UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

L'ÉVOLUTION DES TRAINS DE BANLIEUE MONTRÉALAIS : 170 ANS DE SERVICE (1847-2017)

THÈSE PRÉSENTÉE
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DU DOCTORAT EN ÉTUDES URBAINES

PAR
PIERRE BARRIEAU

FÉVRIER 2019

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de cette thèse se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.07-2011). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

Ce qui représentait pour mon directeur de thèse, M. David Hanna, des événements vécus, était pour moi une matière première à explorer, une histoire à raconter et à analyser. Cette passion commune allait faire de nous des collaborateurs et des amis. Merci David.

Je tiens à remercier la direction du Département d'études urbaines et touristiques de l'École des sciences de la gestion de l'UQÀM pour la compréhension et la collaboration dont les responsables ont fait preuve tout au long de mon parcours. Un remerciement spécial pour le personnel de soutien du département qui m'a offert assistance et encouragements.

Merci à mes collègues ayant manifesté de l'intérêt et du soutien moral pour la réussite de ma thèse en particulier à Franck Scherrer, Paul Lewis et Gérard Beaudet de l'Université de Montréal, à Craig Townsend et Zachary Patterson de l'Université Concordia ainsi qu'à Pierre Delorme et Florence Paulhiac-Scherrer de l'UQÀM.

Sans la participation de Michel Clair, Denis de Belleval, Sam Elkas, Gérard Gascon, Joël Gauthier, Florence Junca-Adenot, Robert Perreault et Michel Veilleux qui m'ont permis d'avoir accès à leurs expériences et archives personnelles, cette thèse n'aurait jamais pu atteindre un si haut niveau de

précision et me permettre de présenter plusieurs informations inédites, autrement indisponibles.

Je tiens également à remercier les employés des centres d'archives de la Ville de Montréal, de la Bibliothèque et Archives nationales du Québec, de la Harry Lash Library de Vancouver, de la New York Historical Society, de la bibliothèque de l'Université du Québec à Montréal, de la bibliothèque de l'Université de Montréal, des archives du Chemin de fer Canadien Pacifique, des archives de la Société de transport de Montréal ainsi que du ministère des Transports du Québec pour leur accueil, leur aide et leurs suggestions.

Pour l'intérêt manifesté envers mes travaux et la reconnaissance de l'apport qu'ils présentent pour l'histoire des transports, je veux remercier mes collègues du comité ABG50 sur l'histoire des transports du Transportation Research Board et ceux de l'International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T^2M). En plus de partager leurs expertises, ils m'ont offert et m'offrent toujours une tribune pour discuter et diffuser les résultats de mes recherches.

Je souhaite aussi remercier mes étudiant(e)s à qui je tente de transférer ma passion pour l'histoire et les transports et qui avec leurs questions, discussions, travaux et examens m'amènent à voir les choses d'une manière plus riche et nuancée. Je voudrais en particulier remercier Frédéric Coderre, Xavier Lagueux, Shari (Chuck) Petiote, et Tommy Saint-Cyr.

Je remercie de leur appui, les membres de ma famille et les amis m'ayant encouragé durant ce long parcours. Un merci particulier à Daniel Richard et à Mélina Leblanc-Roy pour leurs regards critiques.

Finalement, c'est grâce au soutien de mon épouse que j'ai pu compléter le périple de cette thèse. Elle m'a appuyé à travers les étapes du projet de thèse ainsi que durant celles de la rédaction de la thèse. Elle a passé un nombre incalculable d'heures à réviser mon texte et à discuter avec moi afin de me proposer de nouvelles avenues. Sans elle, je n'aurais jamais réussi. Nous sommes passés à travers bien des étapes ensemble, mais cette thèse a été celle qui, à plusieurs moments, semblait la plus difficile à traverser. C'est grâce à son encouragement inconditionnel et sans égal que j'ai pu franchir la ligne d'arrivée.

À tous ces gens et aux autres qui m'ont aidé, merci!

AVANT-PROPOS

Depuis l'école primaire, je souhaite faire un doctorat. Je ne savais cependant pas dans quel champ de spécialisation, ni quel en serait le sujet. Dès lors, j'étais très au fait que j'aimais apprendre, chercher et transmettre des connaissances. Quant à ma passion pour le transport, elle existe depuis mon plus jeune âge et elle a dû m'être transmise par mon arrière-grand-père maternel qui travaillait pour le Canadien National (CN) au Nouveau-Brunswick, en plus de s'occuper de sa ferme. J'aimais toujours aller chercher mes grands-parents maternels à la superbe gare d'Ottawa, construite pour le Centenaire du Canada, avec les trains arrivant et partant tant vers l'ouest que vers l'est. J'étais tout aussi fasciné lors de mes visites au Musée des sciences et technologies d'Ottawa lorsque j'accédais à leur impressionnante collection de locomotives à vapeur. Plus tard, j'ai eu la chance de monter* dans des trains, et ce, pour parcourir le monde.

L'influence des chemins de fer sur les villes et les nations est indéniable. Dans le cas de Montréal et celui du Canada, leur présence constitue un élément fondamental de l'histoire. Cette histoire riche m'a fourni une matière première peut-être pas entièrement inédite, mais qui nécessitait un nouveau regard, en particulier au sujet des trains de banlieue montréalais.

Plus jeune, l'expérience professionnelle acquise auprès de mon père en évaluation de programmes et de politiques publiques m'a grandement

marqué et a contribué directement à ma compréhension des problématiques et de la méthodologie de recherche. Quant aux contrats qui ont suivi, ils ont grandement aidé à assurer le financement de mes études. C'est en partie avec ces legs que j'ai entrepris la reconstruction de l'histoire récente des trains de banlieue montréalais. Mon cheminement académique en sociologie, en études urbaines de même qu'en urbanisme, ainsi que mes expériences d'enseignement à l'UQÀM, à l'Université de Montréal, à l'Université Carleton (Ottawa), à l'Université Concordia (Montréal) et à l'Université York (Toronto) m'ont par ailleurs permis d'acquérir et de peaufiner les connaissances théoriques et empiriques sur l'histoire et la planification des transports, indispensables pour compléter et mener à bien le travail de doctorant.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements v
Avant-propos ix
Table des matières xi
Liste des figures xv
Liste des tableaux xxi
Liste des abréviations, sigles et acronymes xxiii
Résumé xxvii
Abstract xxxi
Chapitre I - Problématique, recension des écrits, limites et envergure 7
1.1. Regard général sur le train de banlieue 11
1.2. Les trains de banlieue et la gestion des services à la fois par le secteur privé et le public. . 15
Chapitre II - Objectifs et méthodologie 61
1.3. Objectif 62
1.4.Démarche adoptée 62
1.5. Sources 67
Chapitre III - TRAINS DE BANLIEUE Privé I : déploiement du service, 1847-1945 86
1.6. Axe Turcot et Glen (axe A) 91
1.7. Axe pont Victoria (axe B) 108
4.4 Axe pont Saint-Laurent (axe C) 119
1.8. Axe tunnel mont-Royal (axe F) 124
1.9. Axe gare Moreau (E) 134
1.10. Axe pont Bordeaux (axe D) 137
1.11. Conclusion 143
Chapitre IV - TRAINS DE BANLIEUE Privé II : Désintéressement progressif, 1940-1988 149
1.1. Le processus d'abandon 153
1.2. Canadien National 155
1.3. New York Central 177
1.4.Canadien Pacifique 179

Chapitre V - Ville de Montréal : Études infructueuses - I, 1911-1967 197
1.5. Luttes entre administrations municipales et entreprises de transports collectifs 200
1.6. Seconde tentative : Municipalisation (1951-1963) 205
1.7. Troisième tentative : Métropolisation (1964-1967) 229
1.8. Conclusion 245
Chapitre VI - Gouvernement du Québec : Études infructueuses - II, 1969-1979 249
1.9. TRRAMM (1974) 253
1.10. BAREM (1976) 259
1.11. CTRM PRISE 2 (1976) 265
1.12. COTREM (1978) 269
1.13. Plan de transport (1979) 270
1.14. Conclusion 276
Chapitre VII - Prise en charge par l'État, 1978-2017 279
7.1. Les principales étapes du transfert 281
7.2. Gestion (1982) 287
7.3. Propriété des stations et du matériel roulant (1982) 295
7.4. Modernisation (1983) 295
7.5. Expansion et modernisation continue (1990 - en cours) 303
7.6. Propriété des voies (2011) 322
7.7. Opération des trains (2017) 324
7.8. Conclusion 324
Chapitre VIII - L'Agence métropolitaine de transport, 1996-2017 327
8.1. Le Rapport Pichette 329
8.2. Florence Junca-Adenot (1996-2003) 331
8.3. Joël Gauthier (2003-2012) 346
8.4. Paul Côté, Nicolas Girard et la remise en question de l'AMT (2012-2017) 365
8.5. Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) et CDPQ Infra 369
8.6. Conclusion 379
Conclusion 385
9.1 Premier antagonisme : Rentabilité (=) Bien commun 386
9.2 Deuxième antagonisme : Urbain (=) Métropolitain 390
9.3 Troisième antagonisme : Service (=) Réseau 395
9.4 Les limites du train de banlieue 399

Annexe A 407
Annexe B 413
Bibliographie 415
Actes et communications de colloques 415
Articles de journaux 416
Articles scientifiques 420
Cadre réglementaire 425
Entretiens semi-dirigés 429
Fonds d'archives 429
Mémoires et thèses 432
Monographies 434
Chapitres de monographies 442
Publications officielles et rapports 443
Sites Web 449

LISTE DES FIGURES

Graphique 1 - Achalandage journalier des trains de banlieue canadiens (2016) 10

Images 1 à 4 - Les quatre principales composantes physiques d'un train de banlieue (gare, voie ferrée, locomotive et voiture) 13

Illustration 1 - Le modèle à trois couches de Dupuy, tel qu'il a été publié à l'origine 27

Illustration 2 - Les 3 antagonismes de la prise en charge et planification des trains de banlieue montréalais 57

Carte 1 - Étendue des trains de banlieue montréalais par axes (1940) 90

Image 5 - Cour Turcot (1956) 92

Image 6 - Cour Glen (circa 1970) 92

Carte 2 - Service de trains de banlieue dans l'axe Turcot et Glen 93

Images 7 et 8 - Jeton de 3e classe, train Montreal & Lachine Railroad Company (face avant et arrière) .. 96

Image 9 - Train reliant Montréal et Lachine (circa 1850) 97

Carte 3 - Tracé du train de banlieue Montréal / Lachine (1847) 98

Carte 4 - Tracé du train de banlieue Montréal / Lachine (1852) 100

Carte 5 - Tracé du train de banlieue Montréal / Lachine \ Pointe-Claire (1889) 102

Carte 6 - Tracé du train de banlieue Montréal / Lachine / Vaudreuil (1896) 103

Illustration 4 - Service offert sur la portion Turcot en pointe AM (1945) 106

Illustration 5 - Service offert sur la portion Glen en pointe AM (1945) 107

Carte 7 - Service de trains de banlieue dans l'axe du pont Victoria 109

Image 10 - Le chemin de fer du Grand Tronc, pont Victoria, construction au-dessus du fleuve Saint-Laurent, à Montréal (1854) - pont tubulaire 111

Image 11 - Changement de tube du pont Victoria, depuis le yacht de Shorton, Montréal, QC (1898) 112

Carte 8 - Tracé du train de banlieue Montréal / Belœil / Saint-Hilaire (1859) 113

Carte 9 - Tracé du train de banlieue Montréal / Belœil / Saint-Hilaire / Saint-Hyacinthe (circa 1868) . 114

Carte 10 - Tracé du train de banlieue Montréal / Belœil / Saint-Hilaire / Saint-Hyacinthe / Sainte-Rosalie (circa 1910) 116

Illustration 6 - Service offert sur l'axe pont Victoria en pointe AM (1945) 118

Carte 11 - Service de trains de banlieue dans l'axe pont Saint-Laurent....120

Images 12 et 13 - Ancien (1887-1913) et nouveau pont Saint-Laurent (1913-) 121

Illustration 7 - Service offert sur l'axe pont Saint-Laurent en pointe AM (1945)....123

Carte 12 - Service de trains de banlieue dans l'axe tunnel mont-Royal 124

Image 14 - Gare Tunnel Terminal (1918-1943, démolie en 1960) 126

Carte 13 - Tracé du train de banlieue Montréal / Lazard (1918) 128

Carte 14 - Tracé du train de banlieue Montréal / Cartierville (1921) 129

Carte 15 - Tracé du train de banlieue Montréal / Deux-Montagnes (1925) 130

Carte 16 - Tracé du train de banlieue Montréal / Montréal-Nord (1945) 132

Illustration 8 - Service offert sur l'axe tunnel mont-Royal en 1946 133

Image 15 - Gare Moreau - Montréal, Québec, Canada (1944) 134

Carte 17 - Service de trains de banlieue dans l'axe gare Moreau....135

Image 16 - Pont Bordeaux (20 juillet 1948) 137

Carte 18 - Service de trains de banlieue dans l'axe pont Bordeaux....139

Illustration 9 - Service offert sur l'axe pont Bordeaux (1940) 142

Image 17 - Voiture de train de banlieue à deux étages (1980) 151

Carte 19 - Étendue maximale des trains de banlieue montréalais, par compagnies (1940)....152

Carte 20 - Étendue maximale des trains de banlieue montréalais du Canadien National (1940) 157

Carte 21 - Transfert du train de banlieue Montréal / L'Assomption : de la gare Moreau vers la gare Centrale (1946) 159

Image 18 - Annonce de la fermeture temporaire de la gare Bonaventure 160

Carte 22 - Tracé du train de banlieue Montréal / Lachine / Dorval / Vaudreuil / Côteau-du-Lac à la suite de la fermeture de la gare Bonaventure (1948) 161

Carte 23 - Tracé du tramway et du train de banlieue Montréal / Granby / Waterloo (1948-1951) 163

Carte 24 - Tracé du tramway et du train de banlieue Montréal / Granby / Waterloo et Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu (1951-1955)....165

Carte 25 - Tracé du tramway et du train de banlieue Montréal / Granby / Waterloo et Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu (1955-1956)....167

Image 19 - Transfert des usagers du tramway de banlieue (en bas) vers le train de banlieue (en haut) à Saint-Lambert (1955-1956) 168

Carte 26 - Tracé des trains de banlieue Montréal / Granby / Waterloo et Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu (1956/1960) 169

Carte 27 - Tracé du train de banlieue Montréal / Dorval (1955) 171

Carte 28 - Tracé du train de banlieue Montréal / Belœil / Saint-Hilaire / Saint-Hyacinthe (1966-1967) 174

Carte 29 - Tracé du train de banlieue Montréal / Belœil / Saint-Hilaire (1968) 175

Carte 30 - Étendue maximale du train de banlieue montréalais du New York Central 177

Carte 31 - Étendue maximale des trains de banlieue montréalais du Canadien Pacifique (1940) 179

Carte 32 - Lignes des trains de banlieue desservant le secteur de Saint-Eustache 181

Carte 33 - Contraction du réseau de trains de banlieue (1988) 186

Graphique 2 - Évolution de la tarification entre Dorval et le centre-ville via le service offert par le CP (1920-1966) 192

Carte 34 - Plan Bingham (1958) 210

Carte 35 - Plan Bingham ainsi que des prolongements ultérieurs potentiels (1958) 211

Carte 36 - Plan Van Ginkel (1961) 218

Image 20 - Plan de métro (1962) 222

Carte 37 - Réseau du métro classique (1962) 223

Image 21 - Plan de métro (1963) 225

Carte 38 - Réseau du métro classique (1963) 226

Image 22 - Plan ligne 3 231

Carte 39 - Plan ligne 3 (1964) 232

Carte 40 - Plan Horizon 2000 (1967) 241

Image 23 - Plan Horizon 2000 (1967) 242

Illustration 10 - Ligne de temps (1911-1967) 245

Carte 41 - Plan TRRAMM (1974) 256

Carte 42 - Plan BAREM (1976) 262

Carte 43 - Ligne Mirabel (1977) 264

Carte 44 - Plan CTRM (1976) 267

Carte 45 - Plan de transport - métro de surface (1979) 271

Carte 46 - Plan de transport amendé (1981) 274

Illustration 11 - Ligne de temps (1974-1979) 277

Illsutration 11 - Les principales étapes du transfert (1978-2017) 282

Carte 47 - Trains de banlieue avant la prise en charge (1980) 284

Carte 48 - Lignes prises en charge par la CTCUM (1982) 288

Carte 49 - Service mixte (1982) 294

Carte 50 - Plan Gascon (1984) 299

Carte 51 - Modernisation proposée de la ligne Deux-Montagnes (1985) 301

Carte 52 - Contraction du système de trains de banlieue (1988) 304

Carte 53 - Lignes temporaires de trains de banlieue (1990) 306

Carte 54 - Plan Bonjour Montréal Inc. (1992) 310

Image 24 - Plan Bonjour Montréal Inc. (1992) 311

Carte 55 - Plan Mon Train inc. (1992) 312

Carte 56 - Réseau combiné amendé (1992) 313

Image 25 - Monorail proposé par le CN (1993) 314

Image 26 - Plan Mon Train inc. 314

Carte 57 - Plan CMTC (1992) 316

Carte 58 - Plan CFTB (1995) 319

Carte 59 - Plan CFTB amendé (1995) 320

Carte 60 - Propriété des voies (2014) 323

Images 27 et 28 - Station de train de banlieue Delson (2014) 334

Carte 61 - Service de trains de banlieue (12 mai 1997) 336

Carte 62 - Service de trains de banlieue (18 janvier 1999) 338

Carte 63 - Service de trains de banlieue (29 mai 2000) 340

Carte 64 - Service de trains de banlieue (14 septembre 2001) 341

Carte 65 - Service de trains de banlieue (3 septembre 2002) 342

Carte 66 - Service de trains de banlieue (31 janvier 2005) 343

Carte 67 - Service de trains de banlieue (8 janvier 2007) 349

Carte 68 - Service de trains de banlieue (juin 2010) 350

Carte 69 - Service de trains de banlieue (1er décembre 2014) 356

Carte 70 - Plan Aérotrain (2003) 358

Carte 71 - Lignes étudiées par la CDPQ-Infra (2015) 371

Carte 72 - Plan REM (2016) 373

Image 29- - Maillage des réseaux REM et métro (2016) 374

Graphique 3 - Distribution de l'achalandage des trains de banlieue en fonction de la ligne (2016) 376

Graphique 4 - Déficit moyen par passage (2016) 377

Graphique 5 - Déficit par ligne (2016) 378

Illustration 12 - Ligne de temps (1996-2020) 380

Graphique 6 - Achalandage combiné des lignes Montréal / Deux-Montagnes, et Montréal / Vaudreuil / Hudson (1965-2016) 388

Graphique 7 - Pourcentage de la population vivant à l'extérieur du territoire actuel de la Ville de Montréal. 391

Source : P. Barrieau, 2018, données fournies par la Ville de Montréal 391

Graphique 8 - Population vivant à l'extérieur du territoire actuel de la Ville de Montréal. 392

Source: P. Barrieau, 2018, données fournies par la Ville de Montréal 392

Illustration 13 - Ligne de temps - Trains de banlieue montréalais 394

Carte 73 - Étendue du réseau de trains de banlieue montréalais (2017) 398

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 - Les services de trains de banlieue au Canada (2016) 8

Tableau 2 - Les lignes de trains de banlieue au Canada (2016) 9

Tableau 3 - Sources principales utilisées par chapitres 70

Tableau 4 - Principaux trains de banlieue de l'axe Turcot et Glen 94

Tableau 5 - Principaux trains de banlieue de l'axe pont Victoria 110

Tableau 6 - Principaux trains de banlieue de l'axe pont Saint-Laurent 121

Tableau 7 - Principaux trains de banlieue de l'axe tunnel mont-Royal 125

Tableau 8 - Train de banlieue de l'axe gare Moreau 136

Tableau 9 - Principaux trains de banlieue de l'axe pont Bordeaux 140

Tableau 10 - Résumé des services de trains de banlieue de Montréal (1847-1945) 143

Tableau 11 - Organismes gérant l'abandon des voies et services ferroviaires 154

Tableau 12 - Trains de banlieue opérés par le Canadien National 156

Tableau 13 - Train de banlieue opéré par le New York Central 178

Tableau 14 - Trains de banlieue opérés par le Canadien Pacifique 180

Tableau 15 - Trains de banlieue privés de Montréal (1847-1988) 184

Tableau 16 - Achalandage aéroportuaire en 1969, 2000 et 2016 260

LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

AdMTL	Aéroports de Montréal
ALRT	Automated light rail transit
AMT	Agence métropolitaine de transport
ART	Agence régionale de transport
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
BANAIM	Bureau d'aménagement du nouvel aéroport de Montréal
BANAIQ	Bureau d'aménagement du nouvel aéroport international au Québec
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
BAREM	Bureau d'aménagement du réseau express métropolitain
BM	Bureau du métro
BTM	Bureau de transport métropolitain
CalPERS	California Public Employees' Retirement System
CFTB	Conseil ferroviaire des trains de banlieue du Grand Montréal
CIT	Conseils interurbains de transport
CITL	Conseil inter municipal de transport des Laurentides
CMM	Commission métropolitaine de Montréal (1921)
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal (2000)
CMTC	Conseil métropolitain de transport en commun
CN	Chemin de fer Canadien National
CNoR	Chemin de fer Canadien Nord
CP	Chemin de fer Canadien Pacifique
CPTAQ	Commission de Protection du Territoire Agricole

COTREM	Conseil des transports de la région de Montréal
CTCUM	Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal
CTM	Commission de transport de Montréal
CTP	Compagnie des transports provincial
CTRM	Comité des transports de la région de Montréal
CTRSM	Commission des transports de la Rive-Sud
CUM	Communauté urbaine de Montréal
EXPO67	Exposition universelle de Montréal (1967)
GT	Chemin de fer Grand Tronc
H&M	Hudson & Manhattan Railroad
IAC	Ingénierie, approvisionnement et construction des infrastructures
IATA	International Air Transport Association
M&SC	Montreal & Southern Counties Railway Company
MTARTS	Metropolitan Toronto and Region Transportation Study
MTA	Metropolitan Transportation Authority
MTC	Montreal Tramway Company
MTQ	Ministère des Transports du Québec
MRSEM	Matériel roulant, systèmes et services d'exploitation et maintenance
NYC	New York Central Railroad
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development
ONU	Organisation des Nations Unies
OMERS	Ontario Municipal Employees Retirement System
OMIT	Organisme municipal et intermunicipal de transport
OPDQ	Office de la planification et du développement du Québec

ORT	Organisme régional de transport
OTPP	Ontario Teachers Pension Plan
PANYNJ	Port Authority of New York and New Jersey
PQ	Parti québécois
PRT	Personal Rapid Transit
QMO&O	Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RCM	Rassemblement des citoyens de Montréal
REM	Réseau électrique montréalais (1967)
REM	Réseau express montréalais (2016)
RER	Réseau express régional
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTM	Réseau de transport métropolitain
SAFEGE	Société anonyme française d'étude de gestion et d'entreprises
SATRA	Service d'aménagement du territoire de la région aéroportuaire
SLR	Système léger sur rail
SLRA	Système léger sur rail automatisé
SOFRETU	Société française d'études et de réalisation de transports urbains
SRB	Système rapide par bus
STCUM	Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
STRSM	Société de transport de la Rive-Sud de Montréal
STS	Science, technique et société
TGV	Train à grande vitesse
TOD	Transit-Oriented Development
TRRAMM	Transport rapide régional aéroportuaire Montréal Mirabel

UTDC	Urban Transportation Development Corporation

RÉSUMÉ

Cette thèse porte sur les trains de banlieue montréalais et le réemploi des emprises pour des projets de transport collectif. Elle s'inscrit dans la tradition des études urbaines portant sur l'étude de l'évolution des systèmes de transports collectifs urbains et métropolitains. Elle s'intéresse au développement d'un service de transport qui au courant de 170 années d'existence a non seulement contribué à façonner l'espace métropolitain mais a été source de débats remettant continuellement en question la planification métropolitaine des transports collectifs montréalais.

Le contexte actuel non seulement justifie mais rend nécessaire une réflexion sur les trains de banlieue montréalais. Le travail de cette thèse a débuté lors de planification de la sixième et dernière ligne de train de banlieue à être opérée par l'Agence métropolitaine de Montréal (AMT), soit Montréal / Mascouche, et se termine avec la conversion de la ligne de train de banlieue Montréal / Deux-Montagnes en système léger sur rail automatisé (SLRA) et de l'abandon prochain d'une portion du trajet Montréal / Mascouche. De plus, des transformations majeures par rapport aux structures sont en cours suivant l'abolition de l'AMT et la création de deux nouvelles agences qui reprennent, entre-autre, son mandat.

Le développement des trains de banlieue montréalais s'avère un cas intéressant à étudier. Il s'agit d'un service de trains de banlieue qui avait été développé pour devenir l'un des plus vastes d'Amérique du Nord (Chapitre I). Partant d'un service saisonnier sans aucun service en hiver reliant le port de Lachine à Montréal dès 1847, jusqu'au service arborescent de 15 lignes en opération durant la Seconde Guerre mondiale, le service de trains de

banlieue construit par les compagnies de chemin de fer privées va péricliter pour presque complètement disparaître avec seulement deux lignes opérées par le public en 1988. Dès 1910, l'État, avec les administrations et agences locales, régionales, provinciales et fédérales, va tenter de venir influencer le service. À partir de 1978, l'État va devenir un joueur de plus en plus important, et ce jusqu'à prendre presque complètement en charge le service qui comporte désormais six lignes en 2017. Néanmoins, le redéploiement du service semble être arrêté ; dans un horizon rapproché, un retranchement se dessine.

L'objectif plus spécifique de notre thèse est d'élucider, à travers les 170 premières années d'existence, le processus de déploiement et repli du service par le privé, la difficulté du public de le prendre en charge et son redéploiement avant que le service public lui aussi stagne et soit remis en question.

Ce travail a permis d'établir l'étendue du service (Chapitre III), son déclin (Chapitre IV), les tentatives par l'administration montréalaise (Chapitre V), et par le gouvernement du Québec (Chapitre VI), de profiter de leur potentiel de relance, du processus de prise en charge et modernisation par l'État (Chapitre VII), du redéploiement du service par l'Agence métropolitaine de transport et de sa remise en question (Chapitre VIII).

Nous avons su répondre d'une manière compréhensive à nos questions et hypothèses de recherche et ainsi mieux comprendre les causes du déclin du service et de la grande lenteur du processus de prise en charge par l'État. Dans un contexte où il y a une problématique majeure de rentabilité, les opérateurs n'investissent pas de manière suffisante et voient leurs lignes

fermer l'une après l'autre. L'État, incapable de combler d'une manière suffisamment rapide ce vide partiel de gouvernance et se contente de réaliser des études. Finalement, le choix du mode à privilégier pour la desserte de la banlieue en transports collectifs devient une cible en déplacement constant.

Nos sources et méthodes classiques relevant de l'histoire urbaine, soit des recherches en archives de sources primaires, des entretiens et un dépouillement de journaux combinés à un accès privilégié à nos sources, nous a permis d'édifier non seulement l'histoire la plus complète des trains de banlieue montréalais avec un accent presque inédit sur la période depuis la prise en charge par l'État, mais aussi de produire une contribution significative à la connaissance et compréhension des enjeux actuels et futurs du service.

Ce document de 486 pages présente la thèse à travers ses neuf chapitres ainsi que les autres sections usuelles.

Mots-clés : Train de banlieue - Montréal - Histoire - Politiques publiques

ABSTRACT

This thesis focuses on Montreal's commuter trains and their right-of-way for other transit projects. It is in line with the tradition of urban studies on the study of the evolution of urban and metropolitan public transport systems. It is interested in the development of a transportation service that, over 170 years of existence has, not only helped to shape the metropolitan space but, has also been a source of debate that continually challenges the metropolitan planning of Montreal's public transit system.

The current context not only justifies but also makes it necessary to reflect on Montreal's commuter trains. The work on this thesis began with the planning of the sixth and last commuter train line to be operated by the Agence métropolitaine de Montréal (AMT), Montréal / Mascouche, and ends with the conversion of the Montréal / Deux-Montagnes commuter train line into an automated light rail transit (ALRT). In addition, major transformations in governance structures are underway following the abolition of the AMT and the creation of two new agencies that take over, among other things, its mandate.

The development of Montreal commuter trains is an interesting case to study. This is a commuter train service that was developed to become one of the largest in North America. From a seasonal service without any winter service linking the Port of Lachine to Montreal from 1847, to the tree-lined service of 15 lines operating during the Second World War, the commuter train service built by private railways will decline to almost completely disappear with only two lines operated by the public in 1988. From 1910, the State, with local, regional, provincial and federal administrations and

agencies, tried to influence the service. From 1978 onwards, the State became an increasingly important player, until it almost completely took over the service, which now includes six lines in 2017. Nevertheless, the redeployment of the service seems to have stopped; in the near future, a retrenchment is emerging.

The more specific objective of our thesis is to elucidate, through the 170 years of existence, the process of deployment and withdrawal of the service by the private sector, the difficulty of the state to take charge of it, its redeployment before the service public also stagnates and is called into question.

This work made it possible to establish the extent of the service (Chapter III), its decline (Chapter IV), the attempts by the Montreal administration (Chapter V), and by the Quebec government (Chapter VI) , the process of the transition towards state ownership and modernization (Chapter VII), the redeployment of the service by the Agence métropolitaine de transport and its questioning (Chapter VIII).

We were able to answer comprehensively to our research questions and hypotheses and thus better understand the causes of the decline of the service and the slowness of the state care process. In a context where there was a major problem of profitability, the operators did not invest sufficiently and shut down lines one after the other. The state had been unable to fill this gap of governance quickly enough and is content to carry out studies. Finally, the choice of the transit mode to be favoured for the improvement of service in the suburbs of public transport becomes a constant moving target.

Our traditional methods, from archival research to primary sources, interviews and newspaper counting combined with privileged access to our sources, allowed us to build not only the most complete history of Montreal's commuter trains with almost unprecedented focus on the period since state ownership, but also to make a significant contribution to the knowledge and understanding of current and future service issues.

This 486 page document presents the thesis through its nine chapters as well as the other usual sections.

Keywords: Commuter train - Montreal - History - Public policies

INTRODUCTION

L'histoire se répète et celle du train de banlieue montréalais n'y échappe pas. Étant opérés d'abord par le privé et ensuite par le public, les trains de banlieue ont sillonné et sillonnent toujours le paysage de la grande région de Montréal.

Le développement des trains de banlieue montréalais s'avère un cas intéressant à étudier, entre autres, parce qu'il est unique en Amérique du Nord. En effet, il s'agit d'un service de trains de banlieue qui avait été développé pour devenir l'un des plus vastes d'Amérique du Nord avant de presque complètement disparaître en 1988, avec seulement deux dessertes restantes. Il a par la suite été relancé grâce à la volonté concertée des différents paliers gouvernementaux.

La région de Montréal était dotée d'un des services ferroviaires les plus étendus d'Amérique du Nord, structurant ainsi l'espace métropolitain. Ce service a été historiquement sollicité pour trois principaux usages : 1. le transport de marchandises ; 2. les services de trains passagers interurbains et régionaux[1] ; 3. le service de trains de banlieue.

Ce vaste service hérité, était opéré par l'entreprise privée de trains de banlieue et s'est construit sur plus d'un siècle. Le déploiement a débuté vers 1847. Ce service est cependant progressivement abandonné par les compagnies privées de chemin de fer qui l'a développé. Les pouvoirs publics vont tarder à reprendre les services, ce qui entraînera des fermetures

[1] Les services de trains passagers interurbains et régionaux pouvaient aussi offrir ce que nous qualifions de service train de banlieue circonstanciel en offrant une tarification, un temps de déplacement et un horaire compatibles au navettage journalier.

de lignes. Une transition vers une gestion et une opération publiques apparaît être la meilleure option selon l'État, mais les gouvernements demeurent dans l'incapacité de les prendre en charge. Pourtant, dès 1911, l'État commence à s'intéresser aux trains de banlieue, à leur potentiel de relance ou de réemploi. Pendant 44 ans, soit de 1940 à 1988, treize lignes seront fermées, malgré les tentatives répétées de sauvegarde par l'État. L'État sera néanmoins en mesure d'en maintenir deux. Dès 1978, la prise en charge et la relance des trains de banlieue débute de manière timide et accusant un grand retard par rapport au reste de l'Amérique du Nord. Cette longue agonie s'oppose au transfert relativement rapide du privé vers le public des grands services américains (Boston, New York, Philadelphie et Chicago) et de la mise en place hâtive du service public de Go Transit à Toronto en 1967 qui va remplacer le modeste service privé.

