

# Mémoire du Parti vert du Québec

## Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

Bureau des audiences public sur l'environnement - Lundi le 26 Septembre 2016

### Introduction

Au Québec, comme dans le reste de l'Amérique du nord, le transport dans les métropoles est devenu un problème écologique majeur dû à l'étalement urbain. L'Amérique du nord a développé des banlieues conçues pour les voitures et par conséquent mal desservies par les transports publics. Cependant, au vu du réchauffement de la planète, les gouvernements doivent mettre en place des politiques qui permettent la diminution des gaz à effet de serre. Il faut donc que les gouvernements fédéraux et provinciaux trouvent des solutions pour réduire l'utilisation de la voiture dans les villes et leurs périphéries. Le développement de réseaux de transport en commun efficace et peu coûteux pour l'utilisateur permettrait une diminution de l'utilisation de d'autres types de transports plus polluants. Le réseaux électrique métropolitain (REM) est un projet de transport en commun qui se décrit comme un mode de transport efficace, fiable, écologiquement responsable et fait dans l'intérêt public. Cependant, bien qu'efficace, ce nouveau mode de transport dans la région de Montréal n'est pas écologiquement viable et n'est pas planifier pour l'intérêt public. Ce projet est en fait mal planifié et les coûts pour les contribuables sont sous-estimés.

### Financement et privatisation

Le projet REM proposé par le Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) est estimé à 5,5 milliard de dollars dont un peu plus de la moitié des coûts seront pris en charge par la caisse, le reste devant provenir des gouvernements provincial et fédéral. Cependant, la CDPQ est un organisme qui gère des fonds provenant en majorité des régimes de retraites et d'assurances publics et parapublics<sup>1</sup>. De plus, pour aider le financement du projet, la CDPQ demande que les promoteurs immobiliers qui bénéficieront du projet soient imposés par les municipalités et qu'une partie des dividendes obtenues lui soit versée. En somme, l'argent investi par cette entité est en fait principalement public et donc ce projet sera finalement majoritairement financé par les

<sup>1</sup> <http://cdpq.com/fr/a-propos>

# Mémoire du Parti vert du Québec

## Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

Bureau des audiences public sur l'environnement - Lundi le 26 Septembre 2016

contribuables québécois-es et non l'inverse comme le fait croire la caisse de dépôt<sup>2</sup>. De ce fait, la CDPQ ne financera qu'une partie du projet, recevra la majorité des retombées économiques et contrôlera la gouvernance et la tarification de ce dernier. De plus, le projet vise avant tout la création de profits pour la Caisse de dépôt, plutôt que d'offrir un service efficace qui réduira les émissions de GES.

### Tarification

Bien que la Caisse de dépôt reste muette sur les tarifs qui seront imposés aux usagers, le modèle de gouvernance proposé vise à générer les profits, au travers de la tarification, en échange de l'investissement de la Caisse dans le projet. Pour nous, cela pose un très grand problème, puisque les tarifs élevés sont reconnus comme la principale raison poussant des milliers de Montréalais à hésiter lorsqu'il est question de faire usage des services de transport en commun existant, tel que les trains de banlieue et le réseau de la STM.

Si l'objectif de ce projet était réellement d'inciter une réduction de l'utilisation de l'automobile ce nouveau train devrait être mieux planifié, financé exclusivement avec des fonds public et devrait être offert gratuitement. Malheureusement, la réduction des GES et de l'utilisation de l'automobile ne semble pas être les principaux objectifs de ce projet.

### Achalandage

La CDPQ a annoncé qu'elle gardera pour elle les études d'achalandages, études qui justifient la construction d'un projet tel que le REM, après qu'elle est prônée la transparence dans ce dossier<sup>3</sup>. Nous ne pouvons donc que spéculer quant au niveau d'achalandage de ce nouveau réseau de transport. Cependant, nous pouvons tout de même faire quelques constatations par rapport aux données fournies par la caisse.

---

<sup>2</sup> Andrew Coyne: Funding government projects through public pension plans a terrible idea

<sup>3</sup> Les études d'achalandage du SLR resteront secrètes

# Mémoire du Parti vert du Québec

## Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

Bureau des audiences public sur l'environnement - Lundi le 26 Septembre 2016

D'un côté, la densité de population autour d'une station permet de s'assurer la présence d'un achalandage élevé malgré cela nous pouvons voir dans le tracé du train que celui-ci passe dans des zones avec une forte densité de population mais ne s'y arrête pas<sup>4</sup>. À cela s'ajoute le fait que ce service n'est pas connecté au reste du réseau de métro actuel et donc que les usagers devront effectuer plus de transferts selon leur destination, ce qui risque de décourager l'utilisation du service. Mais comme la si bien dit Michael Sabia, le président de la Caisse, à un comité de l'Assemblée nationale, le 26 avril dernier : « **La Caisse n'est pas l'autorité de planification du transport à Montréal (...) Nous n'avons pas analysé l'ensemble des besoins du système de transport à Montréal parce que ce n'est pas notre objectif** ». Nous pouvons donc en déduire que le nouveau réseau sera fait dans une optique de gain financier et non de développement d'un réseau de transport en commun efficace<sup>5</sup>.

