

**Mémoire présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)**

**IMPACTS DU PROJET DE RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN (RÉM)
DÉVELOPPÉ PAR LA CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC (CDPQI)
SUR LES SERVICES EXISTANTS DE TRANSPORT COLLECTIF OU À VENIR
DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL ET RECOMMANDATIONS**

**Normand Parisien, B.Sc., M.A.P.
Consultant en économie des transports et bonne gouvernance**

Le 22 septembre 2016

Contexte et justification du projet

En 2015 le gouvernement du Québec mandate la Caisse de dépôt et de placement du Québec (CDPQ) en vue de développer une desserte en transport collectif à partir du concept de train de l'Ouest élaboré respectivement par deux organismes exploitants (ADM, AMT), et un système dit léger sur rail (SLR) dans l'axe du nouveau pont Champlain reconstruit à l'horizon 2018.

Un projet de loi habilitant la Caisse est adopté par l'Assemblée nationale en juin 2015 et c'est ainsi que l'institution de dépôt entreprend des études techniques à partir du mois de juillet, lesquelles prendront fin en février dernier, tout juste avant le dévoilement d'un avant-projet présenté au public en avril 2016.

Dans l'intervalle, le gouvernement a mandaté le ministère des Transports du Québec depuis 2012 pour qu'il redéfinisse le cadre de gouvernance du transport des personnes dans la Région métropolitaine de Montréal, dans la perspective à la fois de réduire le nombre d'autorités organisatrices responsables en transport et de scinder le mandat de l'Agence en deux entités distinctes : planification, exploitation et opérations des modes. Cela aura conduit à l'adoption du projet de loi 76 en mai dernier, prévoyant la création d'une autorité régionale de transport (ART) dans l'année qui vient et du Réseau de transport métropolitain (RTM), qui sera responsable de l'exploitation des trains de banlieue et des réseaux périphériques auparavant sous la gouverne des Conseils intermunicipaux de transport (CIT).

Dans le cas qui nous occupe, l'objectif avoué était de réduire le fardeau de la dette gouvernementale attribuable au transport et de bâtir une vitrine technologique qui démarque le Québec dans le monde avec un projet d'électrification des transports collectifs sur un ou plusieurs axes.

Or, la Caisse a donc proposé de mettre en place un système autonome – et en particulier vis-à-vis des infrastructures ferroviaires existantes sous la propriété des entreprises du Canadien National (CN) et du Pacifique canadien (CP). Cela donne une nouvelle ligne en site propre qui va de Sainte-Anne-de-Bellevue jusqu'au centre-ville de Montréal, en passant par l'aéroport international de Dorval-PET (Pierre-Élliott-Trudeau) et le Technoparc de Saint-Laurent. Deux antennes se raccorderaient à cette liaison, soit celle qui suit présentement le tracé du train Deux-Montagnes-Montréal et une autre en lien avec la Montérégie, en remplacement des lignes d'autobus existantes sous l'enseigne du Réseau de transport de Longueuil (RTL) et des CIT d'est en ouest, de Sorel à Châteauguay.

Enjeux et impacts potentiels du projet

À première vue, ce réseau estimé à plus de 5,5 milliards de dollars (\$) offre le scénario d'un réseau efficace, fiable, rapide et confortable du point de vue de l'utilisateur. Des temps de déplacement plus que raisonnables dans l'île de Montréal si l'on en croit les plages horaires proposées, des emprises rendues disponibles par les autorités gouvernementales fédérale et provinciale (nouveau pont Champlain, ligne du CN acquise par le gouvernement québécois il y a quatre ans déjà) ou par voie d'acquisition de gré à gré et d'expropriation.

En revanche, à y regarder de plus près, le seul nouveau service offert par CDPQ est celui de la ligne de train dans l'ouest de Montréal – avec une desserte directe de l'aérogare au nord des installations – jugé insuffisant entre Vaudreuil-Dorion et le centre-ville montréalais. À l'ouest de Dorval, le tracé de la ligne se rapproche alors considérablement du lien déjà existant.