Dans le cas montréalais, la relance du service est caractérisée par la création et la mise en place d'une succession d'organismes publics de planification et de gestion des trains de banlieue. Cette succession mènera à une prise en charge quasi totale des trains de banlieue par l'État. Cependant, cette approche est remise en question avec le déploiement du Réseau Express Métropolitain (REM) qui propose des mécanismes alternatifs qui s'éloignent d'un modèle 100 % public. La réflexion sur la prise en charge des trains de banlieue par les différents paliers gouvernementaux s'amorce dès le premier quart du XX^{e} siècle avec les premières études visant le remplacement de certaines dessertes de trains de banlieue par des métros ou des monorails.

Les emprises ferroviaires traversant les juridictions politiques et administratives constituent des actifs non négligeables dans la planification des transports collectifs. Les propositions de leur ré-emploi qui se succèdent

durant plus d'un siècle, telles que présentées dans cette thèse, nous amènent à réfléchir sur la reconfiguration de la mobilité métropolitaine. C'est ainsi que d'autres modes de transport seront envisagés avant que les planificateurs ne reviennent aux trains de banlieue.

Nous avons étudié la dynamique de la prise en charge des trains de banlieue de la région montréalaise du secteur privé par le secteur public. Cette transition s'est effectuée sur plus de soixante ans et a permis de relancer le service et de le mettre au service de la mobilité métropolitaine.

Nous nous intéresserons particulièrement à la reconstruction de l'histoire des organismes de planification, au financement et à l'exploitation des trains de banlieue, de même qu'aux projets (réalisés ou non), aux acteurs et aux modes de transport. Nous questionnons la manière dont la modernisation des trains de banlieue tend à répondre à l'évolution des besoins de mobilité qui s'inscrit dans la reconfiguration de l'espace métropolitain.

Le train de banlieue montréalais est actuellement très présent dans plusieurs débats tant sur la place publique que derrière les portes closes. C'est pourquoi il se doit d'être bien compris. Il s'agit non seulement d'un service technique complexe et d'un mode de transport collectif significatif, il devient avec chaque usager un moteur important pour les dynamiques territoriales montréalaises. La compréhension des trains de banlieue s'avère donc une clef dans la lecture des grands enjeux métropolitains de l'heure et de l'avenir, et sa remise en question actuelle en fait un objet d'étude incontournable.

L'objectif de la thèse est de retracer l'histoire des trains de banlieue montréalais. Plus spécifiquement, nous voulions comprendre le processus de déploiement et repli du service par le privé, la difficulté du public de le

prendre en charge et de le redéployer avant qu'à son tour, ce service public aussi stagne et ne soit remis en question.

Notre document de 486 pages (incluant les annexes et la bibliographie) est formé de sept chapitres auxquels s'ajoutent une introduction et une conclusion.

Le Chapitre I, « Problématique, recension des écrits, limites et envergure », permet de situer notre objet d'étude dans le contexte plus vaste des études urbaines et pose et les balises de la réalisation de cette thèse.

Le Chapitre II, « Objectifs et méthodologie » informe sur les moyens mis en oeuvre afin de réaliser cette thèse.

Le Chapitre III, « Trains de banlieue privés I : déploiement du service, 1847-1946 », présente les étapes successives de la construction du service de trains de banlieue montréalais par les compagnies de chemin de fers privés pour en faire un des services les plus étendus d'Amérique du Nord.

Le Chapitre IV, « Trains de banlieue II : désintéressement progressif, 1940-2017 », détaille les principales étapes ainsi que l'argumentaire justifiant le retrait par les compagnies de chemin de fer des trains de banlieue.

Le Chapitre V, « Ville de Montréal : études infructueuses, 1911-1967 » , nous présente les trois vagues successives de tentatives de prise en charge du service de trains de banlieue par l'État, l'administration municipale montréalaise et, études qui ne se sont pas concrétisées. Nous identifions certaines causes de cette succession d'échecs.

Le Chapitre VI, « Gouvernement du Québec : *études infructueuses II 1969-1979* » , présente les premiers efforts de l'État, le gouvernement du Québec, afin de prendre en charge les trains de banlieue montréalais. Durant cette période relativement courte, une frénésie d'études couvrant la grande majorité des corridors ayant abrité des trains de banlieue ainsi que tous les modes de transports collectifs guidés ont été considérés, analysés et recommandés mais, sans aucune réalisation concrète.

Le Chapitre VII, « *Prise en charge par l'État, 1978-2017* » , interroge la manière dont l'État, le gouvernement provincial, prend en charge les trains de banlieue montréalais et modernise deux dessertes. Ainsi, la participation provinciale passe d'une simple subvention non renouvelable transitoire vers l'officialisation d'un service opéré par le public.

Le Chapitre VIII, « *L'Agence métropolitaine de transport, 1996-2017* » , démontre la manière dont la nouvellement créé AMT va procéder à la relance du service de trains de banlieue en procédant à plusieurs améliorations, dont l'ouverture de quatre nouvelles lignes. Nous présenterons aussi les tentatives avortées de l'Agence afin de réaliser d'autres projets. Finalement, nous nous penchons sur la fermeture de l'agence et de l'arrivée de changements de structures et modes de réalisation de projets qui est en cours.

La « Conclusion » s'est construite autour des trois antagonismes identifiés dans le Chapitre I qui y sont développés et analysés. Il s'en suit une réflexion sur les limites des services de trains de banlieue dans le contexte métropolitain montréalais actuel et une ouverture sur quelques pistes de

réflexions qui pourraient amener la présente thèse plus loin, dans un cadre extérieur qu'il soit académique ou professionnel.

CHAPITRE I

PROBLÉMATIQUE, RECENSION DES ÉCRITS, LIMITES ET ENVERGURE

En comparaison avec d'autres modes de transports, les trains de banlieue montréalais ont été et, sont encore peu étudiés[2]. En tenant compte de la richesse du sujet, de sa prévalence dans les débats sur les transports collectifs, de l'importance du service de trains de banlieue montréalais, de son impact sur les dynamiques territoriales, de la quantité de projets abandonnés, des nombreux changements de leur modèle de gouvernance, de même que de leur renaissance et leur actuelle remise en question, cela est surprenant. De par leur nature marginale, en termes de fréquence de service et d'achalandage, ils tombent souvent dans l'oubli. D'une manière générale, les chercheurs se sont concentrés sur la période où les trains de banlieue sont sous la responsabilité du secteur privé.

Au Canada, trois services de trains de banlieue sont actuellement en exploitation, soit à Montréal, à Toronto et à Vancouver. Aux États-Unis, il existe 30 services distincts actuellement en opération, dont trois dans la région métropolitaine de New York (American Public Transportation Association, 2017). NJTransit[3] opère un service reliant le New Jersey et une

---

[2] Nous avons remarqué que cette situation n'est pas unique à Montréal. Elle se reproduit à Toronto, Boston, New York, Philadelphie, Los Angeles et dans bien d'autres régions métropolitaines.

[3] Il est à noter que NJTransit offre aussi un service de train de banlieue reliant la ville de Philadelphie à des villes de banlieue situées dans l'état du New Jersey.

portion des Catskills dans l'état de New York. Le Long Island Railroad dessert l'île de Long Island via Brooklyn. *MetroNorth* offre le service dans le secteur nord du côté de l'état de New York et le Connecticut. Ces trois services sont opérés de manière distincte bien que les deux derniers soient chapeautés par le même organisme, le New York Metropolitan Transportation Authority (MTA).

Tableau 1 - Les services de trains de banlieue au Canada (2016)

	AMT	Go Transit	Vancouver
Gares	62	65	8
Longueur du système (km)	255	452	69
Locomotives	41	75	6
Voitures autopropulsées	58	-	-
Voitures	206	691	44

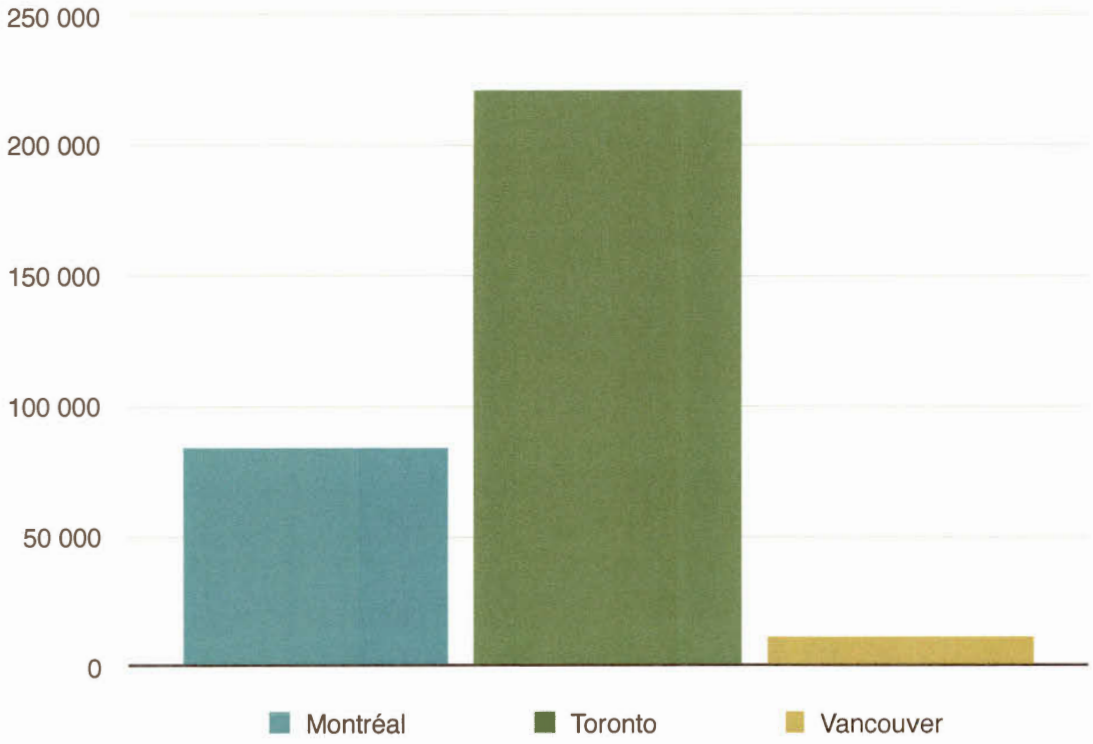
Source : AMT, 2016, GO Transit, 2017, Translink, 2018

Tableau 2 - Les lignes de trains de banlieue au Canada (2016)

Réseau	Ligne	Passagers par jour de semaine	Départs en direction du centre-ville par jour de semaine
Go Transit	Lakeshore West	65 167	50
Go Transit	Lakeshore East	51 260	49
AMT	Deux-Montagnes	30 700	25
Go Transit	Milton	28 628	10
Go Transit	Kitchener	22 436	16
Go Transit	Barrie	18 859	8
AMT	Vaudreuil-Hudson	17 000	13
Go Transit	Stouffville	15 876	17
AMT	Saint-Jérôme	14 200	13
West Coast Express	West Coast Express	10 600	5
Go Transit	Richmond Hill	10 293	5
AMT	Mont-Saint-Hilaire	9 500	7
AMT	Mascouche	7 400	8
AMT	Candiac	4 900	9

Source : AMT, 2016, GO Transit, 2017, Translink, 2018

Graphique 1 - Achalandage journalier des trains de banlieue canadiens (2016)



Source : AMT, 2016, GO Transit, 2017, Translink, 2018

Toronto, où le service actuel est lancé en 1967[4], possède maintenant le plus important service de trains de banlieue au Canada avec ses sept lignes et 221 000 passagers par jour (GO Transit, 2017). Le service de Montréal, en déploiement depuis 1847, comporte six lignes et transporte 83 700 passagers par jour (AMT, 2016). Quant à Vancouver, où le service n'a vu le jour qu'en 1995, 11 000 passagers empruntent quotidiennement son unique ligne (Translink, 2018).

---

[4] En 1967, le Gouvernement lance le service de trains de banlieue GO Transit qui est venu remplacer le service de trains de banlieue opéré par le CN et le CP.

Ce premier chapitre porte sur les composantes principales de notre objet de recherche supportées par la problématique qui guide l'ensemble de notre démarche, la recension des écrits nous ayant permis d'établir l'état de la question ainsi que les limites et l'envergure de la thèse.

1.1. Regard général sur le train de banlieue

Dans le cadre de notre thèse, nous analysons le train de banlieue en tant que service urbain. Un service urbain consiste en la livraison d'un service à l'intérieur d'une aire urbaine au bénéfice de la population entière. Un service urbain est habituellement opéré afin d'améliorer le bien commun. Parmi les services urbains traditionnels, notons la collecte des déchets, l'approvisionnement en eau, la gestion des eaux usées, le maintien de la voirie et les transports collectifs, dont le train de banlieue.

Selon Vuchic (2007), le train de banlieue est : « ... local services on the main intercity railroad lines. » (p.33). Donc, le train de banlieue s'inscrit technologiquement dans la lignée des trains interurbains mais il opère sur de plus courtes distances.

De plus, toujours selon Vuchic (2007) :

> Although they were initially designed and built for long-distance transportation, the intercity steam railway lines also provided fast and reliable transportation between center-city stations and adjacent suburbs and towns. With growing populations and expansion of cities, passenger volumes on these intraregional sections of railway lines increased, which led to the introduction of special, more frequent local service representing the beginnings of suburban railways (p.33).

Ainsi, le service de trains de banlieue n'est pas souvent créé en tant que tel, mais plutôt il émerge autour des infrastructures qui sont existantes et disponibles, bien souvent propriété des compagnies de chemin de fer. Comme tout autre service ferroviaire passager, il est structuré autour de quatre composantes principales: : une gare, une voie ferrée, une locomotive et une voiture (APTA, s.d.).

La gare sert d'interface entre l'usager et le train. Outre le quai où l'usager attend son train, la gare peut renfermer toute une panoplie d'équipements supplémentaires, dont un abri, des toilettes, un stationnement de voitures et/ou de vélos, une billetterie, des arrêts/quais d'autobus, etc.

La voie ferrée soutient et guide le train. Les rails sont fixés sur des traverses, habituellement en bois, parfois en béton. Les traverses reposent sur du gravier. La voie ferrée comprend également l'équipement de signalisation indiquant au train la limite de vitesse permise ou encore lorsqu'il doit s'arrêter. Il y a aussi des appareils de voie qui permettent au train de passer d'une voie à une autre.

La locomotive assure la traction du train. La vitesse du train est régulée par l'ingénieur du train. La locomotive peut utiliser comme source d'énergie le bois, le charbon, l'électricité, l'essence, le diésel ou une combinaison de deux[5].

---

[5] Par exemple, les locomotives Bombardier ALP45-DP opérées à Montréal peuvent fonctionner soit au diésel, soit avec l'électricité.

La voiture est le lieu où les passagers sont logés tout au long du trajet. Elles contiennent principalement des bancs, des porte-bagages pour les mallettes et autres sacs et, selon les services différentes commodités comme des toilettes, le Wi-Fi, un service de bar, etc. Lorsqu'on groupe deux ou plusieurs voitures, nous obtenons une rame.

Images 1 à 4 - Les quatre principales composantes physiques d'un train de banlieue (gare, voie ferrée, locomotive et voiture)

Source : P. Barrieau, 2014-2017

Il est possible d'intégrer l'équipement de traction aux voitures afin d'avoir des voitures ou des rames autopropulsées. Cette situation est présente à Montréal sur la ligne Montréal / Deux-Montagnes[6].

La combinaison de voitures et d'un mode de propulsion forment le train. Ce train circule sur des voies ferrées et s'arrête à toutes les stations situées tout au long du parcours (service local), ou aux stations principales (service express) afin de permettre aux usagers d'embarquer ou débarquer du train.

Un service de train de banlieue peut être offert par un service dédié de train de banlieue, ou encore de manière circonstancielle sur une portion de ligne utilisée par un train régional ou interurbain[7]. Nous considérons qu'un horaire de train permettant au minimum un voyage entrant au centre-ville tôt le matin ainsi qu'un sortant du centre-ville en fin d'après-midi afin de coïncider avec les horaires de travail habituels du centre des affaires, constitue une option quotidienne de navettage. Les compagnies de chemin de fer vont offrir des options tarifaires rendant le train accessible à un grand bassin de population. Finalement, ce n'est pas tant la distance entre la gare à proximité du domicile de l'usager et la gare du centre-ville qui détermine si elle fait partie du service de trains de banlieue, mais plutôt si le temps du déplacement est viable pour l'usager.

---

[6] Les voitures autopropulsées Bombardier MR90 de la ligne Montréal / Deux-Montagnes sont des automotrices électriques. Quelques départs sont opérés par des locomotives bi-mode tirant des voitures multi-level.

[7] Dans ces cas, les compagnies de chemin de fer offrent habituellement une tarification avantageuse pour les navetteurs, par la vente de jetons (tokens), une réduction significative sur l'achat d'un abonnement mensuel de 40 ou 50 déplacements, voire même par l'achat d'une passe mensuelle permettant une quantité illimitée de déplacements.

Avant la fin de la Seconde Guerre mondiale, 15 différentes lignes de trains de banlieue ont été opérées dans la région métropolitaine de Montréal (Chapitre III). Partant de la frontière avec l'Ontario dans l'ouest, Saint-Jérôme au nord, Sorel et Sainte-Rosalie dans l'est et Malone dans le nord l'État de New York au sud, Montréal était reliée à plus d'une centaine de villages et villes de banlieue d'où partaient des travailleurs en direction de Montréal.

Le service de Montréal possède actuellement six lignes, tandis que ceux de Boston et Chicago en ont respectivement quatorze et celui de Philadelphie treize. New York est toujours desservie par une vingtaine de lignes. Nous observons donc une relance importante des services de trains de banlieue dans le cas montréalais par rapport à ailleurs en Amérique du Nord. Durant l'époque la plus creuse, alors que Montréal assiste aux fermetures successives, les services américains précédemment mentionnés conservent la majorité de leurs lignes. Ceci est dû, entre autres, au déclin plus significatif observé précédemment.

1.2. Les trains de banlieue et la gestion des services à la fois par le secteur privé et le public

Cette recension des écrits vient donc soutenir à travers les théories et exemples comparables notre appréhension et analyse de l'évolution du service de trains de banlieue montréalais, et ce, à travers 17 décennies de service. Elle met aussi en valeur la présence de plusieurs écrits concernant la prise en charge et la gestion par le secteur public des services de transports collectifs. Il existe une littérature scientifique et populaire sur le développement et l'opération par le secteur privé des trains de banlieue de Montréal de même que sur les transports collectifs opérés par le privé et par

le public. Nous nous appuyons principalement sur des articles scientifiques auxquels s'ajoutent des rapports de recherche, des mémoires, des thèses et des monographies.

1.2.1. Les transports collectifs opérés par le privé et le public

Les mécanismes de planification et de gestion des trains de banlieue montréalais sont au coeur de cette thèse. La destinée des lignes est entre les mains de nombreuses organisations, tant privées que publiques, qui les façonnent en fonction de leurs besoins et intérêts. Les intérêts des entreprises privées sont souvent différents de ceux des organismes publics. L'objectif principal du privé est le profit que la ligne peut générer. Cependant, une grande entreprise peut opérer ou du moins maintenir des opérations qui sont déficitaires. Tant et aussi longtemps que le service est rentable et qu'il répond aux besoins de la société, la relation sera harmonieuse entre l'État et les compagnies privées. Si cet équilibre est brisé, des tensions vont émerger entre les deux. L'objectif du public n'est pas tant la rentabilité, mais d'offrir un service améliorant le bien public, dans ce cas en améliorant la mobilité métropolitaine.

D'emblée dans son ouvrage sur la privatisation des infrastructures, Walker (1995, p.1) démontre que la gestion et l'opération par le privé mais souvent avec un contrôle du public des infrastructures remonte au début du XVIII^{e} siècle, aux sources de la Révolution industrielle.

> Infrastructure was therefore left to individuals to finance and build. The canals, turnpikes and railroads of Europe and later the Americas, China and Japan were procured in this way (Walker, 1995, p.1).

Le chemin de fer qui a joué un rôle primordial dans le développement de l'économie transcontinentale canadienne en contribuant puissamment à la construction de l'identité nationale s'inscrit dans cette logique de développement des infrastructures lourdes. Son importance est bien reflétée dans la production d'écrits scientifiques ou vulgarisés pour le grand public. Depuis plus de 80 ans, plusieurs ouvrages ont été consacrés à l'histoire des chemins de fer au Canada. Des ouvrages tels que ceux de Stevens (1973) et de MacKay (1992) sur l'histoire du Canadien National (CN) et ses antécédents, de Regehr (1973) à propos des chemins de fer du Canadien Nord (CNoR) ou de Currie (1957) sur le Grand Tronc (GT) contribuent aux connaissances historiques et analytiques des réseaux ferroviaires canadiens. Néanmoins, le travail le plus connu est sans contredit le grand projet de l'historien et journaliste Pierre Berton. Il a présenté l'histoire de la construction du premier chemin de fer transcontinental du Canada par la compagnie Chemin de fer Canadien Pacifique (CP). D'autres suivront et publieront aussi au sujet du CP dont Cruise et Griffifths (1988). Quant à l'ouvrage de Pelletier (2014), il porte sur l'ensemble du réseau ferroviaire québécois.

Ces imposants documents monographiques portant sur les chemins de fer ne consacrent chacun qu'un bref passage, au mieux, aux dessertes de trains de banlieue. Ils se concentrent plutôt sur l'histoire ferroviaire canadienne liée au transport de passagers et de marchandises sur de longues distances et les passages utiles ne nous fournissent cependant pas suffisamment d'informations permettant de comprendre la desserte et l'offre des trains de banlieue qu'ils opéraient. Mais comme les trains de banlieue, tel que mentionné par Vuchic (2007), sont grandement bénéficiaires de la

réalisation des services interrégionaux et transcontinentaux, nous nous y sommes néanmoins intéressés à l'intérieur de ces ouvrages généraux.

Plus précis, les travaux de Hanna (1992, 1993,1998a, 1998b) sur les réseaux ferrés canadiens démontrent notamment que lorsque les compagnies de chemin de fer implantent les infrastructures nécessaires au développement, par exemple, de leurs lignes transcontinentales, ces infrastructures sont aussi empruntées par des services de trains de banlieue/régionaux afin de rentabiliser les investissements, tels que ceux liés à la mise en place des grandes gares au cœur de la métropole et des traverses du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Mille-Îles. Bien que quelques services soient opérés surtout au profit des navetteurs des banlieues de Montréal avec des fréquences élevées et des gares rapprochées, plusieurs dessertes se limitent à des services régionaux ou interurbains avec des horaires permettant le navettage, soit des trains de banlieue de circonstance.

En Amérique du Nord, les services de trains de banlieue sont de plus en plus présents à partir du dernier quart du XIX^{e} siècle et du premier quart du XX^{e} siècle. Selon Bussière (1989), la possibilité d'amener autant de gens des municipalités avoisinantes vers le centre aussi efficacement constitue une révolution en soi. Cette révolution a permis d'améliorer la qualité de vie des citadins en leur offrant la possibilité de vivre dans des quartiers avec moins de problèmes de surpopulation et de bénéficier d'un meilleur accès aux espaces verts tout en continuant à travailler au cœur de la région métropolitaine.

L'augmentation des valeurs foncières aux abords des gares, de concert avec les améliorations techniques en construction de bâtiments ont, par exemple, permis la réalisation de tours de plus en plus élevées dans les centres-villes, et conséquemment l'augmentation du coefficient d'occupation au sol. Les transports collectifs sont fréquents, peu chers et rapides. Une relation de symbiose s'installe entre le centre-ville en croissance vertigineuse et les quartiers et banlieues, de plus en plus étalés, mais desservis par les transports collectifs et nourrissant le centre-ville en main-d'oeuvre. C'est ainsi qu'à cette période qu'émerge en Amérique du Nord les *Streetcar Suburbs* (Hayden, 2004), comme le Plateau-Mont-Royal et à Londres, les *Commuter Towns* (Dittmar & Ohland, 2004).

Étonnamment, malgré les multiples implications et nombreuses ramifications du train de banlieue montréalais, il demeure un sujet négligé. D'ailleurs, seulement trois auteurs (Hanna, Clegg et Lavallée) se sont concentrés de manière spécifique sur le sujet.

Ancrés à la fois en morphologie urbaine et en géographie, les travaux de Hanna sont à la fois historiques et analytiques. De nature académique, les quatre ouvrages de Hanna (1992, 1993, 1998a, 1998b) présentent et analysent à la fois le service montréalais et le lien entre le développement des services de trains de banlieue et des tramways de banlieue offerts par les différentes compagnies de même que l'impact sur les formes urbaines de ces réalisations depuis les débuts jusqu'à la fin de l'âge d'or, soit en 1940 où s'amorce progressivement leur déclin, qu'il étudie aussi. Les sources de données utilisées par Hanna proviennent de recherches archivistiques, d'études de terrain de même que de publications antérieures. Il s'appuie principalement sur des sources primaires.

Hanna se concentre à la fois sur la réalisation des services ferroviaires dans le grand Montréal et la construction des gares terminales et des autres grands équipements aux pourtours du centre-ville ainsi que sur la mise en place des différentes dessertes de banlieue. Il émet comme hypothèse générale que le service de trains de banlieue ne s'est pas développé de manière constante, mais plutôt en plusieurs phases répondant aux opportunités d'exploitation offertes par l'ouverture de chaque service. La mise en place de chaque service, correspond à une tranche d'histoire et de développement intense et par conséquent, le lancement d'un grand nombre de nouveaux services en un laps de temps relativement court. Ces informations historiques proposées par Hanna sur le développement, non pas linéaire, mais plutôt opportuniste, puisque prenant avantage de chantiers existants et de plus grandes envergures, nous ont permis de comprendre et de contextualiser la prise en charge par le public du service privé qu'il présente, tout en mettant à jour les legs en termes de services, d'axes et d'infrastructures qui, nous en sommes certains suivant nos recherches, trouvent toujours écho dans l'actualité récente des trains de banlieue montréalais.

Hanna associe l'apparition de ces services à la construction d'une nouvelle gare au centre-ville et/ou la réalisation d'un grand ouvrage (pont ou tunnel). Il propose en plus une analyse entre l'évolution des services ferroviaires et l'évolution spatiale de la région métropolitaine de Montréal ainsi que des typologies d'habitation. De plus, il offre un panorama détaillé de l'histoire du service de trains de banlieue à Montréal et de son impact durant la période d'opération par le privé, mais, offre un portrait rapide de l'arrivée de l'État comme intervenant. Nous conservons l'idée de Hanna que les services se sont développés en vagues successives en fonction de la réalisation des

différentes lignes transcontinentales et des équipements qui s'y rattachent afin de structurer l'histoire des trains de banlieue.

Les ouvrages de Clegg, de même que celui qu'il écrit en collaboration avec Lavallée (Clegg et Lavallée, 1966), présentent l'histoire de deux services spécifiques de trains de banlieue montréalais : le service centré sur le tunnel mont-Royal et celui des tramways de banlieue de la Montreal & Southern Counties Railway Company (M&SC). Ces auteurs se concentrent sur la période d'avant-guerre. Ferrovipathes, leurs travaux s'appuient principalement sur leurs connaissances, expériences et souvenirs, mais aussi sur des sources primaires.

Dans son livre portant sur la construction et l'exploitation du service Canadien National (CN) à Montréal, Clegg présente la construction du tunnel mont-Royal ainsi que l'opération des lignes de trains de banlieue empruntant ce tunnel, soit Montréal / Cartierville, Montréal / Deux-Montagnes et Montréal / L'Assomption incluant le terminus Tunnel Terminal, puis la gare Centrale. Le contenu se limite à l'introduction d'une histoire sommaire du projet. Son intérêt repose principalement sur la riche collection iconographique, en provenance d'archives privées, publiques et personnelles qui y est présentée. La version bonifiée de 2008 apporte quelques informations supplémentaires concernant la modernisation de la ligne empruntant le tunnel au courant des années 1990. Néanmoins, les deux versions de l'ouvrage se limitent à énumérer des équipements, des évènements et des anecdotes et ne proposent pas une analyse de fond.

Le tramway de banlieue (interubain) est un mode de transport qui émerge à la fin du XIXe siècle. Selon Hilton et Due (2000, c1960), le tramway de banlieue peut être ainsi défini :

> (...) the term interurban may be applied to railways that shared most or all of the four following characteristics : electric power, primary emphasis on passenger service, equipment that was heavier and faster than city streetcars, and operation on streets in cities but at the sides of highways or on private rights-of-way in rural areas (2000, c. 1960, p.9)

Il fusionne les coûts plus faibles de la construction de la voie et des arrêts des tramways, la traction électrique mais opère sur des distances et dans des conditions s'apparentant aux trains de banlieue et aux trains régionaux. Bien que leur présence soit relativement limitée au Québec (Hull, Montréal et Québec), d'autres provinces, dont l'Ontario et la Colombie-Britannique, ainsi que la grande majorité des États américains verront la planification et mise en service de vastes réseaux (Chapitres III & IV).

L'ouvrage de Clegg et Lavallée (1966) raconte un peu de la même façon l'histoire du service de tramways de banlieue de la M&SC desservant à partir du terminus McGill les villes de Longueuil, Montréal-Sud, Saint-Lambert, Greenfield Park et Saint-Hubert ainsi que plusieurs villes et villages plus lointains dont Chambly, Marieville, Saint-Césaire et Granby. Leur contribution se limite à une histoire sommaire principalement basée sur une riche iconographie. Bien que dans le cadre de notre recherche doctorale nous ne couvrions pas spécifiquement les tramways de banlieue, la ligne principale de la M&SC a par la suite été convertie en ligne de train de banlieue et c'est pourquoi nous devions nous y attarder (Chapitre IV). Cependant, la portion

de l'histoire concernant la conversion est à peine effleurée dans l'ouvrage de Clegg et Lavallée.

Tous ces documents permettent de bien documenter les trains de banlieue pour la période allant de leur apparition jusqu'à leur lent déclin. Cependant, notre recension des écrits démontre la quasi-absence, dans la littérature spécialisée, des trains de banlieue suivant la prise en charge par l'État de ce service. Il existe néanmoins quelques documents portant sur la période plus récente.

Les écrits de Lasserre (1983) et de Roy (1984), publiés à un an d'intervalle, s'intéressent aux problématiques actuelles et sont le reflet des préoccupations de leur époque. Publiés respectivement en 1983 et en 1984, à la suite de la prise en charge par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM) de deux des lignes de trains de banlieue restantes, les chercheurs ont écrit des articles de type « bilan », portant sur la difficulté de planifier des infrastructures lourdes de transports collectifs dans la région de Montréal. Ils identifient la nécessité de créer un organisme dédié à la gestion et à la planification des trains de banlieue, mais leur analyse critique s'arrête là. Les deux textes s'interrogent sur les différentes politiques publiques nécessaires afin de mettre en place un service de métro régional (un train de banlieue moderne ressemblant à un Réseau Express Régional (RER)). Ils présentent de manière claire et succincte les problèmes de gestion, de financement et de planification. Le texte de Roy se concentre plus spécifiquement sur les tentatives récentes (à l'époque) de développement des trains de banlieue, le développement de nouvelles lignes de métro tandis que celui de Lasserre s'interroge sur les raisons pouvant expliquer l'échec des tentatives de développement d'un

réseau et de relance des trains de banlieue. Parmi les pistes qu'ils avancent, nous retenons que l'un des freins au développement du service repose sur les institutions en place qui s'avèrent incapables de concrétiser leurs visions et d'atteindre leurs objectifs. Ces deux textes reflètent à la fois le contexte et l'actualité d'une période restreinte, qualifiable de critique quant à l'avenir du train de banlieue. Les auteurs laissent présager que les développements qui se sont effectivement réalisés sont le symptôme d'un certain « air du temps ». C'est aussi à ce type d'analyse critique que nous nous sommes appliqués dans le cadre de notre recherche doctorale afin de comprendre et d'expliquer les facteurs et les conditions liés à la réussite ou à l'échec des projets liés aux trains de banlieue montréalais.

Leclerc (1991), dans le cadre de sa thèse de doctorat en géographie, étudie quant à lui la relation entre les politiques publiques ferroviaires et le développement du territoire du Québec depuis la Confédération. Sa thèse est axée sur le développement économique régional. Il ne fait qu'effleurer le développement des trains de banlieue montréalais. Sa thèse vient principalement valider les informations colligées dans d'autres sources.

Dans son mémoire de maîtrise en sciences politiques, Arbour (2000) étudie la mise en place ainsi que les cinq premières années d'opération de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), soit de 1996 jusqu'en 2000. Son mémoire s'intéresse au modèle de gouvernance de l'AMT, mais n'analyse pas directement les réalisations ferroviaires en découlant. Arbour s'inspire de Thoenig et de Lemieux afin d'analyser les politiques publiques. Par la suite, il démontre l'offre des transports collectifs avant l'arrivée de l'AMT. Il s'intéresse aux tractations et aux lois ayant mené à la création de l'AMT.

Finalement, il analyse la mise en oeuvre des projets de l'AMT durant ses cinq premières années d'existence.

