

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA COMMISSION DES FINANCES PUBLIQUES DE  
L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC SUR LE PROJET DE LOI 38 :

Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et  
placement du Québec

Présenté par :

La Coalition du Train de l'Ouest



**Train de l'Ouest**  
Pour améliorer les trains de banlieue  
For Improved Commuter Rail Service

13 mai 2015

---

**Tables des matières:**

INTRODUCTION.....	1
LA COALITION DU TRAIN DE L'OUEST.....	2
NOTRE SITUATION ET NOS ATTENTES.....	3
CONCLUSION.....	7
ANNEXE A : HISTORIQUE.....	8
ANNEXE B : ÉTUDES.....	12
ANNEXE C : CITATIONS ET APPUIS.....	16
ANNEXE D: CANADA LINE ET UNION PEARSON EXPRESS.....	20
ANNEXE E : COUPURES DE PRESSE.....	23



---

Nous accueillons très positivement le projet de loi 38 et la participation de la Caisse de Dépôt et Placement du Québec dans les grands projets d'infrastructure. Les projets, incluant le nôtre, le Train de l'Ouest, ont joui de l'appui et des engagements verbaux des gouvernements successifs. Cependant, un élément critique faisait toujours défaut, celui de la capacité des gouvernements à les financer.

Le projet de loi 38, ouvre non seulement la porte à la question cruciale de financement, mais en même temps à la mise à contribution de l'expertise de la Caisse dans la gérance et la réalisation de grands projets d'infrastructure tant au Canada qu'ailleurs dans le monde, et ce dans le respect des contraintes financières imposées à la Caisse par son mandat.

Nous considérons la conjoncture présentée par le projet de loi 38 comme une formule plusieurs fois gagnante. Les citoyens y gagnent par la venue des services essentiels qu'ils réclament depuis très longtemps ; le Québec y gagne en élaborant un moyen sûr et efficace de financer de grands travaux d'infrastructure dont les besoins sont criants; la Caisse y gagne en réalisant des projets dans lesquels elle possède une expérience acquise et où elle a démontré sa capacité d'y trouver bénéfice pour les citoyens, selon son mandat; les retraités et ceux qui prendront leur retraite y gagnent car ils pourront jouir de la réussite prouvée de la Caisse dans plusieurs projets d'infrastructure qui seront réalisés.

La Caisse a réussi de grands projets à Vancouver, en Europe et ailleurs. Elle a démontré un leadership incontesté au niveau international.

Il est propice que le Québec pour lequel œuvre la Caisse, puisse maintenant profiter de sa participation.

Sans sa participation, notre projet ne verrait pas le jour. Nous portons le ferme espoir que des projets réussis comme le nôtre ouvrent la porte et servent de modèle à d'autres grands projets d'infrastructure dont le Québec a besoin.

---

## La Coalition du Train de l'Ouest

La Coalition du Train de l'Ouest est un regroupement de la base citoyenne, fortement soutenue par la quasi-totalité des maires de la région Ouest de Montréal, ainsi que de nombreux ministres et députés de l'Assemblée nationale. La Coalition, qui milite depuis plusieurs années pour l'amélioration et la mise-à-jour de la ligne de passagers Vaudreuil-Hudson, connue aujourd'hui comme le Train de l'Ouest, a obtenu à maintes reprises depuis sa fondation l'appui formel des trois paliers de gouvernement ainsi que des partis politiques aux niveaux provincial et fédéral.

Soulignons aussi l'appui et les déclarations répétées d'engagement de la part des ministres des Transports successifs, Sam Hamad, Pierre Moreau, de l'actuel ministre Robert Poëti, ainsi que ceux des ministres des Finances. Que le Train de l'Ouest ait obtenu l'aval et l'appui soutenus de ces ministres démontre clairement leur réalisation des besoins et objectifs pressants que représente le Train de l'Ouest.

Nous apprécions particulièrement l'engagement soutenu du premier ministre Couillard, qui a décrit le Train de l'Ouest comme une de ses importantes priorités.

C'est au fil de cet engagement de la part du premier ministre et de son gouvernement, qu'est survenue le 13 janvier 2015 l'annonce de l'implication de la Caisse de Dépôt et Placement du Québec comme maître d'œuvre de deux projets prioritaires de transport collectif, soit celui du Train de l'Ouest et du nouveau pont Champlain.

Nous avons été ravis d'entendre les propos de M. Sabia, PDG de la Caisse, lors de sa comparution à cette commission parlementaire indiquant qu'il va tout faire pour minimiser les tarifs et maximiser l'achalandage en lien avec les deux projets envisagés.

Nous sommes venus ici, par autobus, une quinzaine de personnes désireuses de démontrer l'importance que revêt le projet de loi 38 pour notre coalition. Notre délégation est constituée de plusieurs maires et ex-maires, de conseillers et encore plus important de citoyens de la base — qui militent tous pour la venue du Train de l'Ouest.

## Notre situation et nos attentes

Permettez-nous, au nom de la Coalition, de vous présenter le résumé suivant de notre situation et de nos attentes combien justifiées.

