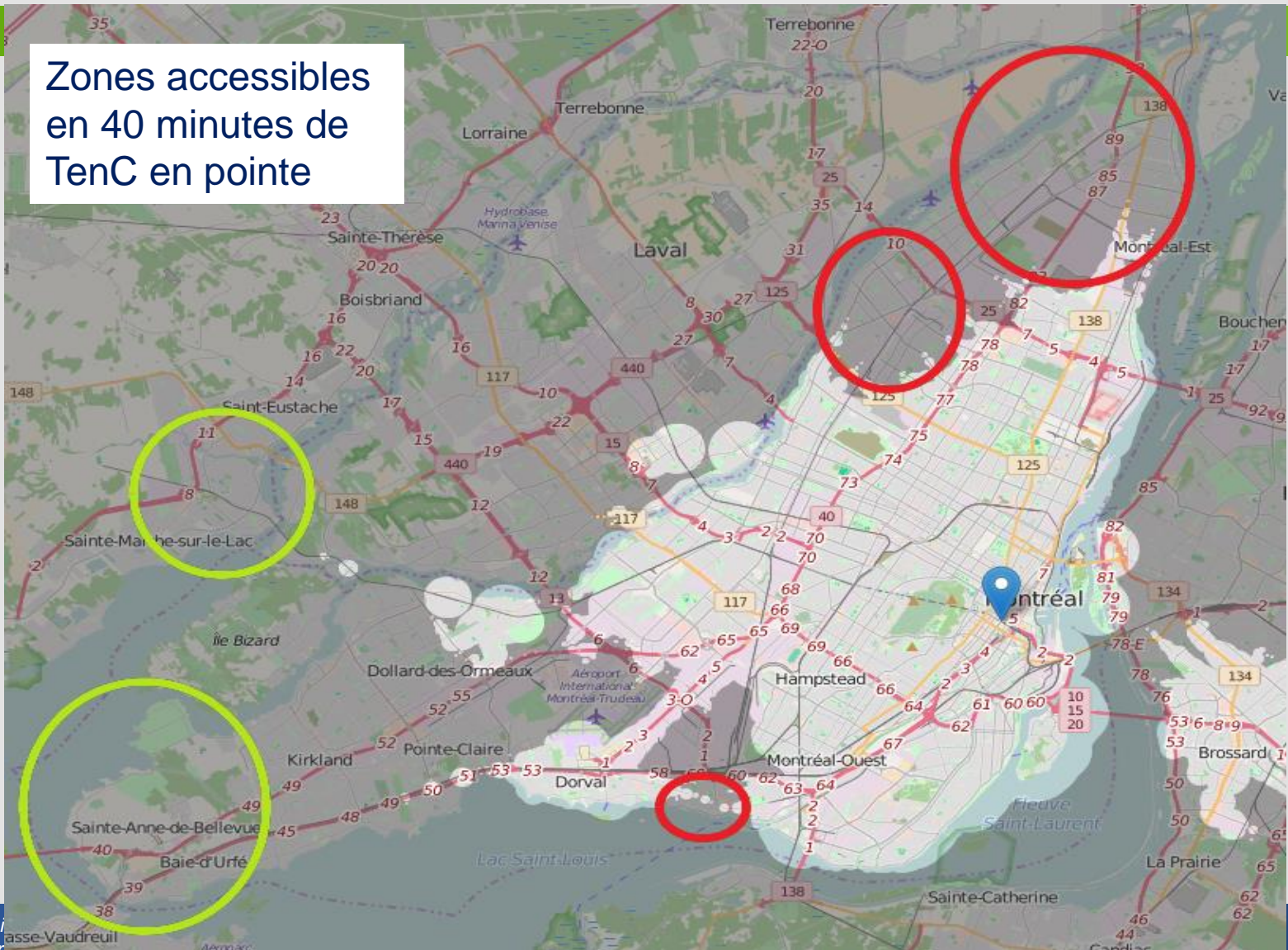
LIGNES	2015	2014
1. 121 – Sauvé/Côte-Vertu	30 895	34 106
2. 141 – Jean-Talon Est	29 383	29 284
3. 139 – Pie-IX	28 500	30 513
4. 51 – Boulevard Édouard-Montpetit	26 946	27 260
5. 165 – Côte-des-Neiges	25 981	28 408

Tableau 11 : Demande quotidienne (avec adoption progressive)