De son côté, Ingelaere (2002) a consacré sa thèse de doctorat à l'étude des impacts sur les formes urbaines des transports collectifs, dans les villes de Lille et de Montréal. Il y a quelques passages étudiant l'impact des trains de banlieue à Montréal, mais son apport se limite principalement aux dates de réalisation des nouvelles lignes, à l'analyse de l'achalandage et à la présentation d'autres variables connexes, comme la tarification et la fréquence des services offerts. Sa thèse s'intéresse au contexte du tournant du XXIe siècle, et n'offre pas un panorama historique, ni une analyse longitudinale.

L'ensemble de ces travaux sur les trains de banlieue montréalais dresse un portrait partiel de la prise en charge et de la modernisation. Quant à ceux consacrés au service privé, ils nous ont permis d'établir et de comprendre les précédents, les legs, les enjeux et l'histoire du train de banlieue durant cette période. Bien que la transition entre le privé et le public ait été abordée de manière sommaire par certains auteurs, ces ouvrages n'ont pas été écrits dans l'optique de la poursuite et de la modernisation du service, mais plutôt afin de définir le contexte ayant mené à cette transition. À l'exception d'Hanna, aucun auteur ne s'est consacré à structurer l'ensemble de l'histoire des trains de banlieue ni n'a souhaité tenter de comprendre les enjeux qui guident leur développement ou redéveloppement. Le temps est donc venu pour que ce travail soit réalisé.

1.2.2. La notion de réseau en aménagement

Au courant des années 1970, la notion de réseau prend son envol dans les études urbaines. Au courant des années 1990, elle est au cœur de bien des recherches.

Appuyés sur les travaux de plusieurs chercheurs, Offner et Pumain (1996) proposent une double utilité à la notion de réseau. Premièrement, ils démontrent qu'elle peut contribuer à une meilleure compréhension des modalités nécessaires au développement et au fonctionnement des infrastructures, notamment celles liées à la mobilité. Deuxièmement, ils démontrent l'application de la notion de réseau pour l'analyse des dynamiques territoriales.

Dupuy amène le concept de l'urbanisme des réseaux. Cette conception s'oppose aux approches traditionnelles selon lesquelles la ville est planifiée selon le zonage. L'urbanisme des réseaux s'intéresse plutôt à la manière dont les réseaux forment l'espace urbain. Ainsi, Dupuy (1991) cadre les réseaux au cœur de l'urbanité. Il s'intéresse à la manière dont les réseaux transforment à leur guise les espaces métropolitains. Dupuy propose l'analyse des réseaux via une structure à trois niveaux :

Illustration 1 - Le modèle à trois couches de Dupuy, tel qu'il a été publié à l'origine

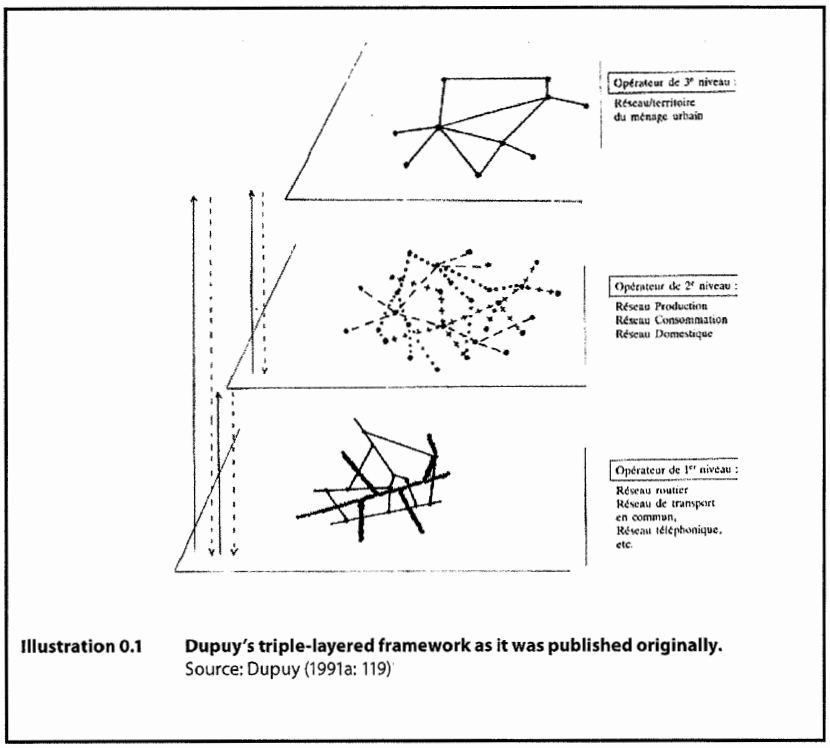


Illustration 0.1 **Dupuy's triple-layered framework as it was published originally.**
Source: Dupuy (1991a: 119)

Source : Schaick J.van et I. T. Klaasen (ed.), 2008, p.8

- Le niveau un est le réseau technique en tant que tel. Il est composé des routes, des transports collectifs et des réseaux de télécommunication.
- Le niveau deux est la localisation des origines et destinations. Elles se déclinent en lieu de production, lieu de consommation et lieu domestique.
- Le niveau trois est le réseau individuel de chaque personne, ou d'un ménage, une fusion entre les liaisons offertes au premier niveau et les lieux du second niveau.

Dans le cadre de la thèse, le niveau un est représenté par les trains de banlieue et les autres transports collectifs ainsi que le réseau routier. Le niveau deux est l'aménagement de l'espace métropolitain. Le niveau trois repose sur les habitudes de mobilités de chaque individu.

Pour Dupuy (1991), une relation à deux sens s'impose entre le territoire et les transports. Chaque ajout ou coupure au réseau augmente ou diminue l'accessibilité d'un site. Ce changement dans l'accessibilité a un impact sur les activités réalisées sur ce site. Ainsi, par exemple, l'amélioration significative de l'accessibilité des abords de la gare Centrale de Montréal amènera au site une frénésie d'activités immobilières et ce, sur plusieurs décennies. De par ce même processus où la mobilité est rendue possible, les terrains entourant les stations de trains de banlieue deviennent plus intéressants en tant que lieu de vie (lieu domestique) pour les gens qui travaillent, par exemple à la Place Ville-Marie.

Offner (1993) défini de manière conceptuelle les réseaux comme étant :

> à la fois machine circulatoire et instrument de territorialisation. Plus tard, le réseau apparaîtra au contraire comme destructeur des territoires, bousculant les références spatio-temporelles, brouillant les échelles géographiques, avec l'avènement des grandes vitesses et la diffusion des télécommunications. Dernier avatar, le réseau devient désormais synonyme non plus de maillage de flux, non plus de typologie relationnelle, mais de modalités spécifiques de transactions entre individus ou organisations (p.12).

De manière plus oprationalisée, Offner (1993) décrit le réseau comme ayant :

> plusieurs dimensions : une morphologie (un tracé), une infrastructure (« réseau-support »), une fonctionnalité (des « réseaux-services »

> autorisation des usages), un mode de régulation (un « réseau de commande » ou réseau-dual, assurant en particulier la coordination entre réseau-support et réseau-service), une territorialité (la topologie des points reliés par le réseau) (p.13).

Au Québec, c'est dans ce contexte que seront réalisées les thèses de doctorat de Poitras (1996) sur le réseau téléphonique de Montréal, qui démontre clairement l'importance de placer ce qu'elle appèle les technologies spécifiques dans leur contexte; et de Fougères (2002) sur les aqueducs de Montréal. Du livre (2004) de Fougères tiré de sa thèse, nous retenons notamment l'idée qu'il existe une :

> série de rapports et d'«échanges » entre lui, d'une part, et la municipalité et ses citoyens d'autre part. Cela se traduit, d'un côté, par une proposition de service, l'offre de service en somme et, de l'autre côté, par des besoins et des attentes (quelquefois de l'indifférence), la demande de service en fait. La demande a des caractéristiques propres et emprunte deux trajectoires : celle de la municipalité est militaire ou civique (desserte pour l'espace public, usage collectif), celle des citoyens est individuelle (des fonctions domestiques et privées comme pour les commerces et les industries) (p.18).

Bien qu'au delà des limitations territoriales, le train de banlieue se heurte à des enjeux similaires à ceux des aqueducs de Montréal, en ce sens, qu'il doit répondre à la fois aux besoins de mobilité et aux objectifs des opérateurs.

Sassen (1991) s'intéresse au rôle qu'ont les réseaux afin de structurer l'espace économique mondial avec quelques villes qui y jouent un rôle dominant. Castells (1998) s'intéresse aux réseaux nécessaires afin de permettre l'émergence de la société cybernétique et de l'ère de l'information. Kasarda et Lindsay (2011) démontrent l'importance des pôles dans les réseaux avec l'émergence de nouveaux pôles significatifs dans l'espace

métropolitain, soit la zone aéroportuaire. Ils présentent la manière dont la connectivité créée non seulement par l'aéroport mais aussi les réseaux autoroutiers, routiers et de transports collectifs transforment les aéroports en nouveaux centres-villes du XXIe siècle.

Dans le cadre de cette thèse, la notion de réseau est primordiale à comprendre l'usage et l'impact du train de banlieue montréalais et de son intégration à la mobilité métropolitaine.

1.2.3. L'évolution des transports collectifs urbains

Les transports collectifs possèdent une riche histoire allant bien au-delà des dates et faits, de grandes tendances lourdes, traversant décennies et pays en guident l'évolution.

1.2.3.1. Le passage du privé au public : bien commun et rentabilité

Jean-Jacques Rousseau vient bien cadrer le débat de la responsabilité de qui doit livrer les services nécessaires au bien commun. Le législateur est nécessaire afin de protéger la population des groupes qui désirent profiter du bien commun et le détourner pour le bien individuel. Dans *Du contrat social*, de Rousseau (1762). Il implique que le contrat social est le lien unissant l'État aux individus afin de réaliser le bien commun. Ainsi, deux visions des services urbains émergent : ceux livrés par le privé qui visent la rentabilité et ceux livrés par le public qui vise le bien commun.

Dans sa thèse de doctorat, Fougère (1992) procède à l'analyse du transfert de la gestion de l'eau du secteur privé vers le secteur public. Il démontre que l'argument principal du transfert est le bien commun. Les gains en santé publique et en sécurité font en sorte que l'État se sent justifié de s'accaparer de cette responsabilité. Il démontre que c'est grâce à ce transfert que le service a pu être déployé sur l'ensemble de la Ville, et non seulement à ceux qui pouvaient se le permettre. Cet argumentaire du bien commun est le même que celui observé par Hess et Lombardi (2005), Whitt et Yago (1985), Yago (1984) de même que Cudahy (2002) et bien d'autres, dans le cas du transfert des transports collectifs du secteur privé vers le public. Cette logique s'oppose à la rentabilité des entreprises privées.

1.2.3.2. Un monopole privé initialement rentable

Les services de transports collectifs urbains en Amérique du Nord présentent une évolution pleine de rebondissements de leurs modèles de gestion autant privée que publique. La quasi-totalité des services développés au XIX^{e} siècle de même qu'au début du XX^{e} siècle par le privé, sont maintenant sous la responsabilité des instances publiques municipales ou métropolitaines. Selon Hess et Lombardi, aux États-Unis :

> Transit has evolved from a private industry sustained by firebox revenues to a public entity supported by federal and, more recently, state and local governments (Hess et Lombardi, 2005, p.138)

Ce transfert des rôles et responsabilités a donné naissance à une multitude de modèles mis en place en fonction des spécificités locales au moment du transfert du privé vers le public.

Historiquement, les premiers transports collectifs urbains étaient opérés par le secteur privé, qu'il s'agisse des carrosses à cinq sols de Blaise Pascal mis en service à Paris en 1662, ou de l'arrivée des services d'omnibus à Nantes en 1826 et qui se répandront rapidement à travers l'Europe et l'Amérique du Nord (Vuchic, 2007). Il faudra attendre plusieurs décennies avant que les carences des services privés soient si problématiques que l'État décide de s'impliquer pour le bien commun. Les services seront par la suite, de manière générale, municipalisés. Ils fondent ainsi la base des services actuels.

La majorité des services privés de tramways, puis de métros datant d'avant la Seconde Guerre mondiale seront établis sous le modèle d'une concession monopolistique[8] opérée par le privé (Yago, 1984). L'entente entre la Ville et la compagnie de tramway est de longue durée (typiquement de 50 ans ou de 99 ans) et octroie l'exclusivité soit sur une ou sur plusieurs lignes, voire même sur l'ensemble de la ville ou de l'espace métropolitain. Avec le temps, plusieurs villes mettront fin à ces monopoles privés et privilégieront la mise en place de services distincts, soit privés, soit publics. La demande pour la création de monopoles est compréhensible, car le développement des réseaux est une opération fort coûteuse et la rentabilité est potentiellement mise en péril si une autre compagnie venait construire une ligne qui entrerait *de facto* en compétition.

---

[8] Les trains de banlieue dans les grandes régions métropolitaines ne seront pas en situation de monopole à l'échelle métropolitaine, car un nombre limité d'opérateurs vont se diviser le service. Néanmoins, il existe très peu de situations où le consommateurs pouvait choisir entre deux services. Dans l'ouest de l'île de Montréal, deux chemins de fers ont opérés pendant des décennies des service en direction du centre-ville où les stations étaient situés l'une de l'autre par quelques mètres seulement (Chapitre III).

Pendant ce temps, les administrations municipales de même que les groupes de citoyens et de gens d'affaires font pression pour l'amélioration des services de transports collectifs. Devant la fin de non-recevoir de la part des services privés, plusieurs acteurs proposent même la reprise des services par la sphère publique. Selon Whitt et Yago, tous les grands services américains de tramway, autobus, métros entre 1898 et 1920, seront l'objet de ce tiraillement : « *Every major U.S. city was the scene of legal battles, referenda over rate hikes, public ownership campaigns, and investigations of transit corruption.* » (Whitt et Yago, 1985, p.43). À Montréal dès le début du XX^{e} siècle, la pression devient de plus en plus forte sur la classe politique pour remédier aux problèmes encourus avec le service de tramways, puis d'autobus (Clermont, 1997). Les compagnies privées justifient leur existence et se défendent en affirmant qu'elles sont plus efficaces que le secteur public grâce à l'appât du gain économique (Whitt et Yago, 1985, p.43). Hodges (Hodges, 2006) mentionne que lors des cinq référendums tenus à Chicago entre 1902 et 1928 lorsque les électeurs appuyaient la prise en charge des transports collectifs par le secteur public afin que les demandes de développement du service qui se font de plus en plus pressantes puissent être réalisées.

1.2.3.3. La perte de rentabilité et la municipalisation des services publics de transports collectifs

La raison derrière l'abandon des monopoles de transport collectif dans certains villes en faveur de la multiplication des services privés est la même que celle ayant provoqué le déclin ultérieur des services privés : l'absence de rentabilité pour les investisseurs et les compagnies. De plus, pour des

motifs politiques, les administrations municipales exigent des prolongements qui ne sont pas rentables économiquement pour les opérateurs.

Plusieurs services de tramways et de métros opérés par le privé dans une situation monopolistique vont cesser de croître. Une fois le service que la compagnie désirait déployer réalisé, elle refuse les demandes d'améliorations subséquentes. La compagnie peut soit avoir épuisé ses capitaux, voire même sa capacité de lever des fonds ou avoir peur que les nouveaux services ne soient pas suffisamment rentables voire déficitaire, ou encore, qu'ils viennent gruger la rentabilité du service existant. Le service cesse donc de croître. L'État augmente sa pression par différentes stratégies, dont la création d'un duopole par l'octroi d'un contrat à un second opérateur afin de créer une certaine concurrence ou l'approche plus interventionniste de la municipalisation du service.

Selon l'historien Derrick (1977), le cas le plus patent est sans contredit celui du métro de New York. À la suite du refus de l'opérateur du métro, Interborough Rapid Transit Company de prolonger le service, la Ville octroie une charte autorisant la construction et l'opération d'un métro à une autre compagnie, la Brooklyn Rapid Transit Company (rebaptisée par la suite la Brooklyn-Manhattan Transit Corporation). La deuxième compagnie refusant à son tour d'étendre son réseau une fois qu'elle a construit un certain nombre de lignes, la Ville entreprendra alors la réalisation du réseau de métro public, le Independant Subway System, portant ainsi le total à trois services indépendamment opérés, dont deux par le privé et un par le public[9]. Les usagers sont lourdement pénalisés par la structure du service offert,

[9] Nous excluons ici le service qui s'apparente à un métro qui relie Downtown New York et Midtown New York avec les banlieues au New Jersey situées entre Hoboken et Newark.

n'opérant pas sous la forme d'un réseau unifié. Les trois services étant construits et opérés de manière indépendante, les transferts entre les réseaux y sont difficiles de par l'absence des aménagements nécessaires et d'ententes permettant de les faire gratuitement. Le service est donc performant pour relier la banlieue au centre, mais il perd de son efficacité afin de desservir les banlieues entre-elles. Éventuellement, le tout sera intégré dans un seul service public en 1940, soit celui que l'on connaît maintenant et qui est opéré par la Metropolitan Transportation Authority (MTA). L'unification du service permet donc d'améliorer la mobilité au sein même de la ville. Ce cas nous démontre les problèmes liés à l'opération de transports par différents organismes, privés et publics.

Une institution publique peut même être rentable, ce qui s'oppose à la conception habituelle de l'État déficitaire. L'institution peut ainsi subventionner des services déficitaires ou transférer à l'État ses revenus excédentaires. Doig (2001) présente la mise en place et l'évolution de la Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ). Au début du XX^{e} siècle, la région métropolitaine de New York est prise dans une situation où l'état de ses infrastructures brime son développement économique et la capacité de New York de participer à l'effort de guerre américain lors de la Première Guerre mondiale. Les conflits s'accentuent entre les différentes compagnies privées responsables des transports, de même que les gouvernements des États du New Jersey et de New York qui s'avèrent dans l'incapacité de réaliser les infrastructures nécessaires au développement économique métropolitain. C'est dans ce contexte qu'émerge la PANYNJ. Une fois mise en place, cette Autorité publique sera capable de réaliser bien des projets, dont la construction de ponts et de tunnels, d'immeubles, d'autoroutes et de lignes de chemin de fer, ainsi que la modernisation des ports et des

aéroports. Doig démontre bien comment grâce aux pouvoirs accrus et centralisés de l'autorité, elle a été en mesure de réaliser les projets tout en demeurant rentable et en contribuant au développement économique de la région métropolitaine de New York. La rentabilité de la Port Authority est néanmoins atteinte grâce à une diversité d'activités économiques et des péages routiers d'importance. Elle subventionne ainsi ses activités déficitaires.

Une autre tentative du secteur privé d'opérer des transports collectifs, sous forme compétitive est présentée par l'historien Hodges (2006) dans son analyse portant sur l'engouement des Jitney Bus aux États-Unis au cours des années 1910 et 1920. Le Uber de son époque, ces petits autobus fonctionnaient initialement illégalement, en parallèle aux lignes de tramways. Les opérateurs de tramways avec leurs chartes s'en sont plaints auprès des autorités. La très grande majorité des villes ont alors appuyé les services de tramways en position de monopole ou de quasi-monopole et ont transféré les Jitney Bus vers des lignes secondaires, où les tramways ne circulaient pas. Selon Hodges, en raison de l'achalandage insuffisant et des coûts d'opération trop élevés, la rentabilité pour les Jitney Bus n'y était pas. Presque aussitôt arrivé, le service disparaît. L'expérience des Jitney Bus démontre bien l'importance de la mise en place d'un service monopolistique ou quasi monopolistique, caractéristique de bien des réseaux de transports collectifs privés, afin d'assurer de la survie du service. Ces deux exemples, et il y en aurait bien d'autres, présentent succinctement le passage d'une gestion privée vers une gestion publique, lorsque la volonté et l'action politique s'en mêlent.

Une lutte sans merci s'établit donc entre les sociétés de transport qui sont dans l'impossibilité d'améliorer ses services sans créer de déficits, ce qui les met en péril et les villes qui ont besoin d'améliorations et de prolongement des lignes, voire même la création de nouvelles lignes afin de continuer leur développement, et dans un second ordre d'idée, les revenus engendrés par la concession. Les élus refusant les augmentations tarifaires impopulaires, les sociétés en font de même en regard des améliorations car la rentabilité n'y est pas. Cette situation de crises et d'impasses va diminuer la compétitivité des transports collectifs et fera en sorte qu'ils ne seront pas en mesure de soutenir la compétition de l'automobile après la Seconde Guerre mondiale.

Cette problématique de rentabilité étant souvent évoquée, plusieurs chercheurs vont l'aborder notamment en s'intéressant à la tarification. Les coûts d'opération et de développement des services de transports collectifs privés sont élevés. Afin d'obtenir une charte permettant d'opérer un service de transports collectifs, les sociétés doivent habituellement payer une redevance aux municipalités. De plus, plusieurs opérateurs sont chargés de la responsabilité d'apporter des améliorations au réseau routier : asphaltage, installation de trottoirs et entretien des artères desservies par les transports collectifs. Ces frais s'ajoutent à ceux de réalisation, d'entretien et d'opération de leur propre réseau. Finalement, elles doivent réaliser des profits afin de répondre aux exigences des actionnaires en regard de la progression de leurs investissements. Les revenus reposent principalement sur les titres des passagers. En Amérique du Nord, dès la création de la majorité des services de transports collectifs urbains, le tarif est de 0,05 $, d'où l'expression *Nickel Fare* (Yago, 1984).

Clermont (1997, p.22 et p.30) démontrent que Montréal avait aussi adopté le tarif de 0,05 $ lors de l'ouverture du service de tramways hippomobiles en 1861. Éventuellement, le tarif augmente à plusieurs reprises au XXe siècle pour atteindre finalement 0,10 $ en 1948. De manière générale, les services privés sont en mesure de générer des bénéfices au cours du XIXe siècle et au début du XXe siècle tout en respectant leurs obligations envers les municipalités. Selon Yago (1984), l'effet de l'inflation est contrecarré par l'électrification qui permet d'augmenter les vitesses et les capacités des véhicules tout en diminuant les coûts d'opération. Malgré tout, au fil du temps, les bénéfices diminuent même si l'achalandage augmente. Pour Yago, la raison en est fort simple : la charte signée entre les opérateurs et les villes régit la tarification ne laisse que peu de marge de manoeuvre aux opérateurs pour trouver des sources de revenus permettant d'améliorer et développer les services.

Quoique suffisant au XIXe siècle, le tarif généralisé du *Nickel Fare* aux États-Unis et dans plusieurs juridictions canadiennes ne permet plus de répondre aux besoins des opérateurs surtout dans le contexte de l'entre-deux-guerres durant lequel les coûts de main-d'œuvre augmentent rapidement. L'inflation, de même que la croissance accélérée du coût des équipements, ajouté à la pression par les actionnaires de maintenir leurs dividendes a pour effet de drainer les trésoreries. Cudahy (2002, pp.153-154) cite en exemple le cas de New York. Tandis que les tarifs sont fixes, le coût de la main-d'œuvre augmente de 100 % entre 1914 et 1920 et le coût d'acquisition d'un wagon de métro passe de 14 000 $ en 1914 à 40 000 $ en 1920. Si plusieurs services font faillite, d'autres vont tout simplement annuler toute amélioration du service et vont couper considérablement dans le maintien des actifs, voire même dans l'offre de service . Selon Whitt et Yago (1985, p.42), plus du

tiers des compagnies américaines de tramways urbains feront faillite entre 1916 et 1923.

Barrieau (2015), démontre que la même situation se produit aussi dans l'industrie des tramways au Canada. En raison à leur incapacité à augmenter les tarifs, ainsi que l'arrivée de la compétition des voitures, les services de tramways à travers le Canada sont contraints de remplacer les tramways par des autobus. Car même si le service de tramway est bien plus rentable que l'autobus, les coûts d'immobilisations et d'entretien viennent changer la donne. Ainsi, de 1929 à 1959, le nombre de services de tramways au Canada passe de 45 à un seul. De plus l'unique survivant, celui de Toronto, n'a pu maintenir son service que grâce à sa municipalisation précoce en 1921.

L'État qui désire l'amélioration du bien commun entre donc en conflit avec la rentabilité des entreprises privées. Lorsque l'impasse devient trop grande entre les deux, l'État va souvent prendre la relève. Dans le cas de la prise en charge de l'entreprise, ou du service, par une ville ou un organisme public de l'échelle locale, l'on va parler de municipalisation. Il s'agit du pendant municipal de l'étatisation.

Selon Bassand, la métropolisation[10] englobe les *processus qui* « façonnent l'espace métropolitain» (2000, p.15). Ainsi, un organisme de portée régionale s'intéressant à des services publics d'intérêt et de portée métropolitaine, participe au processus de la métropolisation. L'acte de prendre en charge ce

[10] Il existe différentes conceptions de la métropolisation et autant d'approches. Notons en particulier les apports fondamentaux de Sassen (1996 et 2001) et Castells (1998) qui s'intéressent à la montée des aires métropolitaines et comment elles deviennent des aires de plus en plus puissantes et incontournables dans la compréhension de notre monde.

service peut se réaliser à travers une reprise de la livraison du service métropolitain par une ou des instances métropolitaines. Harter (2005) démontre comment les services urbains deviennent prisonniers des frontières artificielles que sont les juridictions politiques. Une coopération entre les municipalités émerge sous la forme des *districts*. Cette coopération intermunicipale marque le début de la métropolisation. Comme nous verrons plus loin (Chapitre IV), la métropolisation des transports collectifs à Montréal se fait en deux étapes, la planification ayant précédé la prise en charge.

Certains chercheurs étudient ce transfert du privé vers le public dans les modalités de la gestion des transports urbains. Hilton (1962) présente les évènements menant au transfert des responsabilités des trains de banlieue du privé vers le secteur public dans le Nord-Est américain.

Hilton aborde à la fois le contexte national de la crise financière des chemins de fer, du début des tractations qui mèneront par la suite à plusieurs réformes, et la volonté de l'État d'accaparer de nouvelles responsabilités afin d'améliorer les conditions des services offerts. Son texte datant de 1962 ne prend cependant pas en considération les évènements marquants de la fin de cette période caractérisée, selon Brenner (1999), par l'abandon de l'État Providence. Ce dernier a permis des développements massifs des infrastructures urbaines. Par exemple, Schrag, dans sa thèse de doctorat titré *The Washington Metro as vision and vehicle, 1955-2001* (Schrag, 2002), et publié plus tard sous forme de livre (Schrag, 2008) démontre comment, grâce au financement public massif, Washington a pu se doter du deuxième plus important service de métro aux États-Unis, après celui de New York, grâce à l'implication des différents paliers gouvernementaux et la création d'une autorité de transport régionale responsable de la réalisation du projet.

Il s'agit aussi du plus important investissement en transports collectifs dans la période suivant la Seconde Guerre mondiale aux États-Unis.
Ces expériences démontrent bien le rôle important du secteur public dans son refus d'augmenter les tarifs et l'impact de cette politique publique sur le déclin des services. Il en sera de même pour les services publics. Cette situation s'apparente aussi au cas de Montréal puisqu'autant les tramways que les trains de banlieue verront leur développement freiné, l'entretien de plus en plus négligé et l'abandon de leurs services. Cette situation est directement redevable à une tarification trop basse. Lorsque combinée à l'arrivée de l'automobile de masse et de l'autobus, la vapeur était souvent trop difficile à renverser.

1.2.3.4. L'École de la réforme

Tomas (2009) dans sa thèse de doctorat portant sur l'évolution des formes de gouvernance métropolitaine à Montréal présente une classification historique de la pensée et de l'action de la division des rôles dans la livraison des services publics, basée sur les travaux de Savitch et Vogel (2000) : l'*École de la réforme*, l'*École des choix publics*, ains que le *Nouveau régionalisme et la gouvernance métropolitaine*.

L'École de la réforme naît aux États-Unis à la fin du XIX^{e} siècle en réponse à la corruption politique, aux problèmes de livraison des services publics, au vice et aux problèmes en général des villes. Selon Tomas, « La conception politique de la région métropolitaine se fonde sur les principes d'efficacité, d'équité et de démocratie » (2012, pp.7-12). Ce courant va donc encourager les fusions municipales ou la création de gouvernements métropolitains

ainsi que la prise en charge des services publics par les administrations locales et régionales. L'École de la réforme de concert avec la montée de l'État providence s'inscrit dans une plus lourde tendance d'augmentation des rôles et responsabilités des villes et gouvernements. Ainsi, l'État augmente ses activités afin d'améliorer le bien commun.

Basé sur les recherches de Keynes (1997, c1936), le gouvernement américain sous la gouverne de Franklin Delano Roosevelt (1933-1945) a en quelque sorte mis au monde le concept moderne de l'intervention massive de l'État dans une économie étasunienne incapable de se relever de la Grande Dépression. Le *New Deal* mise uniquement sur les mécanismes économiques traditionnels d'offre et de demande. Le concept d'État providence allait bientôt naître. Selon Trattner (2007), il faudra atteindre le grand champ du filet de sécurité sociale, celui du monde de la santé et de l'éducation, entre autres. En fait, le concept ne naît pas à cette époque, mais consiste en la première application systématique de ces principes à grande échelle dans une économie capitaliste. Les États-Unis ne sont pas les seuls à appliquer des politiques de dépenses nationales afin de raviver une économie en crise à cette période : le Socialisme National allemand de même que le fascisme italien ont plusieurs visées communes avec l'État providence. Après la Seconde Guerre mondiale, pour soutenir une économie qui fonctionne désormais à plein régime, l'État va continuer à développer des outils d'intervention dans l'ingénierie socioéconomique. « Aucune période n'égale l'après-guerre sur le chapitre des mutations sociales et de la culture politique engendrées par les bouleversements de la structure économique » (Tremblay, 1998, p.44). Pour Trattner, le *New Deal* se veut une politique transitoire afin de remettre l'économie sur les rails, tandis que l'État providence se veut un modèle permanent d'intervention. Le concept du bien

commun est de plus en plus appliqué pour la justification de la prise en charge et de la modernisation des services publics.

Les experts (ingénieurs, économistes, démographes, urbanistes, etc.), qui avaient été mobilisés pour soutenir l'effort de guerre chez les Alliés, prennent, avec le développement de l'État providence, une place de plus en plus importante auprès des décideurs politiques. S'ils avaient joué un rôle prépondérant durant le conflit armé, c'était principalement au chapitre de l'économie et, plus précisément dans le secteur manufacturier. Après la Guerre, on les retrouve dans les domaines de la santé, de l'éducation, de l'environnement et même en de la culture. S'établit alors une structure d'autorité bien hiérarchisée : la bureaucratie. « L'administration, qui est l'épine dorsale de la mise en œuvre (des politiques) ressemble à une pyramide hiérarchisée et centralisée» (Meny et Thoenig, 1989, p.234), affirment Meny et Thoenig. Les auteurs parlent alors de deux univers : le politique ainsi que les élus et la neutralité de l'administration et des fonctionnaires. Si, idéalement, les élus proposent une vision telle que vue plus haut, les bureaucrates de leur côté mettent en œuvre le principe d'efficience dans la gestion au quotidien en optimisant les ressources dans la poursuite de l'atteinte de résultats. Les bases nécessaires pour permettre à l'État d'étudier et de prendre en charge les trains de banlieue sont mises en place.

1.2.3.5. L'École des choix publics

La seconde école selon Tomas est l'École des choix publics. Elle vient s'opposer à cette grande tendance d'augmentation du rôle de l'État. Elle émerge dans les années 1960 avec, entre autres les écrits de Buchanan (1965). Elle remet en question les actions de l'État. Le bien commun ne serait pas bien servi par l'État, car il tend à servir pour le bien des fonctionnaires ainsi que le bien de l'État, et non les citoyens. Ceci vient donc fragiliser le modèle de Rousseau, car le législateur ne semble pas bien défendre le bien commun. Ostrom (1990) va émerger comme une des leaders de l'École lorsque, dès les années 1970, elle remet en question les formes de gouvernance métropolitaine. Elle considère que l'administration municipale devient un « gargantua » qui écrase la population qu'elle essaie de servir. Les grandes administrations municipales et régionales deviennent donc sclérosées et incapables d'agir afin de réaliser les projets nécessaires. Elle ajoute que le ralentissement économique des années 1970 et 1980 vient encore plus freiner les actions à réaliser. Elle propose une multiplication des administrations municipales qui travaillent ensemble afin de mieux gérer nos complexes espaces métropolitains. Ainsi, à un plus faible coût, il devient possible de répondre plus facilement et rapidement aux besoins et demandes de la population.

Buchanan théorise que la société doit être représentée par la somme de ses individus et non par l'État. Il propose donc de considérablement limiter les actions du gouvernement. Les décisions de l'État doivent représenter l'opinion de tous, et les décisions devraient être prises de manière unanime (ou du moins de manière consensuelle). Les écrits d'Ostrom ainsi que de Buchanan vont considérablement modeler la pensée des néoconservateurs.

