

**Revue d'impacts du projet du REM sur les réseaux ferroviaires existants et sur le
potentiel de développement du secteur Lachine-Est**

Mémoire présenté à
la commission sur le Réseau express métropolitain du BAPE

Par

David A. Dumoulin

Bachelier en Urbanisme (UQÀM)

et

Rachel Pilon

Bachelière en Histoire de l'art, Patrimoine urbain et Études urbaines (UQÀM)

et étudiante à la maîtrise en Études urbaines (INRS—UQÀM)

Septembre 2016

INTRODUCTION

Le développement du projet de Réseau express métropolitain (REM) par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) est sans aucun doute le projet de transport collectif le plus ambitieux qu'ait connu la région de Montréal depuis l'inauguration du Métro par l'ancien maire Jean Drapeau en 1966. Mais s'il faut se réjouir de voir la Caisse de dépôt et placement du Québec être prête à investir dans la région métropolitaine pour le développement d'un projet de train de 5,5 milliards de dollars, cela ne signifie pas qu'il faille accepter n'importe quelle proposition.

Bien que le projet s'inscrive comme étant un projet en partenariat public privé, la Caisse n'est pas un fonds d'investissement comme les autres. En tant qu'investisseur institutionnel gérant des fonds provenant principalement des régimes de retraite et d'assurances publiques et parapubliques, la Caisse se doit de tenir compte de tous les enjeux économiques, sociaux et environnementaux tout en reconnaissant l'impact d'un tel projet sur l'aménagement urbain à l'échelle métropolitaine. Les décisions qui seront prises aujourd'hui auront un impact évident sur les générations à venir. Il est de notre devoir de s'assurer que la proposition de la Caisse de dépôt tienne la route.

En tant qu'étudiants en urbanisme et en études urbaines, le retentissement du projet présenté par la Caisse nous touche encore plus particulièrement. Non seulement le Réseau express métropolitain viendra définir la manière dont seront effectués les déplacements en transport collectif pour les prochaines décennies, mais il aura également un impact sur l'aménagement des quartiers, sur nos déplacements quotidiens ainsi que sur notre mode de vie. Cet impact se reflètera sur les réseaux existants et viendra marquer de manière permanente plusieurs projets d'optimisation des réseaux régionaux et nationaux.

Ce fait est particulièrement vrai pour le secteur de Lachine-Est, dans l'arrondissement Lachine. Cet ancien secteur industriel de plus de 40 hectares représente actuellement la

plus grande opportunité de redéveloppement à Montréal et pourrait, à terme, amener plus de 5 000 nouveaux ménages dans l'arrondissement. Le projet vient non seulement ignorer l'incroyable potentiel de développement dans ce secteur, mais il vient également réduire à néant les projets d'optimisation du train de l'ouest sur la ligne de train de banlieue de Vaudreuil—Hudson qui aurait pu desservir ce secteur qui souffre, historiquement, d'une sous-couverture en matière de transport en commun.

En tant que représentants de la prochaine génération d'urbaniste, il nous semble pertinent de présenter une critique constructive des éléments mis de l'avant par la Caisse de dépôt dans son projet de REM et de sonner l'alarme afin d'identifier des éléments qui pourraient nuire à plusieurs opportunités de développement au sein de l'agglomération montréalaise et plus particulièrement au développement du secteur de Lachine-Est.

L'IMPACT SUR LES RÉSEAUX FERROVIAIRES EXISTANTS

Pour son Réseau express métropolitain, la Caisse de dépôt et placement du Québec compte utiliser le modèle du système léger sur rail (SLR), un mode de transport ferroviaire intermédiaire entre les modes lourds comme le train ou le métro et les modes plus légers comme les tramways traditionnels. Le matériel roulant dispose généralement d'une motorisation électrique et peut être opéré en site propre, séparé de toute circulation automobile, où il peut partager les voies de circulation comme les tramways modernes circulant dans les rues de plusieurs grandes villes européennes. Les choix effectués par la Caisse en matière d'infrastructure et de matériel roulant font, cependant, du REM un projet de type signature, où l'utilisation de technologies d'avant-garde passe avant les questions d'efficacité.

