

Mémoire sur la privatisation des transports collectifs

Déposé devant
l'Office de consultation publique de Montréal

dans le cadre de la
Consultation publique sur le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050

Produit par

Jalila Ayeva, Frédérique Boisclair-Basque, Aya El Abdoulli et Sandrine Ouellet
Étudiantes au département d'études urbaines de l'UQAM

3 octobre 2024

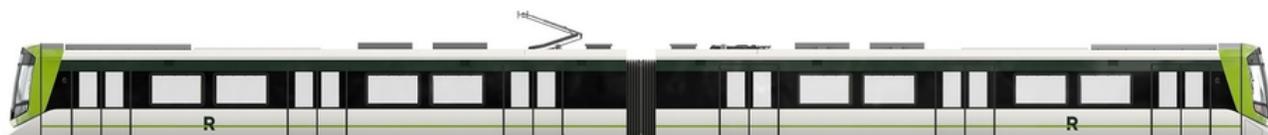




Introduction

Ce mémoire est présenté par Jalila Ayeva, Frédérique Boisclair-Basque, Aya El Abdoulli et Sandrine Ouellet, étudiantes de 2e année au baccalauréat en urbanisme à l'UQAM. Dans le cadre du cours *Planification des transports et mobilités (EUT4121)*, enseigné par Jean-François Lefebvre, nous soumettons à cette séance d'audition nos réflexions.

Nos interventions porteront principalement sur la privatisation des transports en commun dans la Ville notamment avec l'implantation du Réseau express métropolitain (REM). Nous aborderons plusieurs enjeux, tels que le manque d'accessibilité, la fermeture potentielle de certaines stations de train, la suppression de voies réservées à d'autres modes de transport en commun, ainsi que la perspective d'un futur projet de tramway à Montréal. Nous nous appuyons sur certains aspects du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050, tout en apportant des critiques lorsque jugé nécessaire. Le présent mémoire constitue une ébauche des sujets abordés lors de notre présentation à la séance d'audition du 3 octobre prochain.



© Réseau express métropolitain, 2024

«Avec 8 milliards de dollars, il serait possible de créer six lignes de tramway à Montréal, une à Gatineau et une à Québec, pour un total de près de 200 stations, toutes universellement accessibles. Les réductions d'émissions de GES seraient environ 15 fois plus importantes par dollar investi que ce que propose le projet du REM.» (Lefebvre, Benoit, Pronovost, & Adam, 2016)

«D'ici 2050, la majorité des déplacements, soit plus des deux tiers, devraient être effectués à l'aide de modes de transport actifs et collectifs, offrant accessibilité, sécurité et qualité.» (P. 23, document synthèse du PUM 2050)

Cependant, trois lignes de trains de banlieue, celles de Mascouche, Candiac et Mont-Saint-Hilaire, sont menacées de disparition. L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) envisage de remplacer ces lignes par des autobus, une option qui réduirait l'efficacité et la qualité de l'offre de transport collectif. Cette mesure pourrait également nuire à la fréquence et au confort des trajets, entraînant une baisse de l'usage des transports en commun.

Les maires des villes de banlieue se rendent à Québec pour protester contre la diminution de l'offre de transport en commun dans leurs régions. Non seulement ils luttent pour obtenir un meilleur service, mais ils doivent également défendre les infrastructures actuelles menacées, ce qui démontre le manque de progression dans l'accessibilité des transports publics.

De plus, la fermeture complète du segment Du Ruisseau à Deux-Montagnes, effective depuis le 31 décembre 2020, constitue un exemple concret de réduction d'accessibilité. Cette action vient limiter encore davantage les options pour se déplacer en dehors de Montréal.

Enfin, la fermeture du terminus Chevrier et l'interdiction des autobus de traverser le pont Champlain en raison de l'accord signé avec le REM ont conduit à l'interruption des services d'autobus vers Montréal. Cette décision a provoqué un mécontentement important parmi les usagers, qui se sont retrouvés avec des options de transport encore plus limitées.