Les idées du *Public Choice* seront implantées par Ronald Reagan (1981-1989) aux États-Unis, Margaret Thatcher (1979-1990) en Angleterre et à un moindre niveau, Brian Mulroney (1984-1993) au Canada. On stimule l'économie en coupant les taxes et les services gouvernementaux. Les forces du marché, tel que postulées par Ostrom, de même qu'un transfert des responsabilités vers les paliers inférieurs, libèrent l'État central de ses responsabilités. À la suite de cet abandon de planification de l'État central et, devant ce transfert de responsabilités, une nouvelle génération d'organismes régionaux de planification voient le jour (Chapitre VII). On s'intéresse de nouveau au rôle que pourraient jouer les compagnies de chemins de fer dans la livraison des services de train de banlieue.

1.2.3.6. Le nouveau régionalisme et la gouvernance métropolitaine

La troisième école à émerger selon Tomas est celle du nouveau régionalisme et la gouvernance métropolitaine. Les modèles proposés par l'École des choix publics avaient été poussés jusqu'à leurs aboutissements. L'État et la bureaucratie municipale sont plus dynamiques. Maintenant que le privé et le local prennent de plus en plus de responsabilités, comment peut-on remédier aux problèmes qui ne se règlent toujours pas? En particulier, comment peut-on gérer des besoins métropolitains qui ne peuvent être développés par le privé, car leur rentabilité n'est pas possible? Cette situation mènera à l'émergence de nouveaux modèles et organisations.

Nous constatons que le concept de gouvernance varie en fonction du lieu de recherche des auteurs en fonction des enjeux locaux et régionaux. D'une

manière générale, les chercheurs américains tels que Ostrom, Tiebout et Warren (1961, pp.831-842), Hilton (1962, pp.171-187), Bollens (1997, p. 105-122) et Wachs (1996, pp.106-159) se concentrent sur les questions des organisations régionales versus municipales, de taxation et d'offre de services locaux et régionaux, tant par le privé que par le public. Du côté québécois, beaucoup de chercheurs se concentrent sur les questions des rôles et des responsabilités des différents paliers gouvernementaux en regard des enjeux locaux, du financement des infrastructures et des fusions municipales. Les chercheurs anglais Stoker (1998, pp.19-30), Demirag, Khadaroob et Stapleton (2011, pp.294-310) Acerete, Saoul et Stapleton (2010, S48-S60) et Pierre (2011) se concentrent sur la question du transfert des responsabilités de l'État national vers les régions de même que sur l'épineuse question des Partenariats publics-privés (PPP). En Europe continentale, Jouve (2002) et Merrien (1998, pp.61-71) travaillent beaucoup sur la fin de l'État providence, et sur l'émergence d'une nouvelle manière d'offrir les services et de gouverner.

Malgré le désir des gouvernements de transférer de plus en plus d'activités vers le secteur privé ou vers de nouvelles structures publiques régionales, certains types d'interventions ne trouvent pas preneur. Une réflexion est donc lancée en Angleterre afin de créer des partenariats entre les secteurs privés et publics (PPP) afin de réaliser de grands projets qui ne sont pas nécessairement autosuffisants pour que le secteur privé seul les prenne en charge seul. L'État fournit donc le financement nécessaire pour que l'entreprise privée puisse dégager un profit dans son projet.

En Angleterre, bien qu'il y ait eu quelques projets dès 1987 sous le gouvernement Conservateur de Thatcher, c'est à la suite de la victoire de John Major (1990-1997), nouveau premier ministre Conservateur, et à l'adoption d'une politique officielle, la *Private Finance Initiative* de 1992, que le nombre de projets explose (Marty et Voisin, 2006, p.11). Sous la gouverne du parti travailliste et de son chef Tony Blair (1997-2007), le nombre de projets réalisés en PPP ne fait qu'augmenter. En l'an 2000, un sommet est atteint avec la signature de plus de 100 contrats en cette seule année (Marty et Voisin, 2006, p.11). Ce modèle de réalisation d'infrastructures se répand de manière générale dans le monde anglo-saxon, mais aussi au Québec, en France et, sous l'égide de la Banque Mondiale, en Asie et en Amérique Latine (Marty et Voisin, 2006, p.24). Les PPP ne se feront pas sans heurt, et la contestation de la part de la société civile sera grande. Certains gouvernements choisiront de limiter les PPP aux infrastructures ou du moins les éloigner des secteurs plus sensibles, telles la santé et l'éducation.

Au Québec, le gouvernement tentera d'innover avec la réalisation d'un nouveau type de PPP que nous nommons le partenariat public-pension (Chapitre VII). Les partenariats public-pension sont déjà appliqués par l'Ontario Municipal Employees Retirement System (OMERS) depuis 1998 et par l'Ontario Teachers Pension Plan (OTPP) de même que par le California Public Employees' Retirement System (CalPERS) qui depuis 2008, possède une politique d'investissement (Inderst, 2009, p.14).

> According to the OECD calculations, the funded pensions market (both occupational and work-related) has a size of US$ 24.6tr worldwide. Or this, US$ 16.2tr is held by pensions funds. On a simple calculation, an allocation of 3% of the pension fund assets would make roughly US$ 500 bn available for infrastructure investments (Inderst, 2009, p.12).

L'application de partenariats publics-pensions apparaît ainsi comme une réponse aux besoins d'investissements dans les infrastructures (économiques et sociales) et une manière, pour les fonds de pension d'obtenir de potentiels meilleurs rendements garantis sur le long-terme. Inderst remet en question la pertinence de ce type d'investissement et sans parvenir à statuer sur son bien-fondé, il propose d'instaurer des encadrements réglementaires (Inderst, 2009, p.1). Bien que le fonds de pension annonce ces intentions de conserver l'actif, à moins de limitations contractuelles, il pourrait vendre à un autre fonds de pension, local ou étranger, voire même à des entreprises privées.

Néanmoins, d'autres avenues sont aussi étudiées par le nouveau régionalisme, dont la création de nouvelles institutions régionales permettant de mieux coordonner la livraison des services régionaux, travaillant de concert avec les administrations locales. Il faut faire attention, car le transfert des responsabilités se fera principalement d'un palier supérieur vers l'inférieur et ce, sans nécessairement donner les moyens financiers pour que ces nouvelles instances puissent réaliser leur mission. Néanmoins, l'État parfois va profiter de la création de ces institutions afin d'offrir de nouveaux modèles de gouvernance des transports collectifs de même que de nouveaux modèles de financement (Chapitre VII).

1.2.3.7. L'évolution des paliers administratifs de la région montréalaise

Tel que nous avons vu précédemment, le transfert des responsabilités va de manière générale, de l'État central vers les instances locales. Nous allons maintenant survoler l'histoire de la constitution de l'État local dans le cas spécifique de Montréal.

Proulx (2011), chercheur en études régionales, nous rappelle que sous le régime français, les cités ont peu de fonctions en tant qu'administrations : « ...ces villes ne possédaient pratiquement pas d'administration locale autonome comme telle » (Proulx, 2011, p.103). Selon Proulx de même que Collin (2001), il faut attendre la rébellion des Patriotes de 1837-1838 et le *Rapport Durham* pour que le Régime britannique décide de doter le territoire du Bas-Canada d'administrations puissantes, à l'instar des administrations municipales dans le Haut-Canada, aux États-Unis et en Europe. En fait, dès 1832 (Collin, 2001), la Cité de Montréal possède un pouvoir fort important, le pouvoir d'annexion afin d'absorber ses voisins suivant son expansion, ce qu'elle fait rapidement à l'ouest, au nord et à l'est. Selon Collin, dès 1861, le territoire de l'île de Montréal est divisé en 17 territoires, dont deux comtés et la Cité de Montréal. Cependant, dès 1875, le territoire de la Paroisse de Montréal est divisé en 24 villages. Ceci s'ajoute aux 16 autres territoires de l'Île. Ces villages sont créés, car la population n'est pas contiguë au territoire de la Cité de Montréal, suivant les prolongements des lignes de tramways hippomobiles, puis de tramways électriques. Au fur et à mesure que le territoire devient contigu, des fusions municipales suivent. Collin (2001, p.5) démontre qu'entre 1883 et 1910, 20 municipalités sont intégrées à Montréal. Le mouvement se poursuit jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale avec 18 autres. Certaines de ces fusions sont très coûteuses pour Montréal,

notamment l'absorption forcée de la Ville de Maisonneuve. La Ville de Montréal est donc poussée au bord de la faillite. Elle refuse dès 1921 toute nouvelle annexion de villes en faillite (dans ce cas Montréal-Nord, Saint-Michel-de-Laval, Pointe-aux-Trembles et Laval-de-Montréal) sans l'annexion de villes aux finances saines, tel que Westmount pour lui amener des revenus supplémentaires (Collin, 2001, p.7). La solution à cette impasse selon le gouvernement du Québec est la création de la Commission métropolitaine de Montréal (CMM 1re mouture), en 1921. La CMM inclut le territoire de Montréal, de même que Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est, Montréal-Nord, Saint-Michel-de-Laval, Saint-Laurent, Mont-Royal, Outremont, Westmount, Hampstead, Verdun, Montréal-Ouest, LaSalle, Saint-Pierre et Lachine. La CMM a le pouvoir de perception de taxes et impôts sur la quasi-totalité de son territoire représentant 96 % de la population de l'île de Montréal (Collin, 2001, p.9). Selon Collin, cette situation restera stable jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale. C'est à ce moment qu'une déconnexion entre territoire urbanisé et territoire de la Ville de Montréal s'effectue. Après la Seconde Guerre mondiale, la Ville de Montréal a de nouveau de la difficulté à annexer de nouvelles villes.

Les limites de la Ville de Montréal peinaient à suivre les transports et l'espace métropolitain qui se développaient plus rapidement que les limites administratives, et ce, sans oublier les villages et villes en croissance soutenue notamment grâce aux trains de banlieue. En 1951, la Ville de Montréal procède à la municipalisation de son service de transports collectifs (tramways, trolleybus et autobus), mais laissera les trains de banlieue aux sociétés ferroviaires (Clermont, 1997). Malgré cet effort, c'est peine perdue avec l'arrivée de la ville automobile. L'explosion territoriale a eu pour effet une déconnexion territoriale totale entre les instances publiques et

l'échelle de la région métropolitaine. Pendant que le maire Jean Drapeau (1954-1957 et 1960-1986) tentait de réaliser son projet de fusions pour l'île de Montréal, seulement trois municipalités vont joindre Montréal entre la fin de la Seconde Guerre mondiale et 1969, soit Rivière-des-Prairies, Saraguay et Saint-Michel-de-Laval (Collin, 2001, p.14). Cette période voit naître deux rivales de plus en plus puissantes : la Ville de Laval en 1965, produit de la fusion des douze villes de l'île Jésus, de même que la fusion importante de Longueuil et Jacques Cartier sur la Rive-Sud. Des entités politiques montantes voient alors le jour, faisant rivalité à Montréal.

En 1970, la Communauté urbaine de Montréal (CUM), un organisme qui regroupe seulement l'ensemble des villes de l'île de Montréal, est créée (Collin, 2001, p.15). En plus de remplacer la CMM qui ne couvrait qu'une portion de l'île de Montréal, elle aura plusieurs responsabilités, dont le service de police, facteur principal de création du la CUM, l'aménagement du territoire et les transports collectifs. La CUM cède même les opérations de transports collectifs à l'extérieur de l'île de Montréal aux administrations locales, à l'exception de la station de métro à Longueuil. Cependant, la CUM sera lieu de luttes sans merci entre Montréal et les autres villes de l'Île tout au long de son existence (1970-2001) (Collin, 2001, pp.16-20). Néanmoins, la CUM demeure le représentant de l'île de Montréal lors des diverses négociations avec les villes de banlieue de même qu'avec le gouvernement du Québec.

En 1991, le gouvernement du Québec pilote une réforme des responsabilités municipales et régionales, la *Réforme Ryan*. Le gouvernement du Québec se retire, entre autres, en grande partie du financement des transports collectifs, ceux-ci étant d'intérêt local ou régional. C'est pourquoi, selon Tomas (2007),

la CUM peine à reprendre les responsabilités sans nouvelles sources de financement.

En 1993 le gouvernement du Québec publie le rapport, *Montréal une ville-région efficace, prospère et vibrante, à vocation internationale, au service de ses citoyens*, communément appelé le *Rapport Pichette* (Ministère des Affaires municipales et Groupe de travail sur Montréal et sa région, 1993). Ce rapport propose notamment la création d'une ville-région pour Montréal. Cependant, il se positionne contre la création d'un organisme régional de transports collectifs. Le *Rapport Pichette* recommande la création de frais d'immatriculation régionaux afin que les automobilistes participent au financement des transports collectifs.

À la suite de la publication du *Rapport*, le gouvernement du Québec décide qu'une des premières étapes vers la création d'une ville-région pour Montréal est de fonder un organisme régional de transport collectif, ce qui va à l'encontre du *Rapport*. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) qui relève directement du ministre (et non du ministère) des Transports consiste en une prochaine étape dans le transfert des activités de planification et de réalisation des infrastructures régionales de transport du gouvernement provincial vers le niveau régional.

En 2000, le gouvernement du Québec publie le *Livre blanc sur la réorganisation municipale au Québec* (Gouvernement du Québec, 2000). Le *Livre blanc* va encore plus loin que le *Rapport Pichette* puisqu'il contient la plus grande série de fusions municipales que le Québec ait connu. Sur l'île de Montréal, dans la suite des fusions municipales le gouvernement procède

à la création d'une nouvelle Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), abolissant par le fait même la CUM. Ce nouvel organisme de planification régionale est représenté par les élus du Grand Montréal. La CMM détient plusieurs pouvoirs de planification régionale, dont certaines responsabilités quant à la planification des transports collectifs. La région de Montréal aura désormais des institutions de planifications régionales, mais ses pouvoirs en matière de transports seront limités par l'interventionnisme du gouvernement du Québec à travers l'AMT. Selon Lafortune, il y a une problématique entre l'AMT et la CMM dans la mesure où la CMM doit approuver le budget annuel et le *Plan Triennal d'immobilisation* de l'AMT. Cependant, même si elle ne l'approuve pas avant le 1er janvier, il entre néanmoins en vigueur (Lafortune, 2010, p.67). De plus, selon l'analyse de Lafortune, plusieurs compétences de planification et de financement étaient partagées par l'AMT et la CMM dues à une division des responsabilités avec des chevauchements (Lafortune, 2010, p.68). Une nouvelle réforme de la gouvernance des transports collectifs montréalais a eu lieu lors de l'été 2017 (Chapitre VIII). Une énième tentative afin de répondre aux grands enjeux des transports collectifs métropolitains.

1.3. Limites et envergure de la thèse

La thèse porte sur l'évolution du service montréalais de trains de banlieue, partant de sa première ligne, Montréal / Lachine inaugurée en 1847 jusqu'en 2017.

Elle permet de baliser l'histoire des trains de banlieue montréalais et d'éclairer les grands enjeux qui l'ont influencé tout au long de leur existence.

Tout en s'inscrivant à l'intérieur des études urbaines, cette thèse comble une portion du déficit des connaissances entourant les trains de banlieue montréalais. Ce travail a permis d'établir l'étendue du service (Chapitre III), son déclin (Chapitre IV), les tentatives par l'administration montréalaise (Chapitre V), et par le gouvernement du Québec (Chapitre VI), de profiter de leur potentiel de relance, du processus de prise en charge et modernisation par l'État (Chapitre VII), du redéploiement du service par l'Agence métropolitaine de transport et de sa remise en question (Chapitre VIII).

Nous avons principalement oeuvré à retracer et à présenter l'histoire des organisations de planification et d'opération des trains de banlieue, tant celles provenant du secteur privé que public. Nous avons également abordé l'histoire des trains de banlieue en tant que tels. Nous éluciderons comment la quête de rentabilité du privé guide sa gestion du service, tandis que celle du bien commun influence le rôle du public.

Cette thèse analyse aussi les efforts successifs de modernisation du service par les acteurs et les organismes impliqués afin de répondre aux impératifs actuels. Cette modernisation passait parfois par les trains de banlieue, mais parfois par d'autres modes. C'est pourquoi nous abordons aussi les autres modes de transports collectifs proposés dans les corridors où ont circulé des trains de banlieue. Ainsi, nous parlerons, entre autres, de métro, de monorail et des systèmes légers sur rails[11]. Les choix modaux venant inévitablement baliser l'impact du service de transport sur l'espace métropolitain.

---

[11] Cette thèse ne tente pas de présenter l'histoire complète des différents modes, uniquement de leur emploi en tant que relance de service dans des corridors ayant abrités des trains de banlieue.

Nous jugeons que ce travail d'édification de l'histoire des trains de banlieue montréalais est non seulement possible, mais aussi valide et nécessaire. Premièrement, il y a la valeur de la connaissance pour la connaissance. Il est important de bien documenter l'histoire et le développement de notre société, de nos équipements et des acteurs qui y ont contribué activement (et ce, avant qu'ils ne disparaissent). Deuxièmement, le train de banlieue est à nouveau un équipement métropolitain important pour Montréal. En connaissant l'histoire de l'objet, il devient plus facile de planifier son développement et sa gestion. Troisièmement, les changements majeurs entourant la planification et la gestion qui sont en cours viennent modifier la donne, et remettent en cause l'existence même des trains de banlieue montréalais.

Cette thèse ne se concentre pas sur l'impact du train de banlieue sur les formes urbaines mais l'aborde. Elle ne procède pas non plus à une analyse complexe de la rentabilité et de l'achalandage du service. D'autres pourront se lancer dans des recherches plus pointues et réaliser des analyses basées sur des modèles théoriques et analytiques plus poussés. Ce travail est une nouvelle recherche en soi et est de l'ampleur d'une seconde thèse.

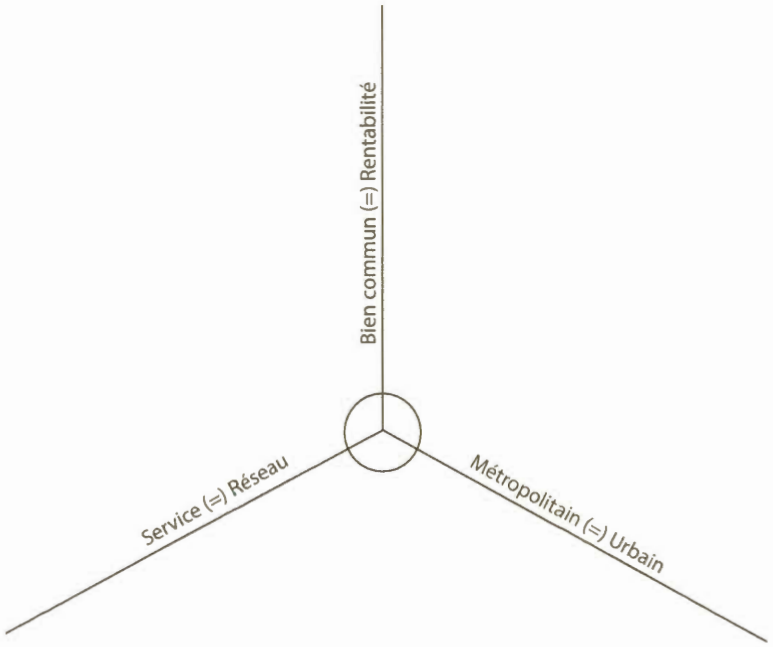
Les difficultés de la prise en charge des trains de banlieue montréalais sont symptomatiques de l'incapacité des mettre en place une échelle de planification et de gouvernance de l'aménagement du territoire métropolitain de Montréal. Le succès d'un service de trains de banlieue employé par des travailleurs depuis 170 démontre l'existence de cette échelle métropolitaine. Ceci ne veut pas dire que les structures sont adaptées à cette réalité ni

qu'elles sont aptes à répondre de manière efficace aux besoins de mobilité de la région métropolitaine.

1.4 Cadre conceptuel

Dans une démarche fortement ancrée en histoire urbaine et des infrastructure, nous considérons les trains de banlieue de Montréal ainsi que le ré-emploi des emprises pour la mise en place de transports collectifs comme étant guidés à travers les décennies par trois grands antagonismes. Ces trois antagonismes guident la planification et les projets qui sont proposés. Ces antagonismes, tel les astres, lorsque bien alignés guident le projet, soit en un échec, soit en une réalisation potentielle.

Illustration 2 - Les 3 antagonismes de la prise en charge et planification des trains de banlieue montréalais



Source : P. Barrieau, 2018

1.4.1 Premier antagonisme : Rentabilité (=) Bien commun

Le premier antagonisme concerne la lutte entre la rentabilité et le bien commun. Lorsque le privé opère les trains de banlieue, ils sont liés intimement à la nécessité de produire un rendement positif à long terme. Ceci est souvent en contradiction avec la notion de bien commun, tel que démontré par Fougère (1992), Whitt et Yago (1985), Hodges (2006) ainsi que Cudahy (2002). Le *Nickel Fare* a diminué la rentabilité à travers les décennies, les réseaux urbains ont limité leur croissance et coupé dans l'entretien des réseaux (Yago, 1984). L'État, à travers ses arbitrages, a choisi de limiter les augmentations tarifaires des trains de banlieue pour le bien

commun. Ce sacrifice mènera à la disparition de plusieurs réseaux de transports collectifs, ou à leur prise en charge par l'État, tel que démontré par Derrick (1997), ainsi que Hess et Lombardi (2005). Une fois la prise en charge est réalisée, le privé peut néanmoins rester impliquer dans la livraison des services.

1.4.2 Deuxième antagonisme : Urbain (=) Métropolitain

Le second antagonisme s'attaque à la question de l'échelle territoriale à la fois des projets mais aussi des organisations responsables de la planification et de l'opération des transports collectifs. Historiquement, l'échelle métropolitaine suivait d'assez près les limites de la Ville de Montréal. Certes, il y avait des villes et villages à l'extérieur, mais la grande majorité de la population vivait à l'intérieur du territoire (Collin, 2001). Ceci confèrerait à la Ville de Montréal un rôle prépondérant dans la planification des transports. Avec l'accélération rapide de la croissance de la banlieue, située à l'extérieur de son territoire, la Ville perd, non seulement la légitimité, mais aussi les moyens de réaliser le mandat.

Les organismes, tant privés que publics, ont de la difficulté à opérer à l'extérieur de leur territoire pré-déterminé. Lorsque des organismes tentent de planifier des projets qui sont à l'extérieur de leur territoire, ils devront soit trouver des solutions créatives, soit abandonner leur projets. Ceci posera problème pour la prise en charge et modernisation des trains de banlieue montréalais.

1.4.3 Troisième antagonisme : Service (=) Réseau

Le troisième antagonisme concerne la conception même du train de banlieue montréalais. Nous avons dû réfléchir à comment la typologie du service/ réseau dirige l'usage. Ainsi, un service de train de banlieue qui se limite à transporter les travailleurs vers le centre-ville afin d'accéder aux emplois verra sa portée être limitée. Il sera néanmoins pratique afin d'augmenter la capacité de navettage vers le centre-ville, là où la congestion routière / autoroutière se fera sentir en premier.

Un réseau intégré de transport multimodal permet quant à lui non seulement de se déplacer vers le centre, mais aussi vers une multitude de destinations qui ne sont pas seulement localisées au centre-ville (Dupuy, 1991). Le réseau intégré devient donc une réelle réponse à l'augmentation de la congestion routière et à la dépendance à la voiture. L'évolution des objectifs gouvernementaux face aux transports collectifs mèneront à une priorisation, soit d'un service en direction du centre-ville, soit du déploiement d'un réseau.

Ces trois antagonismes qui ont émergé dans notre recension des écrits sont présents en filigrane dans cette thèse et guident notre réflexion.

CHAPITRE II

OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE

Notre travail de recherche a débuté d'une manière exploratoire puisque notre objet de recherche, soit l'histoire de l'évolution du service de trains de banlieue montréalais et plus particulièrement l'analyse de la transition d'une planification et d'une opération par le privé vers une faite par le public, avait été peu étudié dans le passé. Le choix de s'intéresser aux trains de banlieue montréalais est donc validé. Il faut maintenant voir à la construction du projet de thèse.

Notre thèse s'inscrit dans le domaine des études urbaines par son objet d'étude qui est le train de banlieue et par l'approche multidisciplinaire. Elle constitue une contribution à la connaissance de l'histoire des transports collectifs montréalais, mais aussi, elle se veut un outil de référence pour les projets à venir. Nos méthodes et sources s'inscrivent dans la lignée de recherches historiques en études urbaines qui s'intéressent aux objets de la ville.

Dans ce chapitre, nous présenterons l'objectif poursuivi, la méthode ayant supporté notre recherche, les sources utilisées, la démarche adoptée et les méthodes privilégiées pour les organiser, analyser et, finalement, la structure du document.

2.1. Objectif

L'objectif général de notre recherche est de structurer l'histoire des trains de banlieue montréalais depuis leurs débuts.

L'objectif plus spécifique est d'élucider, à travers les 170 années, le processus de déploiement et repli du service par le privé, la difficulté du public de prendre en charge le service, son redéploiement avant que le service public lui aussi stagne et soit remis en question. Nous nous intéresserons en particulier à la manière dont les trois antagonismes guident l'évolution du réseau.

Ainsi, notre premier apport se situe d'abord au niveau de la connaissance pour la connaissance. Nous considérons qu'avec l'étude des projets, tant ceux réalisés que non, et ce, sur 170 ans, nous avons été en mesure de mieux comprendre les trains de banlieue qui deviendront des clefs pour comprendre et analyser non seulement leur état actuel et leur avenir, mais qui pourront s'appliquer à l'ensemble des transports collectifs.

2.2.Démarche adoptée

Notre thèse s'inscrit dans une démarche historique et pragmatique et s'applique à valider des hypothèses et répondre à des questions de recherche.

2.2.1. Thèse

Notre thèse aborde les processus de planification et d'opération des services de transport collectifs vers les banlieues. Plus spécifiquement, elle porte sur la prise en charge et la modernisation par l'État des trains de banlieue montréalais.

Nous avons écrit une thèse montrant que le désintéressement progressif envers le train de banlieue montréalais par les compagnies de chemin de fer privées aurait mené à sa disparition s'il n'eut été de sa reprise, sur plusieurs décennies, par l'État qui, à son tour, semble maintenant suivre le même cycle.

La thèse tend à éclairer la compréhension de ces enjeux contemporains, en proposant un double éclairage historique : l'histoire des organismes de planification et d'opération des trains de banlieue et l'histoire de l'objet technique lui-même. Le cas montréalais, étudié sur plus de 170 ans, est fascinant par de nombreux aspects sur différentes périodes de son développement (une croissance soutenue puis d'une importante réduction des services avant qu'une relance récente et le passage d'une gestion privée à une gestion publique). Ainsi, cette thèse s'inscrit dans une tradition de travaux en histoire urbaine portant sur le développement des services urbains en réseaux et notamment des services de transports.

2.2.2. Questions de recherche et hypothèses

La question générale de recherche surplombant l'ensemble de notre thèse nous a permis de tisser la trame narrative en continu. Sachant que la prise en charge par l'État de la planification et de l'opération des trains de banlieue montréalais représente de grands défis, nous avons reconstitué la séquence évènementielle (études, projets et réalisations) expliquant l'abandon progressif du service de trains de banlieue et le contexte qui en a permis le démantèlement puis la reconstitution et la modernisation.

- À partir des études, des projets et des réalisations, comment s'articule la prise en charge et la modernisation des trains de banlieue montréalais?

L'hypothèse générale permet de mettre en évidence le fait que Montréal ne suit pas le mouvement par rapport au reste de l'Amérique du Nord où les villes dotées d'un service traditionnel de trains de banlieue assurent la prise en charge par le public, et ce, dès la fin de la Seconde Guerre mondiale. Montréal est à part. Il en est question, mais les instances publiques ratent l'opportunité de reprendre le service de trains de banlieue à plusieurs reprises. À l'opposé des autres grands services de trains de banlieue nord-américains, Montréal est incapable de sauvegarder son service et le voit péricliter lentement à travers près d'un demi-siècle avant qu'enfin ne s'amorce la reprise, trente ans après les autres dû à une incapacité de mettre en place une structure permettant d'accueillir le train de banlieue.

Notre hypothèse générale :

- Il existe trois antagonismes qui, à travers les décennies, vont guider non seulement l'évolution du service mais, également, de la planification des trains de banlieue montréalais.

La première question de recherche spécifique permet de présenter une chronologie des projets et des réalisations démontrant la construction et déclin du service de trains de banlieue montréalais privé. Elle va comme suit : Comment se structure le déploiement et le repli du service de trains de banlieue privé de Montréal?

Nous formulons comme première hypothèse subsidiaire que le service de trains de banlieue montréalais a pu être démantelé, car les impératifs des compagnies privées étaient brimés par le cadre réglementaire et la pression politique, et ce, malgré que ces mêmes impératifs et cadres réglementaires en aient permis la construction. L'obligation de maintenir un minimum de service et l'absence d'une crise importante ont permis la poursuite, dans une version amoindrie, du service. Le rétablissement ne serait donc possible qu'une fois l'État acculé au pied du mur et doit les reprendre au nom du bien commun.

- Le cadre réglementaire fédéral empêche les compagnies de chemin de fer d'assurer à travers le temps la viabilité financière de leurs opérations de trains de banlieue. Ce cadre réglementaire contraignant pour les opérateurs mène au déclin du réseau.

La seconde question de recherche spécifique s'intéresse aux organismes principaux impliqués dans les projets concernant la prise en charge des trains de banlieue montréalais par l'État. Elle va comme suit :

- Comment expliquer que l'État tarde tant à intervenir afin de sauvegarder le service de trains de banlieue alors qu'une succession d'organismes en détiennent le mandat?

Nous formulons comme deuxième hypothèse subsidiaire que pendant des décennies, l'État a été incapable de freiner le lent déclin des trains de banlieue montréalais opérés par le privé dû à une absence d'organisation à une échelle appropriée, c'est-à-dire métropolitaine, pouvant les prendre en charge. L'État a préféré s'intéresser à l'élaboration de nouveaux projets de transports pouvant être mis en place en lieu de trains de banlieue. C'est pourquoi il faut l'arrivée d'une structure gouvernementale quasi dédiée aux trains de banlieue pour freiner le démantèlement du service puis de le relancer.

- L'incapacité de l'État d'agir découle d'un vide significatif de la gouvernance adaptée à l'échelle des projets de trains de banlieue.

La troisième question de recherche spécifique interroge la remise en question du train de banlieue montréalais non seulement en lien avec les possibilités modales, mais également en regard des échelles de planification. Elle va comme suit :

- Comment est-ce-que la structure du service et de la gouvernance des trains de banlieue amène le second repli et agit comme facteur sous-jacent à la crise actuelle de la mobilité métropolitaine?

Nous formulons comme troisième hypothèse subsidiaire que la structure du service de train de banlieue fait en sorte qu'il ne répond pas aux besoins de mobilité métropolitains. Si l'achalandage du service de trains de banlieue montréalais n'a jamais été aussi important que celui de plusieurs des grands services américains, ce serait principalement en raison des fréquences de service plus restreintes et de la population moins nombreuse de la région montréalaise à résider aux abords des gares.

- Le service relancé de manière graduelle par l'État à été structuré en fonction des besoins financiers des compagnies de chemins de fer ainsi que pour la nécessité d'améliorer l'accessibilité du centre-ville pour les banlieusards. Malheureusement, faisant fi de près de 100 ans de planification, le service de trains de banlieue n'est pas un réseau, est mal intégré au réseau de transport métropolitain et ne répond pas aux nouveaux impératifs de la mobilité métropolitaine des Montréalais.

2.3. Sources

Afin d'édifier l'histoire des trains de banlieue montréalais, nous nous sommes basés sur quatre principales sources de données : 1. le dépouillement des archives sur les trains de banlieue (afin de structurer l'historique des services privés), 2. la collecte de récits des dirigeants des dernières décennies des organismes publics responsables des trains de banlieue par le biais d'entrevues semi-dirigées 3. Une vaste analyse

documentaire (notamment sur les horaires de trains, les études, les projets et politiques de transports collectifs urbains et les trains de banlieue) et finalement, 4. l'intégration des jugements des différentes commissions responsables d'autoriser la fermeture de services ferroviaires.

Notre recension des écrits faite par rapport à notre objet de recherche nous a permis d'obtenir un aperçu du processus de passage de l'opération privée vers l'opération publique des services urbains en général et de manière plus précise pour les transports collectifs et les trains de banlieue. Ces informations, alliées à celles colligées sur les services nous ont permis de jeter les bases des histoires générales et spécifiques des services et des opérateurs.

L'édification du corpus de données que nous avons par la suite réalisé s'est faite de manière itérative sur plusieurs années, amorcée bien avant le début du parcours doctoral. Nous avons utilisé les trois sources d'informations suivantes : les archives, les entretiens semi-dirigés et l'analyse documentaire.