Axe	2022	2031	2041
A10 (scénario conservateur)	74 300	84 400	93 300
Ouest-de-l'Île (scénario de base)	66 700	87 300	93 300
Deux-Montagnes	47 200	62 100	66 600
Sainte-Anne-de-Bellevue	16 800	21 400	22 500
Aéroport	2 700	3 800	4 200
TOTAL	141 000	171 700	186 600

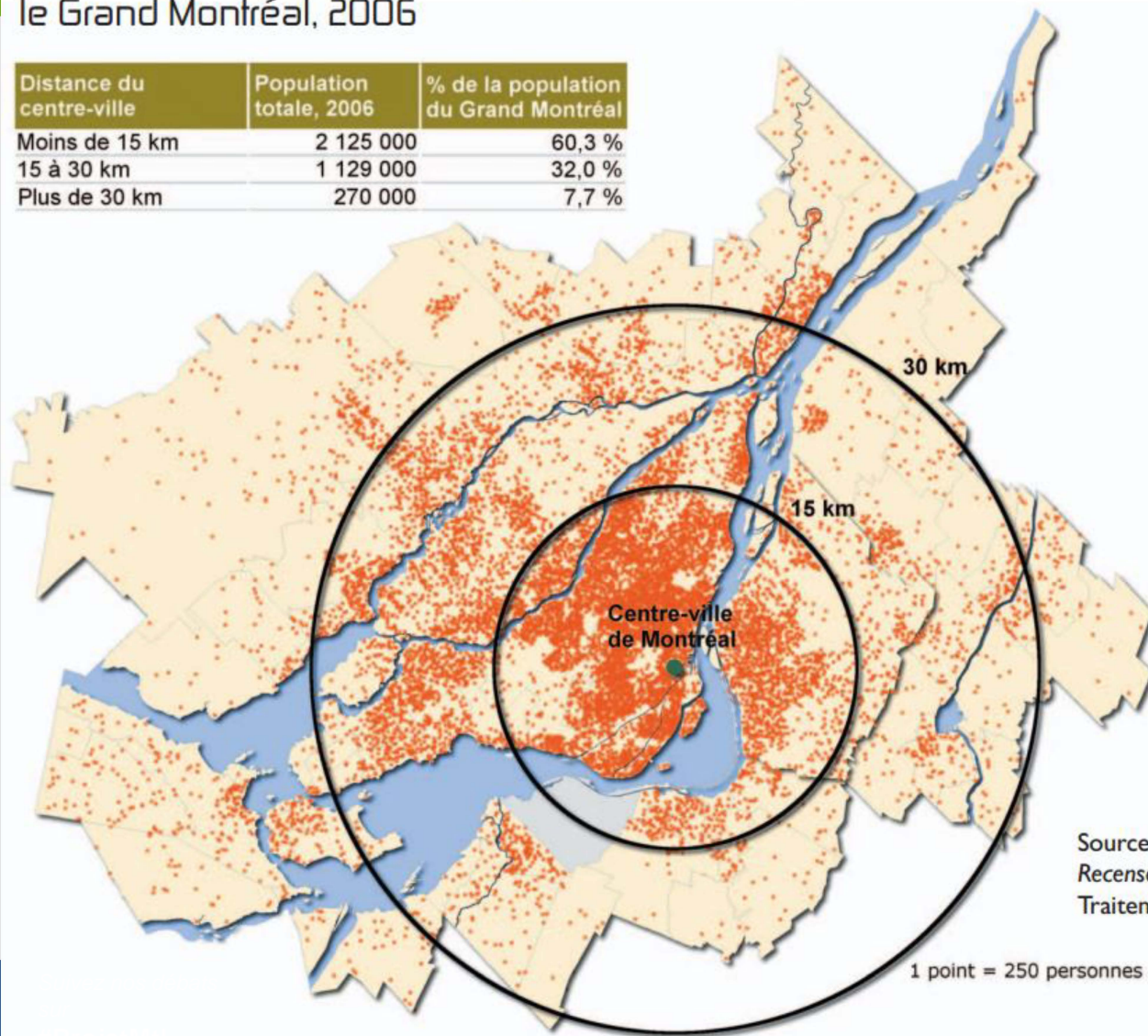


Zones accessibles
en 40 minutes de
TenC en pointe



Distribution de la population dans le Grand Montréal, 2006

Distance du centre-ville	Population totale, 2006	% de la population du Grand Montréal
Moins de 15 km	2 125 000	60,3 %
15 à 30 km	1 129 000	32,0 %
Plus de 30 km	270 000	7,7 %