D'un autre côté, le tracé du REM propose une alternative au quatre trains présentement en fonction. Ces quatre lignes déjà existantes sont surtout en fonction durant les heures de pointes alors que le REM aura une fréquence constante au courant de la journée. Les wagons et les stations du REM étant plus petits et moins nombreux ils seront congestionnés à l'heure de pointes. Pour empêcher une congestion de son réseau et ramener l'achalandage à la capacité de ses trains la caisse pourrait augmenter le prix des billets<sup>6</sup> afin de limiter l'utilisation du service: ce qui vas a l'encontre de l'objectif de fournir un service de qualité, abordable et efficace dans le but de réduire le recours à l'automobile privé.

### Environnement

Les études d'impacts démontrent que plusieurs espèces menacées, tel que le petit blongio et la couleuvre brune, seront perturbés lors de la construction du projet et que le projet détruira des milieux humides déjà rares dans la région de Montréal, notamment dû à la construction du Technoparc Saint-Laurent. À cela s'ajoute la construction de stationnement autours des nouvelles stations amenant une clientèle devant se déplacer en automobile pour atteindre le réseau, engendrant ainsi l'émission de gaz à effet de serre, une conséquence opposés aux

---

<sup>4</sup> La cascade d'erreurs du RÉM

<sup>5</sup> Le train de la Caisse : comme se servir au buffet!

<sup>6</sup> How the Caisse's Light Rail System will Crumble under its own Weight

# Mémoire du Parti vert du Québec

## Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

Bureau des audiences public sur l'environnement - Lundi le 26 Septembre 2016

principes même de la construction d'un nouveau train pour desservir la grande région de Montréal.

Bien que nous appuyons la construction de stationnements autour de gares, ceux-ci devraient se faire sur plusieurs niveaux afin de réduire leur superficie.

### Coût réel du projet

Le professeur Bent Flyvbjerg, de l'Université d'Oxford, a fait une analyse selon laquelle, dans le secteur ferroviaire, les dépassements de coûts moyens sont de 45% de la somme initiale. Si on prend en compte cette étude le projet du REM devrait donc coûter environ 7,9 milliard de dollars. Et même la projet Canada Line a coûté 29% de plus que le budget initiale, transposé au projet actuel cela reviendrait tout de même à un dépassement d'approximativement 1,6 milliard<sup>7</sup>. Ainsi, le budget de départ proposé par la caisse de dépôt est trop optimiste au vu des projets similaires déjà réalisés. Et si ces dépassements de coût sont fait qui va payer la différence ? La Caisse de dépôt et placement du Québec ou les contribuables québécois ?

### Perte d'investissement

Plusieurs investissements effectués par les sociétés de transport du grand Montréal et le gouvernement Québécois vont être jeté à la poubelle grâce à l'arrivée du système de transport léger sur rail (SRL).

En effet, une entente faite par le ministère des transports pour l'obtention d'un corridor ferroviaire pour le transport exclusif de passagers dans le cadre du projet Turcot, mis en place par le Canadien National (CN), sera inutile puisque les trains de passagers passeront par un autre corridor pour desservir l'aéroport Trudeau et l'ouest de l'île. Le coût de l'entente n'a pas été divulguée.

À cela s'ajoute le fait que le nouveau centre d'entretien des trains de l'agence métropolitaine de transport (AMT) qui a coûté 320 millions ne va pouvoir entretenir qu'un quart des trains prévu car seulement une des quatre lignes de trains prévus pour atteindre le centre sera disponible dû à la

---

<sup>7</sup> Le train, la Caisse et les dépassements

# Mémoire du Parti vert du Québec

## Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

Bureau des audiences public sur l'environnement - Lundi le 26 Septembre 2016

construction du SRL<sup>8</sup>. L'AMT est aussi entrain d'investir 80 millions pour l'amélioration des installations dans le tunnel Mont-Royal<sup>9</sup>. Cet investissement profitera donc plus au REM car celui-ci sera finalement le seul à pouvoir utiliser le tunnel pour rejoindre le centre-ville. L'AMT a aussi acheté il y a seulement 2 ans la ligne électrique de Deux-Montagnes au CN pour 92 million, ligne que l'AMT ne pourra plus utiliser si le REM est construit<sup>10</sup>. Les trains qui circulent donc présentement sur cette ligne ne seront donc plus utiles, malgré leur âge peu avancé.