Quant à l'axe Deux-Montagnes-Montréal, appelé l'antenne nord du RÉM, le service a déjà été modernisé il y a quelque 20 ans (1992-1995). Le principal problème sur cette ligne réside dans la capacité existante de l'infrastructure et du matériel roulant. En ce qui concerne l'accès à l'île de Montréal par la Rive-Sud immédiate ou les régions limitrophes, plus de 400 autobus convergent au terminus centre-ville (TCV) tout au long de la semaine. Une conséquence directe du nouveau projet serait que tous ces autobus seront forcés de rabattre leurs clientèles (on parle de 75 % des usagers) sur une gare située à Brossard (Panama, Quartier).

À l'est du tunnel, d'autres usagers empruntant actuellement le train de l'est à destination du centre-ville seront forcés de monter à bord du RÉM, perdant le lien actuel direct au centre-ville. Il est à noter que la Caisse revendique présentement un accès exclusif au tunnel sous le mont Royal, laquelle éventualité priverait toute autre organisation publique de quelque amélioration du service sans l'assentiment du propriétaire de l'emprise.

Pour approfondir la réflexion et une position articulée quant à l'opportunité sociale, économique, la pertinence du projet et son utilité maximale, l'auteur de ce document a consulté plusieurs intervenants, incluant même les autorités de la Caisse responsables du dossier, des chercheurs universitaires, des consultants, des cadres en exercice ou retraités des municipalités et du Gouvernement, mais ne les identifiera pas pour éviter tout malaise potentiel. Étant donné qu'on n'a pas convenu de position commune, l'auteur assume donc l'entière responsabilité des conclusions et recommandations de ce mémoire.

Axe de l'ouest, navette aéroportuaire et liaison proposée

Plus particulièrement, la Caisse propose une liaison en site propre entre l'aéroport de Dorval-PET et le centre-ville. Je ne reviendrai pas sur les difficultés de négocier des fenêtres, un partage des voies ferrées existantes avec les chemins du fer du CN et du CP; elles sont de notoriété publique. Pourtant, un lien avec l'aéroport a déjà été envisagé depuis au moins 20 ans (1996) et même le CP avait pris l'initiative des premières études, les présentant aux mandataires du ministre des Transports du Québec de l'époque monsieur Jacques Léonard.

À Ottawa vers 1998 un ministre fédéral avec des visées sympathiques aux trains de passagers – l'Honorable David Collenette – prévoyait encourager le partage des voies ferrées, pour assurer une desserte aux aéroports internationaux de Lester B. Pearson à Toronto et à Dorval, tentant même une intégration des services avec la société de la couronne Via Rail Canada.

Toujours est-il que le gouvernement québécois n'a pas complètement perdu l'intérêt dans une liaison aéroportuaire, en prévoyant dans son budget Bachand 2010-2011 un montant ferme de 200 millions de dollars pour assurer la réalisation d'un montage financier qui mettrait à contribution ADM, le gouvernement fédéral. L'AMT était déjà écartée du scénario d'une telle desserte.

Sans nous attarder sur tous les détails reliés à ce projet, qui a fortement motivé les autorités d'ADM à construire une gare ferroviaire (coquille vide pour l'instant), il est intéressant de noter que la Caisse a prévu un axe en site propre au nord de l'île qui permettrait de desservir le Technoparc Saint-Laurent. Ici, il est inutile d'insister sur l'importance de cet arrondissement dans l'industrie montréalaise et l'importance vitale de relier ce secteur de l'île au système de transport métropolitain.

La Table métropolitaine des transports et le MTQ, mandatés à l'époque par le ministre Léonard (1995) en vue d'élaborer un système de transport intégré des personnes et des marchandises pour la Région métropolitaine, avaient bien cerné l'enjeu du développement économique dans la chaîne de fabrication industrielle, estimant que la Région métropolitaine de Montréal comptait pour les deux tiers de l'industrie manufacturière au Québec (pour environ la moitié de la population de la province), tandis que l'île de Montréal comptait pour 40 % de cette production manufacturière alors que sa population ne compte que pour le quart ou 25 % de la population du Québec. L'arrondissement de Saint-Laurent, fusionné à la Ville de Montréal en 2002, est au cœur de ce complexe industriel et doit pouvoir compter sur un accès à TOUS les moyens de transport disponibles.

Nous faisons le pari qu'une desserte efficace – dans un contexte indéniable de mondialisation – entre l'aéroport et le système régional ou métropolitain de transport des personnes et des marchandises constitue ainsi un enjeu fondamental d'intégration modale sinon de développement économique.