1) L'engagement tenace de nos citoyens pour un service dédié, adéquat et fiable, sur la ligne du Train de l'Ouest, dure depuis des décennies (voir annexe A). La première étape de cet engagement fût la lutte décisive des citoyens durant les années 80, contre la décision du gouvernement d'alors d'abolir le service de train Vaudreuil–Hudson (aujourd'hui Train de l'Ouest) suite au désistement du Canadien Pacifique. C'est un engagement qui ne s'est jamais relâché depuis lors et qui, devant le manque déplorable de service actuel, a culminé en la fondation de la Coalition du Train de l'Ouest.

2) Il est pertinent au départ de nous poser les questions suivantes :

Quelle est la qualité du service du Train de l'Ouest aujourd'hui? Ce service est-il adéquat et fiable? S'est-il amélioré au fil des années?

La réponse à ces questions est claire. Le service n'est ni adéquat et ni fiable et sa qualité exige des améliorations majeures, comme l'expliquent les points suivants :

- i) Selon les études de l'AMT, le bassin de population visée par le Train de l'Ouest s'accroîtra de 75,000 personnes d'ici 15 ans pour atteindre 450,000. Pourtant, le nombre de trajets du service est resté pratiquement le même qu'au début des années 80, quand le CP opérait les trains de passagers. D'après des données fournies par le Maire de Pointe-Claire, Morris Trudeau, la gare de Valois, par exemple, accueillait 22 trains par jour en 1981. Lorsque la Communauté urbaine de Montréal prit charge du service, le nombre de trains fut réduit à 8 et le gouvernement du Québec d'alors avait décidé d'abolir le service. Graduellement, sous l'AMT, le nombre de trains a été augmenté à 26 par jour, un chiffre tout-à-fait inadéquat compte tenu du profil démographique actuel.
- ii) Le Train de l'Ouest transporte aujourd'hui 16,400 passagers par jour, soit 3,8 millions par an à raison de 26 trajets par jour. En comparaison, la ligne-sœur de Deux-Montagnes, dédiée aux usagers et ayant des horaires complets, transporte près de deux fois plus de passagers soit 31,200 par jour ou 7,8 millions par an à raison de 51 trajets par jour.

La comparaison parle d'elle-même. Comme concluent tous les experts, si l'objectif est de maximiser le transport collectif, il faut à priori fournir un service adéquat, flexible et fiable.

- iii) En effet, la flexibilité du service actuel laisse grandement à désirer : inexistence de trains durant plusieurs heures de la journée et encore plus important, manque de trains à certaines heures-clés du retour à partir de Montréal ou de nos parcs industriels après le travail.

Aujourd'hui il y a :

- 9 trains le matin et le soir dans le sens de l'heure de pointe
  - Seulement 4 à 5 trains le restant de la journée dans chaque direction
  - Aucun service après 21h15
- iv) La soif des citoyens pour un service de train adéquat et fiable ne tarit pas. Selon les statistiques de l'AMT, 26% des passagers voyagent debout aux heures de pointe. Par une forte majorité, ils décrivent la flexibilité et la fréquence comme critères les plus importants.

- v) Cependant, notre service déjà restreint, est tributaire des trains de marchandises du CP. Depuis 2009, par exemple, le transport des marchandises sur notre ligne a connu une croissance exceptionnelle. C'est ainsi qu'entre 2013 et 2014 le nombre de retards pour nos usagers a doublé de 57 à 111. Cela va sans dire que l'achalandage du Train de l'Ouest a diminué de 2% en 2014, de nombreux usagers frustrés préférant revenir à leur voiture.

Il n'est pas surprenant que le Sud-Ouest de l'Île de Montréal, soit la population desservie pour le Train de l'Ouest, compte 1,7 autos par ménage, soit le plus fort taux d'auto par logis sur l'île de Montréal.

- vi) La nécessité d'un service adéquat joue dans les deux sens. La demande est aussi importante pour le trajet Ouest-Montréal que Montréal-Ouest.

Pour nos parcs industriels, le manque de transport collectif adéquat et fréquent devient le problème le plus préoccupant.

Presque 94% des entreprises industrielles sur le territoire du CLD West Island en 2012 (8 villes, 2 arrondissements de la Ville de Montréal) se trouvaient dans le corridor desservi par la ligne Vaudreuil-Hudson. En 2012 ces compagnies comptaient environ 36,000 employés.

Depuis déjà dix ans, nos leaders industriels et investisseurs ne cessent de nous faire des revendications pour un service de trains fréquent et fiable, apte à desservir leurs entreprises, dont nombreuses sont en opération jour et nuit. Pour eux la situation actuelle est devenue intenable et certains se sont vus obligés d'instaurer à grands frais des services de navette privés.

Pour résumer, les réponses 2(i) à 2(v) démontrent très clairement que la qualité du service du Train de l'Ouest demeure ni adéquate, ni fiable et qu'il ne s'est amélioré que de façon très marginale au fil des années

- 3) Non seulement le Train de l'Ouest apporterait-il des retombées positives aux niveaux social et économique, mais ses effets bénéfiques pour l'environnement seront fort importants.

Nos recherches démontrent que chaque voiture retirée de la circulation cinq jours par semaine : a) diminue son utilisation par 60%; b) représente une diminution de CO2 de 2,5 à 5 tonnes par an.

Selon les études de l'AMT 150,000 voitures se déplacent sur l'autoroute 20 chaque jour. La croissance des déplacements par voiture dans l'Ouest pour la période 2008 à 2013 en pointe du matin était de 17% soit l'équivalent de 27,000 voitures. Il est donc clair que l'impact favorable du transport collectif aux dépens de l'automobile produit des effets positifs énormes en faveur de l'environnement.

