

# UN SKYTRAIN NOMMÉ DÉLIRE

# DES PROJETS ADAPTÉS AUX BESOINS DES CITOYENS

La Caisse de dépôt nous propose un skytrain d'au moins 8\$ milliards. Pourquoi un projet si cher? Pour permettre à quelques entreprises de faire fortune, grâce aux milliards de subventions des gouvernements. Ce projet encouragera l'étalement urbain et la dépendance à l'automobile. Il fera augmenter les tarifs de transports collectifs et les émissions de gaz à effet de serre (GES), tout en induisant des baisses de services.

**Nous devons refuser le skytrain et opter pour un vrai Grand Virage vers les transports collectifs!**

Pour le même investissement, quelle option devrait-on choisir?

## Le Réseau électrique métropolitain (REM) de la CDPQ - Infra

- 4 lignes de skytrain
- Fermeture inévitable des trains vers Vaudreuil-Hudson et Candiac

(Le skytrain Deux-Montagnes incapable de soutenir la demande de pointe. Trains de l'est, de St-Jérôme et de Via Rail : transfert imposé avant le tunnel Mont-Royal)



15

nouvelles stations accessibles

20\$

coût moyen par déplacement

120 000

usagers additionnels en transport en commun électrifié

80M\$

à 120M\$

en frais d'exploitation par année (payé par des hausses tarifaires)

↓ 27 000t

émissions GES directement évitées

↑ 60 000t

GES créées par l'étalement urbain

## Exemple de proposition alternative : le Grand Virage

- 6 lignes de tramway
- 3 stations de métro
- Investissements dans les trains de banlieue (ligne Ouest et Deux-Montagnes)



130

nouvelles stations accessibles

3\$ - 6\$

coût moyen par déplacement

460 000

usagers additionnels en transport en commun électrifié

Économies sur les frais d'exploitation actuels

↓ 356 000t

émissions GES directement évitées

↓ 45 000t

GES évitées par la concentration urbaine

Document réalisé le 16 janvier 2017 par :

**Luc Gagnon**, M.Sc., Ph.D, chargé de cours, École de technologie supérieure  
**Jean-François Lefebvre**, Ph.D., chargé de cours, École des sciences de la gestion, UQAM



coalitionclimatmtl.org  
transparence.ca  
transportdurable.org  
facebook.com/pourunmeilleurprojet

**COALITION  
CLIMAT  
MONTRÉAL**

# Le skytrain, un choix économiquement injustifiable



Le skytrain est un train automatisé, sans chauffeur. Cela exige de construire un réseau en hauteur ou en souterrain, avec une cascade de conséquences :

- ▶ Coûts très élevés du réseau et surtout de chacune des stations.
- ▶ Il faut réduire le nombre de stations, trop chères.
- ▶ À cause du faible nombre de stations, peu d'usagers y accéderont à pied.
- ▶ Pour compenser, la CDPQ prévoit 16 000 places de stationnements.
- ▶ Les grands stationnements empêchent la création de vrais quartiers TOD (*Transit Oriented Development*).

## Quels sont les coûts réels du REM?

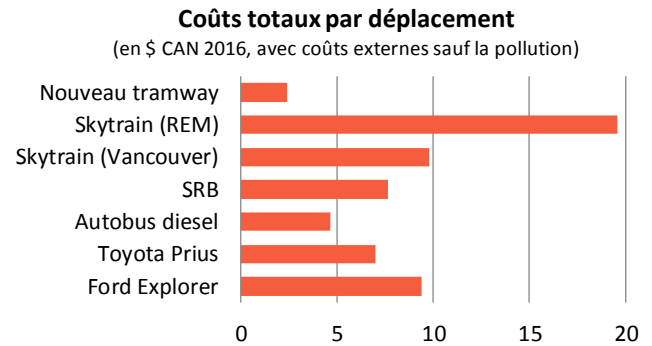
La CDPQ a gardé secrètes les données financières du projet. Nous devons donc les estimer.