Peu importe la source, nous avons utilisé les mêmes mot-clés et thèmes, et ce peu importe la source de données consultées. Nous avons d'abord utilisé certaines expressions telles que « train de banlieue », « train régional » et «*commuter train*». Ensuite, nous avons spécifié nos recherches en utilisant le nom des projets, des acteurs et des organismes.

Cela nous a donc amenés à opter pour une stratégie méthodologique itérative. Nous avons d'abord appliqué l'analyse critique des sources, une approche privilégiée en histoire.

Ensuite, en multipliant les sources, il nous a été possible de construire un portrait près de la réalité de la situation que nous avons voulu mettre en lumière, ce qui nous a ensuite permis de réaliser une analyse en profondeur. Cette technique s'appelle la triangulation.

La triangulation combine de multiples sources et méthodes afin de brosser un portrait le plus précis possible (Paillé et Mucchielli, 2012). Aucun document ne permet d'avoir une pleine compréhension du projet. C'est à travers la combinaison des sources que l'on arrive à mieux comprendre un projet dans son entièreté. Lors de la réalisation de ce projet de recherche, nous avons été en mesure de confirmer le bien-fondé de la triangulation grâce à la complémentarité des informations recueillies et analysées. En effet, la triangulation des données a permis de confirmer le bien-fondé de certaines données, mais aussi, de faire ressortir les disparités entre les informations, ce qui nous a obligés à pousser plus loin la recherche.

Tableau 3 - Sources principales utilisées par chapitres

	Monographies et articles	Horaires de trains	Journaux	Entretiens	Rapports officiels	Jugements
Ch.III	√	√				
Ch.IV			√			√
Ch.V			√		√	
Ch.VI			√	√	√	
Ch.VII			√	√	√	
Ch.VIII			√	√	√	

Source : P. Barrieau, 2018

De plus, afin de simplifier la lecture et la compréhension des horaires de trains, et comment ils permettent de valider l'existence des trains de banlieue, nous les avons colligés et intégrés dans des illustrations.

2.3.1. Archives liées aux trains de banlieue

La première étape a été l'identification des centres d'archives pertinents. Nous nous sommes rendus ou nous avons consulté à distance les documents conservés dans 20 centres :

- Agence métropolitaine de transport (AMT)
- Archives de Exporail : Le musée ferroviaire Canadien[12]
- Archives de la New York Historical Society

[12] Les archives restantes du Canadien Pacifique furent transférées à Exporail, le musée ferroviaire du Canada à Saint-Constant et ne seront pas disponibles pour consultation avant l'agrandissement du Musée et de son centre d'archives.

- Archives du Musée des sciences et de la technologie du Canada[13]
- Archives de la Ville de Montréal
- Bibliothèque et Archives Canada
- Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BANQ)
- Bibliothèques de l'Université Concordia
- Bibliothèques de l'Université du Québec à Montréal
- Bibliothèques de l'Université de Montréal
- Bibliothèques de l'Université McGill
- Bibliothèques de l'Université York (Toronto)
- Bibliothèque du service d'urbanisme de la Ville de Montréal
- Bibliothèque du service d'urbanisme de la Ville de Vancouver (Harry Lash Library)
- Centre de documentation de l'Institut national de recherche scientifique, Centre urbanisation, culture, société
- Chemin de Fer du Canadien National (CN)[14]
- Chemin de Fer Canadien Pacifique (CP)
- Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- Société de Transport de Montréal (STM)

Les archivistes et bibliothécaires ont été d'une grande utilité, car leurs connaissances de leurs collections m'ont permis de faire des découvertes intéressantes. Par exemple, les archives de la STM possèdent toujours un catalogue papier décrivant certains de leurs Fonds, dans ce cas, le recours aux employés a grandement facilité e travail.

---

[13] En ce qui concerne les archives du Canadien National, elles ne sont pas présentement accessible car le Fonds est entreposé au Musée canadien des Sciences et Technologies qui est actuellement en reconstruction.

[14] Ce centre d'archives couvre aussi les archives du CNR ainsi que le GTR.

La seconde étape repose sur l'identification et la compilation des documents à consulter à partir des mots-clés précédemment identités. Principalement trouvés dans les centres d'archives sont les documents officiels et les rapports finaux présentant les projets de même que les documents expliquant la mise en place ou non de ces projets. Parmi ces documents, nous avons consulté plus spécifiquement les études, les devis de projets et les politiques publiques. Nous y avons trouvé des informations textuelles et visuelles (plans, illustrations, photographies, simulation, etc.).

Au fur et à mesure que nous avancions dans notre analyse des données, nous avons dû effectuer plusieurs visites aux différents centres d'archives afin de nourrir notre recherche.

Nous sommes aussi reconnaissants d'avoir aussi eu accès aux archives personnelles de plusieurs des personnes que nous avons eu la possibilité d'interviewer. Elles comprenaient des documents tels que des études internes, de la correspondance et des rapports non conservés dans les archives. Finalement, nous avons eu accès à une collection de documents m'ayant été transmise par mon directeur de mémoire de maîtrise, Yves Bussière au moment de sa retraite, ainsi qu'aux archives personnelles de mon directeur de thèse, David Hanna, notamment pour l'accès aux horaires de trains.

2.3.2.Entrevues semi-dirigées

L'entretien qualitatif, aussi connu sous le nom d'entrevue est une méthode éprouvée en histoire permettant de colliger un grand nombre d'informations

qui ne sont pas nécessairement disponibles en utilisant des sources publiées. Il trouve son origine dans les recherches de la première École de Chicago (Dufour, Fortin et Hamel, 1991). La collecte de récits par le biais des entrevues semi-dirigées avec des acteurs publics du milieu des transports collectifs sert à reconstruire l'évolution des enjeux et des politiques publiques, et d'identifier les intérêts inhérents aux orientations et décisions. C'est dans cette optique que nous les avons réalisé.

Il existe plusieurs formes d'entretien. L'entretien dirigé, construit autour d'un questionnaire avec un grand nombre de questions, couvre plusieurs éléments d'information. L'entretien dirigé trouve sa pertinence lorsque le nombre d'entretiens à réaliser est élevé et que l'on procède à la catégorisation des résultats afin d'en faciliter l'analyse. L'entretien libre est pratiqué lorsqu'on laisse l'interviewé guider l'entretien de manière assez autonome. Il est utilisé dans le cadre de construction d'un récit de vie ou d'entretien avec des personnes dites « expertes » dans un domaine technique. Quant à l'entretien semi-dirigé, il résulte d'une composition hybride des deux autres approches (Dufour, Fortin et Hamel, 1991).

Le choix du type d'entretien tient compte de la nature des données à colliger. Par la nature qualitative des informations à recueillir par le biais des entretiens, notre choix s'est arrêté sur l'entretien semi-dirigé. Il se distingue par l'utilisation d'un nombre très restreint de questions servant principalement à orienter l'information fournie par l'interviewé et de s'assurer de colliger l'information à un niveau de détail suffisant à la recherche. L'entretien semi-dirigé est notamment utilisé par Doig (2001), qui à travers ces entretiens, compile l'histoire de la PANYNJ.

Nous avons développé un questionnaire (Annexe A et Annexe B) avec peu de questions (sept). L'objectif de la structure légère était de laisser l'entière liberté à l'interviewé de présenter sa version des faits, et comment il a construit sa version du déroulement des évènements.

Avant de réaliser nos entretiens, nous avons soumis notre questionnaire et obtenu l'approbation éthique de la part du Comité d'éthique de la recherche pour les étudiants de l'École des sciences de la gestion (ESG) (CERPE1). Au moment de l'entretien, chacun des intervenants a signé le *Formulaire de consentement* (Annexe A).

Nous nous sommes intéressés aux acteurs et aux organismes représentant les tentatives de prise en charge et par la suite, l'opération et la planification, car leur fonction au sommet de l'organisme ou du Ministère leur donne une vue d'ensemble qui permet de rester à l'échelle globale nécessaire pour la réalisation d'un projet de si grande envergure en termes de projets et de temps. Notre approche est la même que celle utilisée entre autres par Doig (2002)[15]. Elle s'inscrit dans la tradition des *oral histories* aux États-Unis.

Nous sommes entrés en contact avec des intervenants directement impliqués dans la conception et la mise en place des tentatives de transfert et lorsque celui-ci arrive enfin, des intervenants liés à ladite prise en

---

[15] Il édifie la structure de l'histoire des 80 premières années de l'autorité portuaire de New York et du New Jersey. Cet organisme est responsable de la majorité des ponts à péage de la région métropolitaine de New York, de certaines autoroutes, des ports, aéroports et terminus d'autobus interurbains, d'une ligne de métro reliant le New Jersey à New York ainsi que de la réalisation de plusieurs vastes projets immobiliers, dont le World Trade Center.

charge[16]. La liste des gens a été construite en fonction des acteurs dont nous savions préalablement qu'ils étaient les dirigeants des organisations, des noms que nous avons croisés dans les différents articles de journaux, rapports et autres documents, de même que des noms de personnes qui nous ont été suggérés de contacter.

L'objectif de rencontrer ces gens était de mieux comprendre le contexte dans lequel les projets ont émergé, cheminé et se sont terminés. Les entrevues nous ont permis de connaître la logique derrière les prises de décisions. Les attentes du niveau d'information que nous allions recueillir étaient plus basses que ce dont nous avons été en mesure de compiler.

Ainsi, nous avons identifié deux catégories de répondants pouvant nous transmettre les informations nécessaires à la réalisation de notre thèse à savoir les responsables des organismes oeuvrant à la prise en charge des trains de banlieue et les personnes impliquées dans la planification et la gestion des services urbains.

Nous avons donc interviewé les personnes suivantes :

- Gérard Gascon (haut responsable au Bureau du métro (BM), puis DG du Bureau de Transport métropolitain (BTM), 1970-1984) ;
- Denis de Belleval (employé du Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (BAREM), puis ministre des Transports du Québec, 1974-1976) ;
- Michel Clair (ministre des Transports du Québec, 1981-1984) ;

---

[16] Lorsqu'une rencontre n'a pas été possible, en cas de décès par exemple, nous avons dû nous contenter des informations trouvées dans les sources écrites.

- Sam Elkas (ministre des Transports du Québec, 1989-1994) ;
- Robert Perreault (Président du CMTC, 1990-1994) ;
- Florence Junca-Adenot (PDG de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), 1996-2003) ;
- Joël Gauthier (PDG de l'AMT, 2003-2012) ;
- Michel Veilleux (Vice-Président Planification et innovations de l'AMT, 2009-2014).

Mentionnons que notre démarche a reçu un accueil très favorable. De toutes les personnes que nous avons tenté de joindre afin de les interviewer nous n'avons essuyé aucun refus[17]. Nous avons souvent été accueillis à leur résidence, leur nouveau lieu de travail ou à l'université. Leur ouverture était très grande face à l'exercice. Et, bien que nous ayons offert d'envoyer les notes de l'entretien pour approbation ils ont tous refusé, confiants et assumant les propos partagés. Nous les avions aussi informés qu'ils étaient libres de demander que certaines informations ne soient pas rendues publiques.

Nous avons par la suite procédé à la retranscription des entretiens et à l'analyse des informations colligées et avons procédé à la réalisation de sommaires de chaque entretien. Nous les avons ensuite incorporés à notre analyse. Puisque chaque entretien couvrait malgré tout une portion historique relativement restreinte, l'intégration du contenu de l'entretien avec les autres sources était rendue plus aisée.

---

[17] Il est important de noter qu'étant donné la longue période historique couverte par cette thèse, plusieurs personnes étaient décédées, où dans un état de santé ne leur permettant pas de réaliser l'entretien. De plus, il nous a été impossible de rejoindre trois personnes, et ce malgré les tentatives par téléphone, courriel ainsi que par les médias sociaux.

Cela dit, nous sommes conscients des limites des entretiens semi-dirigés notamment en ce qui concerne la mémoire sélective, la reconstruction du passé et le risque de ne pas rencontrer toutes les personnes nécessaires afin d'avoir un portrait complet. À plusieurs reprises, les détails étaient erronés, tels que des dates, l'ordre des évènements, etc. Ceci est néanmoins prévisible dans ce genre d'exercice. C'est pourquoi nous avons triangulé ces données avec d'autres afin de procéder à une validation de l'information colligée. Dans la mesure du possible, nous avons aussi validé les informations entre les différents entretiens. Finalement, nous avons réalisé, le plus souvent possible, les entretiens vers la fin de la collecte d'information. Ainsi, nous avons pu optimiser les entretiens pour colliger les informations manquantes.

2.3.3. Analyse documentaire

La recherche documentaire est couramment utilisée en histoire, entre autres lors de la construction d'une histoire d'organisme ou en celle d'un objet technique[18]. Elle nous permet d'accéder non seulement aux documents présentant les projets de transport d'époque, mais aussi aux documents antérieurs, ayant servi à leur conception, leur construction et leur mise en œuvre[19]. Nous avons consulté et analysé un corpus documentaire exhaustif principalement composé d'horaires de train et de journaux municipaux.

---

[18] Par exemple, CERVERO, R. 1998. DOIG, J. 2001. HILTON, G. 1962. HOOD, G. 1993. LECLERC, R. 1991. ROY,L. 1984. SCHRAG, Z. 2008. WHITT, A et G. YAGO 1985.

[19] Par exemple, ARCHAMBAULT, C. et MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. 1974. AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT 1997. BELLEVAL, D. de. 1979. BUREAU D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU EXPRESS DE MONTRÉAL. 1978.

2.3.3.1.Les horaires de trains et autres documents

Les horaires de train constituent une importante source d'informations. Ils présentent l'horaire des trains incluant les arrêts. Avec ces horaires, nous sommes en mesure d'identifier quand un service est mis en place, de confirmer s'il est compatible avec le navettage et de calculer sa fréquence. Ils nous ont permis de recréer l'étendue du service privé de trains de banlieue et de distinguer les services dédiés des services circonstanciels. Ainsi, les données contenues dans les horaires de trains se sont avérées encore plus importantes que ce que nous avions envisagé au départ.

En combinant les différents horaires, nous sommes en mesure de dresser un portrait relativement complet de l'offre. Il faut cependant combiner ces informations avec des sources secondaires pour continuer à construire le détail du niveau de service offert. C'est ce que nous avons fait.

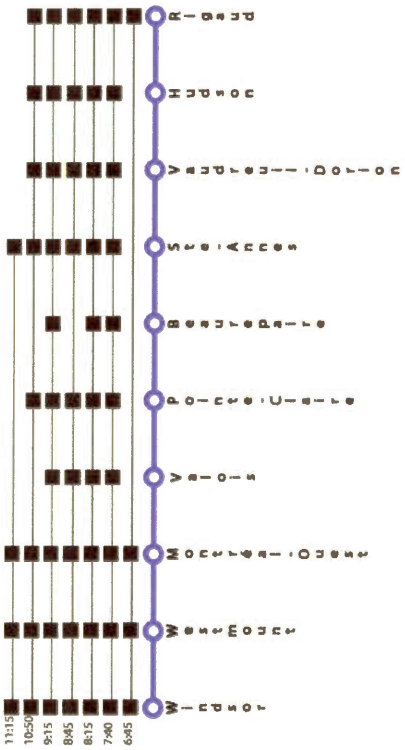
Avec ce travail de compilation, nous avons été en mesure d'identifier les services de trains qui permettent le navettage. Nous avons ensuite illustré graphiquement les trains qui arrivaient le matin[20]. L'heure d'arrivée au centre-ville est mentionnée à gauche. Les carrés noirs indiquent les arrêts qui sont réalisés tout au long du parcours. Il est aussi important de noter que tous les trains ne sont malheureusement pas indiqués. Ainsi, en fonction des axes, certains trains de plus longue distance, comme ceux reliant Montréal / Ottawa ou Montréal / Québec, augmentaient la fréquence du service (circonstanciel). De plus, parfois les horaires de trains nous référaient à

---

[20] Nous sommes conscients que l'heure d'arrivée au centre-ville peut parfois être tardive. Mais nous avons inclus tous les trains jusqu'avant l'heure du lunch afin d'inclure les trains permettant aux étudiants de se déplacer vers les universités ainsi qu'aux gens désirant faire des emplettes de se rendre aux magasins du centre-ville de Montréal.

d'autres documents auxquels nous n'avons pas eu accès qui identifiaient des départs supplémentaires[21]. Les schémas nous prouvent néanmoins l'existence d'un train de banlieue permettant le navettage.

Illustration 3 - Service offert sur la portion Glen en pointe AM (1945)



Source : P. Barrieau, 2018

[21] Par exemple, « see suburban folder » ou « 1 départ supplémentaire se fait à partir de… »

Il existe trois types d'horaires de trains:

- 1. l'horaire public (*public timetable*) sous forme de dépliant,
- 2. *The Official Guide of the Railways,* sous forme de livre mensuel, et
- 3. les horaires des employés (*Employee Timetables*) sous forme de brochure.

Le plus simple et facile d'usage est l'horaire public sous forme de dépliant. Il est généralement distribué gratuitement aux usagers dans les gares desservies par la ligne de train. Il vient typiquement sous trois formes : spécifique à une ligne, à une série de lignes ou région, et au réseau national complet. L'horaire spécifique à une ligne, comme son nom l'indique, contient l'information sur une ligne. Il fournit la liste des gares (et leur distance avec la gare terminale), les jours durant lesquels le service est offert et parfois, il mentionne le type de matériel roulant utilisé. Ils sont mis à jour généralement deux à quatre fois durant l'année. Un horaire peut aussi couvrir une série de lignes appartenant à une région du réseau régional. Il présente alors l'horaire des trains de banlieue et régionaux par exemple autour de Montréal. Les trains voyageant plus loin n'y sont pas décrits de même que certaines lignes fréquentes pour les navetteurs qui ne se trouvent présentés que dans les horaires de ligne ou dans un regroupement de quelques lignes. Par exemple, l'horaire du *Canadien National (CN) « L » No 95* présente les horaires des trains en vigueur le 25 avril 1937. Ce dépliant concerne les trains suivants 1. Vaudreuil / Coteau / Valleyfield / Ottawa, 2. Saint-Lambert / Saint-Jean / Rouses Point, 3. Hemmingford / Huntington / Massena, 4. Sorel / Nicolet / Trois-Rivières, 4. Farnham / Granby / Waterloo, 5. Saint-Eustache-sur-le-Lac / Hawkesbury, 6. Val-Royal / Cartierville, 7. Saint-Joseph-du-Lac / Plage Calumet, 8. Huberdeau / Lac Rémi, 9. Rawdon, 10. Joliette / Saint-Jérôme. Cependant, comme mentionné précédemment, il ne présente pas toutes les

options fournies par les trains pour navetteurs. Les horaires vont simplement indiquer qu'il faut consulter les horaires des lignes individuelles ou un horaire spécifique qui se concentre sur les services aux navetteurs. Lorsque l'on retrouve cette mention, la raison principale est que la fréquence du service est si élevée que leur présence complexifierait la lecture des horaires pour la majorité des usagers.

À l'opposé, l'horaire du réseau national présente toujours toutes les dessertes des grandes lignes, ainsi que les dessertes régionales, mais pas nécessairement les dessertes de banlieue. *The Official Guide of the Railways* est une publication américaine mensuelle présentant les horaires des principaux services passagers offerts par les compagnies de chemin de fer au Canada, aux États-Unis, au Mexique, à Porto Rico et à Cuba. En fonction des années, il contient aussi les horaires des bateaux passagers, traversiers et même les horaires des compagnies aériennes. Cependant, comme les horaires de trains couvrent une série de lignes, plusieurs services pour les navetteurs n'y sont pas inclus et comportent uniquement la mention « *For complete details consult local agent.*»[22], employé qui a justement accès aux dépliants des lignes individuelles. Ces informations supplémentaires ne sont aujourd'hui plus disponibles puisque lesdits agents locaux ne sont plus en poste et que nous n'avons pu retracer ces documents.

Les horaires dédiés aux employés, les *Employee Timetables* sont les outils les plus complets. Destinés uniquement aux employés des compagnies ferroviaires, ils détiennent une quantité impressionnante d'information. Ils mentionnent la disponibilité des médecins le long des parcours en cas d'accident, les horaires de plusieurs trains passagers ainsi que les

---

[22] Par exemple, *The Official Guide of the Railways*, June 1954. p. 1128, table 63.

différentes consignes d'opération des trains pour les employés. Ici non plus, tous les trains ne sont pas mentionnés. Certains services de navettage n'y sont pas inclus de même que bien souvent les informations sur les trains mixtes, transportant marchandise et passagers. De plus, ils ne mentionnent pas les destinations finales des trains, mais uniquement leur temps de passage à l'intérieur de chaque *Sub.(division)* ou *Spur* et l'heure de passage à chaque gare ou point de contrôle.

La plus grande difficulté demeure l'accès à ces sources. Les horaires individuels et d'une série de lignes n'ont pas été systématiquement conservés. Nous avons eu accès à un échantillonnage dans certains centres d'archives et dans des archives personnelles, dont celles de David Hanna. Jamais nous n'avons pu avoir accès à l'ensemble des parutions. Nous avons donc dû nous limiter aux exemplaires disponibles.

Pour ce qui est des *Employee Timetables*, elles ne furent pas conservées de manière systématique notamment à cause de la mention « *Destroy all former timetables* »[23], inscrite sur chacun des documents. Lors de leur fréquente mise à jour, il était impératif pour les employés de détruire la version précédente et de la remplacer par la nouvelle mouture, afin d'assurer le bon fonctionnement du service. À cela s'ajoute le caractère très utilitaire de ces documents ce qui réduit d'autant leur espérance de vie. Certains des exemplaires étaient en mauvais état, déchirés, couverts de suie, etc., témoignant de leur usage.

---

[23] Par exemple, Canadian National Railways Timetable 25, p.1.

Malheureusement, avec les années l'information concernant l'achalandage et la tarification a largement disparue. L'information que nous avons été en mesure de cumuler sur ces sujets sont, assez anecdotiques et indéniablement trop incomplètes pour usage.

Nous avons aussi consulté certains[24] jugements de la part des commissions responsables de juger la validité les demandes de fermeture des servies. Ces documents présentent à la fois la situation, telle que présentée par le chemin de fer, les changements qu'il propose de réaliser avec les impacts, les points de vue des gens qui sont venus présenter des argumentaires et finalement l'analyse et le jugement de la part de la Commission.

2.3.3.2. Les journaux

Finalement, c'est le dépouillement sélectif des journaux métropolitains qui nous a permis de compléter notre corpus informatif. La collecte de données dans les journaux s'est faite de deux manières.

Nous avons suivi la même méthode qu'avec les centres d'archives et avons fait des recherches avec les mêmes mots clefs dans le site web eureka.cc. Il s'agit principalement d'articles de journaux, parus dans les quotidiens montréalais que sont *La Presse*, *Le Devoir et The Gazette*. Les articles présentent à la fois les problématiques des réseaux de transports, les

---

[24] Nous avons été en mesure de localiser une vingtaine de jugements couvrant les demandes d'augmentation des tarifs, de diminution de service et de fermeture de lignes. Cependant, les recueils auxquels nous avions accès ne couvraient que certains cas qui avaient été jugés suffisamment important, ou pouvant agir comme document de jurisprudence. Malgré nos multiple tentatives aux divers centres d'archives, et même à la bibliothèque d'une importante firme d'avocats, la majorité des jugements n'ont pu être localisés.

évènements, comme la fermeture d'une ligne, l'annonce de nouveaux projets et nous aident à mieux comprendre la réception des annonces des évènements. Nous avons ainsi récolté un corpus de plusieurs centaines d'articles de journaux. Nous les avons lus et l'information colligée a été classée en fonction de la ligne (ou les lignes) couverte et/ou les projets couverts afin qu'elle puisse subséquemment être analysée.

Suivant le dépouillement des documents trouvés dans les centres d'archives, des informations tirées des entretiens semi-dirigés et des celles provenant des horaires de trains, nous sommes retournés dans les journaux cette fois-ci à partir de dates importantes. Nous consultions non seulement la date précise, mais aussi les quelques jours précédents et quelques jours suivants, dans l'intention d'obtenir des informations contextuelles à celles liées à la date identifiée.

Au cours de la préparation de cette thèse, les méthodes de consultation des journaux ont grandement évolué. Nous avons été en mesure d'enrichir notre thèse lors des révisions en vue de la soutenance orale grâce à la mise en ligne sur le site web de la BANQ, les versions numérisées de centaines de différents journaux québécois.

Malgré tout, par exemple, même en consultant les journaux locaux de Sorel, nous n'avons pas été en mesure d'identifier les dates d'ouverture et de fermeture de leur service de trains passagers qui permettait le navettage. Les journaux, en tant que gardiens de l'histoire et de la mémoire collective, ont eux aussi leurs limites.

CHAPITRE III

TRAINS DE BANLIEUE PRIVÉ I : DÉPLOIEMENT DU SERVICE, 1847-1945

Lorsque des chercheurs tels que Hanna (1992), Collin et Poitras (2002) ou Sénécal (2011) octroient aux transports un rôle si prépondérant dans la construction des dynamiques territoriales montréalaises, nous ne pouvons qu'abonder en leur sens. Les corridors du développement urbain suivent ces axes et les autres infrastructures de transport, telles que les routes nationales et autoroutes qui seront construites après les voies ferrées font de même. Les voies ferrées, mais aussi l'emplacement des gares et la construction des ponts enjambant les cours d'eau qui enclavent Montréal sont à la fois déterminés par et déterminants pour le développement urbain. Ceci est toujours d'actualité.

Le service a été développé au fil des décennies par les différentes compagnies ferroviaires privées[25]. Nous proposons une lecture des trains de banlieue à travers les axes structurants qu'ils créent. Chacun des axes se déploie autour d'une ou deux gares principales, situées au cœur de Montréal[26] et s'intègre ensuite dans un projet majeur d'infrastructure généralement relié au développement du réseau ferroviaire canadien. Avec le temps, ces axes vont devenir la base de la structure spatiale du développement, non seulement du réseau routier puis autoroutier, mais, également du développement de la région montréalaise, en partant du cœur de Montréal vers l'extérieur (Sénécal, 2011).

Inspirés par les recherches de Hanna (1992), nous avons procédé à une classification des lignes de trains de banlieue en relevant les étapes du développement des grands équipements et des corridors ayant marqué

---

[25] Nous sommes conscients que le réseau ferroviaire du Canadian Government Railways (1915-1918), qui est devenu le Chemin de fer Canadien National (CN) (1918-en cours) était composé de chemins de fers publics, détenus par le gouvernement fédéral et ce, jusqu'à la privatisation du CN 1995. Le CN demeure néanmoins géré comme une société d'État qui jouit d'une grande liberté et autonomie dans sa structure gestionnaire et son fonctionnement. À plusieurs égards, le CN opère alors comme un chemin de fer privé, dont le seul actionnaire est le gouvernement du Canada. Nous considérons donc, dans le cadre de cette thèse, le CN comme étant un réseau privé (MacKAY, D. 1992). Ces compagnies furent, du moins pour un certain temps au courant de leur existence, propriétés du gouvernement du Canada, donc des Sociétés de la Couronne. Elles sont gérées et opérées dans un écosystème de compétition avec les autres compagnies privées, essentiellement le Canadien Pacifique, auxquelles elles livrent une chaude lutte.

De plus, il importe de noter que bien que les chemins de fer qui sont propriété du gouvernement du Canada soient à certaines époques subventionnés, il en est de même pour les chemins de fer privés. De plus, tous les chemins de fer sont grandement influencés par les décisions politiques de même que par le même cadre réglementaire. En fin de compte, les décisions prises par rapport aux trains de banlieue par le Canadien National suivront d'assez près ce que font les chemins de fers privés : un service public qui est géré comme une service privé.

[26] Il est à noter que certaines gares seront remplacées. Par exemple, le service à la gare Bonaventure sera transféré à la gare Centrale, suite à l'incendie dans la cour de triage adjacente à la gare Bonaventure survenu le 23 août 1948.

l'histoire du déploiement du service dans la région montréalaise. Nous avons identifié six principaux axes de trains de banlieue. Dans ce chapitre, nous présentons ces axes principaux et les lignes qui s'y rattachent[27]. Ils sont caractérisés par un partage partiel de leurs infrastructures (gares, ponts et voies) et englobent l'ensemble des services de trains de banlieue offerts durant la période 1847-1945.

Au courant du XXe siècle, quinze lignes (en comptant toutes les différentes ramifications) sont en opération[28]. Plusieurs de ces lignes circulent sur des tronçons communs qui se divisent au fur et à mesure qu'elles s'éloignent du centre-ville, prenant une forme arborescente.

3.1. Les six axes

Les six axes seront exploités par différents opérateurs, et certains d'entre eux seront responsables de plusieurs axes.

Les six axes sont :

- Axe Turcot et Glen

Un ensemble de services vers l'ouest de l'île de Montréal et au-delà, rattachés aux réseaux Montreal & Lachine Rail Road, au chemin de fer Grand

---

[27] L'objectif de ce chapitre n'est pas de faire un historique détaillé de chaque service de train de banlieue en opération à Montréal entre 1847 et 1945. Des recherches entières pourraient être consacrées à un seul axe, voire à un seul service de train de banlieue. Notre recherche ne vise pas non plus à mesurer l'évolution des fréquences, de l'arrivée et de la disparition des différentes gares, des variations dans la tarification ni même de l'évolution de l'achalandage.

[28] Tel que démontré dans ce chapitre.

Tronc (GT), au Canadien National (CN) à partir des gares Bonaventure et Centrale et au Canadien Pacifique (CP) à partir de la gare Windsor ;

- Axe pont Victoria

Les multiples dessertes de la Rive-Sud par le réseau GT et son successeur, le CN à partir des gares Bonaventure et Centrale ;

- Axe pont Saint-Laurent

Les dessertes de la Rive-Sud par les réseaux du CP et du *New York Central* (NYC) à partir de la gare Windsor ;

- Axe tunnel mont-Royal

Les dessertes vers le nord-ouest ainsi que le nord-est via l'île de Montréal et la Rive-Nord, rattachées aux réseaux du Canadien Nord (CNoR) puis du CN à partir des gares Tunnel Terminal et Centrale ;

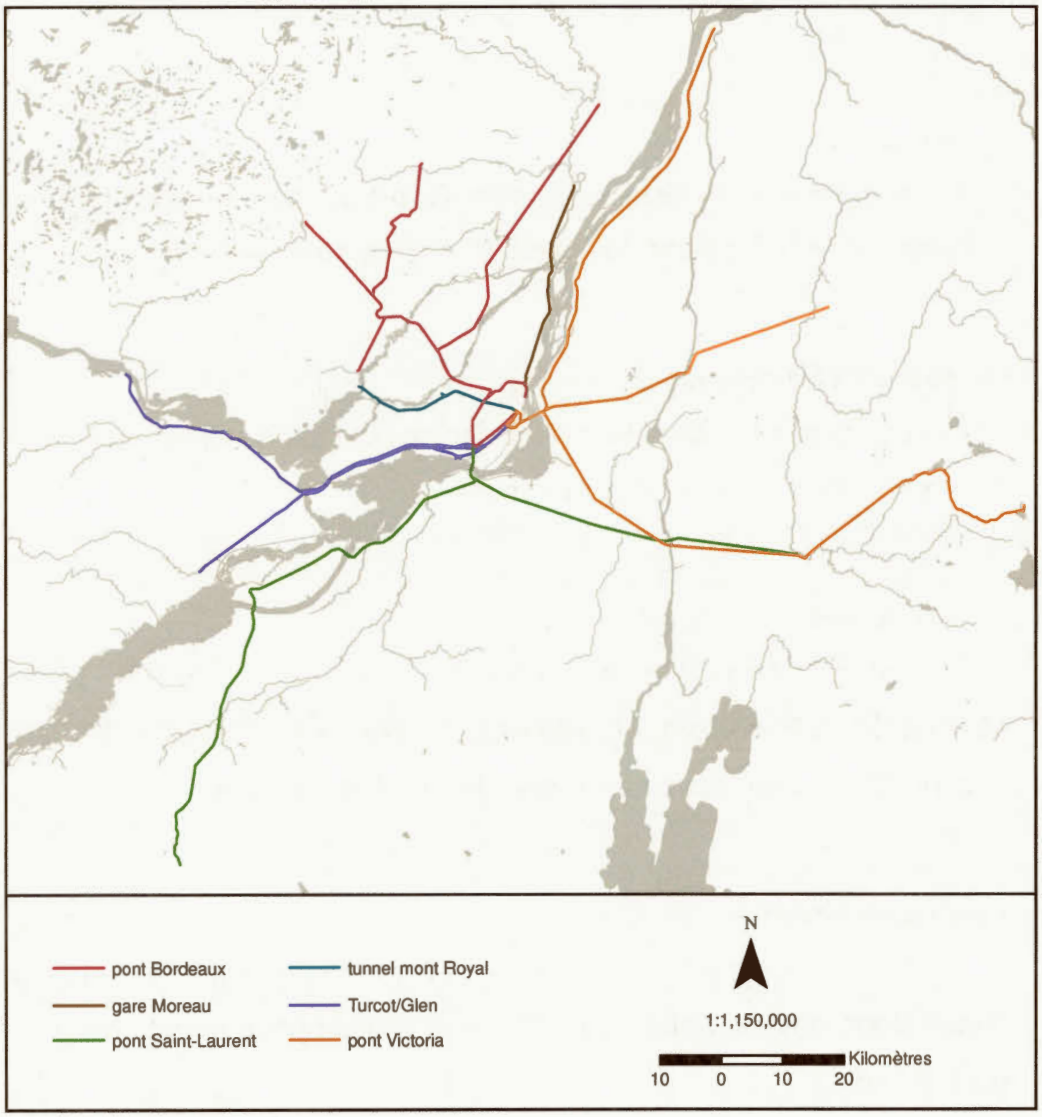
- Axe gare Moreau

La desserte par le Châteauguay & Northern, devenu chemin de fer du Grand Nord, devenu CNoR, puis CN, vers l'Assomption à partir de la gare Moreau.