- 4) Nous comprenons clairement la nécessité d'une jonction du transport collectif avec l'aéroport P.-E.-Trudeau. Mais nous avons toujours maintenu que celle-ci devrait former partie d'un ensemble, où l'objectif central demeure le service collectif desservant le nombre beaucoup plus important de résidents et de payeurs d'impôt qui réclament depuis des années un service adéquat de train de banlieue. Train de l'Ouest veut dire la desserte Montréal–Ste-Anne-de-Bellevue, et il ne faudrait surtout pas que le projet de la Caisse fasse abstraction du tronçon Dorval–Ste-Anne-de-Bellevue.
- 5) L'historique démontre qu'étude après étude, engagement après engagement, la nécessité du Train de l'Ouest se justifie comme priorité majeure. Citons entre autres, le rapport déposé en 2009, rapport issu d'une étude de Price Waterhouse commanditée en 2006 à la demande de tous les intervenants principaux, incluant l'ADM. Cette étude démontre clairement que sur une base coût-bénéfices, le Train de l'Ouest avec jonction-aéroport est la solution logique et recommandée.
- 6) Deux grands projets urbains de transport collectifs par train servent aujourd'hui de modèles au Canada. Soit celui déjà réalisé et fort réussi de la Canada Line à Vancouver, où la Caisse a joué un rôle principal, soit un service SLR. L'autre est celui de Toronto, utilisant un système de trains lourds. (L'Union Pearson Express est un service air-rail à unités multiples diesel-DMU) (voir annexe D)

Les faits importants à retenir de ces deux solutions différentes sont : (i) les deux desservent des aéroports internationaux, en fait les deux principaux aéroports au Canada; (ii) les deux desservent en même temps des usagers de l'agglomération urbaine.

---

Quel que soit le moyen technique finalement retenu, modèle Toronto ou modèle Vancouver, train léger ou lourd, train de surface ou autre, ce qui nous importe avant tout c'est la desserte de nos citoyens entre Montréal et Sainte-Anne-de-Bellevue sur des lignes dédiées pour les passagers.

- 7) Ce trajet Montréal–Sainte-Anne-de-Bellevue offre des perspectives réelles de développement économique, par exemple le site industriel majeur encore inexploité de Sainte-Anne-de-Bellevue, les campus Macdonald–John Abbott et tout le potentiel qu'il représente, les terres de l'Hôpital des Vétérans qui sera bientôt transféré au Québec, etc.
- 8) Pour nous et les milliers de citoyens qui appuient avec une vigueur soutenue le projet du Train de l'Ouest, il va ici d'une question d'élémentaire équité. Nous ne cherchons pas l'impossible, mais seulement un transport-train collectif qui donne à nos citoyens l'équivalent du métro ou de la ligne Deux-Montagnes. Nos citoyens sont restés orphelins à ce niveau beaucoup trop longtemps. Il est temps que justice se fasse.

## Conclusion

Nous sommes d'avis que la disposition suivante de l'article 88.10 de la section IX.3 du projet de loi 38 résume parfaitement nos préoccupations et nos attentes :

*« Le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant le projet et autorise la solution à mettre en œuvre parmi les différentes options proposées par la Caisse »*

Il est clair que les besoins du projet Train de l'Ouest sont présents et amplement justifiés. Il est de même évident que le Train de l'Ouest représente un objectif important d'intérêt public, soit un service adéquat et fiable d'utilité publique pour des milliers de citoyens qui le réclament depuis des années.

Finalement, nous sommes reconnaissants que le gouvernement du Québec ait désigné ce projet si nécessaire et si attendu comme un des deux projets prioritaires confiés à la Caisse de Dépôt et Placement du Québec.

Au nom de la Coalition du Train de l'Ouest, nous offrons notre collaboration la plus engagée et la plus positive au gouvernement du Québec et à la Caisse pour la réalisation de ce projet si porteur d'espoir pour les citoyens que nous représentons.



---

Clifford Lincoln  
Porte-parole de la coalition du «Train de l'Ouest»



---

Maria Tutino  
Mairesse de Baie-D'Urfé et représentante  
des maires de la coalition du «Train de  
l'Ouest»

---

## ANNEXE A

### HISTORIQUE

## Historique

Le dossier portant sur l'amélioration du service de train pour l'Ouest de l'île de Montréal remonte à près de vingt ans.