|                            | Évaluation très optimiste         | Évaluation réaliste  |
|----------------------------|-----------------------------------|----------------------|
| Investissement initial     | 6\$ milliards (aucun dépassement) | 8\$ milliards        |
| Période de remboursement   | 40 ans                            | 30 ans               |
| Taux d'intérêt             | 5%                                | 8%                   |
| Remboursement annuel       | 335\$ millions                    | 660\$ millions       |
| Coûts d'exploitation       | 80\$ millions /an                 | 120\$ millions /an   |
| Achalandage quotidien      | 160 000 passages/jr               | 130 000 passages/jr  |
| Achalandage annuel         | 51 millions passages              | 42 millions passages |
| <b>Coût total /passage</b> | <b>8,10\$</b>                     | <b>18,50\$</b>       |

Pour illustrer à quel point ces coûts sont élevés, on peut les comparer avec ceux d'autres options de transport. Le tableau suivant provient d'une étude rigoureuse sur les options disponibles à Vancouver<sup>1</sup>.

Notons que, pour un réseau de même longueur, l'achalandage du Skytrain de Vancouver est d'environ 400 000 passages/jour, alors que le REM prévoit de 130 000 à

160 000 passages/jour. Nous avons donc inclus une évaluation du REM, corrigée en fonction de l'achalandage. Selon cette étude, le coût total par déplacement du REM est 8 fois plus cher que celui d'un tramway.



Pour confirmer les différences de coûts, nous avons analysé un projet de tram-train, avec chauffeur, sur le pont Champlain. Avec un trajet plus long (que celui du REM) qui dessert le boul. Taschereau jusqu'au métro Longueuil, le choix du tram-train permet d'économiser 1\$ milliard.

En fait, même automatisé, le skytrain a des coûts d'opération élevés. En desservant mieux la population, le tramway permet de remplacer plusieurs autobus, entraînant d'importantes économies. Ottawa prévoit sauver 100 M\$ par an en remplaçant un SRB par une ligne de tramway.

## Pourquoi la CDPQ a-t-elle choisi le skytrain, alors qu'il existe des options 4 à 8 fois moins coûteuses?

On peut identifier plusieurs explications :

- ▶ Le gouvernement du Québec lui a promis au moins 3\$ milliards en subventions directes et environ 1\$ milliard en infrastructures de l'AMT, incluant le tunnel du Mont-Royal.
- ▶ **La CDPQ a choisi une technologie et un tracé qui favorisent ses amis et ses investissements.**

Voici quelques exemples d'entreprises privées qui pourront multiplier leurs profits, grâce au REM lourdement subventionné :

- ▶ Le choix du tracé favorise plusieurs centres commerciaux : 10/30, Fairview et bâtiments autour de la Gare Centrale, propriétés de la CDPQ.
- ▶ Le choix de la technologie skytrain favorise Bombardier, tout en éliminant de nombreux concurrents parmi les fournisseurs d'autres technologies.
- ▶ Le choix du skytrain exigera d'énormes quantités de ciment, fourni probablement par la nouvelle cimenterie de Port-Daniel en Gaspésie, dans laquelle la CDPQ et la famille Beaudoin-Bombardier ont investi.

<sup>1</sup> P. M. Condon, K. Dow, *A Cost Comparison of Transportation Modes*, November 2009, Foundational Research Bulletin, no. 7.

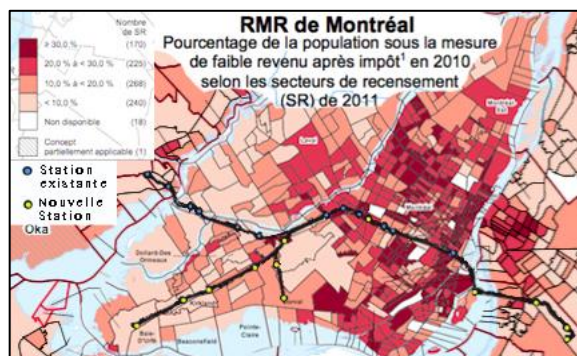
# Le skytrain ne répond pas aux besoins des citoyens de la région de Montréal

La Société de transport de Montréal a publié une carte de ses réseaux d'autobus les plus achalandés.



On peut constater que la forte demande de transport public est localisée dans l'Est et dans le Sud-Ouest de Montréal. À ce bilan, il faut ajouter un besoin majeur : réduire la pression sur la ligne Orange du métro (Henri-Bourassa /Berri), qui est complètement saturée aux heures de pointe.

Si on examine l'image suivante du REM, nous avons l'impression que la CDPQ a intentionnellement évité tous les quartiers pauvres et denses de la région.