- Axe pont Bordeaux

Les dessertes du CP en provenance de l'ancien réseau Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway (QMO&O), la ville de Québec, des Laurentides et d'Ottawa à partir des gares Viger et Windsor ;

Carte 1 - Étendue des trains de banlieue montréalais par axes (1940)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

3.2. Axe Turcot et Glen (axe A)

Deux corridors ferroviaires opérés par des compagnies différentes, soit les anciennes composantes du CN et du CP, empruntent l'axe Turcot et Glen. Elles partent du centre-ville de Montréal vers l'ouest.

Nous avons ainsi nommé l'axe, car il était utilisé pour les besoins de deux grandes cours de triage : la cour Turcot, ancienne propriété du GT construite en 1906 (Leduc, 2004) et la cour Glen mise en place en 1906 (Leduc, 2005) par le CP[29].

Ces deux équipements, ont été déterminants dans le développement de cet axe en regard du trafic ferroviaire et de l'opération des trains. Ces cours de triage accueillaient les opérations ferroviaires de deux des trois corridors transcontinentaux, ceux du CN et du CP. L'existence et la localisation de ces infrastructures ferroviaires témoignent de la grande importance de Montréal à l'époque puisqu'en plus d'être la plus grande métropole du pays, elle en était alors la capitale économique.

Les deux corridors ferroviaires sont présentés conjointement puisqu'ils se déploient en parallèle sur la plus grande partie de leur traversée de l'île de Montréal, se trouvant bien souvent à seulement quelques mètres l'un de l'autre.

---

[29] La cour Turcot est actuellement remplacée par le nouvel échangeur Turcot et la cour Glen est occupée par le nouveau Centre universitaire de santé McGill.

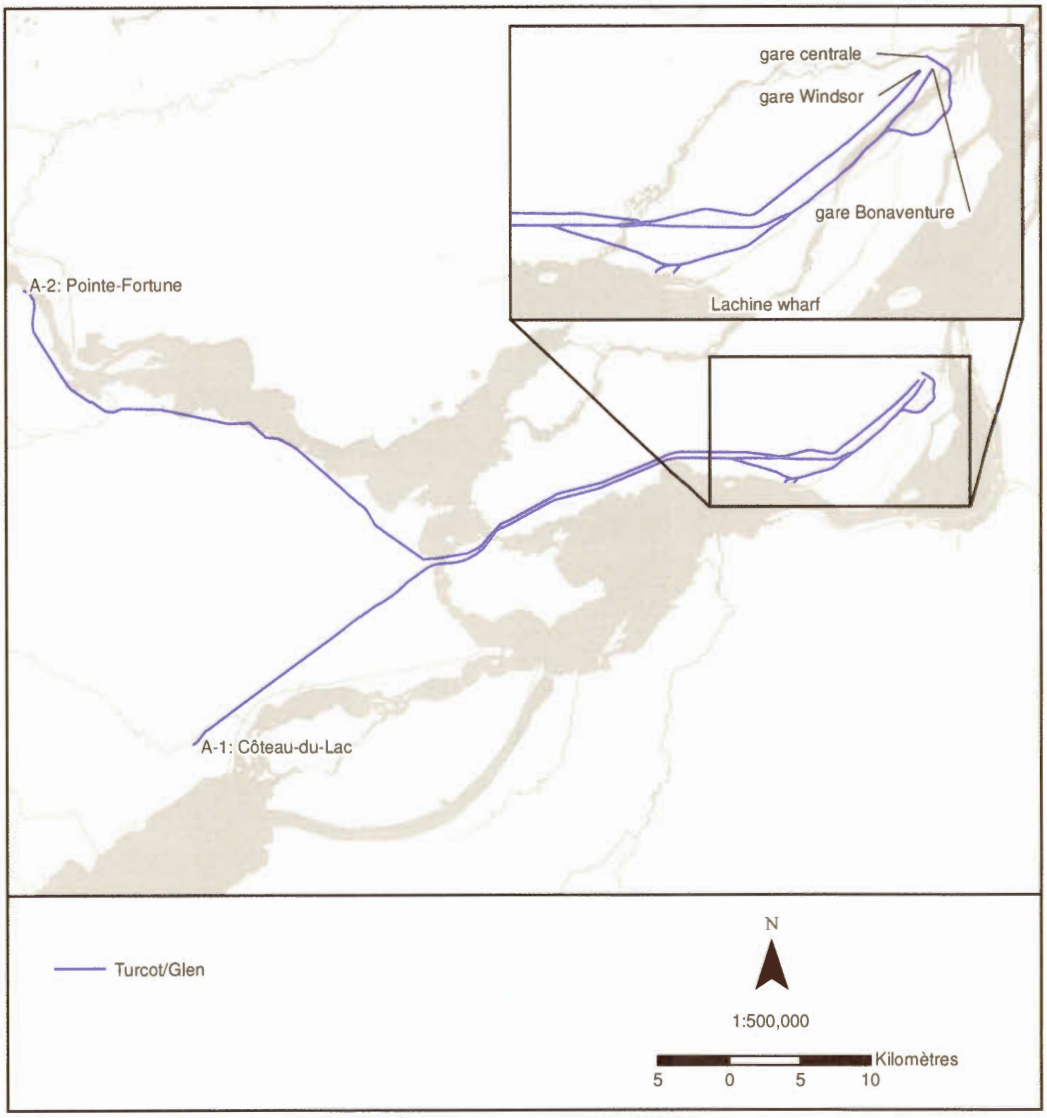
Image 5 - Cour Turcot (1956)

Source : Railroadiana. s.d.

Image 6 - Cour Glen (circa 1970)

Source : P. Murphy, 2011

Carte 2 - Service de trains de banlieue dans l'axe Turcot et Glen



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Tableau 4 - Principaux trains de banlieue de l'axe Turcot et Glen

Ligne	Destination	Axe	Ouverture de la voie	Début du navettage
A1	Lachine / Dorval / Vaudreuil / Côteau-du-Lac	Turcot et Glen	17 novembre 1847	1852
A2	Dorion / Rigaud / Pointe-Fortune	Turcot et Glen	1889	1889

Source : P. Barrieau, 2018

L'axe Turcot, legs du CN, partait de la gare Bonaventure puis, plus tard, de la gare Centrale. Il prenait alors la Montreal Sub. et la Kingston Sub. jusqu'à Dorion, puis Côteau-du-Lac.

L'axe Glen, legs du CP, partait de la gare Windsor et empruntait la Westmount Sub. vers l'ouest, puis la Vaudreuil Sub. Rendu à Dorion, il utilisait la M&O Sub. vers Rigaud et Pointe-Fortune.

L'axe Turcot et Glen était desservi par deux lignes de trains de banlieue. Le CN, et ses anciennes constituantes opèrent dans l'axe Turcot le premier train de banlieue de Montréal qui se rendait initialement à la Ville de Lachine, mais qui, avec les années, ira jusqu'à Côteau-du-Lac ou Coteau Junction.

Le CP, quant à lui, a opéré une ligne de train de banlieue allant de Montréal jusqu'à Dorion et plus tard, jusqu'à Rigaud et pour un certain temps, Pointe-Fortune.

3.2.1. Ligne Lachine / Dorval / Vaudreuil / Côteau-du-Lac (Axe Turcot) (A1)

Le canal de Lachine, ouvert en 1825, permet de contourner les rapides de Lachine, facilitant ainsi le transit entre les Grands Lacs et l'océan Atlantique par le fleuve Saint-Laurent. La présence du canal permet, à ses abords, la naissance et le développement du berceau de l'industrialisation du Canada (Bales, 1966). Le canal de Lachine offre un corridor de transport efficace et très rapidement, sa force hydraulique sera exploitée comme source d'énergie. Le secteur desservi par le canal s'impose pendant plusieurs décennies comme étant le pôle d'emplois et de développement économique industriel le plus important, non seulement pour Montréal, mais aussi pour l'ensemble du Canada. La croissance économique aux abords du canal est telle que ce dernier ne suffit plus à répondre à la demande, sans cesse croissante. En plus de mettre en place divers projets permettant d'augmenter la capacité du canal, des investisseurs voient le potentiel et l'intérêt de développer une voie ferroviaire parallèle au canal. De plus, pour les passagers transitant par la paire de ports De Montréal et Lachine, le train permettait de faciliter grandement le transfert d'un navire à l'autre par rapport au service de calèche qui était offert. La compagnie Montreal & Lachine Rail Road (devenue la Montreal & New York en 1852, le GT en 1864, puis le CN dès 1919-1923) propose de construire une voie ferrée pour contourner les rapides de Lachine (Legget, 1987, p.24). Treize kilomètres de voies sont installés entre le Square Chaboillez (près de l'ancien Planétarium Dow) et le port de Lachine, localisé à proximité de la 21e Avenue (Hanna, 1993).

Images 7 et 8 - Jeton de 3e classe, train *Montreal & Lachine Railroad Company (face avant et arrière)*

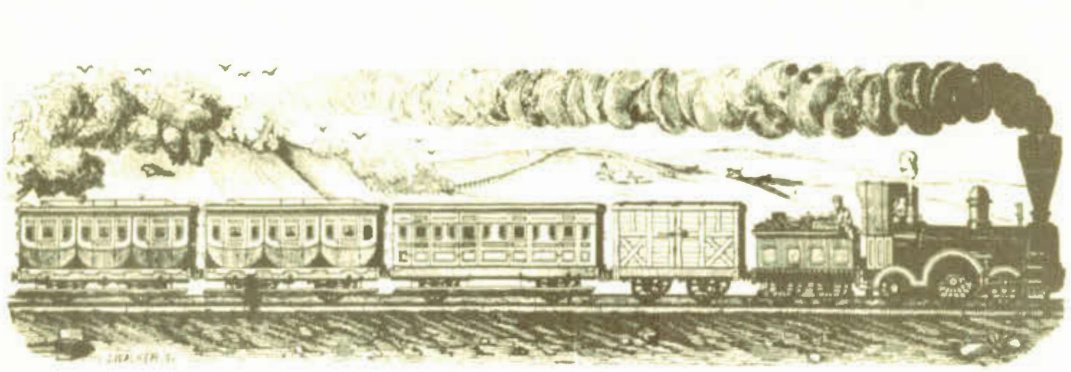
Source : R.G. Bales, 1966 p.104

Le 17 novembre 1847[30], la première ligne ferroviaire de l'île de Montréal est inaugurée. Le service est interrompu près d'un mois plus tard pour l'hiver, mais reprend dès le printemps suivant. Il faudra attendre quelques années pour que le service soit offert sur une base annuelle et que le service soit employé pour le navettage, soit en 1852. Dès le mois de janvier, il y a manifestement une desserte de trains de banlieue aux heures de pointe avec un départ à 8:00 en direction de Montréal et un train en direction de Lachine à 16:30 puis un autre à 18:00 (Leduc, 2013, p.32). En 1868, six trains desservent quotidiennement les sept gares de la ligne avec certains départs insérés à l'horaire pour accommoder les travailleurs. Le voyage en troisième

[30] La ligne est mise en service de manière provisoire à l'automne de 1847. Elle est cependant fermée pour les premiers hivers. Dès la fonte des neiges, elle est mise en service de manière permanente du printemps à l'automne. Il nous a été impossible de trouver l'année à laquelle le service a été rendu annuel et non saisonnier. Cependant, le port de Lachine est fermé en hiver, le volume de passagers est donc moindre et des services alternatifs en traineaux étaient offerts (Bales, 1966).

classe, soit le service le moins coûteux axé sur le navettage, et offrant le moins de commodités, peut être payé à l'aide de jetons achetés en paquets à l'avance (Legget, 1987, p.24)[31]. Le premier train de banlieue de Montréal est donc en opération. Le temps de déplacement entre Lachine et la gare Bonaventure est de 20 minutes (Hanna, 1993, p.9). Il sera un peu plus long avec l'ajout des gares intermédiaires.

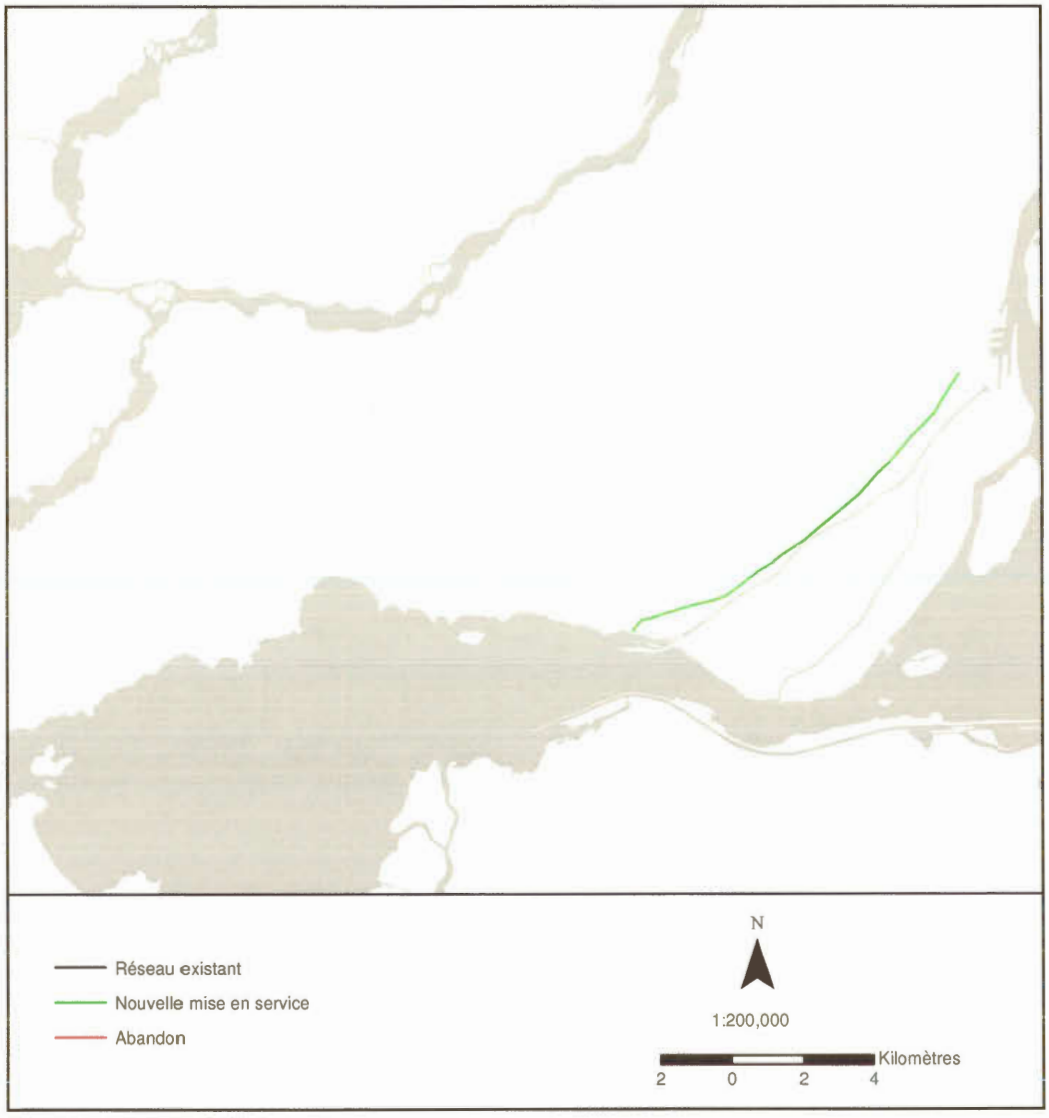
Image 9 - Train reliant Montréal et Lachine (circa 1850)



Source : R.G. Bales, 1966, p.108

[31] Le trou au centre des jetons permet qu'il soient tenus par un anneau ou un ficelle.

Carte 3 - Tracé du train de banlieue Montréal / Lachine (1847)

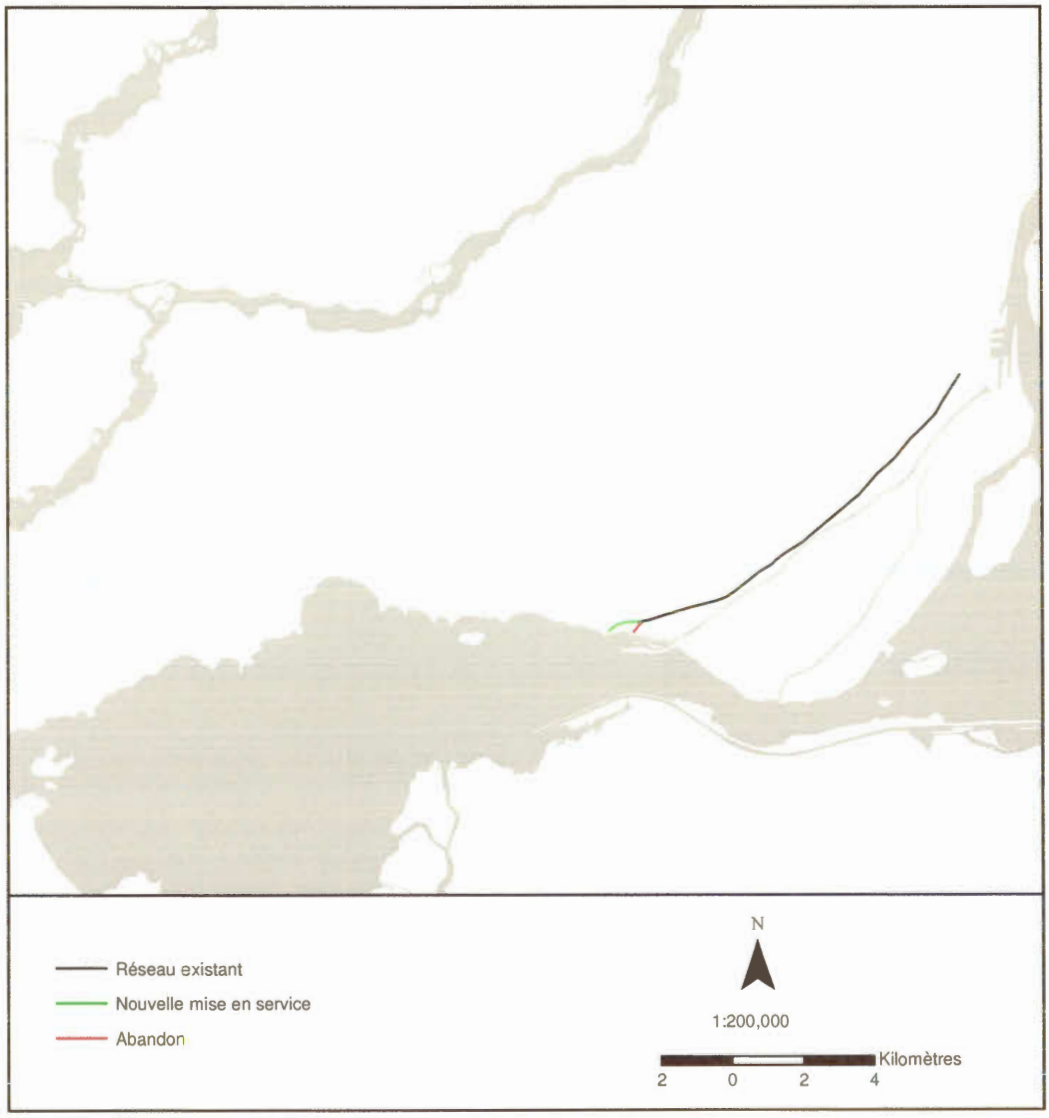


Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Pour les Montréalais travaillant à Lachine, le départ de 08 h 00 permet de se rendre au travail et le retour se fait à 16 h 30 ou à 18 h 00. Le temps de transit est de 20 minutes (l'horaire prévoit une marge de 10 minutes pour permettre d'orienter la locomotive dans l'autre direction) (National Railway Publication Company, janvier 1852). Au courant des premières années d'opération, des gares intermédiaires seront ajoutées au trajet. Le train fait six arrêts, soit à la gare Bonaventure, à l'Hôtel Vinet, au village des Tanneries (Place Saint-Henri), au Reilly's Crossing (devenu Rockfield) à ville Saint-Pierre, aux écluses de Lachine puis à Lachine (21e Avenue).

En 1852, une gare est construite à la hauteur de la 34e Avenue à Lachine, dans le cadre du prolongement de la voie ferrée (Hanna, 1993, p.9).

Carte 4 - Tracé du train de banlieue Montréal / Lachine (1852)

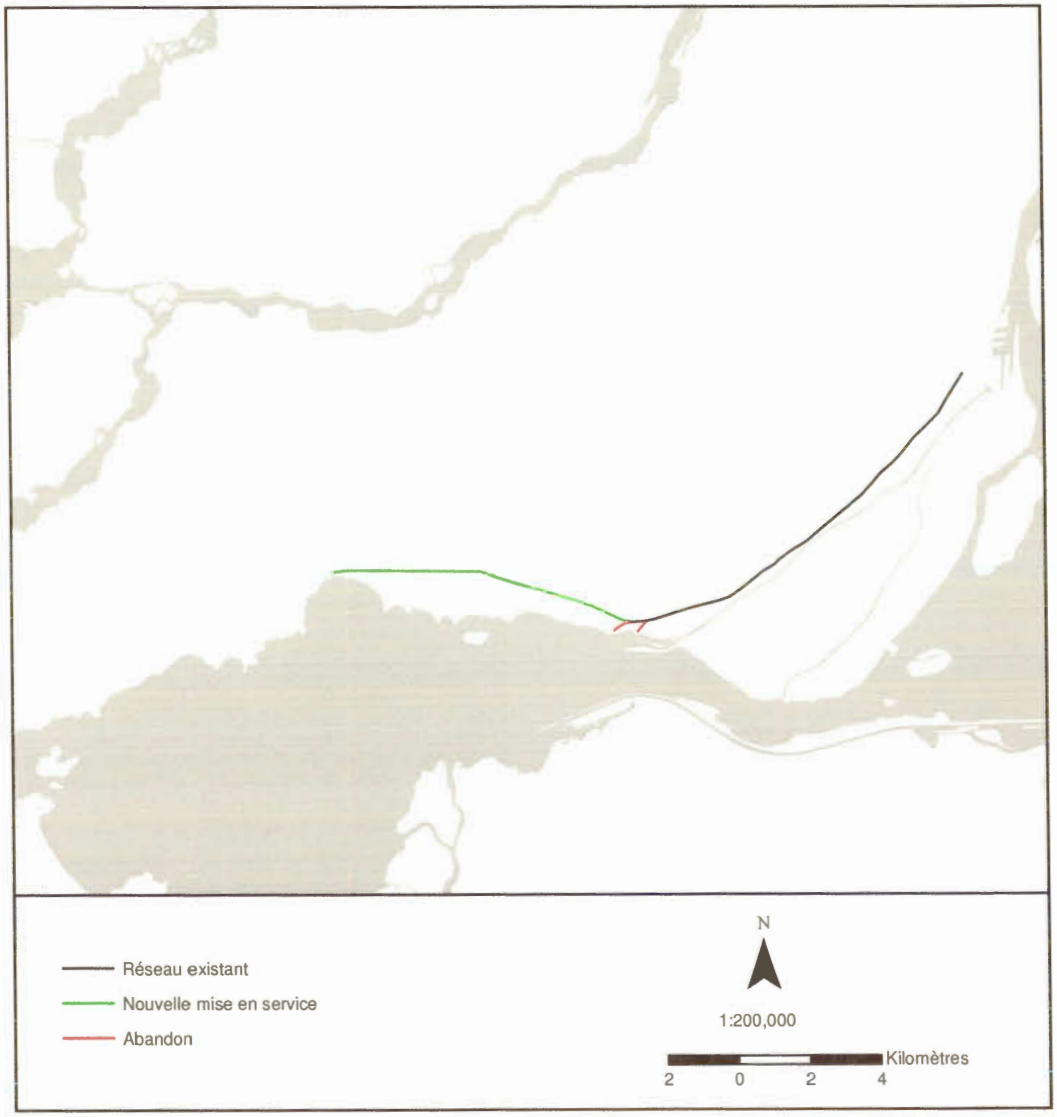


Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Il est à noter que les arrêts intermédiaires ne sont pas toujours mentionnés dans les horaires de trains. Un train par jour continue sa route sur la Rive-Sud grâce à un traversier, mais il ne sert pas pour le navettage puisque l'horaire et la durée du déplacement ne le permettent pas. Il faudra attendre la construction des ponts franchissant les cours d'eau encerclant l'île de Montréal pour que les navetteurs puissent vivre hors de l'Île.

En 1889, la ligne de train de banlieue est prolongée jusqu'à l'actuel rond-point Dorval (A-20 et A-520) afin de rejoindre la ligne principale du GT et poursuivre leur parcours jusqu'à Pointe-Claire (Hanna, 1993, p.9). Par le fait même, quelques gares sont fusionnées sur la ligne afin d'améliorer le temps de transit.

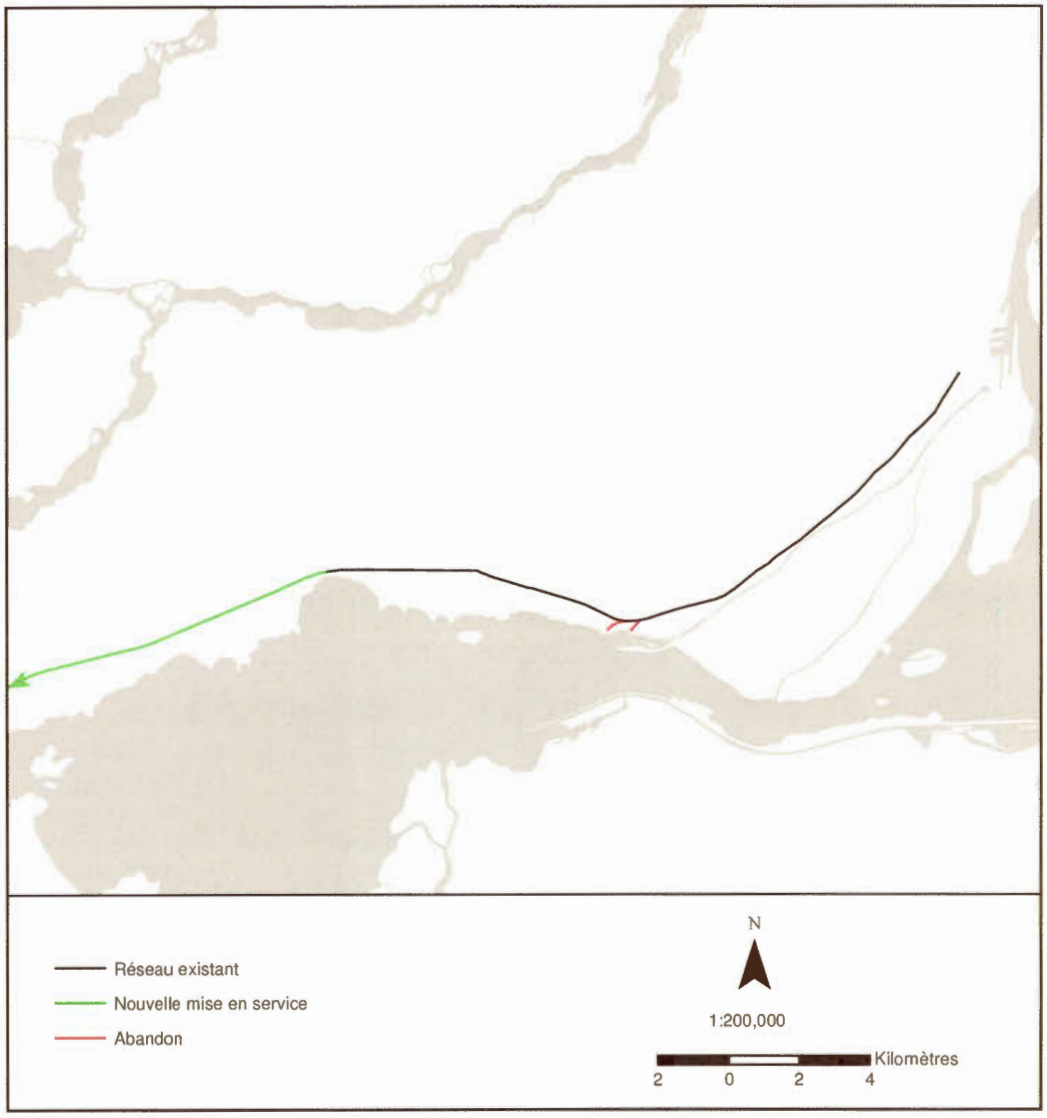
Carte 5 - Tracé du train de banlieue Montréal / Lachine \ Pointe-Claire (1889)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Enfin, en 1896, le service est prolongé jusqu'à Vaudreuil en utilisant la voie principale du GT (Hanna, 1993, p.9). Certains trains se rendront même jusqu'à Les Coteaux.

Carte 6 - Tracé du train de banlieue Montréal / Lachine / Vaudreuil (1896)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

3.2.2. Ligne Dorion / Rigaud / Pointe-Fortune (A2)

En 1889, le CP commence l'opération d'une ligne de train de banlieue en partance de la toute nouvelle gare Windsor vers Dorion (Hanna, 1993, p.9). Les gares de trains du GT et du CP sont parfois situées à quelques mètres l'une de l'autre. Cette proximité oblige les deux opérateurs à offrir à l'époque des services fréquents, avec un matériel roulant de haute qualité afin de demeurer compétitifs. En 1893, le service est prolongé jusqu'à Pointe-Fortune. L'offre est de deux trains par période de pointe. Le matin, les trains arrivent à Montréal à 8 h 30 et à 9 h 45. En fin de journée, ils partent à 17 h 15 et à 18 h 15 (National Railway Publication Company, juin 1893). Un train qui termine à Vaudreuil afin de limiter les coûts et de se conformer à la capacité restreinte du service est rajouté. Ce train additionnel partant de Montréal à 16 h 15 vient compléter l'offre en heure de pointe. Avec les années, le service se bonifie avec l'ajout de gares et de départs.

En 1941, le service est retranché à Rigaud. Néanmoins, comme c'est le cas avec l'axe Turcot, le service dans l'axe Glen est bonifié par des ajouts de gares et l'augmentation de la fréquence du service au fil des ans (Hanna, 2014). En consultant l'horaire de 1945, par rapport à celui de 1941, nous notons l'addition des gares Westmount, Valois, Pointe-Claire, Beaurepaire et Sainte-Anne-de-Bellevue afin de desservir les municipalités en croissance de l'Ouest-de-l'Île (National Railway Publication Company, mai 1945)[32].

De plus, l'horaire de 1945 démontre qu'il y a plus de trains en période de pointe. Le matin, les trains arrivent à Montréal à 6 h 45, 7 h 40, 8 h 15, 8 h 45

---

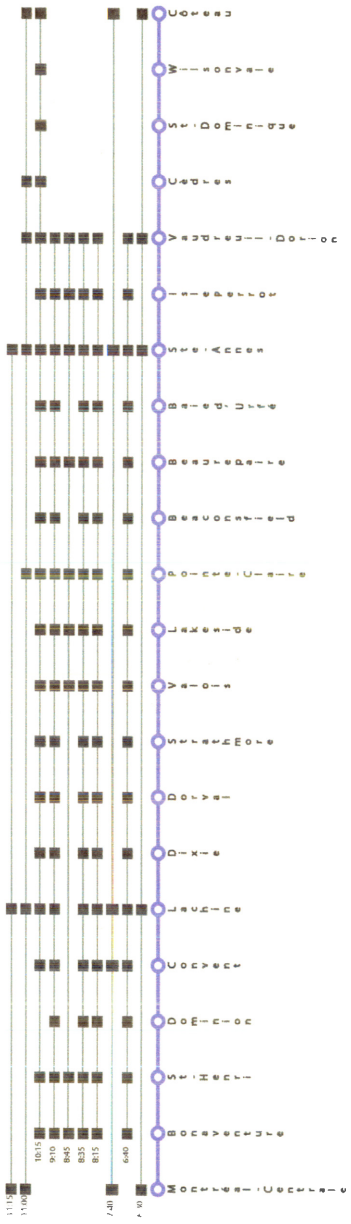
[32] Certaines gares existaient préalablement, comme la gare de Westmount construite en 1907. L'existence d'une gare ne veut cependant pas dire que les trains s'y arrêtent.

et à 9 h 15. En fin de journée, ils partent à 16 h, 17 h 15 et à 18 h 20. Cependant, il s'agit d'un portrait partiel qui démontre la possibilité. La note, *Additionnal Service between Montreal and Vaudreuil (Dorion)* explique que certains trains de banlieue ne sont pas indiqués à l'horaire[33]. En fait, plusieurs services de trains de banlieue ne sont pas inclus dans de tels documents afin d'en simplifier la lecture.