1. Octobre 1993 – Élection fédérale. En tant que candidat fédéral, M. Clifford Lincoln attestait du besoin d'amélioration du service de train y compris la navette aéroportuaire.
2. 1994 à 1996 – M. Lincoln a créé un groupe de travail composé de membres des trois (3) paliers de gouvernement ainsi que du CP, de VIA, de l'AMT et de la STM pour étudier la situation.
3. 2002 – Dépôt du chapitre «Ouest-de-l'Île» du plan de transport de Montréal.
4. 2004 – L'Ouest-de-l'Île propose un plan de transport alternatif priorisant du transport en commun basé sur le développement des axes des trains de banlieue – Deux Montagnes et Vaudreuil.
5. 2005 – ADM propose une navette exclusive vers la Gare Centrale dans l'emprise du CN. L'Ouest-de-l'Île propose l'intégration de la navette au transport en commun en utilisant l'emprise du CP (Il y a eu un accord unanime de toutes les parties clés incluant le gouvernement fédéral et provincial ainsi que la Ville de Montréal pour l'intégration d'un réseau de transport pour l'Ouest -de-l'Île).
6. 2006 – Le plan de transport de l'Ouest -de-l'Île est reconnu par la Ville de Montréal.
7. Décembre 2006 – Mise sur pied d'un comité directeur composé de représentants de l'ADM, l'AMT, la CMM, le MTQ, Transport Canada et la Ville de Montréal ayant pour mandat «d'identifier le tracé ferroviaire pouvant améliorer l'offre de transports collectifs desservant Montréal Trudeau et l'Ouest-de-l'Île de Montréal».
8. 2007 – Montréal présente le «Plan de transport 2008 de l'Agglomération» dont la navette aéroportuaire et le développement du train de banlieue sont partie intégrante.
9. 2008 – Le comité directeur reçoit les options techniques de desserte et retient deux possibilités pour étude détaillée, soit CN-CP et CP-CP.

10. Décembre 2009 – Dépôt du rapport préliminaire de PriceWaterhouseCoopers.
11. Mai 2010 – ADM propose son projet indépendant de navette aéroportuaire sans consultation avec ses partenaires et avant le dépôt définitif de l'étude de faisabilité.
12. Juin 2010 – Messieurs Clifford Lincoln et Georges Nydam lancent la Coalition du Train de l'Ouest.
13. 7 septembre 2010 – Début de la campagne pour la pétition du Train de l'Ouest.
14. 19 octobre 2010 – Les maires représentant la Couronne Ouest de Montréal (l'Ouest-de-l'Île et la MRC Vaudreuil-Soulanges) et M. Lincoln se rendent à la Ville de Québec pour rencontrer les députés de l'Ouest de l'Île de Montréal et les ministres Raymond Bachand (Finances) et Sam Hamad (Transports).
15. 19 octobre 2010 – Dépôt de la pétition des citoyens par le député Geoffrey Kelley à l'Assemblée Nationale (près de 9 000 signatures ont été recueillies à cette date).
16. 26 et 28 octobre 2010 – La Ville de Montréal a passé à l'unanimité une résolution le 26 octobre que le conseil de l'Agglomération a rectifié le 28 octobre 2010, appuyant le projet «Train de l'Ouest».
17. Novembre 2010 – la pétition des citoyens atteint 13 000 signatures.
18. 13 décembre 2010 – Le Premier Ministre Jean Charest donne le feu vert à l'AMT pour enclencher le projet du Train de l'Ouest.
19. 14 février 2011 – Annonce du ministre Hamad d'un montant de 22 millions (22 M\$) pour une étude d'ingénierie et de design menée par l'AMT.
20. 9 novembre 2011 – Rencontre avec les députés fédéraux, Ville de Pointe-Claire.
21. 7 février 2012 – Réunion d'information avec le ministre fédéral des Transport à Ottawa.
22. 15 mars 2012 – Annonce de l'amélioration de la signalisation et des infrastructures sur la ligne Vaudreuil-Hudson.

- 
23. 3 avril 2012 – Les maires représentant la Couronne Ouest de Montréal (l’Ouest-de-l’Île et la MRC Vaudreuil-Soulanges) et M. Lincoln se rendent à la Ville de Québec pour rencontrer les députés de l’Ouest de l’Île de Montréal et le ministre des Transports du Québec, M. Pierre Moreau.
  24. Août 2012 – Création du PMO (Plan Mobilité de l’Ouest). Un Bureau des partenaires est mis en place avec un comité directeur stratégique sur lequel siègent la Mairesse de Baie D’Urfé, Maria Tutino, et Nicolas Roy, directeur général du Centre locale de développement de l’Ouest-de-l’Île.
  25. 7 juillet 2014 – Rencontre de la Coalition du Train de l’Ouest avec le ministre des Transports du Québec, M. Robert Poëti, au bureau du ministère à Montréal.
  26. 31 janvier 2015 – Rencontre de la Coalition avec les ministres Martin Coiteux, Carlos Leitão et Geoffrey Kelley au Bureau de circonscription du Ministre Kelley.
  27. 13 mai 2015 – Comparution devant la Commission de Finances publiques de l’Assemblée nationale lors des auditions sur le projet de loi 38.

---

## ANNEXE B

### ÉTUDES

---

## 874 million dollars for West-island train

Posted By: Jason Mayoff [jason.mayoff@cjad.com](mailto:jason.mayoff@cjad.com) · 4/3/2012

CJADLocalNews

<http://www.cjad.com/CJADLocalNews/entry.aspx?blogEntryID=10367341>

The Transport minister says he has more than 800 million dollars set aside for the Train-de-L'Ouest project.

A dozen West-island mayors met with him at the National Assembly today, to talk about their effort to radically improve commuter train service. And, they say what they heard was better than they had hoped for.

"We got very clear answers. We're quite satisfied," says Clifford Lincoln, spokesperson for the Train-de-l'ouest collective movement.

"He (the transport minister) confirmed to us that there was 874 million dollars in the tri-annual program of the ministry specifically for our project. So we go home very happy," he says.