Sous cet aspect, nous ne doutons pas de la compétence de la Caisse de dépôt, compte tenu de son expérience (Canada Line à Vancouver, Heathrow Express à Londres, Eurostar) qui place l'institution en bonne position pour ce projet spécifique, qui ne saurait attendre davantage compte tenu de son caractère structurant pour l'économie québécoise et métropolitaine. Examinons maintenant les deux antennes du jumelage (nord et sud) avec cette desserte essentielle.

Antenne nord ou liaison Deux-Montagnes-Montréal

En 1996, lors de la création de l'AMT, le gouvernement livrait à l'Agence une toute nouvelle ligne de trains de passagers (la seule ligne du genre électrifiée au Canada), celle du train régional assurant la liaison entre Deux-Montagnes et Montréal. Le MTQ a alors livré dans le respect des délais et des budgets (300 millions de dollars) une ligne de première classe. Le principal problème de cette ligne, qui a été réglé depuis, résidait dans l'accès à cette voie ferrée alors sous propriété du Canadien National (CN). Il y a quatre ans (2012), le gouvernement a acquis la voie ferrée du transporteur et possède maintenant tous les leviers pour améliorer la capacité de la ligne. Reste à voir le cadre institutionnel qui sera en place, mais l'adoption du projet de loi 76 en mai dernier confiera dorénavant toute la responsabilité en matière de planification du transport collectif à une autorité régionale de transport (ARTM), laquelle devrait avoir préséance (article 5 de la loi) sur toute autre autorité de transport collectif dans la Région.

Nous ne développerons pas ici les difficultés liées à l'accès au tunnel pour d'autres transporteurs, qui devront partager l'emprise avec le train de l'ouest, et des solutions parmi les plus efficaces devront être envisagées pour assurer ce partage. Les sondages réalisés par l'AMT sur cette ligne dont celle déposée par l'organisme comme pièce au dossier du BAPE révèle un niveau d'insatisfaction très élevé envers la capacité actuelle, en comparaison de la qualité de cet équipement. En effet, ce taux ne dépassait pas 83 % en 2015. Alors, avec la mise en service du train de l'est le 1^{er} décembre 2014 au coût d'investissement de quelque 675 M \$, un écueil important se dresse à l'horizon. On parle d'imposer une rupture de charge (pénalité représentée par une correspondance obligatoire sur le RÉM) aux usagers du service du train de l'est qui voudront accéder au centre-ville. Au niveau de tarification actuel, on ne peut que supposer une forte désaffection à l'égard du service ferroviaire sur cet axe du train de banlieue.

Le tracé entre Mascouche et Montréal, n'étant pas considéré optimal, s'est avéré le résultat d'un compromis entre la mise en place considérée à l'origine sur deux axes de transport (voies ferrées du CP au nord entre Mascouche, Laval et Montréal et à l'est de l'île sur la voie du CN entre Repentigny et Montréal). Il y a donc un conflit direct à prévoir entre l'est et le nord, d'une part, et l'ouest de l'île d'autre part.

Antenne sud ou remplacement des services d'autobus par un train dit léger

La Caisse de dépôt ou CDPQ Infra a aussi prévu l'aménagement d'une ligne de train sur son réseau en provenance de la Rive-Sud qui desservira plusieurs autres communautés actuellement desservies par le RTL et les CIT sur leur territoire depuis le milieu des années quatre-vingt, des services qui ont été améliorés au fil des ans, de sorte que la part des déplacements assurés par le transport collectif en couronne nord et sud sous l'égide de l'AMT a progressé le plus dans la Région, passant du simple au double, soit de 3 % à 6 % environ.

Il y a aussi eu un accroissement (8 %) pour les autorités de Laval, Longueuil et Montréal mais de moindre amplitude. Compte tenu du niveau des tarifs existants, il existe une forte résistance dans le transfert modal de l'automobile vers les transports en commun, même s'il y a eu amélioration des services (16 %) avec la politique québécoise du transport collectif entre 2007 et 2011. On observe à nouveau une stagnation de cette fréquentation et il y a fort à parier que le faible accroissement démographique prévu par l'Institut de la statistique du Québec ne va pas constituer un apport marqué dans la fréquentation du transport collectif, toutes choses égales par ailleurs bien sûr. De plus, l'économiste Pierre Fortin rapportait fin 2014 qu'entre 2015 et 2020 – soit sur cinq ans – on peut estimer que quelque 20 000 individus par année (entre 15 et 65 ans) devraient sortir de la population active (travailleurs avec un emploi ou à la recherche de travail).