Source : Statistique Canada,
Recensement de la population 2006.
Traitement : CMM, 2010

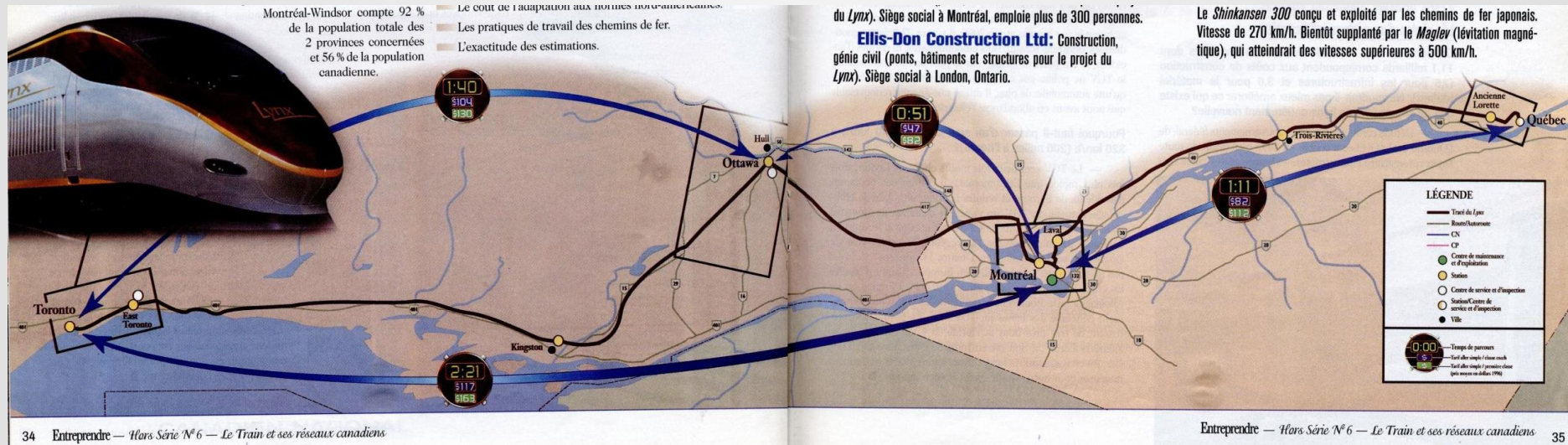
1 point = 250 personnes

Les effets appréhendés du REM

- Impossibilité de créer un véritable réseau ferré régional et interurbain à Montréal tel que prévu par l'AMT et d'autres intervenants au BAPE



- On empêche le seul tracé viable pour un train rapide de Via Rail vers Québec, et on empêche le tracé le plus performant vers Ottawa-Toronto.
- Il deviendra impossible de faire Québec-Ottawa en train sans faire au moins deux transferts.



Suburban Train and Subway



Suivez nos débats sur

#ProjetMtl

TORONTO REGIONAL EXPRESS RAIL

Operated by GO Transit, a subsidiary of the Greater Toronto Transit Agency



LAKE ONTARIO

UNOFFICIAL MAP

Created by **Zirocket**

"GO Transit" is property of Metrolinx.