Maria Tutino, mayor of Baie D'Urfe, says the fact the ministry has budgeted millions for the budget is a real commitment from the government.

"We're going home after a long-bumpy ride here, very happy," she says.

Minister Pierre Moreau says engineering studies, expected this December, will look at the best way to bolster the West-island service. After the studies, he says, the project is a go.

"These people (the mayors) are representing 385 thousand people, so, it is very important for Transport Quebec, and for me as minister," he says

## Québec lance les études préliminaires

Mise à jour le lundi 14 février 2011 à 18 h 54 HNE

Radio-Canada avec La Presse Canadienne

<http://ici.radio-canada.ca/regions/Montreal/2011/02/14/005-train-ouest-amt.shtml>



*Le ministre Sam Hamad (au centre) annonce le lancement du projet du train de l'Ouest en compagnie de collègues libéraux, le 14 février 2011*

**Le ministre des Transports du Québec, Sam Hamad, a donné le feu vert à la réalisation des premières études de conception et de génie du train de l'Ouest, qui reliera Hudson au centre-ville de Montréal.**

Le ministre en a fait l'annonce lundi, à Montréal, accompagné du PDG de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), Joël Gauthier, et d'une demi-douzaine de députés et ministres libéraux.

Le futur train empruntera le tracé de l'actuelle ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson, mais roulera sur deux nouvelles voies ferrées. Contrairement au train de banlieue actuel, le train de l'Ouest n'aura pas à partager les voies avec les trains de marchandises du Canadian Pacifique, a souligné M. Hamad.

*Le nombre de départs quotidiens sera triplé, tant à partir de la gare Lucien-L'Allier au centre-ville de Montréal qu'à partir de la gare Hudson.*

L'intervalle moyen entre le passage de deux trains sera réduit à 12 minutes à l'heure de pointe et à 30 minutes en semaine hors des périodes de pointe, et ce, dans les deux directions.

Le train de l'Ouest ne roulera pas avant 2015 ou 2016, a toutefois admis Sam Hamad. Quant au coût total du projet, le ministre n'a pas voulu confirmer le montant de plus de 600 millions de dollars **avancé par La Presse** en septembre dernier. Pour ce qui est des études préliminaires, elles coûteront 22 millions, a indiqué Joël Goulet.

### « Comme les Égyptiens »

Clifford Lincoln, ancien député libéral provincial et fédéral et porte-parole du regroupement pour le Train de l'Ouest, se réjouit de cette annonce, mais il refuse de crier victoire. « Je suis un petit peu comme les Égyptiens dans le square Tahrir. Je suis très heureux. En même temps, il faut être vigilant pour être sûr que la suite se fasse. » — *Clifford Lincoln*

Le regroupement a publié un communiqué dans lequel il promet de rester vigilant et de s'assurer que les crédits nécessaires à la réalisation du projet soient octroyés dès le prochain budget.

---

**TRAIN DE L'OUEST : LE PLUS PERFORMANT SCÉNARIO TANT AU POINT DE VUE FINANCIER  
QUE D'AVANTAGES-COÛTS**

Décembre 2006

- Mise sur pied d'un comité directeur composé de représentants de :
  - l'ADM, l'AMT, la CMM, le MTQ, Transport Canada et la Ville de Montréal
- Mandat « d'identifier le tracé ferroviaire pouvant améliorer l'offre de transport collectifs desservant Montréal Trudeau et l'Ouest de l'Île de Montréal.»

2008

- Le comité directeur reçoit les options techniques de desserte et retient deux possibilités pour étude détaillée, soit CN-CP et CP-CP.

Décembre 2009

- Dépôt du rapport préliminaire de PriceWaterhouseCoopers
- Conclusion (p.14) : « le tracé du CP est le plus performant, tant au point de vue financier que d'avantage-coûts».

---

## ANNEXE C

### CITATIONS ET APPUIS

## Citations et appuis

- **M. Robert Poëti** : La Presse, le 08 juillet 2014 - Train de l'ouest: Poëti s'engage auprès des maires

Le ministre des Transports du Québec, Robert Poëti, s'est engagé hier à mettre en oeuvre un lien rapide entre l'ouest de l'île et le centre-ville de Montréal avant la fin du mandat du gouvernement actuel, en 2017.

- **M. Philippe Couillard** : CBC News , Apr 01, 2014 - 10 questions with Quebec Liberal Leader Philippe Couillard

*«The Train de l'Ouest is one of our priorities. We have the Train de l'Ouest in West Island, because 300,000 people commute every day, and on the east end, we have the subway we want to carry further east. But the Train de l'Ouest is definitely on top of the priority list. It will happen.»*

- **M. François Legault** : La presse, le 14 août 2012 (La politique de la CAQ sur le métro coûterait cher à la STM)

M. Legault maintient que l'expansion du train de banlieue doit primer celle du métro de Montréal. Il fait valoir qu'il coûterait beaucoup plus cher d'étendre le réseau souterrain.

*«Les études que j'ai vues montrent que les trains de banlieue sont vraiment prioritaires, a expliqué M. Legault. Il y a beaucoup de personnes qui sont concernées, qui sont en attente de transport en commun, plus que dans le prolongement du métro. C'est une question de choisir les priorités.»*

- **M. Pierre Moreau** : ctvmontreal.ca, Tuesday, April 3, 2012- Major improvements planned for West Island train service.