Ceci dit, les autorités publiques auront accès à une emprise dédiée au transport collectif sur le nouveau pont Champlain qui devrait être prêt pour 2018. Or, la Caisse compte sur un accès exclusif là aussi pour le passage d'un train entre deux stations situées à Brossard (Quartier, Panama) et le centre-ville de Montréal. Ce service devrait entraîner la fin du service d'autobus pour l'ensemble de la population montréalaise dès son inauguration et seulement un transfert donc.

Les données d'achalandage font état d'un achalandage de quelque 23 000 passagers en période de pointe du matin (l'apport le plus important ou le meilleur contingent sur 24 heures). Bref, on sait que le métro souterrain peut offrir presque la même capacité en une heure seulement !

L'absence d'un péage routier sur le nouveau pont Champlain, qui sous-tend les estimations actuelles pour l'avenir, s'avère une variable-clé en économie des transports pour mesurer l'attrait du service (via l'élasticité croisée de la demande comme on peut le vérifier avec les études micro-économiques habituelles). D'ailleurs, la firme AECOM a déjà rapporté dans ses analyses qu'environ 75 % des passagers devront assumer une correspondance pour leurs déplacements entre la Montérégie et Montréal. Par conséquent, les conditions ne sont pas réunies pour assurer le niveau recherché – à moins d'une tarification très élevée ou d'une aide publique au profit de l'exploitant – d'affluence et/ou de rentabilité d'un tel service dans les années à venir.

Autres effets à prévoir

Tout en améliorant l'accès aux services de transport collectif, la liaison de l'ouest qui serait développée entre Dorval et Saint-Anne-de-Bellevue se rapproche tellement de la ligne Vaudreuil actuelle sur le tracé sud qu'elle risque fort d'entrer potentiellement en concurrence avec ce service. Une analyse plus poussée permettrait donc de mesurer les sensibilités et l'effet d'améliorations potentielles.

Par conséquent, nous entretenons des doutes du projet dans sa forme actuelle pour assurer un transfert modal significatif de l'automobile vers les transports collectifs et, par incidence, une réduction marquée de la consommation énergétique des combustibles fossiles ou des émissions de gaz à effet de serre nécessaires à l'atteinte des objectifs prévus dans les plans nationaux ou accords internationaux. Les comportements en transport dépendent très peu historiquement des technologies mises en œuvre mais beaucoup de la détermination des prix, du temps de déplacement, incluant l'ajout ou la diminution des correspondances dans l'utilisation d'un mode de transport pour se mouvoir du point A au point B.

Conclusions et recommandations

Pour tous les motifs qui précèdent, le projet présenté par CDPQ Infra est certes séduisant à première vue, mais il doit être évalué au mérite pour sa contribution aux politiques gouvernementales de mobilité durable, d'efficacité systémique, d'accès aux moyens de transport. Plusieurs observateurs attentifs considèrent par ailleurs cet examen prématuré pour l'ensemble du réseau proposé, d'autant plus que le cadre institutionnel et financier du Gouvernement n'est pas encore connu pour la Région métropolitaine.

Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons considérer comme rédhibitoire l'ensemble de la solution proposée, et nous recommandons ainsi au Gouvernement d'autoriser CDPQ Infra à développer une liaison efficace entre l'aérogare Dorval-PET, l'arrondissement Saint-Laurent et le cœur de la Métropole.

Quant à l'accès au tunnel sous le mont Royal, il y a lieu d'en confier l'arbitrage à une autorité gouvernementale compétente et neutre en matière de transports, compte tenu d'améliorations de services éventuelles entre d'autres régions que la Région métropolitaine elle-même et aussi au sein de la Région métropolitaine. La Caisse devrait donc revenir pour une autre étape devant le BAPE dans la perspective d'une évaluation des impacts d'autres ajouts tels qu'une desserte entre la couronne nord et l'île de Montréal, de même qu'entre la Rive-Sud et Montréal.

Merci de votre attention,

Normand Parisien, B.Sc., M.A.P.

Consultant en économie des transports et bonne gouvernance

[REDACTED]
[REDACTED]