Impacts de la privatisation des transports collectifs : nos préoccupations

Le projet du Réseau express métropolitain est accompagné d'une clause de non-concurrence qui suscite plusieurs préoccupations quant à son impact sur le réseau de transport de la région de Montréal. Cette clause instaure un monopole territorial, limitant le développement d'un réseau de transport complémentaire et flexible, et entraînant des conséquences significatives pour les usagers.

Monopole territorial et réduction des options de transport

Les clauses de non-concurrence associées au REM établissent un monopole sur les territoires desservis par ce réseau. Cela signifie que tout autre service de transport en commun, qu'il s'agisse de bus ou de trains, est interdit d'opérer sur les mêmes tracés ou de proposer des itinéraires concurrents. En conséquence, le développement de nouvelles options de transport est restreint, réduisant la diversité et la flexibilité du réseau pour les usagers. Cette situation risque d'entraîner des temps de trajets plus longs pour certaines destinations et de diminuer le confort global des déplacements quotidiens.

Manque de transparence dans la planification

Les ententes de non-concurrence sont maintenues secrètes, ce qui soulève des inquiétudes quant à la transparence de la planification du réseau de transport. Le fait que ces clauses ne soient pas accessibles au public empêche une évaluation adéquate de leur impact sur le réseau de transport montréalais. Sans une analyse publique approfondie, il est difficile de juger si ces restrictions servent véritablement l'intérêt des usagers ou s'ils favorisent plutôt le monopole du REM au détriment de services existants.

Élimination des services concurrentiels

L'instauration du REM s'accompagne de la suppression ou de la modification de certains services concurrents, notamment des lignes de bus et de trains. Par exemple, la ligne de bus 747, qui relie le centre-ville de Montréal à l'aéroport YUL, serait supprimée pour éviter une concurrence directe avec le REM. Par ailleurs, de nombreuses autres lignes de bus desservant des trajets similaires ou proches des stations du REM risquent d'être éliminées ou modifiées, réduisant encore davantage les options de transport pour les usagers.

Par ailleurs, certaines lignes de trains de banlieue verront probablement leurs services ajustés ou réduits, en particulier celles opérant sur des trajets similaires à ceux du REM. Cette élimination progressive de services concurrentiels entraîne une perte de diversité dans le réseau de transport en commun, limitant ainsi le choix des usagers et réduisant la souplesse du système actuel.

Freinage du développement du transport en commun

Les restrictions géographiques associées à la clause de non-concurrence empêchent le développement de nouveaux services de transport en direction du centre-ville de Montréal. Les zones concernées par ces restrictions couvrent une grande partie de la région métropolitaine, notamment l'ouest de l'autoroute 13, Laval, les Basses-Laurentides, et l'ouest de la route 148 jusqu'à Mirabel. De plus, la définition du « centre-ville » de Montréal est particulièrement large, s'étendant de la Cité du Havre jusqu'à la rue Jean-Talon entre le boulevard Saint-Laurent et le chemin de la Côte-des-Neiges.

La clause de non-concurrence associée au REM impose un monopole territorial qui entrave le développement d'un réseau de transport plus intégré et flexible pour les usagers. Le manque de transparence dans ces ententes et la suppression des services concurrents réduisent les options de transport, tandis que les restrictions géographiques freinent la croissance d'un réseau de transport en commun dynamique et répondant aux besoins des usagers de la grande région de Montréal.

De plus, le PUM propose de « créer des quartiers complets, en développant massivement et rapidement des réseaux de transport actif, partagé et collectif, universellement accessibles, sur l'ensemble du territoire. » (Ville de Montréal, 2024)

Le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) a exprimé des inquiétudes sur le fait que le REM, bien qu'il soit présenté comme un projet de transport collectif, est en réalité un projet privé dont l'objectif principal est de générer des profits. L'augmentation des tarifs et les profits issus du développement urbain autour du REM passent avant l'objectif de favoriser l'utilisation des transports en commun par le plus grand nombre.