La Caisse mise, entre autres, sur l'utilisation d'une technologie en tout point similaire à celle utilisée pour le SkyTrain de Vancouver en Colombie-Britannique. On parle, ici, de matériel roulant entièrement automatisé et sans chauffeur, exploité en site propre sur des voies qui lui sont exclusives. Les voies utilisées seraient, en partie, aériennes et en tunnel avec certains tronçons au niveau du sol. Si une telle technologie peut présenter des avantages, notamment concernant les coûts en main d'œuvre pour l'exploitation, elle représente surtout un surcoût important côté infrastructures. Des études réalisées à Vancouver ont d'ailleurs révélé que ce mode de transport pouvait coûter jusqu'à trois fois plus cher qu'un tram-train à capacité équivalente¹.

Il faut également comprendre que le coût de construction des stations sur les tronçons aériens et en tunnel est beaucoup plus important que celui des stations au sol. On parle de coûts pouvant être jusqu'à 10 fois plus élevés que pour une station de type tram-train². Un tel choix se répercute inévitablement sur le nombre de stations et sur leur

¹ CONDON, Patrick et DOW, Kari. (Sept 2008). *A Cost Comparison of Transportation Modes*. Foundational Research Bulletin. [en ligne] http://www.sxd.sala.ubc.ca/8_research/sxd_frb07transport.pdf

² Ibid

répartition sur le tracé. Ces premières stations exigent la réalisation d'expropriations pour leur construction ou d'être carrément construite à l'extérieur des quartiers, là où l'espace est disponible. Le tram-train à l'avantage de pouvoir s'insérer plus facilement dans la trame urbaine en milieux densément peuplés et d'aller là où vit réellement la population.

La colonne vertébrale du projet de réseau express métropolitain de la Caisse de dépôt repose entièrement sur l'exploitation de l'emprise ferroviaire présentement utilisée par le train de banlieue de Deux-Montagnes qui inclut le tunnel Mont-Royal et qui est présentement sous la responsabilité de l'Agence métropolitaine de transport. Puisque le matériel roulant du REM est entièrement automatisé, les voies utilisées par celui-ci doivent lui être entièrement dédiées, et ce de manière exclusive pour des questions évidentes de sécurité. Ceci signifie, d'une part, que tous les passages à niveau devront être remplacés par des viaducs afin d'éviter tout trafic qu'il soit piéton, cycliste ou automobile. D'autre part, cela suppose également qu'aucun autre mode ferroviaire ne pourrait être autorisé à partager les rails du REM sur l'ensemble du réseau, y compris dans le tunnel du mont Royal.

Cet usage exclusif du tunnel à l'avantage du REM viendrait mettre fin au passage de la ligne de train de banlieue de Mascouche inauguré en 2014. Bien que la Caisse de dépôt ait prévu un arrêt supplémentaire permettant le transfert des passagers du train de banlieue vers le REM, il est très probable que cette correspondance supplémentaire viendra nuire à son efficacité déjà affaiblie par sa faible fréquence. La ligne souffre déjà de problème d'achalandage (5 000 passagers par jour, soit moins de la moitié de l'achalandage de 11 000 passagers quotidiennement prévu pour 2019)³. L'exclusivité de l'usage du tunnel pour le REM viendra également mettre un trait définitif sur un autre projet dans les cartons de l'Agence métropolitaine des transports depuis quelques années. Ce projet consistait à lier la ligne de train de banlieue de Saint-Jérôme, qui doit

³ Agence métropolitaine de Transport. (s.d.). *Ligne Mascouche en bref*. [en ligne] <https://www.amt.qc.ca/fr/planifier-trajet/train/mascouche#Informations>

présentement contourner le mont Royal vers l'ouest jusqu'à la Gare Lucien-L'Allier, avec le tunnel Mont-Royal, lui permettant de rejoindre de manière directe la Gare Centrale⁴.

La CDPQ n'est pas la seule à vouloir utiliser le tunnel du mont Royal. VIA Rail cherche également à l'emprunter pour la mise en place d'un service de train à grande fréquence (TGF) dans le corridor Québec-Windsor⁵. L'exploitation du tunnel afin de relier Montréal et Québec par la Rive-Nord permettrait de faire passer le temps de trajet, actuellement de 3 h, à près de 2 h. L'usage exclusif en faveur du REM a très certainement des chances de mettre en péril ce projet qui ne verra pas le jour si VIA Rail n'obtient pas un accès au tunnel.

L'implantation du REM pourrait avoir un impact important sur les deux principales lignes de train de banlieue de l'ouest de Montréal. Cet impact se présentera de manière directe pour la ligne de Deux-Montagnes puisqu'elle serait entièrement reconvertie d'après la technologie SLR et de manière plus indirecte sur la ligne Vaudreuil—Hudson. La véritable question, ici, est de savoir si l'investissement de la CDPQ en vaut réellement la peine.

La ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes avec ses 30 000 passagers par jour est présentement la ligne la plus achalandée du réseau de l'AMT⁶. Elle est également la seule entièrement électrifiée. Malgré que certaines améliorations pourraient lui être apportées, elle reste globalement très efficace. La CPDQ estime les coûts de reconversion en SLR de cette ligne à 1,2 milliard de dollars pour un achalandage similaire. Mais est-ce réellement justifiable alors que l'AMT estimait à 100 millions de dollars l'achat de nouvelles voitures multinationaux qui doublerait potentiellement la

⁴ BISSON, Bruno. (27 fév 2009). *19 millions pour le train Blainville-Saint-Jérôme*. La Presse. [en ligne] <http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/200902/26/01-831589-19-millions-pour-le-train-de-blainville-saint-jerome.php>

⁵ GUERTIN, Rémy et VANDERSLEYEN, Jacques. (9 juil 2016). *Le REM aggravera-t-il la fracture Montréal-Région ?* Le Devoir. [en ligne] <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/475129/le-rem-aggraverait-il-la-fracture-montreal-regions>

⁶ Agence métropolitaine de Transport. (s.d.). *Ligne Deux-Montagnes en bref*. [en ligne] <https://www.amt.qc.ca/fr/planifier-trajet/train/deux-montagnes#Informations>

capacité de la ligne⁷ ? Des modifications à la signalisation ainsi que le doublement des voies vers le nord à partir de Pierrefonds-Roxboro aurait également pu améliorer de manière considérable la fréquence de passage des trains sur cette ligne, et ce, pour une fraction des coûts annoncés pour la reconversion des voies en SLR. C'est sans compter la perte du tunnel Mont-Royal qui deviendrait à l'usage exclusif du REM.

La ligne de train de banlieue de Vaudreuil-Hudson pourrait également souffrir de la compétition de la branche ouest du REM dans l'axe de l'autoroute 40. Profitant de meilleurs fréquences et disposant d'importants stationnements incitatifs, les futures stations du REM pourraient bien accaparer une partie de l'achalandage du train Vaudreuil—Hudson. Cela mettrait sa viabilité à moyen et long terme en danger, privant ainsi des milliers d'usagers qui profitaient d'un service à proximité de chez eux, souvent accessible en transport actif. La ville de Dorval ainsi que l'arrondissement Lachine pourrait également perdre leur accès au centre-ville via le train, obligeant leurs résidents à se rendre aux stations du futur REM.

⁷ BISSON, Bruno. (11 sept 2015). *Train de Deux-Montagnes : un confort amélioré dans deux ou trois ans*. La Presse [en ligne] <http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201509/11/01-4899508-train-de-deux-montagnes-un-confort-ameliore-dans-deux-ou-trois-ans.php>

IMPACTS SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LACHINE-EST

L'arrondissement Lachine ainsi que plusieurs citoyens et acteurs du milieu sociocommunautaire sont en pleine réflexion quant à l'avenir de l'ancien site industriel de Lachine-Est en bordure du canal de Lachine. Les précédentes propositions d'amélioration des transports en commun dans l'ouest de l'île (train de l'ouest, SLR de l'aéroport) avaient soulevé l'enthousiasme au sein de la population lachinoise qui se voyait enfin être desservie par un axe de transport en commun structurant. Cependant, le projet de REM présenté par la CDPQ ne répond ni aux besoins de la population présente ni de la population future en éliminant toute possibilité de desserte de l'arrondissement Lachine. L'important site de 40 hectares pourrait attirer jusqu'à 5 000 nouveaux ménages dans l'arrondissement. Ce serait une excellente occasion de concevoir un nouveau milieu de vie proposant un modèle d'écoquartier construit autour d'un axe de transport en commun structurant. En choisissant d'utiliser le tunnel du mont Royal pour rejoindre l'ouest de l'île, la CDPQ laisse tout le secteur de Dorval, de Lachine et de LaSalle sans alternative concrète à l'usage de l'automobile ou des services d'autobus qui ne répondent malheureusement plus aux besoins de la population.