Transport Minister Pierre Moreau promised the West Island train lines would see significant improvement, and confirmed that the government has also put aside \$874 million in a three-year plan for the Train de l'Ouest.

- **M. Geoffrey Kelley** : Communiqué de presse, AMT, Montréal lundi, 14 février 2011

*« Voici une réponse aux besoins criants des citoyens de l'ouest de l'île de Montréal en matière de transport collectif, une réponse qui augmentera significativement le service de trains Vaudreuil-Hudson, améliorera les services hors pointe, offrira une alternative durable à la congestion automobile, en plus de présenter des avantages économiques, sociaux et environnementaux »*

- **Mme Yolande James** : Communiqué de presse, AMT, Montréal lundi, 14 février 2011

*« L'appui de notre gouvernement au projet du Train de l'Ouest de l'AMT représente le début d'une démarche positive envers l'infrastructure qui apporte le plus grand bénéfice au bien commun, soit un soutien au transport public et une volonté d'améliorer le service de train de banlieue vers l'ouest »*

- **M. Lawrence S. Bergman** : Communiqué de presse, AMT, Montréal lundi, 14 février 2011.

*« Le Train de l'Ouest offrira aux résidents de Montréal un meilleur accès aux emplois et aux attractions de l'ouest de l'île et en retour, il facilitera le déplacement en transport en commun vers Montréal »*

- **M. Pierre Marsan** : Communiqué de presse, AMT, Montréal lundi, 14 février 2011

*« L'annonce d'aujourd'hui démontre tout l'intérêt que notre gouvernement porte envers cette infrastructure qui apporte le plus grand bénéfice au bien commun »*

- **M. Yvon Marcoux** : Communiqué de presse, AMT, Montréal lundi, 14 février 2011

*« Le choix de ce tracé n'est pas étranger à la croissance de la population de l'ouest de l'île de Montréal et des villes du secteur de Vaudreuil-Soulanges, qui connaîtront une croissance démographique de 17 % d'ici 2026 »*

- **M. Sam Hamad** : Radio-Canada, le 14 février 2011

Le ministre des Transport du Québec, Sam Hamad, a donné le feu vert à la réalisation des premières études de conception et de génie du Train de l'Ouest, qui reliera Hudson au centre-ville de Montréal

Le futur train empruntera le tracé de l'actuelle ligne de train de banlieue Vaudreuil –Hudson, mais roulera sur deux nouvelles voies ferrées.

- **M. Sam Hamad** : Canoe.ca, le 14 février 2011

Depuis longtemps, on parle de ce dossier-là. Aujourd'hui, c'est parti.

- **M. Raymond Bachand** : Communiqué de presse, Québec. Le 20 octobre 2010

*«Les quelques 380,000 citoyens de l'Ouest ont besoin d'un service de train sur une ligne ferroviaire dédiée.»*

- **M. Geoffrey Kelley** : Communiqué de presse, Québec, le 20 octobre 2010

*«Je suis très heureux de la présence attentive du ministre des Finances et du ministre des Transports du Québec, ainsi que celle de mes collègues députés de l'Ouest de l'Île de Montréal. Cette rencontre démontre toute l'importance que nous accordons à ce projet.»*

---

DEPUIS 2010, UN CONSENSUS HISTORIQUE A ÉTÉ ATTEINT PAR TOUS LES PALIERS GOUVERNEMENTAUX TANT AU NIVEAU MUNICIPAL, PROVINCIAL QUE FÉDÉRAL, AINSI QUE PAR LES CITOYENS DE LA COURONNE OUEST

QUE LE TRAIN DE L'OUEST EST L'ÉPINE DORSALE DES SOLUTIONS AU BESOIN TOUJOURS CROISSANT DU TRANSPORT EN COMMUN POUR LA COURONNE OUEST

- Citoyens
  - 13 000 signatures ont été recueillies en moins de 3 mois
  - Lettres d'appui des citoyens tant résidentiels qu'industriels
  
- Municipalités
  - Agglomération de Montréal
  - Ville de Montréal (appui des trois partis municipaux)
  - Conseils des Villes liées de l'Agglomération de Montréal
  - MRC de Vaudreuil-Soulanges
  - Conseils des Villes du MRC de Vaudreuil-Soulanges
  
- Partis du gouvernement provincial
  - Parti Libéral du Québec
  - Parti Québécois
  - Coalition Avenir Québec
  
- Partis du gouvernement fédéral
  - Parti Conservateur du Canada
  - Parti Libéral du Canada
  - Nouveau Parti Démocratique