Bien que le REM soit un ajout significatif, il ne suffira pas à résoudre les défis de transport en commun à Montréal. L'ajout d'un réseau de tramway est crucial pour répondre aux besoins d'accessibilité et encourager l'usage des transports collectifs. Cependant, les coûts élevés et les interruptions fréquentes de service du REM risquent de décourager les usagers et de provoquer une augmentation des tarifs à l'échelle régionale, rendant les transports en commun moins inclusifs et accessibles pour tous.

Le projet de tramway Lien électrique Est-Ouest (LÉEO) vise à relier les secteurs est et ouest de Longueuil sur la Rive-Sud de Montréal, améliorant la mobilité sur une distance de 25 km. Ce projet LÉEO représente donc une solution complète et intégrée, améliorant à la fois la mobilité, l'accessibilité et la qualité de vie sur la Rive-Sud, tout en respectant les contraintes budgétaires et les besoins locaux. Il a pour objectif d'améliorer la mobilité entre les zones résidentielles, commerciales et de transport, comme le Réseau express métropolitain. Il vise à être réalisé de manière plus économique et rapide que le REM. En outre, le projet favorise la revitalisation de l'axe du boulevard Taschereau, encourageant un développement résidentiel et le verdissement de la zone.



La *renationalisation* des chemins de fer en Grande-Bretagne, annoncée récemment par le gouvernement, répond à des critiques croissantes sur l'inefficacité du modèle de privatisation qui a prévalu depuis les années 1990. Le ministre des Transports a souligné que ce changement vise à améliorer les services ferroviaires en renforçant la responsabilité publique et en assurant une meilleure coordination entre les différentes compagnies.

En parallèle, à Montréal, un système de transport en commun tout aussi vital souffre de problèmes similaires de fragmentation et de manque d'intégration. La *renationalisation* des chemins de fer en Grande-Bretagne pourrait servir de modèle pour Montréal, où un réseau ferroviaire public unifié pourrait offrir une meilleure accessibilité, une planification intégrée et une réactivité face aux besoins des usagers. Adopter une approche similaire à Montréal permettrait non seulement de rationaliser les opérations, mais aussi de répondre plus efficacement aux défis de mobilité et de durabilité auxquels la ville est confrontée.

Le cas de Lyon

L'expérience de Lyon démontre que l'ajout de lignes de tramways peut jouer un rôle crucial dans la réduction de la dépendance à l'automobile et l'amélioration de la mobilité urbaine. En effet, malgré une augmentation du nombre de stations de métro dans les années 1980, Lyon a vu croître le nombre d'automobilistes de 10 % entre 1986 et 1995. C'est l'implantation stratégique de six lignes de tramways, avec 92 stations, qui a finalement permis d'inverser cette tendance, réduisant la proportion d'automobilistes de 17 % et le taux de possession d'automobiles de 8 % dans la métropole lyonnaise. (Région métropolitaine de Lyon. Données : Enquêtes Ménage-déplacement 1986, 1995 et 2015, Sytral.)

Cette transition vers un mode de transport collectif plus étendu a prouvé son efficacité pour diminuer l'utilisation de la voiture individuelle. Montréal, avec ses objectifs de mobilité pour 2050, pourrait s'inspirer de ce modèle pour encourager l'utilisation des transports actifs et collectifs. Le tramway, en complétant l'offre de transport public existante, permettrait d'atteindre ces objectifs en offrant une alternative attrayante, notamment en comparaison avec les projets d'expansion du REM.

Références

AFP. (2020, Septembre 21). Royaume-uni: Le modèle de privatisation des lignes de train a fait son temps, estime le gouvernement. La Tribune. <https://www.latribune.fr/economie/international/royaume-uni-le-modele-de-privatisation-des-lignes-de-train-a-fait-son-temps-estime-le-gouvernement-857697.html#:~:text=Le%20gouvernement%20britannique%20a%20annonc%C3%A9,grande%20implication%20des%20pouvoirs%20publics>.

