

PROJET

*Allocution de Monsieur Joël Gauthier
Président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport
(AMT) devant la Commission parlementaire spéciale en ce qui a trait aux
choix d'un site pour le futur Centre hospitalier de l'Université de
Montréal (CHUM), le jeudi 3 mars 2005*

Madame la Présidente,

Monsieur le Ministre,

Mesdames, Messieurs les Députés,

Il nous fait plaisir d'être ici aujourd'hui pour répondre à vos questions sur les opérations et les projets de l'AMT dans le cadre du mandat de cette commission.

J'espère que les informations et les explications que nous vous donnerons aujourd'hui contribueront positivement à vos travaux.

Je vous présente les personnes qui m'accompagnent :
monsieur Raynald Bélanger, vice-président, Trains de banlieue, et
monsieur Paul Dorval, directeur, Planification technique,
Exploitation du réseau.

L'AMT exploite le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine, qui transporte 14 millions de passagers annuellement et comporte 5 lignes.

Depuis 1997, l'AMT exploite le train de banlieue de la ligne Blainville-Montréal, qui passe sur le terrain du CP où l'Université de Montréal propose d'implanter le futur CHUM.

La question qui se pose, donc est : « Quels seraient les impacts sur le service de train de banlieue de Blainville, si les voies sur lesquelles ce train passe actuellement étaient démantelées? »

Le CP a déjà fourni une réponse à cette question dans l'offre d'achat conclue avec l'UdeM, en proposant de créer un nouveau lien ferroviaire un peu plus à l'Est, dans l'emprise d'une ancienne voie ferrée appelée la voie d'accès Ottawa (aussi appelée Ottawa Lead). Ce nouveau lien aurait une longueur d'environ 1 km. Il permettrait de maintenir exactement le même service de train de banlieue qu'actuellement. Il ajouterait seulement 30 à 40 secondes au temps de parcours entre la gare intermodale Parc et le centre-ville.

Pour l'AMT, la création de ce nouveau lien ferroviaire est la seule solution possible. Si ce lien ferroviaire n'était pas recréé, cela signifierait que les trains de banlieue sur cette ligne devraient soit s'arrêter à la gare intermodale Parc, soit renoncer à desservir cette gare en étant détournés plus au nord. Il va sans dire qu'une telle éventualité serait inacceptable puisque la majorité des passagers descend ou monte à la gare intermodale Parc. Le nouveau lien ferroviaire proposé par le CP est donc une nécessité.

C'est la raison pour laquelle l'AMT a cherché et obtenu du CP des assurances à cet effet. Le 15 décembre 2004, l'AMT a été informée par le CP de l'existence de dispositions précises concernant la construction du lien Ottawa Lead dans l'offre d'achat intervenue entre le CP et l'UdeM le 7 décembre 2004. Nous avons été rassurés de constater que ces dispositions avaient été incluses dans l'offre d'achat.

Pour bien comprendre tout le dossier, permettez-nous de vous en présenter maintenant les différents éléments.

Si vous prenez le document qui vous a été remis à l'onglet numéro 6 [pause], vous y trouverez une carte intitulée « Réseau de trains de banlieue : Ligne Montréal/Blainville ».

Sur la rive nord, le train fait un premier arrêt à Ste-Thérèse et un deuxième à Rosemère. Il traverse ensuite la Rivière-des-Mille-Iles, puis fait un arrêt à deux gares sur l'île de Laval (à savoir, les gares Ste-Rose et St-Martin). À compter de 2007, le train fera aussi un arrêt à une troisième gare sur l'île de Laval, la gare intermodale de la nouvelle station de métro Concorde actuellement en construction et identifiée par un point blanc sur la carte.