Le lieu projeté pour la construction de la future branche ouest du REM, dans l'axe de l'autoroute 40, se situe loin du centre de l'arrondissement Lachine et dans une zone très enclavée par rapport à celui-ci. Dans le contexte du développement résidentiel de l'ancien secteur industriel de Lachine-Est, cette distance avec l'arrondissement serait peu optimale en terme d'offre de transport. De plus, son impact sur les déplacements dans l'arrondissement serait pratiquement nul puisqu'il augmenterait la distance moyenne entre le mode de transport et le lieu de départ ou d'arrivée des usagers obligeant ceux-ci à se rabattre sur les lignes d'autobus express. Sans la présence d'un mode de transport plus adapté aux problématiques de ce secteur comme le tram-train, il est clair qu'il sera difficile de réaliser le développement du futur quartier Lachine-Est comme modèle d'écoquartier respectueux des principes de développement durable.

Selon nous, le projet du REM tel qu'il est proposé actuellement soulève quatre catégories d'enjeux de mobilité dans l'arrondissement Lachine facilement transposables aux autres quartiers de la région montréalaise qu'il influencera.

En moyenne, sur le territoire lachinois, et ce pour l'ensemble des usagers désirant utiliser le REM pour se rendre au Centre-ville, le trajet serait allongé et l'usage de correspondances serait accru ce qui augmenterait le temps passé en transport quotidiennement. En effet, dans un rayon de 750 mètres d'une station de métro ou de train, la population est encline à marcher pour s'y rendre⁸. Au-delà de cette limite, les usagers préfèrent prendre le bus afin de s'y rendre ou songent à changer de moyen de transport. Certains prendront le vélo, mais seulement les plus téméraires l'utiliseront pour de longues distances. La présence de stationnement incitatif près des gares du REM pourrait même inciter certains utilisateurs du transport collectif à s'y rendre en voiture. Ainsi, le report modal des transports collectifs se ferait surtout vers le covoiturage ou pire vers l'automobile individuelle. Cela irait à l'encontre de l'objectif de la métropole de réduire le nombre d'automobiles sur son territoire et la part modale de la mobilité motorisée individuelle. C'est sans compter que les stationnements incitatifs augmentent souvent la demande pour le stationnement sur rue, car ils débordent ou parce qu'ils sont payants. Il y aurait là un problème puisque les rues sont déjà saturées de voitures dans tout comme dans les quartiers centraux et péricentraux montréalais.

Plus particulièrement, la mobilité des populations vulnérables (les aînés, les personnes handicapées physiquement dont celle en fauteuil roulant, les femmes enceintes, les parents d'enfants en bas âges et les enfants) est beaucoup plus sensible aux différents obstacles qui peuvent réduire leur accessibilité au transport en commun. Celle-ci peut être restreinte par l'augmentation de la distance à effectuer à pied ou en fauteuil roulant ainsi que par les obstacles physiques dus aux correspondances et à leur augmentation sur le trajet (passage à niveau, escalier, etc.). Ces conditions favorables à leur isolement briment la qualité de vie de ces populations en les marginalisent puis en

⁸ APPARICIO, Philippe, «Semaine 1 : Introduction», *Analyses spatiales appliquées aux études urbaines*, Séance de cours, 6 septembre 2016, INRS.

réduisant leur accès aux services et aux loisirs ainsi qu'en diminuant leur autonomie et leur contribution à la société pour certains groupes. Sans la présence d'un mode de transport efficace et permettant un accès direct au cœur des quartiers, il est très difficile de répondre aux besoins de cette clientèle. Le modèle du REM, par le mode d'implantation des stations dans un axe autoroutier, ne semble pas être une alternative efficace pour la population de Lachine.

Une localisation plus centrale des axes de transport en commun au sein de l'arrondissement valoriserait avantageusement les artères commerciales en y amenant un flux quotidien de clientèle. Cela favoriserait la survie de commerces existants sur les rues commerçantes en déclin que sont Notre-Dame et Provost. De plus, ce nouveau bassin de client augmenterait l'attractivité des entrepreneurs pour y implanter de nouveaux commerces qui augmenteraient l'offre de services dans un quartier où l'offre alimentaire est absente. Dans le cas présent, la présence d'un mode de transport de type tram-train permettrait de maximiser le potentiel de développement commercial tout en favorisant une mixité au sein du secteur.

Concernant les effets de l'implantation du REM sur les autres moyens de transport collectif de Lachine, dans le contexte du développement du secteur de Lachine-Est, nous croyons que la fréquence de passage des différentes lignes d'autobus locales et express pourrait être nettement insuffisante à la venue de 5 000 nouveaux ménages dans le quartier. Malgré qu'il soit difficile de dire précisément si la présence du REM aura un impact négatif ou positif sur le nombre d'utilisateurs des bus de la STM dans le quartier, nous pouvons établir des hypothèses reposant sur trois tendances qui risquent d'être observées.