---

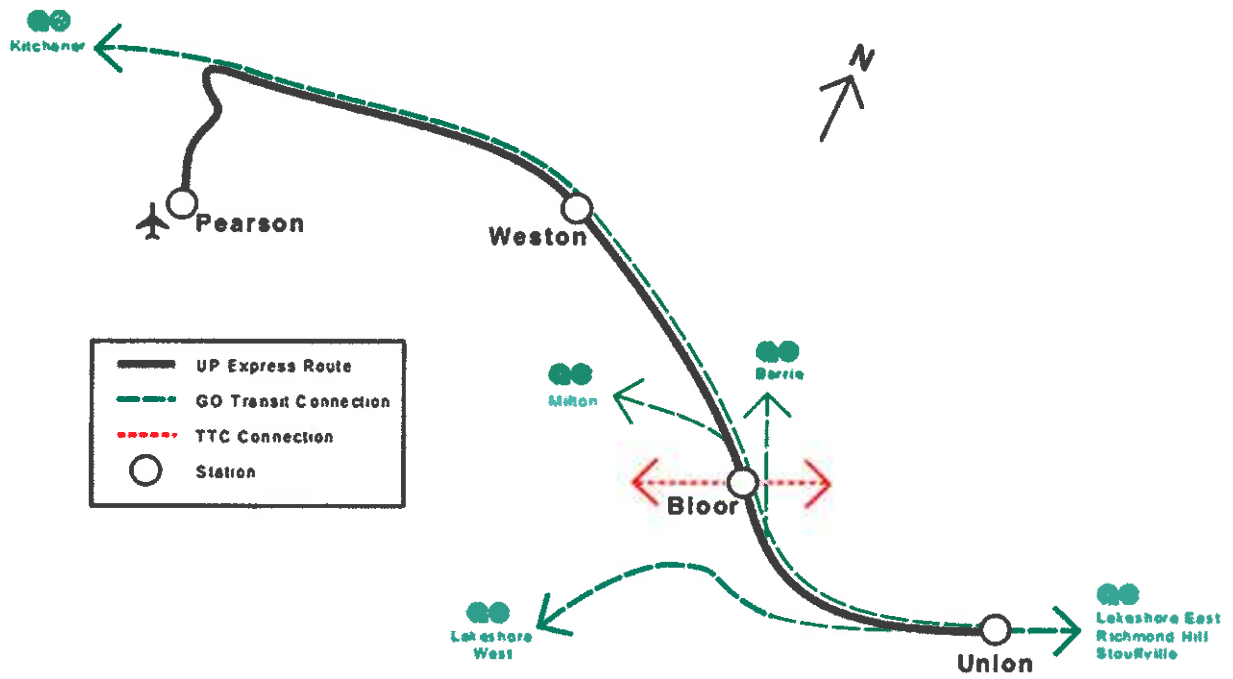
## ANNEXE D

### CANADA LINE ET UNION PEARSON EXPRESS

## Modèle Vancouver Canada Line – Service SLR



Modèle Toronto  
Union Pearson Express – service air-rail à unités multiples diesel-DMU



---

## ANNEXE E

### COUPURES DE PRESSE

## How long does the West Island have to wait for decent public transit?

[Brenda O'Farrell](#)

Published on: October 29, 2014

The Gazette

<http://montrealgazette.com/news/local-news/west-island-gazette/brenda-ofarrell-how-long-does-the-west-island-have-to-wait-to-get-decent-public-transit>

It's a simple question. Ten years? Twenty years? Until the issue is studied? Or restudied?

Well, done. Done. Done. And done.

Decades have gone by, millions of dollars have been spent on studies looking at the needs and feasibility of a variety of solutions, yet the Montreal agglomeration council still cannot provide a timeline for improvements. And its latest urban development plan — scheduled to go to public consultation hearings in early November — still fails to address the issue. The draft plan includes provisions to address transit issues in the east end of the island, even improvements for Cavendish Blvd., but fails to mention the Train de l'Ouest option, a studied blueprint for improvement to commuter rail service along two lines to the western tip of the island and beyond, to Vaudreuil-Soulanges, one of the fastest growing areas of the province.

As the city of Montreal and the agglomeration council looks forward, it cannot — or should not — make plans for the city of the future without including public transit as a key feature. And the Coderre administration cannot be allowed to simply ignore the transit needs of the West Island as they stand today and for the future.

Earlier this month, the agglomeration unveiled its draft urban plan. It did not include any transit provisions for the West Island. How can planning for the future be done effectively if transit hubs — improved and additional hubs — are not part of the picture?

And it is not like the Train de l'Ouest lobby hasn't done the leg work. In fact, the provincial government has already paid for the studies that quantify the need. Thousands of cars would be removed from major arteries and highways on the island if commuter train service to the West Island was adequate.

It's not too late. The aggro's urban plan is still in the draft stage. Public hearings on its content are set for early next month. The Train de l'Ouest lobby group, headed by former MNA and MP Clifford Lincoln and ex-West Island industrial commissioner Georges Nydam, have already rang the warning bell. Now is the time for the transit needs of this region to be addressed.

Gone are the days when it was acceptable to joke about how the West Island was no worse off than other regions. As we shovelled the snow from the entrances of our two-car garages — because every household needs two cars, let's face it — we consoled ourselves that we would surely have decent transit service before Laval got a métro station. No one is laughing any more.

## Editorial: The Train de l'Ouest should be a priority

Published on: June 13, 2014

The Gazette

<http://montrealgazette.com/business/editorial-the-train-de-louest-should-be-a-priority>

The new Liberal government is going to have a hard time deciding spending priorities for transit improvement in greater Montreal. The needs are great, but Quebec's fiscal capacity is limited.

Regional wish lists include the city of Montreal's desire for an expanded métro Blue Line and the South Shore's push for a Light Rail Train service on the proposed new Champlain Bridge.

In Montreal's western suburbs, two major proposals are in competition — and in this new age of fiscal austerity, there is only enough money for one of them.