Le train traverse ensuite la Rivière-des-Prairies, entre sur l'île de Montréal et fait un arrêt à la gare Bois-de-Boulogne. Il poursuit sa route vers le sud jusqu'à la rue Chabanel, où l'AMT et la Ville de Montréal prévoient l'ouverture d'une nouvelle gare en 2005 (également identifiée par un point blanc sur la carte). Il fait ensuite un arrêt à la gare intermodale Parc (anciennement appelée gare Jean-Talon). C'est de là que part le TRAINBUS 935 vers le centre-ville.

Le train contourne ensuite le mont Royal par l'Ouest, pour rejoindre les lignes Dorion-Rigaud et Candiac-Delson et fait un arrêt aux gares Montréal-Ouest et Vendôme.

C'est à proximité de la gare Vendôme que sera construit le Centre universitaire de santé McGill. Le train termine son trajet à la gare Lucien-L'Allier et à la station de métro du même nom, voisines du Centre Bell et de l'ancienne gare Windsor.

De Blainville jusqu'à la gare intermodale Parc, le trajet dure entre 37 et 41 minutes. Il faut entre 23 et 27 minutes de plus pour contourner la montagne et parvenir au terminus de la gare Lucien-L'Allier.

À long terme, l'AMT envisage d'emprunter le tunnel du CN sous le mont Royal à partir de l'intersection Canora (visible en gris pâle sur la carte), afin de raccourcir de plusieurs minutes la dernière partie du trajet et de faire descendre les passagers à la Gare centrale plutôt qu'à la gare Lucien-L'Allier.

Actuellement, 9000 passagers utilisent la ligne Blainville chaque jour, soit près de 2 millions de passagers par année. Cette ligne a connu une croissance spectaculaire depuis son entrée en service en 1997, passant de 251 000 passagers à 1 982 000 en 2004, ce qui équivaut à l'achalandage d'une voie d'autoroute à l'heure de pointe.

Éventuellement, l'achalandage et la fréquence des trains augmenteront encore plus avec le prolongement de la ligne vers Mirabel et St-Jérôme, tel qu'indiqué en pointillé sur la carte.

À la pointe du matin, les 2/3 des passagers descendent à la gare Parc, et se répartissent dans le réseau du métro et dans le TRAINBUS 935, qui circule sur une voie réservée de l'avenue du Parc jusqu'au boulevard René-Lévesque, puis sur le boulevard René-Lévesque jusqu'à l'intersection de la rue Peel.

À la pointe du soir, le nombre de passagers transportés est à peu près le même, sauf que les habitudes des passagers sont alors différentes : la moitié des usagers monte dans le train au bout de la ligne, c'est-à-dire aux gares Lucien-L'Allier ou Vendôme, et l'autre moitié monte à la gare intermodale Parc.

Plusieurs projets de développement existent pour cette ligne, qui présente le meilleur potentiel de croissance parmi toutes les lignes de l'AMT. Tel que je le disais, les principaux projets sont le prolongement vers Mirabel/St-Jérôme et, à plus long terme, l'utilisation du tunnel sous la montagne à partir de la gare Canora. Toutefois, on prévoit aussi parmi les développements à venir l'utilisation de wagons à deux étages afin de doubler la capacité d'accueil et l'augmentation de la fréquence des trains.

Certains de ces projets sont déjà inclus en tout ou en partie dans le plan triennal 2005-2007 de l'AMT. C'est le cas de l'ajout de la gare Chabanel, de l'aménagement permanent de la gare Ste-Rose avec l'agrandissement de son stationnement, du prolongement vers Mirabel/St-Jérôme, de l'ajout de la gare Concorde, et de l'ajout de 26 voitures à deux étages sur l'ensemble du réseau de trains de banlieue, dont une partie est destinée à la ligne Blainville, ce qui entraînera une augmentation significative de sa capacité d'accueil.