### Manque de planification et ingérence partisane du PLQ

Bien que les candidats du Parti libéral du Québec de l'ouest de l'île ont fait campagne dans de nombreuses élections en faveur du train de l'ouest, qui aurait été présenté comme un projet public, qui utiliserait le tracé actuelle du train de banlieue de la ligne Vaudreuil-Dorion, ils n'ont jamais donnés suite à leur promesse.

L'annonce spontané du projet REM, sans planification, financé par le privé est une manoeuvre partisane qui vise à cacher leur manque d'action sur le dossier du train de l'ouest. L'échéancier accélérer de ces audiences et de la consultation publique est également une manoeuvre partisane en vu des élections générale québécoise de 2018. Selon nous, l'ingérence partisane dans le dossier par le Parti libéral du Québec, à des fins électoralistes, contribuera à l'un des nombreux gaspillages de fonds public et livrera un projet qui sera moins bien planifié qu'il n'aurait dû l'être.

### Concurrence au réseau actuel

Le réseau de train de banlieue actuel sera le grand perdant de la construction du REM. Une ligne sera démantelée, une autre perdra l'accès au centre-ville et l'ensemble du réseau perdra une partie de sa clientèle au profit du train de la CDPQ<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> Des trains de l'AMT inutilisables avec l'arrivée du nouveau SLR; Le train de la Caisse : comme se servir au buffet! ; Un centre de 320 millions pour entretenir 4 fois moins de trains que prévu?

<sup>9</sup> Des investissements publics de 80 M\$ profiteront à la CDPQ Infra

<sup>10</sup> Des trains de l'AMT inutilisables avec l'arrivée du nouveau SLR,

<sup>11</sup> Réseau électrique de Montréal. Que restera-t-il des trains de banlieue?

# Mémoire du Parti vert du Québec

Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

Bureau des audiences public sur l'environnement - Lundi le 26 Septembre 2016

## le Tunnel Mont-royal

Le tunnel Mont-Royal ne pourra plus être utilisé par l'AMT si le projet REM est mis en place. Les deux organisations ne semblent pas en mesure de trouver un terrain d'entente. D'un côté, Via Rail cherche à trouver une solution qui inclurait les deux types de train et de l'autre la CDPQ fait la sourde oreille. Si cela continu, les usagers de la ligne de Saint-Jérôme et de la ligne Mascouche n'arriveront plus aussi rapidement au centre-ville, car le tunnel ne leur sera plus accessible. Ainsi, le REM récupérera les usagers, qui devront payer, pour aller au centre-ville<sup>12</sup>.

Dans son ensemble le tracé du SRL favorise la concurrence entre le réseau de train de banlieue de l'AMT en faveur du nouveau REM. Celui-ci récupérera les usagers et donc les recettes du réseau actuel amenant éventuellement ce dernier à fermer ses portes. Les recettes revenant à la caisse de dépôt le nouveau réseau et donc un moyen de financer de façon publique la privatisation du transport en commun.

## Conclusion

Ainsi, le REM n'est pas un projet dont la planification favorise l'utilisation du transport en commun et à un coût qui sera plus important que prévu pour les contribuables, même s'il respecte son budget de départ. La caisse de dépôt montre également son favoritisme pour un système qui rapporte de l'argent plutôt qu'un système qui permet l'augmentation de l'utilisation du transport en commun et une lutte concrète au changements climatiques.