---

[33] Malheureusement pour nous, cette information semble avoir disparue à travers les décennies et nous n'avons pas été en mesure de la localiser.

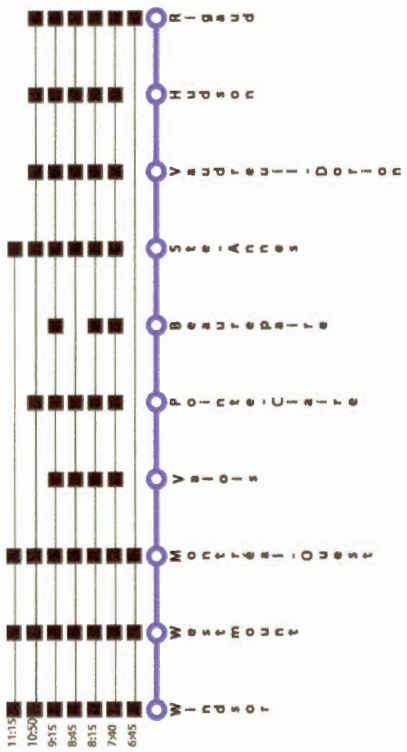
Illustration 4 - Service offert sur la portion Turcot en pointe AM (1945)[34]



Source : P. Barrieau, 2018

[34] Le service présenté en pointe AM comme démonstration de l'existence de trains de banlieue sur cette desserte est seulement partiel. Plusieurs trains ne sont pas inclus. Ainsi, il était possible d'utiliser d'autres trains venant de l'ouest dans cet axe.

Illustration 5 - Service offert sur la portion Glen en pointe AM (1945)[35]



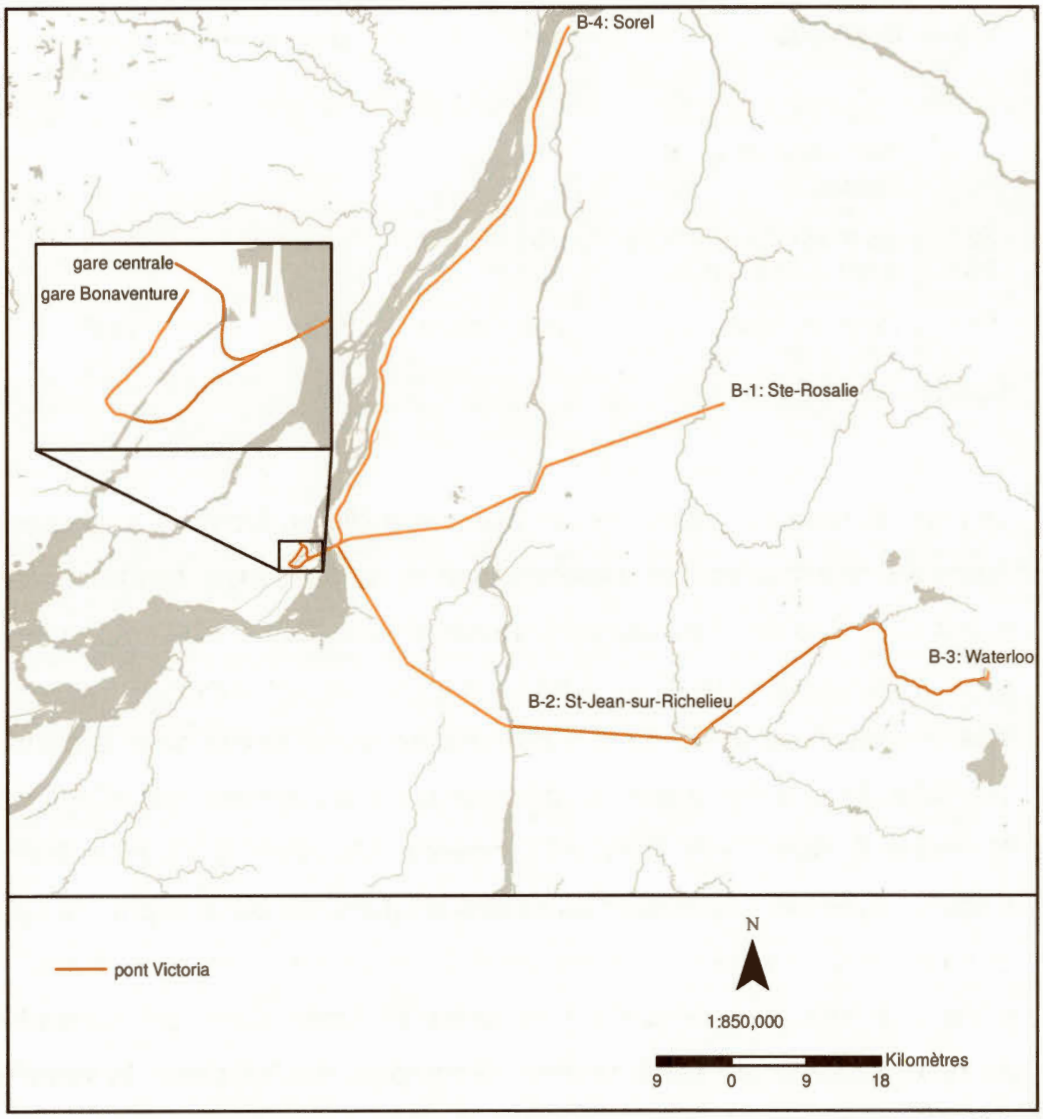
Source : P. Barrieau, 2018

[35] Le service présenté en pointe AM comme démonstration de l'existence de trains de banlieue sur cette desserte est seulement partiel. Plusieurs trains ne sont pas inclus. Ainsi, il était possible d'utiliser d'autres trains venant de l'ouest dans cet axe.

3.3. Axe pont Victoria (axe B)

L'axe pont Victoria regroupe les trains qui, en partance de la gare Bonaventure, puis de la gare Centrale, empruntent en direction sud le pont Victoria sur la Saint-Hyacinthe Sub. vers l'est. La voie se divise ensuite et les trains se dirigent soit vers Sainte-Rosalie, Sorel ou Saint-Jean-sur-Richelieu / Waterloo.

Carte 7 - Service de trains de banlieue dans l'axe du pont Victoria



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Tableau 5 - Principaux trains de banlieue de l'axe pont Victoria

Ligne	Destination	Axe	Ouverture de la voie	Début du navettage
B1	Belœil / Saint-Hilaire / Saint-Hyacinthe / Sainte-Rosalie	pont Victoria	1859	*circa* 1868
B2 / B3	Saint-Jean-sur-Richelieu / Granby / Waterloo	pont Victoria	*circa* 1860	1876
B4	Varennes / Sorel	pont Victoria	1929	1937

Source : P. Barrieau, 2018

Le pont Victoria est le premier lien fixe reliant l'île de Montréal et la Rive-Sud. Avant sa construction, les marchandises et les passagers des trains arrivant sur la Rive-Sud de Montréal sont transférés par bateaux ou empruntent soit un voie temporaire sur glace. Plusieurs semaines par année, la traversée est très difficile, l'eau gelée n'étant pas encore assez solide pour la permettre. En 1853, le premier traversier à trains entre en service sur la ligne de la Montreal & New York Railroad (ancienne Montreal & Lachine Railroad). L'Iroquois permet dorénavant aux trains de traverser entre le port de Lachine et celui de Kahnawake avant de poursuivre vers les États-Unis (Bales, 1966, p.99). Le traversier possède une capacité limitée, ce qui engendre de nombreux allers-retours. Il permet néanmoins de transférer locomotive et wagons sans avoir à charger et décharger les passagers et la marchandise. L'année suivante, le GT amorce la construction du pont Victoria reliant Montréal à Saint-Lambert. Le pont est ouvert à la circulation le 12 décembre 1859. Au moment de son ouverture, le pont Victoria est le plus long pont ferroviaire au monde. Il est considéré par ses contemporains comme la huitième merveille du monde (Patrimoine canadien et Héritage Montréal).

La capacité du pont est augmentée en 1898 lorsque le pont tubulaire à voie simple est remplacé par celui que l'on connaît aujourd'hui, avec sa structure en treillis et ses deux voies ferrées. L'impact est considérable en termes de capacité. La voie simple où le trafic alternait de direction peut désormais accommoder des trains en direction opposée, et ce, de manière simultanée grâce aux deux voies. La capacité du pont est ainsi grandement augmentée.

Image 10 - *Le chemin de fer du Grand Tronc, pont Victoria, construction au-dessus du fleuve Saint-Laurent, à Montréal* (1854) - pont tubulaire

Source : Musée McCord, M969.81

Image 11 - *Changement de tube du pont Victoria, depuis le yacht de Shorton, Montréal, QC* (1898)

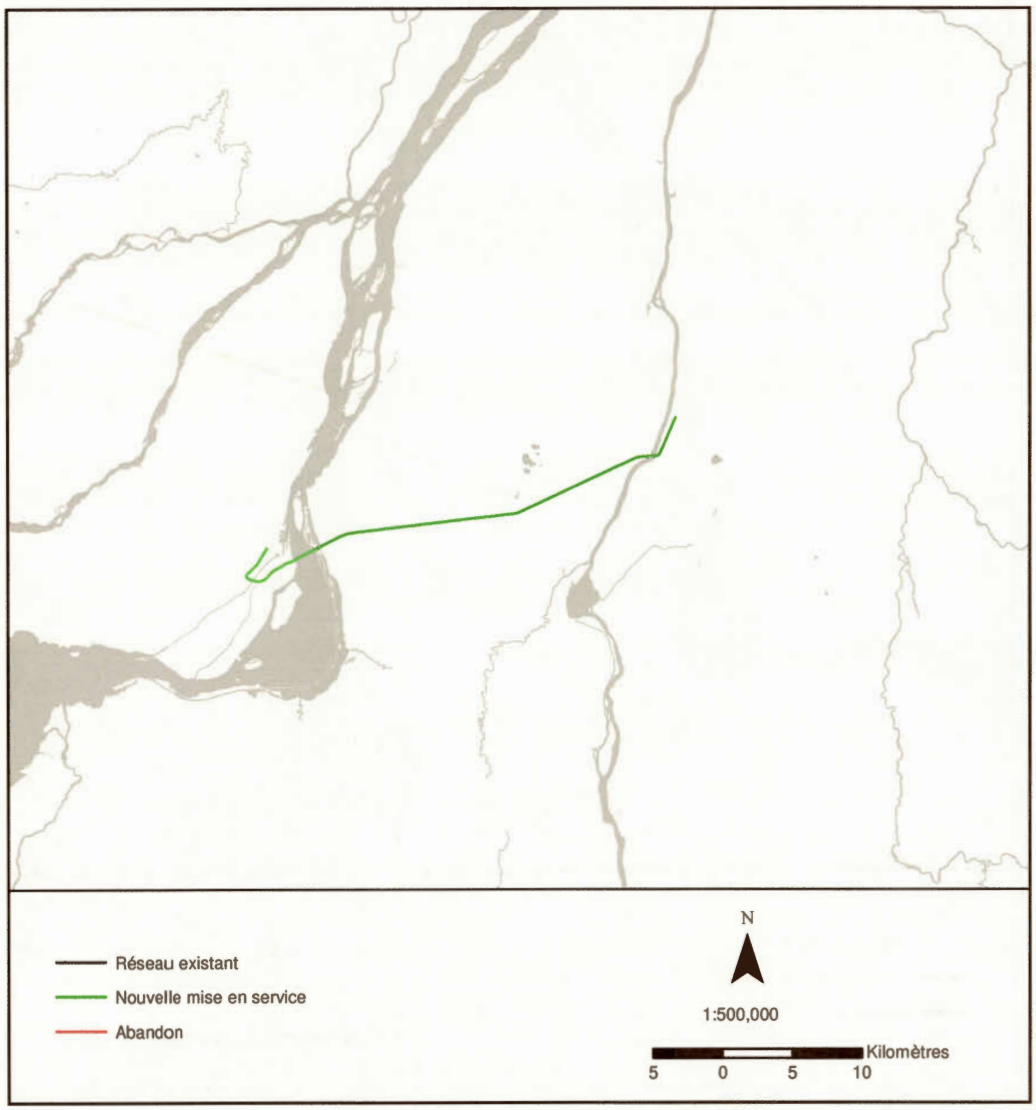
Source : Musée McCord, MP-1977.76.77

La nouvelle structure permettra aussi l'ajout de deux voies carrossables en porte-à-faux, une de chaque côté de la travée ferroviaire centrale. Les tramways interurbains y circulent également dès 1909. En 1927, la voie pour les automobiles est ajoutée. Trois différents services de train de banlieue emprunteront le pont Victoria. Un service sera offert vers Saint-Hilaire / Saint-Hyacinthe / Sainte-Rosalie, un autre vers Varennes / Sorel ainsi qu'un dernier vers Saint-Jean-sur-Richelieu / Granby / Waterloo.

3.3.1. Ligne Saint-Hilaire / Saint-Hyacinthe / Sainte-Rosalie (B1)

L'ouverture du pont Victoria permettra la mise en service de la deuxième ligne de train de banlieue à Montréal. En 1859, elle rejoint Montréal à Mont-Saint-Hilaire.

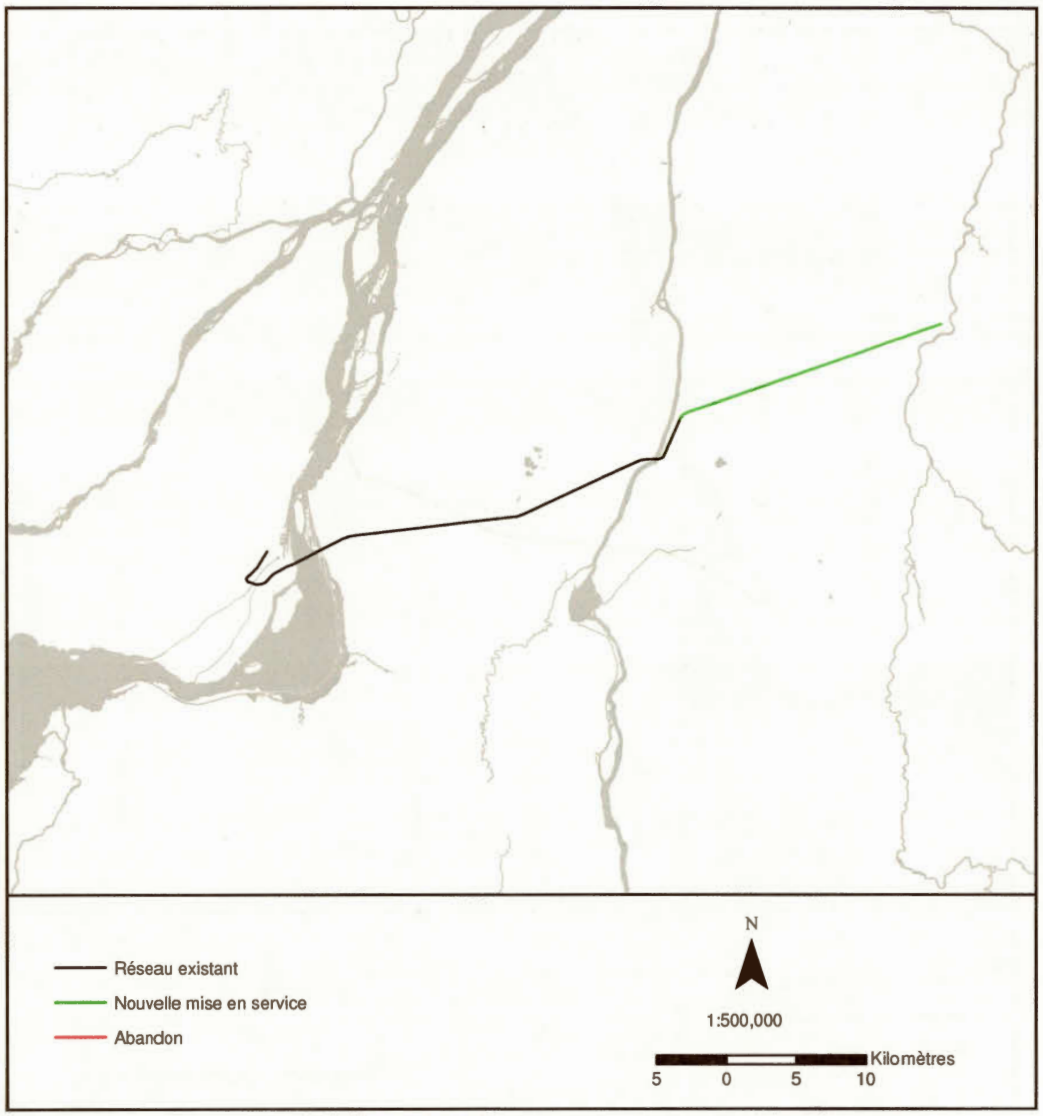
Carte 8 - Tracé du train de banlieue Montréal / Belœil / Saint-Hilaire (1859)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Quelques années plus tard, la voie sera prolongée jusqu'à Saint-Hyacinthe. Vers 1868, un horaire permettant le navettage émerge à partir de Saint-Lambert et sera progressivement prolongé vers l'est et se rend à Saint-Hyacinthe.

Carte 9 - Tracé du train de banlieue Montréal / Belœil / Saint-Hilaire / Saint-Hyacinthe (*circa* 1868)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

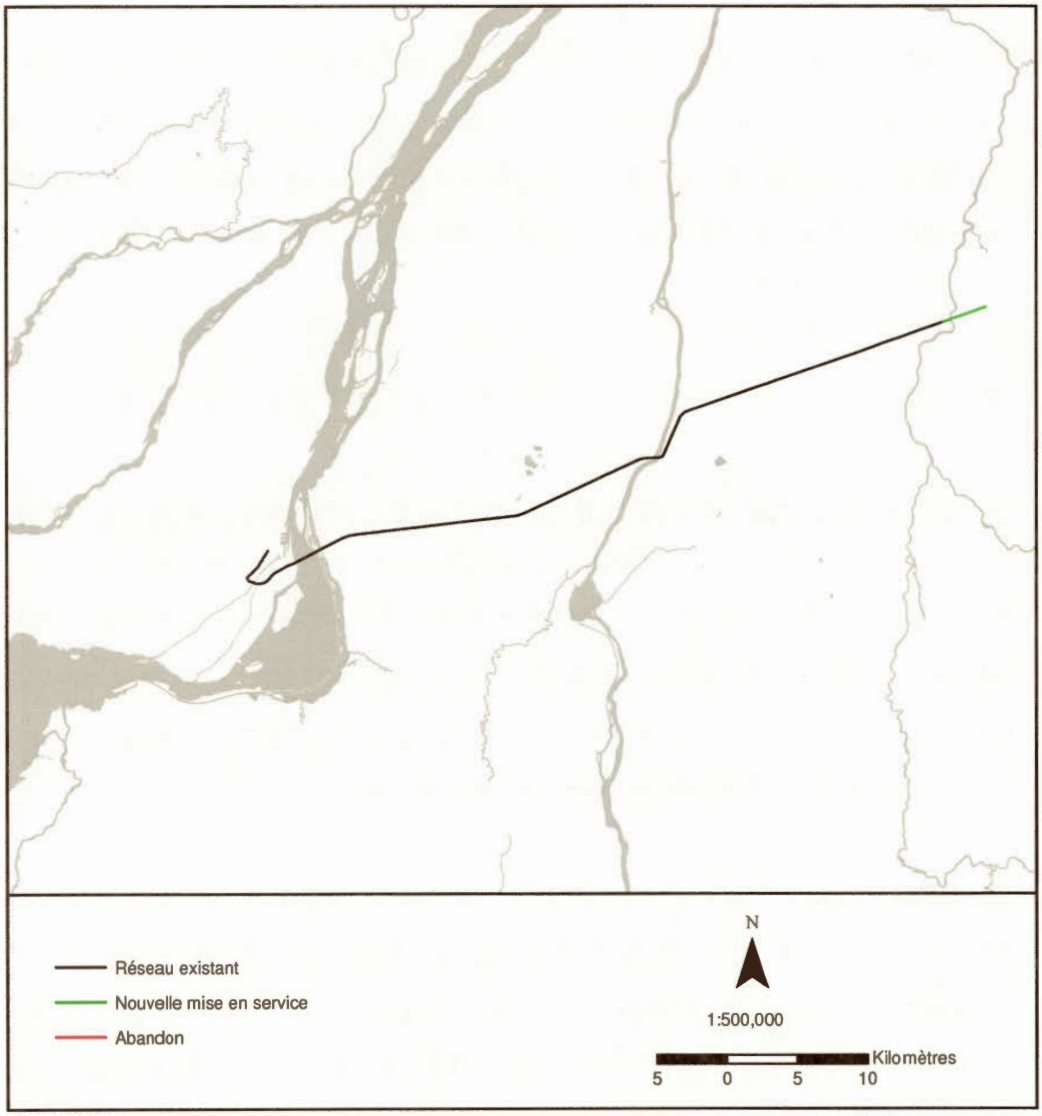
Quoique le service soit plutôt limité au début, il devient de plus en plus complet avec l'augmentation de l'achalandage.

En 1882, le train en provenance de Saint-Hyacinthe arrive à Montréal à 7 h 50 (National Railway Publication Company, septembre 1882). Le départ en fin de journée se fait à 17 h 10. Le service est néanmoins bonifié par différents trains de grande distance effectuant des arrêts, offrant ainsi des horaires plus flexibles.

Le service sera prolongé jusqu'à Sainte-Rosalie ultérieurement, mais avant 1910 (Canadian Rail, septembre 2010, p.538) afin d'avoir accès à une cour de remisage suffisamment grande pour la flotte grandissante. En 1926, trois trains en provenance de Sainte-Rosalie arrivent à Montréal soit à 7 h 15, 8 h 33 et à 9 h 10 (National Railway Publication Company, février 1926). Le retour se fait à 16 h 25, 17 h 10, 17 h 20 et à 18 h 10. Ce service est également bonifié par des trains de longue distance qui effectuent certains arrêts permettant l'utilisation par les navetteurs.

En 1945, trois trains en provenance de Sainte-Rosalie arrivent à Montréal à 7 h 05, 8 h 30 et à 9 h 10 (National Railway Publication Company, mai 1945). Ils permettent le navettage avec des départs en soirée à 17 h 20 et à 18 h 25. Le service est également bonifié par des trains de longue distance qui effectuent certains arrêts sur la ligne permettant le navettage.

Carte 10 - Tracé du train de banlieue Montréal / Belœil / Saint-Hilaire / Saint-Hyacinthe / Sainte-Rosalie (*circa* 1910)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

3.3.2.Ligne Varennes / Sorel (B4)

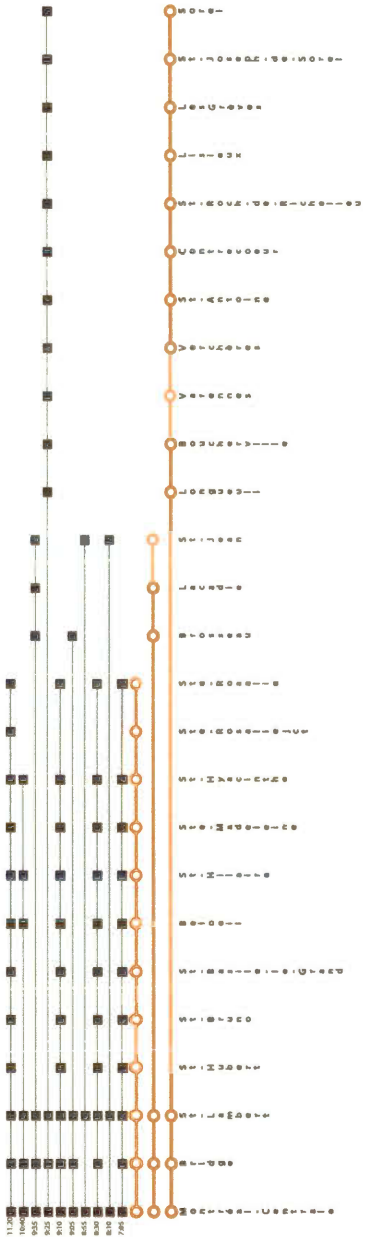
Dès 1929, un service de train régional est en opération entre Montréal et Varennes / Sorel. Dès 1937, l'horaire permet le navettage. L'horaire de 1937 indique qu'un train arrive à Montréal à 8 h 30 pour repartir à 17 h 45 (National Railway Publication Company, avril 1937).

3.3.3. Ligne Saint-Jean-sur-Richelieu / Granby / Waterloo (B2 /B3)

Un service de trains relie Montréal à Saint-Jean-sur-Richelieu, depuis environ 1860. Au moins depuis 1876, un horaire permettant le navettage est en fonction (National Railway Publication Company, août 1876). L'horaire de 1876 informe à propos des deux départs le matin en direction de Montréal avec des arrivées à 7 h 45 et à 8 h 45. Le retour se fait à 17 h 30 et à 18 h 30. L'horaire de 1893 démontre qu'il y a trois départs le matin en direction de Montréal avec des arrivées à 7 h 35, 7 h 45 et à 8 h 10. Le retour se fait à 16 h 30, 17 h 30 et à 17 h 40 (National Railway Publication Company, juin 1893).

L'embranchement vers Waterloo est inauguré en 1909. L'horaire de 1926 démontre qu'un train arrive à Montréal à 8 h 50 et qu'il en repart à 17 h 30 (National Railway Publication Company, février 1926). L'horaire de 1945 informe de l'arrivée d'un train à 9 h 35 à Montréal d'où il repart à 18 h 40. Quoique l'heure de l'arrivée soit un peu tardive, le départ permet le navettage. Il est aussi à noter que pour certaines villes, dont Granby, le service de tramways interurbains de la Montreal & Southern Counties (M&SC) permet une bonification significative de l'offre de services.

Illustration 6 - Service offert sur l'axe pont Victoria en pointe AM (1945)[36]



Source : P. Barrieau, 2018

[36] Le service présenté en pointe AM comme démonstration de l'existence de trains de banlieue sur cette desserte est seulement partiel. Plusieurs trains ne sont pas inclus. Ainsi, il était possible d'utiliser d'autres trains venant de l'est ou du sud dans cet axe.

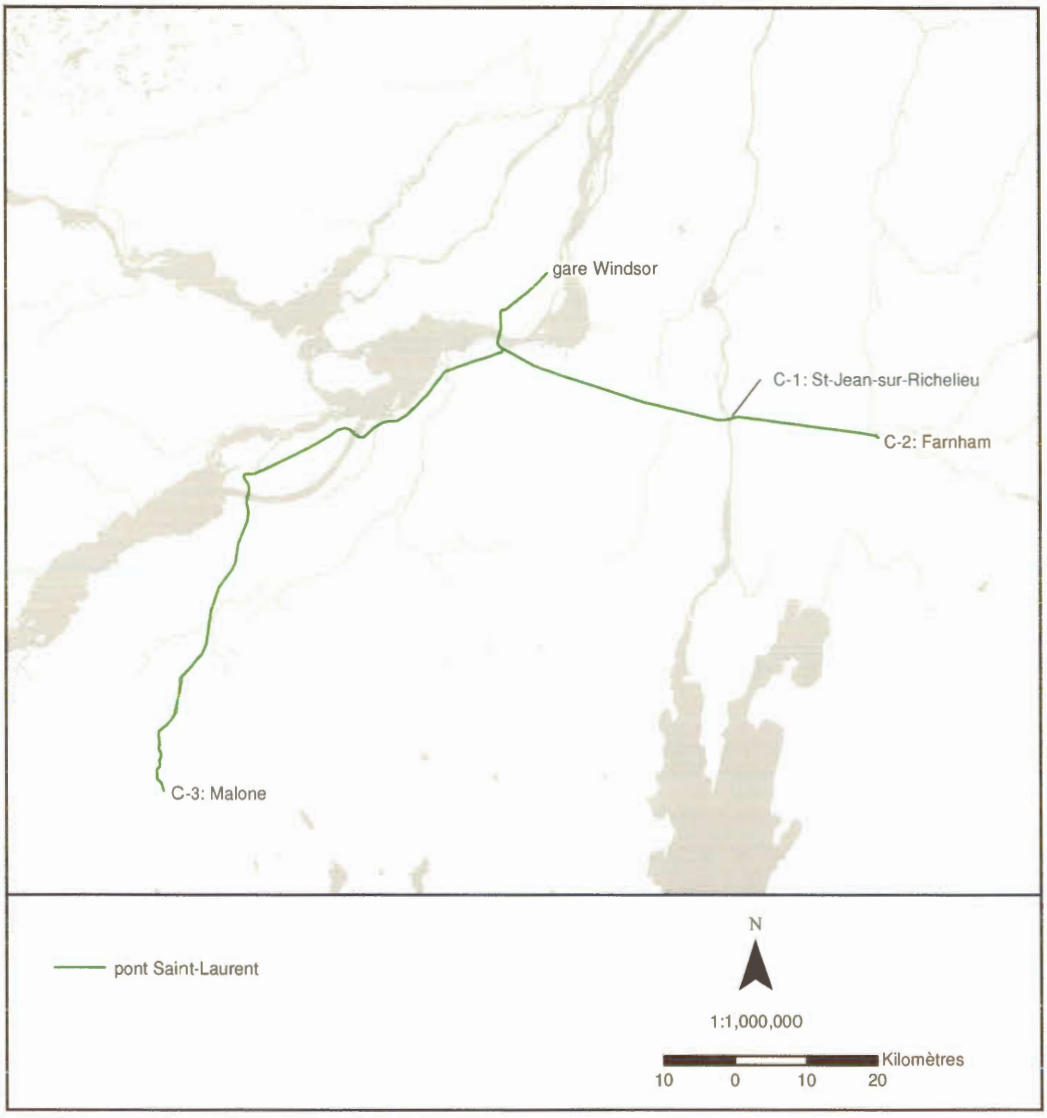
4.4 Axe pont Saint-Laurent (axe C)

Les trains de l'axe pont Saint-Laurent[37] partent de la gare Windsor (et plus tard de la gare Lucien-L'Allier) et se dirigent vers le sud-ouest et le sud-est. Ils empruntent la Westmount Sub., puis l'Adirondack Sub. vers le sud. De là, ils embarquent sur le pont ferroviaire Saint-Laurent (voisin du pont routier Honoré-Mercier) pour traverser le fleuve Saint-Laurent. Les trains circulent ensuite vers leurs destinations finales. Le pont Saint-Laurent est construit entre 1885 et 1887 (Werry, 1997, p.482), soit 29 ans après le pont Victoria. La voie est doublée grâce à un nouveau pont entre 1910 et 1913 (Werry, 1997, p.484), lui conférant son allure actuelle.

---

[37] Le pont Saint-Laurent est situé à environ 300 mètres à l'ouest du pont Honoré-Mercier.