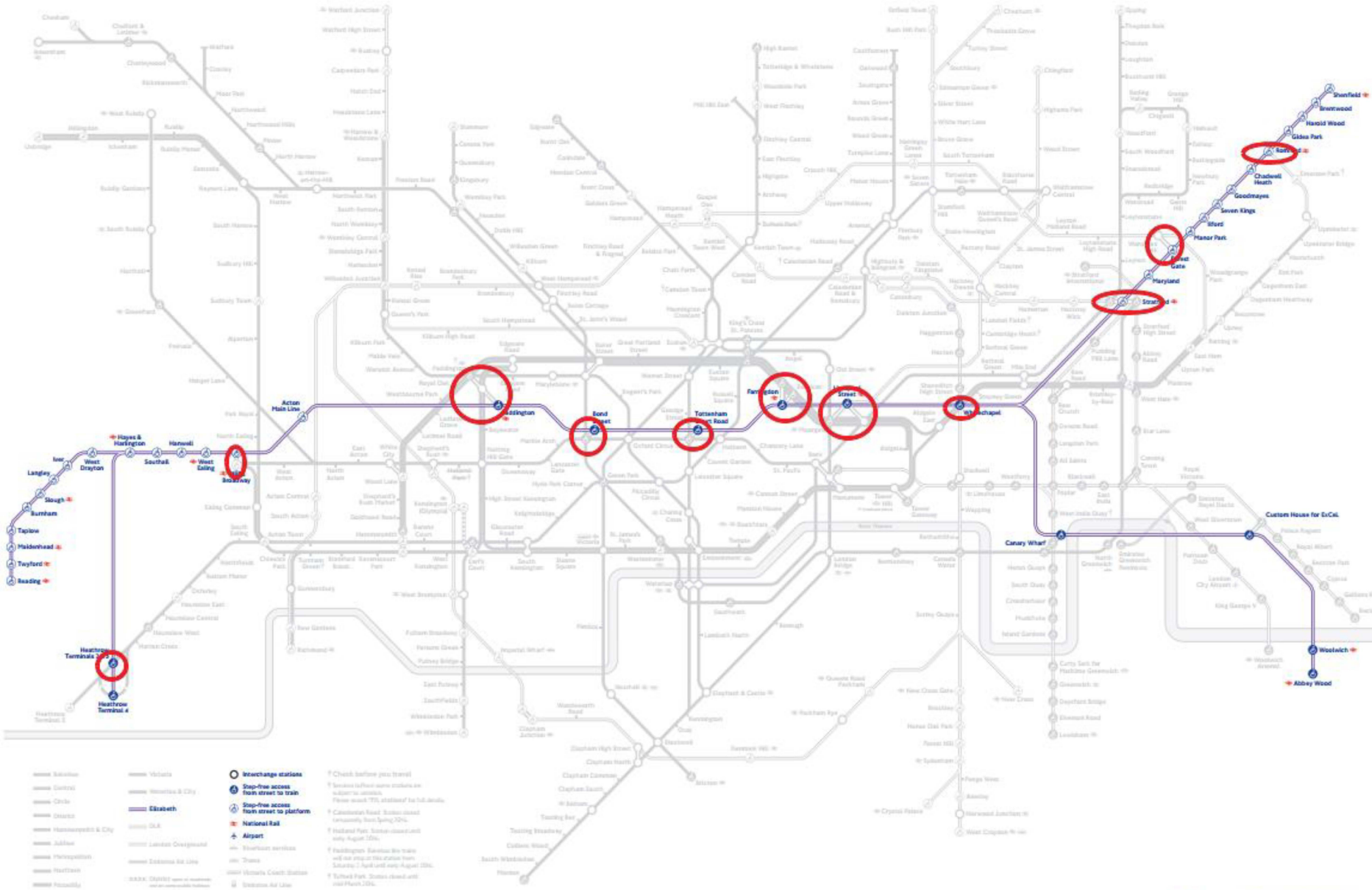
Some rights reserved

Suivez nos débats

sur

#ProjetMtl

The Elizabeth line



Recommandations de Projet Montréal

- Maintenir la propriété publique du tunnel du mont Royal et mettre en œuvre une structure à responsabilité partagée pour assurer la cohabitation des réseaux.
- Assurer la réalisation des stations montréalaises en lien avec le métro (stations McGill et Édouard-Montpetit–Université de Montréal).
- Planifier et réaliser une station du REM dans le secteur Griffintown.
- Garantir qu'une portion du financement des gouvernements sera réservée aux projets de prolongement du métro de Montréal.
- Revoir l'antenne de l'Ouest du REM pour maintenir l'achalandage de la ligne de train Vaudreuil-Hudson et éviter l'empiètement dans les derniers espaces naturels de l'île de Montréal.





Des questions?



Floue entourant les intentions de la Caisse

- On taxe le bon comportement (alors que le MTQ favorise le mauvais)
- Toutes les nouvelles constructions dans un rayon d'un kilomètre seraient soumises à cette taxe, peu importe le temps d'accès réel
- Les nouveaux revenus fonciers des villes induits par le REM pourraient être nuls voire négatifs, notamment pour les villes-liées dans les agglomérations de Montréal et de Longueuil.
- Plusieurs exemples internationaux montrent les limites de cette mesure.
- On met fin au partage des coûts en fonction de l'origine réelle des usagers.