Voici donc le résumé des décisions de la CDPQ :

- ▶ Desservir plusieurs quartiers les plus riches du Nord-Ouest.
- ▶ Sur la Rive-sud, desservir un centre commercial, entouré de terres agricoles.
- ▶ Ne pas desservir l'Est de Montréal, ni le Sud-Ouest, ni réduire la pression sur la ligne Orange du métro.
- ▶ Reconstruire à neuf la ligne Deux-Montagnes, même si elle est déjà électrifiée et la plus performante de l'AMT.
- ▶ **Entraîner la fermeture des lignes Hudson-Vaudreuil et Candiac, après un ou deux mandats électoraux.**

Un exemple d'alternative adaptée aux besoins : le *Grand Virage*

Pour illustrer qu'il existe des options mieux adaptées aux besoins des citoyens, quelques spécialistes de transport public ont proposé un scénario composé de 6 lignes de tramway, 3 stations de métro et des investissements dans les trains de banlieue existants. Sur le plan suivant, les lignes pointillées représentent les nouvelles lignes de tramway. Puis un tableau donne une courte description des investissements envisagés.



|               | Lignes de tramways, ajouts de stations de métro et investissements dans les trains de banlieue                                 |
|---------------|--|
| <b>T1</b>     | Tramway Métro Radisson / Anjou / Pie-IX / CHUM   |
| <b>T2</b>     | Tram Pie IX : du Métro Pie-IX (ligne Verte) à Laval  |
| <b>M1</b>     | Métro ligne Bleue : une station coin Pie IX et Jean-Talon  |
| <b>T3</b>     | Aéroport /Dorval /Lachine /Métro Lionel-Groulx   |
| <b>T4</b>     | Métro Longueuil / Taschereau / Pont Champlain / Métro Peel   |
| <b>M2</b>     | Métro : Poirier et Bois-Franc  |
| <b>T5</b>     | Le Carrefour /métro Montmorency /Métro Bois-Franc  |
| <b>T6</b>     | Métro Guy /Cotes-des-Neiges /De la Savane / Hippodrome   |
| <b>Trains</b> | <b>Train de l'Ouest</b> (trippler le nb de départs dans chaque direction), ligne <b>Deux-Montagnes</b> (hausse de la capacité) |

Cette alternative coûterait moins cher que le REM, soit 5\$ milliards pour les 6 lignes de tramway (130 stations), 1\$ milliard pour 3 stations de métro et un peu moins de 2 milliards pour améliorer les trains de banlieue (fréquence et capacité, en visant ultimement leur électrification). Une telle alternative comporte 9 fois plus de nouvelles stations que le REM et desservirait près de 4 fois plus de passagers. De plus, la fréquence de certaines lignes de bus sera augmentée.

**Il ne s'agit pas de prétendre qu'il faut implanter exactement un tel scénario.** En effet, un processus de concertation est essentiel pour améliorer la conception des lignes. Mais le *Grand Virage* est utile pour illustrer à quel point le REM n'est pas justifié.

# Processus antidémocratique, arrogance de la CDPQ et complicité de rares élus

Le Réseau électrique métropolitain (REM) a été conçu dans le plus grand secret, sans consulter la moindre instance de transport public, ni les élus concernés. La CDPQ a ensuite présenté une étude d'impacts pleine de lacunes:

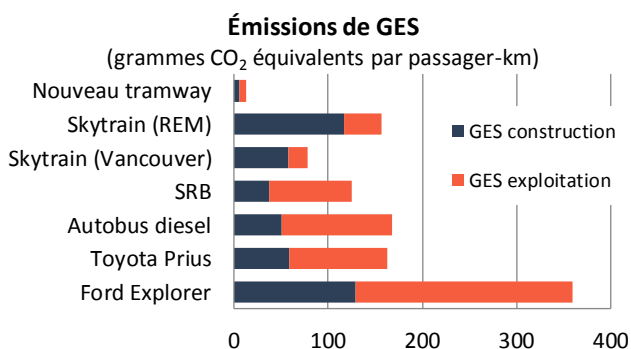
- ▶ Pas de justification économique;
- ▶ Pas d'analyse de l'effet du projet sur les tarifs;
- ▶ Pas d'analyse de l'enjeu de l'étalement urbain;
- ▶ Pas d'évaluation des émissions de GES.