Les Aéroports de Montréal wants an airport train shuttle between downtown and Pierre Elliott Trudeau terminal in Dorval. At the same time, a West Island coalition of citizens, organizations and elected officials is promoting the Train de l'Ouest project, which would see new tracks laid down just for passenger service on the existing rail corridor north of Highway 20 between Lachine and Ste-Anne-de-Bellevue.

New tracks would mean dramatic improvements in non-rush-hour passenger service on the Vaudreuil-Hudson commuter-rail line, operated by the provincial Agence métropolitaine de transport. As it is, there is little service outside of rush hours because the existing Canadian Pacific rail tracks in the corridor are dominated by freight-train traffic during the day, under operating priorities determined by owner CP.

All four projects are worthy of public funding; it's easy to argue that each is needed. However, money is tight, and the proposed Blue Line extension is said to have an edge over the other proposals for transit improvements.

As far as the western suburbs are concerned, the Couillard government should prioritize the Train de l'Ouest over the airport shuttle. With careful planning, airport needs can be incorporated into the larger Train de l'Ouest framework. A spur line could be built linking the Dorval commuter-train station with the airport. Transfers could be quick and easy.

As Gazette transportation reporter Andy Riga reported this week, the regional wish list for the western suburbs also includes a proposal for a métro extension from Côte-Vertu to Bois-Franc and various improvements in bus service. But the top two western proposals are for the airport shuttle and the Train de l'Ouest, which represent competing visions.

The ADM is pushing for an LRT airport shuttle between downtown and the Trudeau terminal that would pass through the Turcot yards, which are just south of the Vaudreuil-

Hudson rail corridor. The ADM is also proposing a companion LRT link west of the airport, linking the Trudeau terminal with Fairview Pointe-Claire mall.

The problem with this companion link is that it isn't really needed. The West Island already has two train lines — Vaudreuil-Dorion and Deux-Montagnes — and it's hard to justify a third one, at least on a cost-benefit basis, just to help service the airport. The millions of dollars that would be required to build it could be better spent on more pressing priorities.

In the spring of 2010, former Liberal finance minister Raymond Bachand was ready to commit funding to a downtown-Dorval airport shuttle proposal, but then he changed his mind. Now, a full four years later, Carlos Leitão is finance minister, representing the West Island riding of Robert-Baldwin. As a resident of Dorval, Leitão must surely be aware of the cost-benefit advantages of the Train de l'Ouest project. And as finance minister, he is surely aware of the need for spending decisions at a time of austerity to favour projects offering the best cost-benefit advantages.

There may be a time for a dedicated airport shuttle in the future. But that time is not now, not before the Train de l'Ouest project, at any rate.

## Let's get moving again on the Train de l'Ouest The Gazette

**Published: Tuesday, April 15, 2014**

<http://www2.canada.com/montrealgazette/features/viewpoints/story.html?id=695c0b3d-3ff8-4efb-b295-dfd4905a38ea>

With the election of a Liberal government, hopes have revived that the Train de l'Ouest will yet get on track.

There has been much talk for some years now about improving commuter-rail service to the West Island and the booming off-island suburbs west of Montreal Island, but a notable lack of progress on what would be a worthy undertaking.

There have been studies. The first such study was commissioned by the previous Liberal administration in 2006. It looked into the costs involved in improving train service to both the West Island and Trudeau airport. Its sensible conclusion was that the ideal solution would be one train service for both needs, at an estimated cost of \$874 million, as opposed to a \$1.3-billion price tag for separate lines.

The same government commissioned yet another study in 2011, budgeting \$22 million for the exercise. Instructions were to outline challenges the project would face and include preliminary engineering plans. After repeated delays, that study is said to be finally complete, but full details have yet to be made public.

As envisaged by proponents, the Train de l'Ouest project would significantly upgrade service on the Vaudreuil-Hudson commuter service, which shares tracks owned by Canadian Pacific with freight trains. It would require the installation of dedicated commuter tracks and improvement of stations along the way.

Part of the problem in getting the project underway has been disagreements between the Agence métropolitaine de transport and Aéroports de Montréal about a route or a downtown terminal and whether there should be separate commuter service and an airport rail shuttle. While it might be nice to have both, financial constraints are such that the two will have to come to agreement on a single line. This is what the Parti Québécois government maintained should be the case, and it is also what is envisaged by premierelect Philippe Couillard.

The reason for renewed hope that the Train de l'Ouest will roll sometime in the conceivable future is that Couillard has firmly committed himself to the project. He endorsed it as early as last fall, saying that commuters from Greater Montreal's western regions need a dedicated rail line to get them efficiently downtown, and he further suggested that such a line should be able to service the airport.

He reiterated his commitment during the campaign in a CBC Radio interview, saying, "The Train de l'Ouest is definitely on top of our priority list. It will happen."

Just when it will happen remains unclear. The \$1-billion estimated price tag is daunting, but the need for the project is evident. About 300,000 people commute from western neighbourhoods to downtown on a daily basis and there will be more in years to come as the West Island population grows.

At the same time, the Turcot Interchange reconfiguration will increasingly cause gridlock that improved train service could greatly alleviate.

It is perhaps understandable that the project was not a priority for the PQ administration, given the West Island's voting record. But for that same reason, this new Liberal administration should feel honour-bound to hold to its leader's promise.