---

<sup>12</sup> Le bras de fer pour le train à grande fréquence se poursuit

# Mémoire du Parti vert du Québec

Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

Bureau des audiences public sur l'environnement - Lundi le 26 Septembre 2016

## Bibliographie

- 1) Train électrique de la Caisse: un projet aux impacts «inacceptables»  
<http://www.lapresse.ca/environnement/especes-menacees/201607/28/01-5005417-train-electrique-de-la-caisse-un-projet-aux-impacts-inacceptables.php>
- 2) Le bras de fer pour le train à grande fréquence se poursuit  
<http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201607/24/01-5004137-le-bras-de-fer-pour-le-train-a-grande-frequence-se-poursuit.php>,
- 3) Impossible de loger le train électrique et le TGF sous le mont Royal  
<http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201607/13/01-5000807-impossible-de-loger-le-train-electrique-et-le-tgf-sous-le-mont-royal.php>
- 4) Le train, la Caisse et les dépassements  
[http://plus.lapresse.ca/screens/9fc5e44c-fb9f-4594-9376-702e7165f28b%7C\\_0.html](http://plus.lapresse.ca/screens/9fc5e44c-fb9f-4594-9376-702e7165f28b%7C_0.html)
- 5) SLR : des maires craignent un partage inéquitable de la facture  
<http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2016/06/28/003-slr-caisse-depot-placement-maires-de-ux-montagnes-kirkland.shtml>
- 6) Des investissements publics de 80 M\$ profiteront à la CDPQ Infra  
<http://plus.lapresse.ca/screens/9942de11-df7f-45a3-92d9-b0c63756c15c%7C8titZutPiOt~.html>
- 7) Réseau électrique de Montréal. Un test de crédibilité  
<http://plus.lapresse.ca/screens/b0034e1e-7aac-4924-a7b4-89f4a709acad%7Cokwt-WJ~g1FI.html>
- 8) Réseau électrique de Montréal. Que restera-t-il des trains de banlieue?  
<http://plus.lapresse.ca/screens/9942de11-df7f-45a3-92d9-b0c63756c15c%7C8tit3TVnnn2g.html>
- 9) REM: Et le design dans tout ça?  
<http://journalmetro.com/opinions/paysages-fabriques/984293/rem-et-le-design-dans-tout-ca/>
- 10) La cascade d'erreurs du RÉM  
[http://plus.lapresse.ca/screens/a08723a1-4873-4040-af94-72f6b31e14c7%7C\\_0.html](http://plus.lapresse.ca/screens/a08723a1-4873-4040-af94-72f6b31e14c7%7C_0.html)
- 11) Les failles du projet du Réseau électrique métropolitain  
<http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/471657/les-failles-du-projet-du-reseau-electrique-metropolitain>
- 12) Un corridor ferroviaire neuf... et inutile  
<http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201605/27/01-4985610-un-corridor-ferroviaire-neuf-et-inutile.php>
- 13) Les études d'achalandage du SLR resteront secrètes  
<http://www.journaldemontreal.com/2016/05/18/les-etudes-dachalandage-du-slr-resteront-secretes>

## Mémoire du Parti vert du Québec

Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

Bureau des audiences public sur l'environnement - Lundi le 26 Septembre 2016

- 14) Des trains de l'AMT inutilisables avec l'arrivée du nouveau SLR,  
<http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2016/05/17/002-trains-voitures-amt-deux-montagnes-inutilisables-slr-caisse-depot.shtml>
- 15) Le train de la Caisse : comme se servir au buffet!  
<http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2016/05/13/002-analyse-auger-caisse-depot-projet-slr-transport-commun.shtml>
- 16) Un train nommé Délire  
<http://ici.radio-canada.ca/tele/enquete/2014-2015/segments/reportage/930/bombardier-pont-cha-mplain-train-rail-coree-du-sud-snc-lavalin-projet>
- 17) Saint-Laurent réclame le prolongement de la ligne orange du métro  
<http://ici.radio-canada.ca/regions/Montreal/2016/05/02/004-saint-laurent-ligne-orange-bois-franc.shtml>
- 18) Le train léger sera rentable, dit Québec  
<http://www.journaldemontreal.com/2016/04/22/un-train-electrique-de-55g-promis-pour-2021>
- 19) Un centre de 320 millions pour entretenir 4 fois moins de trains que prévu?  
<http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2016/05/12/003-centre-entretien-pointe-saint-charles-trains-banlieue-amt.shtml>
- 20) Opinion: Caisse transit project with the Quebec government is not a win-win deal  
<http://montrealgazette.com/news/quebec/opinion-caisse-transit-project-with-the-quebec-government-is-not-a-win-win-deal>
- 21) Andrew Coyne: Funding government projects through public pension plans a terrible idea  
<http://news.nationalpost.com/full-comment/andrew-coyne-funding-government-projects-through-public-pension-plans-a-terrible-idea>
- 22) How the Caisse's Light Rail System will Crumble under its own Weight  
<http://www.cat-bus.com/2016/05/how-the-caisses-light-rail-system-will-crumble-under-its-own-weight/>
- 23) REM: A Look at Ridership and Costs  
<http://www.cat-bus.com/2016/06/rem-a-look-at-ridership-and-costs/>
- 24) Showing Population and Places of Work within Walking distance of Montreal Rail Stations  
<http://www.cat-bus.com/2016/07/walksheds-visualizedshowing-population-and-places-of-workwithin-walking-distance-of-montreal-rail-stations/>
- 25) Périurbain et tramtrain : enjeux, projets et réalisations, **Joël** Forthoffer, « Périurbain et tram-train : enjeux, projets et réalisations », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 52 / 1-2 | 2012, mis en ligne le 04 février 2013, consulté le 20 septembre 2016. URL : <http://rge.revues.org/3615>



# **Mémoire du Parti vert du Québec**

**Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif**

**Bureau des audiences public sur l'environnement - Lundi le 26 Septembre 2016**