Bergeron, M. La Presse, M. (2021, Novembre 21). Les hauts et les bas des structures aériennes. La Presse. <https://www.lapresse.ca/contexte/2021-11-21/la-presse-au-danemark/les-hauts-et-les-bas-des-structures-aeriennes.php>

Gerbet, T. (2024, Septembre 11). Trois lignes de trains de Banlieue menacées de disparition. ICI Grand Montréal. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2103660/trois-lignes-trains-banlieue-menacees-disparition>

Hackney, A., & Arnoldi, M. (2018, Février 23). Le rem et la privatisation des services publics. Le Devoir. <https://www.ledevoir.com/opinion/idees/521065/le-rem-et-la-privatisation-des-services-publics>

Impacts sur les lignes deux-montagnes/mascouche?. REM info. (n.d.). <https://rem.info/fr/faq/impacts-sur-les-lignes-deux-montagnesmascouche>

Lefebvre, J.-F., Benoit, R., Pronovost, É., & Adam, A. (2016, Septembre 21). La bonne technologie, au bon endroit, Pourquoi un réseau de tramway est préférable au projet de REM. <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000547377>

Lien électrique est-ouest (LÉEO). Ville de Longueuil. (n.d.). <https://prod-refonte.longueuil.quebec/fr/services%2Fdeveloppement-durable%2FLÉEO>

Lévesque, K. (2020, Février 27). Léo sur la Rive-Sud: Un Tramway Pour La Mobilité et le Développement Urbain. La Presse. [https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2020-02-27/leo-sur-la-rive-sud-un-tramway-pour-la-mobilite-et-le-developpement-urbain?](https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2020-02-27/leo-sur-la-rive-sud-un-tramway-pour-la-mobilite-et-le-developpement-urbain?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAR325NUX4w0miRqAut4EuXFXkMdg4LARsulQS6PgEzdLCzlxyc5yf_LBYL4_aem_Q5wJgyJHs59AzxDyjEPs2w)

[fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAR325NUX4w0miRqAut4EuXFXkMdg4LARsulQS6PgEzdLCzlxyc5yf_LBYL4_aem_Q5wJgyJHs59AzxDyjEPs2w](https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2020-02-27/leo-sur-la-rive-sud-un-tramway-pour-la-mobilite-et-le-developpement-urbain?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAR325NUX4w0miRqAut4EuXFXkMdg4LARsulQS6PgEzdLCzlxyc5yf_LBYL4_aem_Q5wJgyJHs59AzxDyjEPs2w)

Références

Mémoire de la coalition Trainsparence, à la Commission des Transports et de l'Environnement (2017)

Paul, E., Fanzly, N., Folcque, A., & Federmeyer, M. (2020, Mars). Les Villes Européennes et la mobilité durable. Jean-Monnet. <https://jean-monnet.ch/wp-content/uploads/2020/03/20-03-reinventer-les-comportements-de-mobilite-cdd-n16.pdf>

Preston, R. (2024, September 3). Rail reform is go, says Britain's Transport secretary. International Railway Journal. https://www.railjournal.com/policy/rail-reform-is-go-says-britains-transport-secretary/?utm_source=&utm_medium=email&utm_campaign=47856

Prolongement du Rem Vers l'est: La vaste opération de privatisation du transport Collectif continue. Syndicat canadien de la fonction publique. (2020, Septembre 16). <https://scfp.ca/prolongement-du-rem-vers-lest-la-vaste-operation-de-privatisation-du-transport-collectif-continue>

Schepper, B. (février 2017) CDPQ et le REM, un projet qui démantèle le réseau de transport en commun de Montréal, Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (IRIS) <https://iris-recherche.qc.ca/publications/cdpq-et-le-rem-un-projet-qui-demantele-le-reseau-de-transport-en-commun-de-montreal/>

Steuter-Martin, M. (2016, September 26). New coalition calls for public inquiry into Montreal light-rail project. CBCnews. <https://www.cbc.ca/news/canada/montreal/light-rail-train-project-trainsparence-1.3779295>

Thompson, L. C. (2020). Le train qui nous a dupés : comment un gestionnaire de fonds a pris le contrôle du transport en commun à Montréal.

Crédit image page de couverture - Réseau express métropolitain, 2024