Cinq ministères ont alors jugé l'étude d'impact "irrecevable" et plusieurs autres l'ont considérée incomplète. Malgré cela, **le ministre de l'Environnement l'a jugée recevable, avant même qu'elle ne soit effectivement complétée.**

Devant ces lacunes, les élus de la Communauté métropolitaine de Montréal se sont réunis pour rédiger une longue liste de questions pertinentes à la CDPQ. **Le maire de Montréal est intervenu pour empêcher que cette liste soit déposée formellement**, niant ainsi les droits des autres élus. Cette intervention a permis à la CDPQ de garder secrètes ses données économiques. Voici aussi quelques demandes des ministères auxquelles la CDPQ a refusé de répondre.

## Évaluer les émissions totales de GES reliées à la phase de construction du projet

La CDPQ n'a pas répondu à cette exigence du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Trois études différentes permettent toutefois d'estimer que le béton requis dans les voies aériennes et les tunnels induira des émissions de GES de plus de 700 000 tonnes. Il faudra au moins 25 ans avant que le *skytrain* puisse entraîner la moindre baisse d'émission<sup>2</sup>!



À cet égard, les tramways présentent des performances écologiques exceptionnelles comparées au *skytrain* et aux autobus, même en services rapides par bus (SRB)<sup>3</sup>. **Il serait inacceptable que le REM soit financé par le Fonds vert provenant de la bourse sur le carbone et destiné à**

<sup>2</sup> Mikhail V. Chester, Life-cycle Environmental Inventory of Passenger Transportation in the United States, *Institute of Transportation Studies*, Berkeley, 2008; Condon et Dow, 2009, *Op. Cit.* et Hanson Hidberg cement group.

<sup>3</sup> Figure adaptée de Condon et Dow, 2009, *Op. Cit.*

**appuyer les mesures les plus efficaces pour réduire les GES.**

## Approfondir les enjeux des pertes de terres agricoles et de l'étalement urbain

Voilà une exigence du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire. La CDPQ a refusé cette demande. Voici donc la réalité:

▶ Sur la Rive-Sud, un stationnement incitatif de 3000 places nécessitera un dézouage agricole sur une superficie de 30 hectares, soit l'équivalent de 50 terrains de football.

▶ Les antennes vers Sainte-Anne-de-Bellevue et vers le Dix30 stimuleront l'étalement urbain de faible densité, ce qui augmentera la dépendance à l'automobile, favorisera la congestion routière et augmentera les émissions de GES.

## Comparer le *skytrain* avec d'autres options

Voilà une exigence du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (et également de la ville de Laval). La CDPQ a refusé ses demandes. Le ministère a pourtant affirmé que le *skytrain* « n'est pas clairement démontré comme étant le seul mode pouvant répondre aux besoins. Un comparatif entre les différents modes serait pertinent. »

## La CDPQ a conçu un projet dans le plus grand secret, sans tenir compte des objectifs du Québec

En fait, la menace du REM est doublement négative : hausse de l'étalement urbain et de la dépendance au pétrole et, pour les 10 ou 15 prochaines années, le projet va utiliser tous les fonds disponibles pour améliorer le transport collectif. Cela va empêcher le Québec de faire le virage nécessaire pour atteindre ses cibles de réductions de GES. **Au contraire, avec le Grand Virage, il sera même possible de financer une ligne de tramway à Gatineau et une à Québec.**

Finalement, Vancouver a abandonné le *skytrain* pour ses extensions de services et opte maintenant pour le tramway. Toronto va dépenser 118 millions pour démanteler sa ligne de *skytrain* de Scarborough. Les villes de Calgary, Edmonton, Ottawa, Mississauga, Toronto, Kitchener-Waterloo et Surrey (Vancouver) aménagent des lignes de tramway modernes.

**La Caisse et quelques élus tentent d'imposer, à coups d'intimidation systématique, un projet catastrophique pour la société québécoise sur le plan social, économique et environnemental. Il faut s'y opposer avec vigueur.**

**NOUS AVONS BESOIN DE VOTRE APPUI**

[mobilisation@coalitionclimatmtl.org](mailto:mobilisation@coalitionclimatmtl.org)

Contactez : Shaen Johnston au (514) 931-9919

Coalition Climat Montréal | Transparence

Option transport durable | Pour un meilleur projet