Une première part de ces nouveaux usagers pourrait travailler à proximité de leur résidence et ainsi utiliser les autobus locaux ou encore les transports actifs pour s'y rendre. Une deuxième part de ses nouveaux usagers utiliseront les autobus express existants pour se rendre au centre-ville. Une troisième part, pouvant autant être des usagers des services offerts actuellement, mais plus particulièrement des nouveaux

usagers, pourrait utiliser la voiture pour se rendre à l'un des stationnements incitatifs du REM.

Advenant qu'une masse critique d'utilisateurs choisissent la voiture pour se rendre à l'un des stationnements incitatifs du REM, la diminution de la demande pour les lignes de bus express en direction du centre-ville risque de nuire à leur fréquence de passage. Ce qui pourrait devenir particulièrement problématique lors des heures creuses où les passages sont beaucoup moins fréquents. Dans ces intervalles hors heures de pointe, le REM risque d'offrir un service moindre que les bus en raison de son coût d'exploitation plus élevé. Il est également important de considérer le service nocturne particulièrement pour les travailleurs de nuit. Ils sont nombreux à travailler dans les zones industrielles de⁹ Lachine ainsi que dans le secteur de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau à Dorval et dans le parc industriel Angrignon à LaSalle. Ils doivent pouvoir avoir accès à des services de transport en commun leur permettant de se rendre à leur pôle d'emplois.

⁹ Ville de Montréal, «Pourquoi s'installer à Lachine? Secteurs industriels», *Lachine. Affaires et économie*, en ligne, Date n.d. <ville.montreal.qc.ca>. Consulté en septembre 2016.

EN CONCLUSION

Malgré le caractère ambitieux du projet de Réseau express métropolitain de la Caisse de dépôt et placement du Québec, il est important d'en observer tous les éléments afin d'avoir un portrait réaliste des impacts qu'il pourrait engendrer. Malgré l'envergure du réseau projeté et les investissements qui y sont associés, il est de notre devoir de rester critique devant un tel projet et de se demander si c'est bien le projet dont Montréal a besoin.

Au cours des dernières pages, nous avons vu que l'implantation d'un système léger sur rail entièrement automatisé, tel que projeté par la CDPQ, aurait un impact majeur sur des infrastructures ferroviaires existantes limitant énormément nos choix pour de futurs projets de transport et éliminant toute flexibilité par rapport à l'utilisation du tunnel du Mont-Royal. Ces mêmes infrastructures existantes pourraient cependant être améliorées pour une fraction de du prix annoncé par la CDPQ tout en ayant une efficacité comparable. La concurrence exercée par la présence du REM pourrait sérieusement mettre en péril d'autres lignes de transport comme la ligne de train de Vaudreuil-Dorion, privant ainsi des milliers d'usager de leur mode de déplacement quotidien.

Nous avons également vu que l'impact du projet de la CDPQ pourrait avoir un impact négatif sur le développement de l'un des plus grands sites de redéveloppement urbain présentement en projet à Montréal, celui du secteur Lachine-Est dans l'arrondissement Lachine. Non seulement la présence du REM pourrait nuire à l'offre de transport dans ce secteur qui en a cruellement besoin, mais il pourrait également inciter certains automobilistes à faire usage des stationnements incitatifs près des futures stations du REM.

Bien que le but premier de la CDPQ est d'arriver à rentabiliser son réseau express, il est primordial de lui rappeler qu'en tant qu'acteur de premier plan dans le développement

du transport en commun à Montréal, elle a le devoir et la responsabilité de tenir compte des impacts urbanistiques de ses décisions sur l'aménagement et sur le mode de vie de ses citoyens. Des alternatives répondant à ces besoins existent et permettraient pour un investissement similaire à celui de la CDPQ de rejoindre une base de population beaucoup plus importante. L'un de ses projets, le Grand Virage¹⁰, développé par l'organisme Option transport durable est une réponse crédible au projet de REM de la CDPQ qui tient compte des besoins présent et futur de la population de l'agglomération montréalaise. Le projet de REM se veut un projet de type signature, offrant une vitrine des meilleures technologies disponible, mais dans le développement efficace des transports à l'échelle urbaine, il est beaucoup plus important d'utiliser les bons modes de transports à la bonne place.

¹⁰ Option transport durable. (s.d.) *Le Grand Virage*. [en ligne] <http://www.transportdurable.org/le-grand-virage.html>