Regardons maintenant de plus près le secteur du triage Outremont. Veuillez vous référer à la carte classée à l'onglet numéro 7 et intitulée « Ligne Blainville et voies ferrées près du triage Outremont ». [pause]

Je vous réfère au tracé en vert sur la carte. Actuellement, en direction sud, après avoir franchi la gare intermodale Parc, le train longe l'avenue du Parc du côté Est sur quelques centaines de mètres, bifurque vers l'Ouest et passe sur un viaduc au-dessus de l'avenue du Parc à la hauteur de la rue St-Zotique. Il circule ensuite sur une voie longeant la rive nord du triage Outremont avant de rejoindre la voie principale du CP environ 1 kilomètre plus loin, sous le viaduc du chemin Rockland, qui relie Mont-Royal à Outremont. La voie principale du CP est montrée en rouge sur la carte et longe la rive sud du triage Outremont.

Le projet proposé par l'Université de Montréal d'implanter une technopole de la santé sur le site du triage Outremont apporterait des changements majeurs à cette configuration.

La voie longeant la rive nord du triage (en vert) serait démantelée. En effet, l'accès au site par la rue Beaumont est actuellement bloqué par cette voie, qui est celle qu'empruntent les trains de l'AMT et les trains de marchandises en provenance ou en direction du nord.

Selon la solution de rechange proposée par le CP, la voie ferroviaire pour les trains de banlieue serait transférée un peu plus à l'Est, dans l'emprise dite « Ottawa Lead », qui est montrée en jaune sur la carte. Cette voie avait été démantelée il y a plusieurs années.

L'AMT est non seulement d'accord avec cette solution de rechange, mais sa position va plus loin. Elle considère en définitive qu'il s'agit de la seule solution possible pour les trains de banlieue et leurs usagers, si on veut maintenir le même service et ne pas hypothéquer l'avenir.

Je voudrais maintenant dire un mot sur une autre proposition qui a été évoquée par d'autres intervenants. Je vous invite ici à regarder la carte classée à l'onglet numéro 8 et intitulée « Réseau de trains de banlieue et de voies ferrées au centre de l'Île de Montréal ».

[pause]

Cette proposition consisterait à détourner complètement les trains tant de marchandises que les trains de banlieue par une voie du CN, croisant la voie du CP à la hauteur de la rue Sauvé, au nord du Marché central et de la future gare Chabanel. Cette voie de contournement est montrée en rouge sur la carte, entre les gares Bois-de-Boulogne et Chabanel.

Malheureusement, tant à court qu'à moyen ou long terme, cette option n'est pas viable pour le train de banlieue. L'AMT doit non seulement desservir la gare intermodale Parc située beaucoup plus au sud et où descend la moitié des passagers, mais elle doit aussi, de façon toute aussi importante, s'assurer que l'autre moitié des passagers puissent poursuivre leur route vers le centre-ville à partir de la gare Parc. C'est pour la même raison que l'AMT prévoit à long terme entrer dans le tunnel sous la montagne à la hauteur de la gare Canora, plutôt que plus au nord, près de la gare Montpellier, via les voies du CN, tel que vous pouvez le voir sur la carte.

En résumé donc, l'AMT est satisfaite de la solution de re4change proposée par le CP et convenue avec l'UdeM dans l'offre d'achat du 7 décembre 2004, solution qui consiste à maintenir la continuité de la ligne actuelle au sud de la gare intermodale Parc, en recréant

un lien ferroviaire dans l'emprise de l'ancienne voie d'accès Ottawa.

Encore une fois, cette solution est la seule qui réponde aux exigences de l'exploitation et du développement du train de banlieue, pour l'avenir prévisible. Par conséquent, notre recommandation est à l'effet que, si le gouvernement du Québec devait choisir le site du triage Outremont pour l'implantation du futur CHUM, il fasse de la réalisation du nouveau lien ferroviaire une condition essentielle et préalable à la réalisation du projet sur ce site.

En terminant, si les données le justifiaient, l'AMT pourrait envisager d'intégrer au site de la technopole une gare afin de la desservir.

Merci de votre attention. Mes collègues et moi sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.