Carte 11 - Service de trains de banlieue dans l'axe pont Saint-Laurent



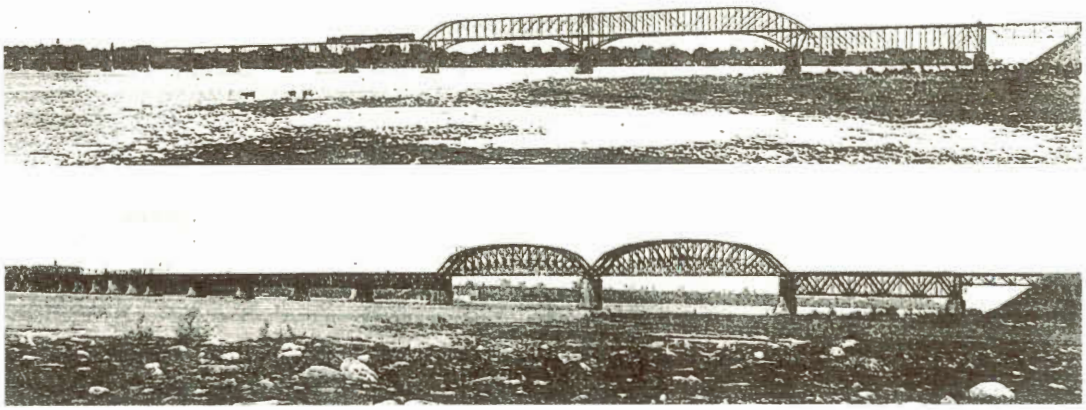
Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Tableau 6 - Principaux trains de banlieue de l'axe pont Saint-Laurent

Ligne	Destination	Axe	Ouverture de la voie	Début du navettage
C1 / C2	Saint-Jean-sur-Richelieu / Farnham	pont Saint-Laurent	1887	*circa* 1887
C3	Malone, NY	pont Saint-Laurent	1898	1901

Source : P. Barrieau, 2018

Images 12 et 13 - Ancien (1887-1913) et nouveau pont Saint-Laurent (1913-)



Source : S.D. Werry, 1997, p.481

3.3.4. Ligne Saint-Jean-sur-Richelieu / Farnham (C1 / C2)

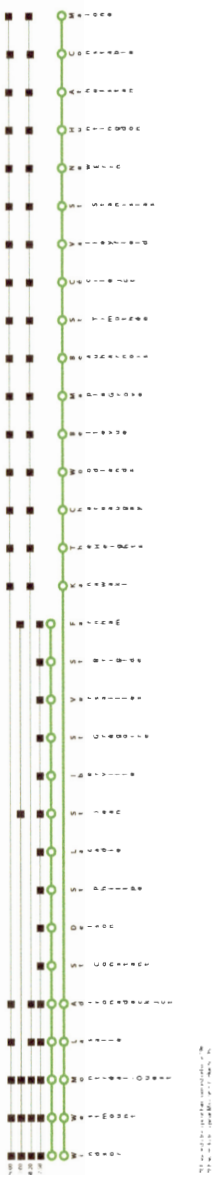
La première ligne de train au Canada entre en service en 1836 (Legget, 1987). La compagnie Champlain and St-Lawrence Rail Road dessert la Rive-Sud de Montréal. Elle relie Saint-Jean-sur-Richelieu (à l'époque appelé Dorchester) à Laprairie. Avant l'ouverture de cette ligne, les bateaux voyageant entre New York et Montréal devaient obligatoirement passer par

Sorel, lieu où la rivière Richelieu se déverse dans le fleuve Saint-Laurent. Cette ligne ferroviaire de 23 kilomètres remplace un trajet par bateau de 144 kilomètres (Legget, 1987, p.21). Les marchandises ainsi que les passagers étaient transférés sur des bateaux afin de traverser le fleuve ce qui augmente les coûts de transport et diminue la compétitivité de Montréal par rapport à la Rive-Sud. Plusieurs rêvent déjà à cette époque de la construction d'un pont reliant Laprairie à Montréal. C'est à la suite de l'ouverture de ce dernier que pourra être mis en place un service de train de banlieue sur la Rive-Sud, et dès 1887 vers Saint-Jean-sur-Richelieu qui rentre en compétition avec le service présenté ci-haut (voir 3.3.3.). Le service sera prolongé jusqu'à Farnham vers 1900.

3.3.5. Ligne Valleyfield / Malone, État de New York (C3)

Le service du New York Central de Malone vers Montréal est un peu une anomalie dans le service montréalais. Dès 1898, le NYC offre un service de train reliant Montréal à la Ville de New York via Utica. Ce train de nuit circule entre Malone, dans l'État de New York, et Montréal via plusieurs villes québécoises (dont Huntington, Valleyfield et Châteauguay) (Hanna, 1993, p. 11). En 1901, un train supplémentaire permettant le navettage est mis en service (National Railway Publication Company, 1901). Vers 1915, le NYC lance un service complet de navettage avec six trains supplémentaires dans le sens de la pointe (Commission des transports du Canada, 1940-1943). Ainsi, aux trois trains journaliers au départ de Malone s'en ajoutent trois partants seulement de Valleyfield.

Illustration 7 - Service offert sur l'axe pont Saint-Laurent en pointe AM (1945)[38]



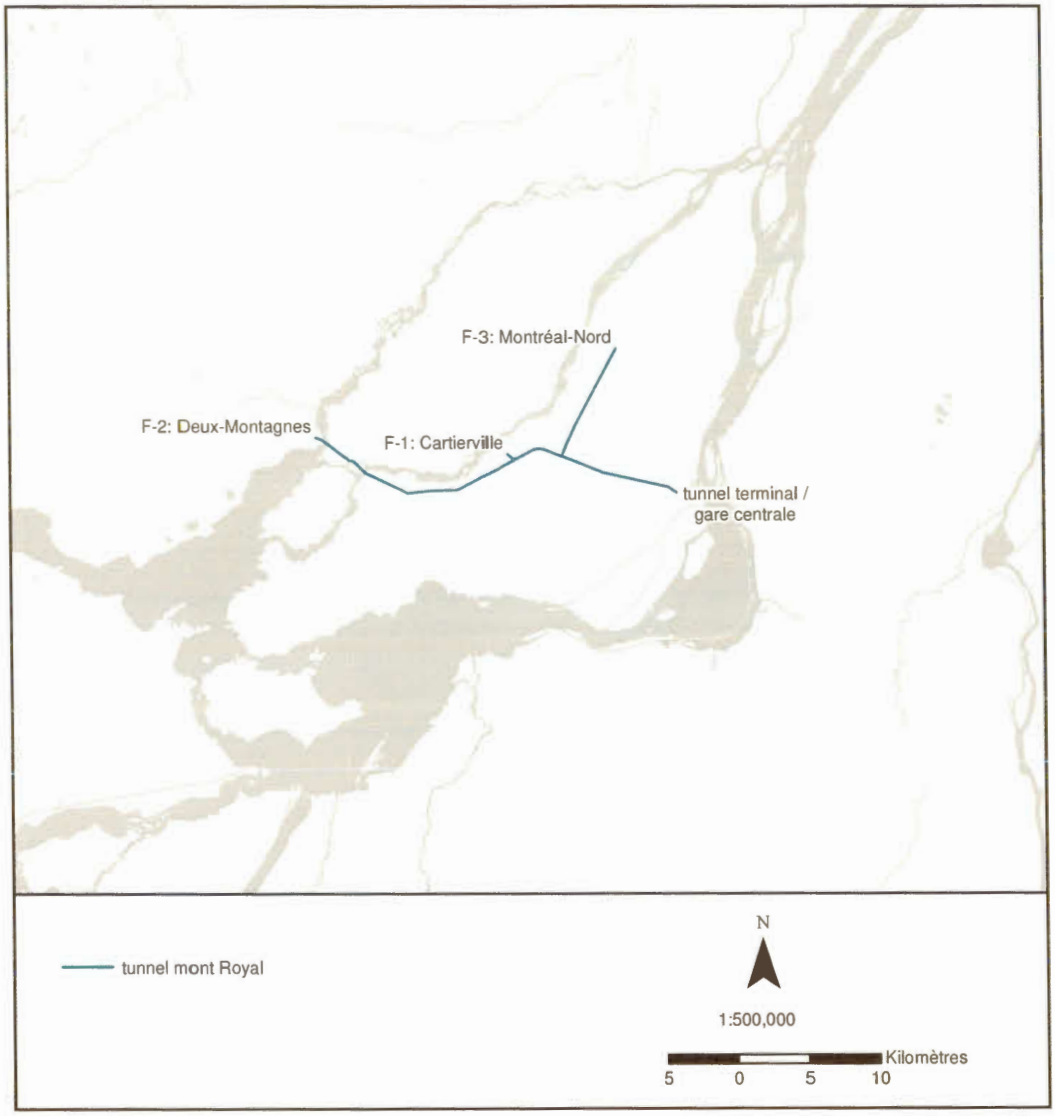
Source : P. Barrieau, 2018

[38] Le service présenté en pointe AM comme démonstration de l'existence de trains de banlieue sur cette desserte est seulement partiel car nous n'avons pas eu accès à tous les horaires de train. Plusieurs trains ne sont donc pas inclus. Mais nous savons qu'il était possible d'utiliser d'autres trains venant de l'est ou du sud dans cet axe.

3.4. Axe tunnel mont-Royal (axe F)

Les trains de l'axe tunnel mont-Royal partent de la gare Tunnel Terminal, plus tard de la gare Centrale et ils circulent dans le tunnel sous la Montagne en empruntant la Cartierville Spur, puis la Deux-Montagnes Sub..

Carte 12 - Service de trains de banlieue dans l'axe tunnel mont-Royal



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Tableau 7 - Principaux trains de banlieue de l'axe tunnel mont-Royal

Ligne	Destination	Axe	Ouverture de la voie	Début du navettage
F1	Lazard (Val Royal devenu Bois-Franc) / Cartierville	tunnel mont-Royal	21 octobre 1918 / février 1921	21 octobre 1918 / février 1921
F2	Saint-Eustache-sur-le-Lac (Deux-Montagnes)	tunnel mont-Royal	juillet 1925	juillet 1925
F3	Montréal-Nord (Sainte-Gertrude)	tunnel mont-Royal	13 août 1945	13 août 1945

Source : P. Barrieau, 2018

Au début du XXe siècle, le Chemin de Fer Canadien Nord (CNoR) entreprend la construction d'un réseau national reliant Québec, Montréal et Toronto à Vancouver. Cependant, un élément important lui fait défaut : un terminus au centre-ville de Montréal, la capitale économique du pays à l'époque.

En 1911, l'annonce de la construction d'une voie ferrée en tunnel d'une longueur de presque cinq kilomètres sous le mont Royal est faite (Clegg, 1963, p.19). Le projet propose aussi la création d'un quartier résidentiel sur le flanc nord de la montagne conçu par Frederick Todd, un associé de l'architecte de paysage américain Frederick Law Olmstead. La construction d'une grande gare et d'un hôtel adjacent, de même qu'un complexe de tours de bureaux sont également planifiés au centre-ville (Clegg, 1963, p.19). Malgré la Première Guerre mondiale, le tunnel et les voies ferrées sont construits de même que la gare, mais dans une version architecturale simplifiée. Quant aux tours à bureaux et à l'hôtel, ils ne verront pas le jour tel que prévu, mais, après la Seconde Guerre mondiale, un complexe encore plus grandiose sera construit avec la Place Ville-Marie et l'hôtel Reine-Élisabeth. Le service inauguré le 21 octobre 1918 connaît un franc succès

(Clegg, 2008, p.30). Le train circulait initialement entre la gare Tunnel Terminal et la gare Lazard, devenue gare Val-Royal et maintenant appelée gare Bois-Franc.

Image 14 - Gare *Tunnel Terminal* (1918-1943, démolie en 1960)

Source : D.J. Gagnon (collection privée), 2015

En 1924, un service est lancé vers Pointe-Calumet[39]. En juillet 1925, le service de trains de banlieue est prolongé entre Lazard et la ville de Saint-Eustache-sur-le-Lac, maintenant la ville de Deux-Montagnes.

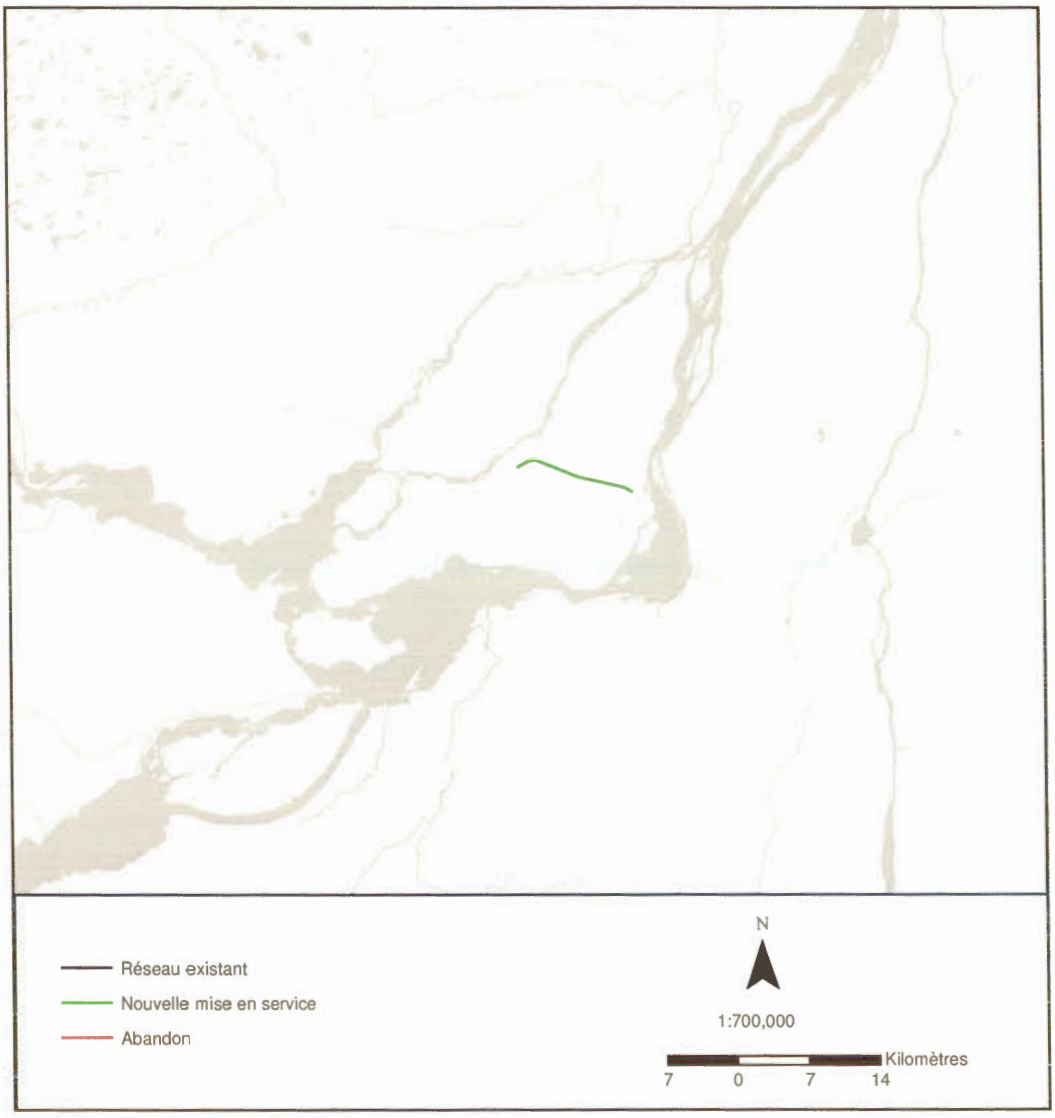
[39] La ligne vers Pointe-Calumet n'est pas couverte dans cette thèse car la « beach line » desservant la plage et les lieux de villégiature de Pointe-Calumet n'était en opération que durant la période estivale.

Comme le tunnel est électrifié, le train de banlieue fonctionne grâce à cette source d'énergie. La gare Centrale viendra remplacer la Tunnel Terminal en 1943, qui ne sera cependant démolie qu'en 1960 afin de permettre la construction du siège social actuel du CN.

3.4.1. Ligne Lazard / Cartierville (F1)

En 1918, le service initial de train de banlieue empruntant le tunnel circule entre le centre-ville et Lazard. Cette ligne permet, entre autres, le développement immobilier de Ville Mont-Royal et de Ville Saint-Laurent (Clegg, 2008, p.30).

Carte 13 - Tracé du train de banlieue Montréal / Lazard (1918)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Le service est prolongé à la gare Cartierville en février 1921 offrant une gare terminale dédiée permettant aux activités de fin de ligne de ne pas encombrer les voies principales (Clegg, 2008, p.30).

Carte 14 - Tracé du train de banlieue Montréal / Cartierville (1921)

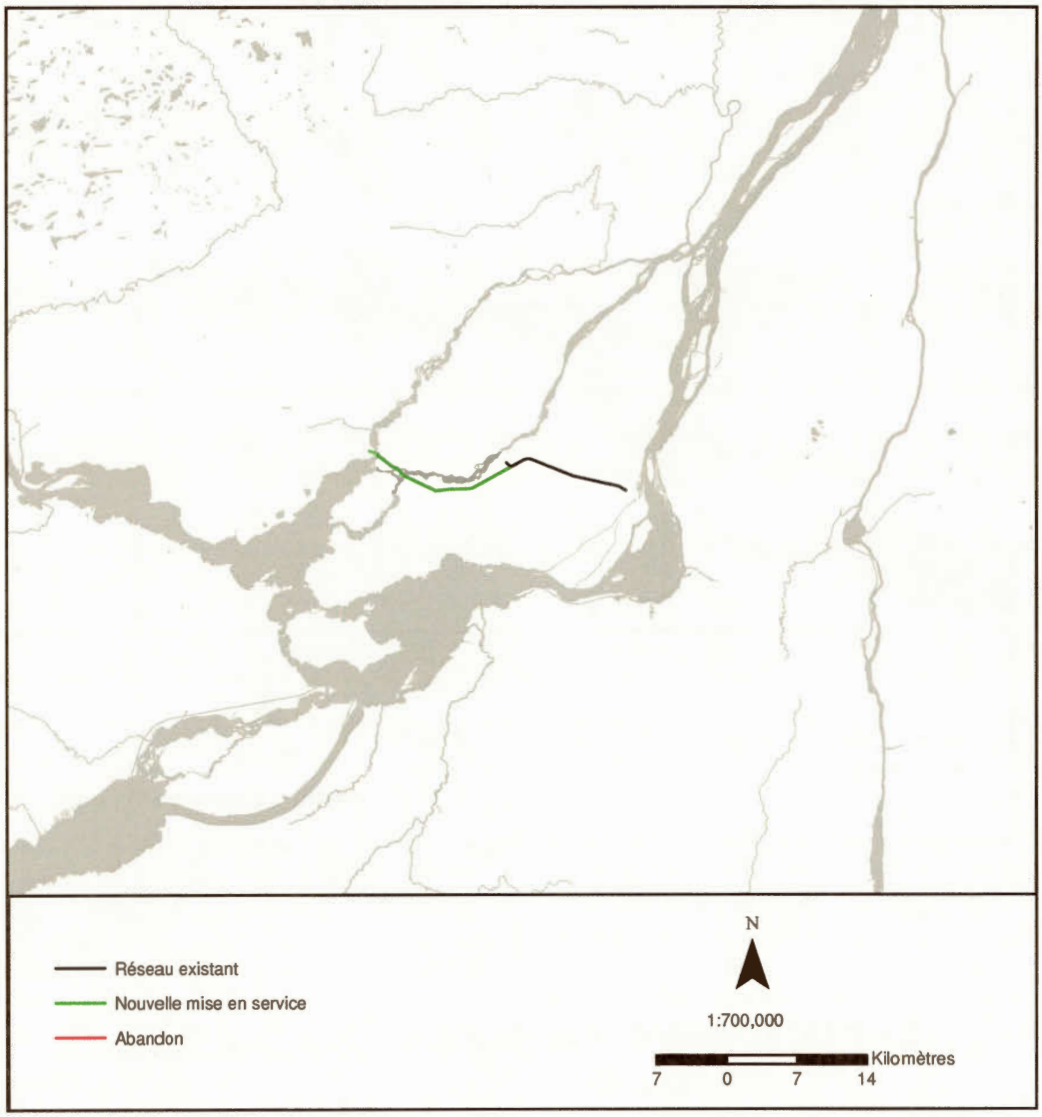
Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

3.4.2. Ligne Deux-Montagnes (F2)

En 1925, un service de trains de banlieue entre Montréal et Saint-Eustache-sur-le-Lac (maintenant appelé Deux-Montagnes) est inauguré. Ce service

suit le même tracé que celui du train de Cartierville jusqu'à la gare Val-Royal tout en continuant sur la ligne principale afin de desservir l'ouest de l'île Jésus et terminer son trajet sur la Rive-Nord à Saint-Eustache-sur-le-Lac (Deux-Montagnes).

Carte 15 - Tracé du train de banlieue Montréal / Deux-Montagnes (1925)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

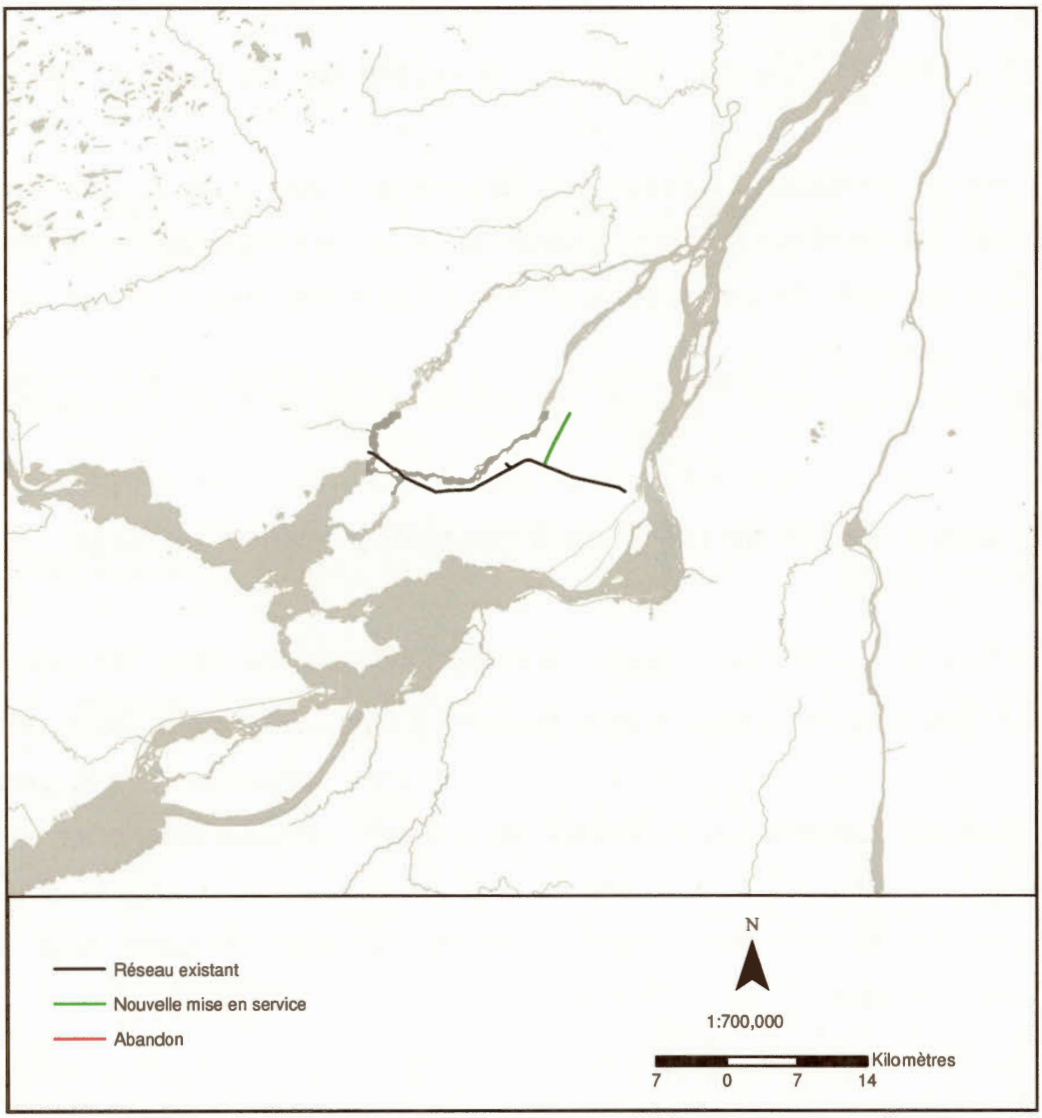
3.4.3. Ligne Montréal-Nord / Pointe-aux-Trembles (F3)

En 1945, le Canadien National met en service une nouvelle voie ferrée électrifiée. Celle-ci dessert le nord-est de l'île de Montréal. En 1945, un service de train de banlieue est inauguré en partance de la gare Centrale vers Montréal-Nord. Une fois sortie du tunnel, elle bifurque à la hauteur du chemin de la Côte-Vertu (gare Sainte-Gertrude) vers l'est et se rend jusqu'à Montréal-Nord.

En 1946, le service est prolongé jusqu'à Pointe-aux-Trembles (Chapitre IV). Le service sera limité sur cet axe à trois trains par période de pointe.

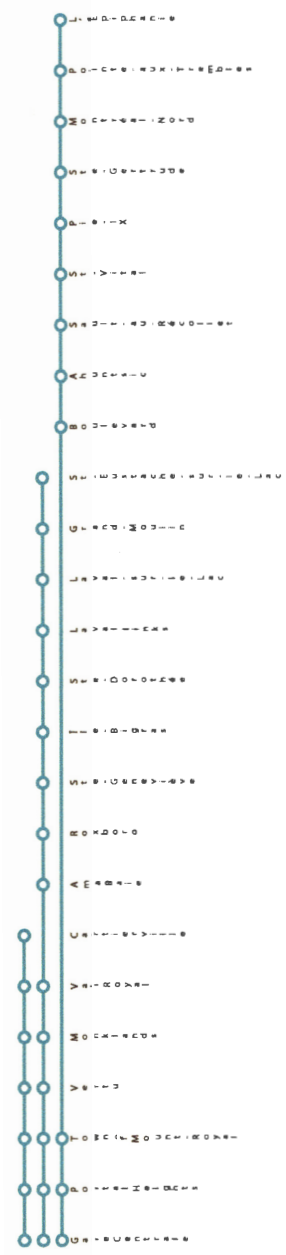
L'axe du tunnel offre un service à haute fréquence. En 1946, 146 trains, soit 73 par direction, circulent dans le tunnel (Clegg, 2008, p.43). De ce nombre 82, soit 41 par direction sont des trains réservés uniquement à la desserte de banlieue. De plus, la majorité des autres trains y circulant offrent des arrêts à certaines des gares dans l'axe, avant de poursuivent leur route. Cet axe offre aux navetteurs le service de trains de banlieue le plus fréquent de la région montréalaise.

Carte 16 - Tracé du train de banlieue Montréal / Montréal-Nord (1945)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Illustration 8 - Service offert sur l'axe tunnel mont-Royal en 1946[40]



Source : P. Barrieau, 2018

[40] Le service étant trop fréquent dans l'axe, il nous était impossible de l'illustrer comme pour les autres axes. Le service était aux 3 minutes lors des périodes les plus achalandées.

3.5. Axe gare Moreau (E)

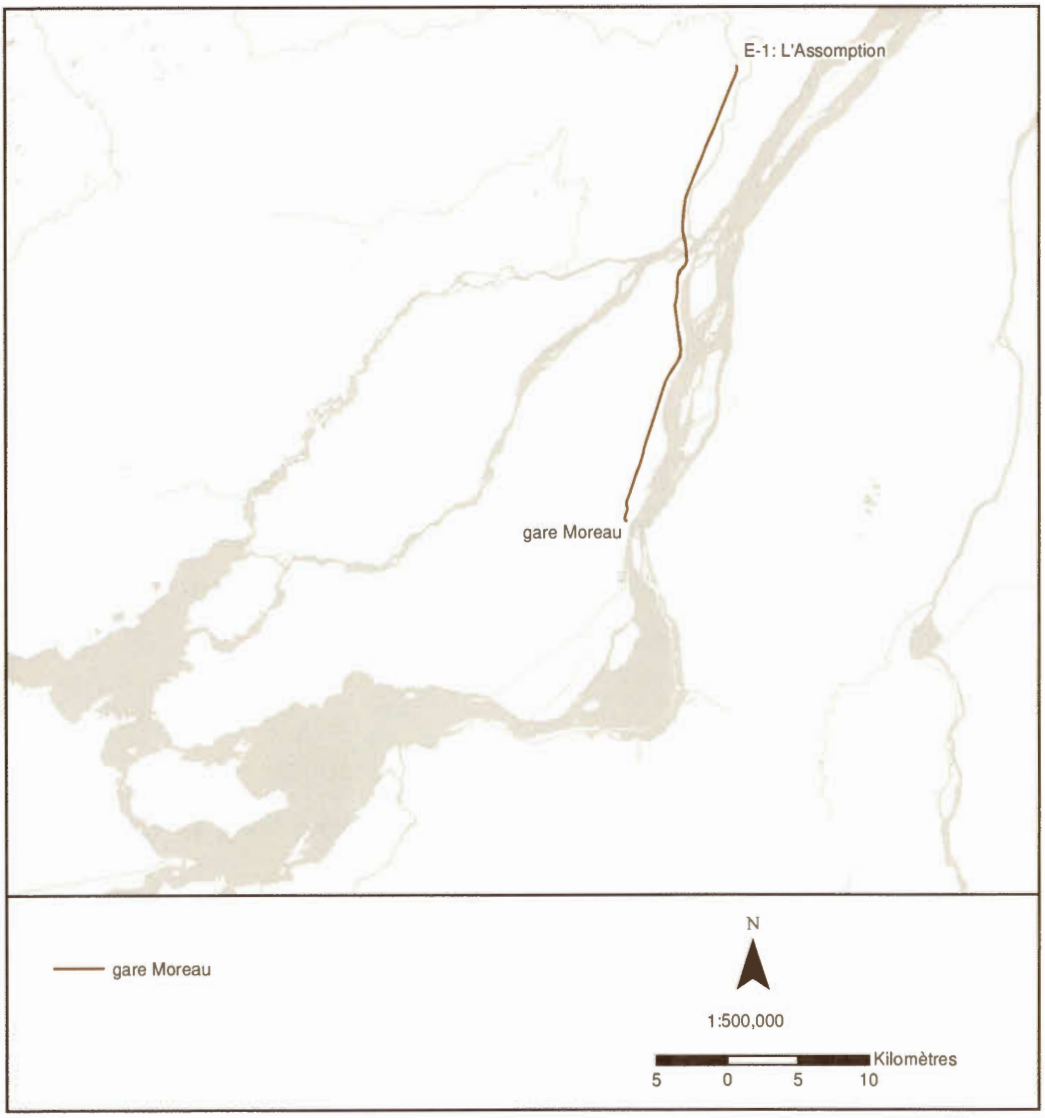
La gare Moreau est construite par le CNoR comme terminus initial pour Montréal. La compagnie construira dans le cadre du projet de tunnel mont - Royal qui viendra progressivement remplacer la gare Moreau. Elle offre un seul service de train de banlieue dans cet axe, soit un service vers l'Assomption. Cet axe possède un inconvénient majeur : la gare Moreau n'est pas au centre-ville, mais située au coin des rues Moreau et Sainte-Catherine Est dans le quartier Hochelaga.

Image 15 - *Gare Moreau - Montréal, Québec, Canada* (1944)

Source : Musée des sciences et de la technologie, s.d., Nº d'image : CN004252.

Le service offert par le CN était coordonné avec les tramways qui permettent aux navetteurs de se rendre par la suite au centre-ville. Certains travailleurs pouvaient néanmoins marcher vers les différentes usines situées aux abords de la gare de train ainsi que dans la portion est, du Port de Montréal.

Carte 17 - Service de trains de banlieue dans l'axe gare Moreau



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Tableau 8 - Train de banlieue de l'axe gare Moreau

Ligne	Destination	Axe	Ouverture de la voie	Début du navettage
E1	L'Assomption	axe gare Moreau	*circa* 1903	*circa* 1903

Source : P. Barrieau, 2018

3.5.1. Ligne L'Assomption (E1)[41]

Le service vers l'Assomption en partance de la gare Moreau débute vers 1903[42]. L'horaire de 1910 confirme la présence d'un service à Joliette permettant le navettage avec une arrivée à la gare Moreau à 8 h 45 (National Railway Publication Company, 1926). Le retour s'effectue à 17 h 10.

L'horaire de 1945 du Canadien National démontre que le navettage est toujours disponible avec une arrivée à 8 h 15 et un départ à 18 h 20 (National Railway Publication Company, mai 1945). Cet horaire permettait de prendre le tramway pour se rendre au travail au centre-ville.

L'axe de la gare Moreau n'a pu se développer pour devenir un axe performant, et ce, pour plusieurs raisons. Premièrement, la voie ferrée qui y débute ne se ramifie pas au long de son parcours, donc une seule desserte est possible. Deuxièmement, une bonne partie du parcours est desservie par des tramways, qui sont moins chers et plus fréquents. Finalement, le fait que l'axe ne va pas au centre-ville rend encore moins intéressante la possibilité

---

[41] Nous n'avons pas été en mesure de générer un schéma sur le service offert sur l'axe car les horaires de trains pour cette ligne étaient incomplets.

[42] Nous n'avons pas été en mesure de préciser la date où le service débute.

de l'utiliser pour le navettage. Comme nous verrons dans le Chapitre IV, l'axe de la gare Moreau sera aboli en 1946 et intégré à l'axe du tunnel mont-Royal.

3.6. Axe pont Bordeaux (axe D)

Nous avons nommé cet axe en référence au pont ferroviaire Bordeaux qui relie Montréal à Laval. Le pont est ouvert à la circulation des trains du *Quebec,* Montreal, Ottawa & Occidental Railway (QMO&O) en 1876. Il est nommé en l'honneur de la Ville de Bordeaux, là où le pont se trouve sur l'île de Montréal.

Image 16 - Pont Bordeaux (20 juillet 1948)

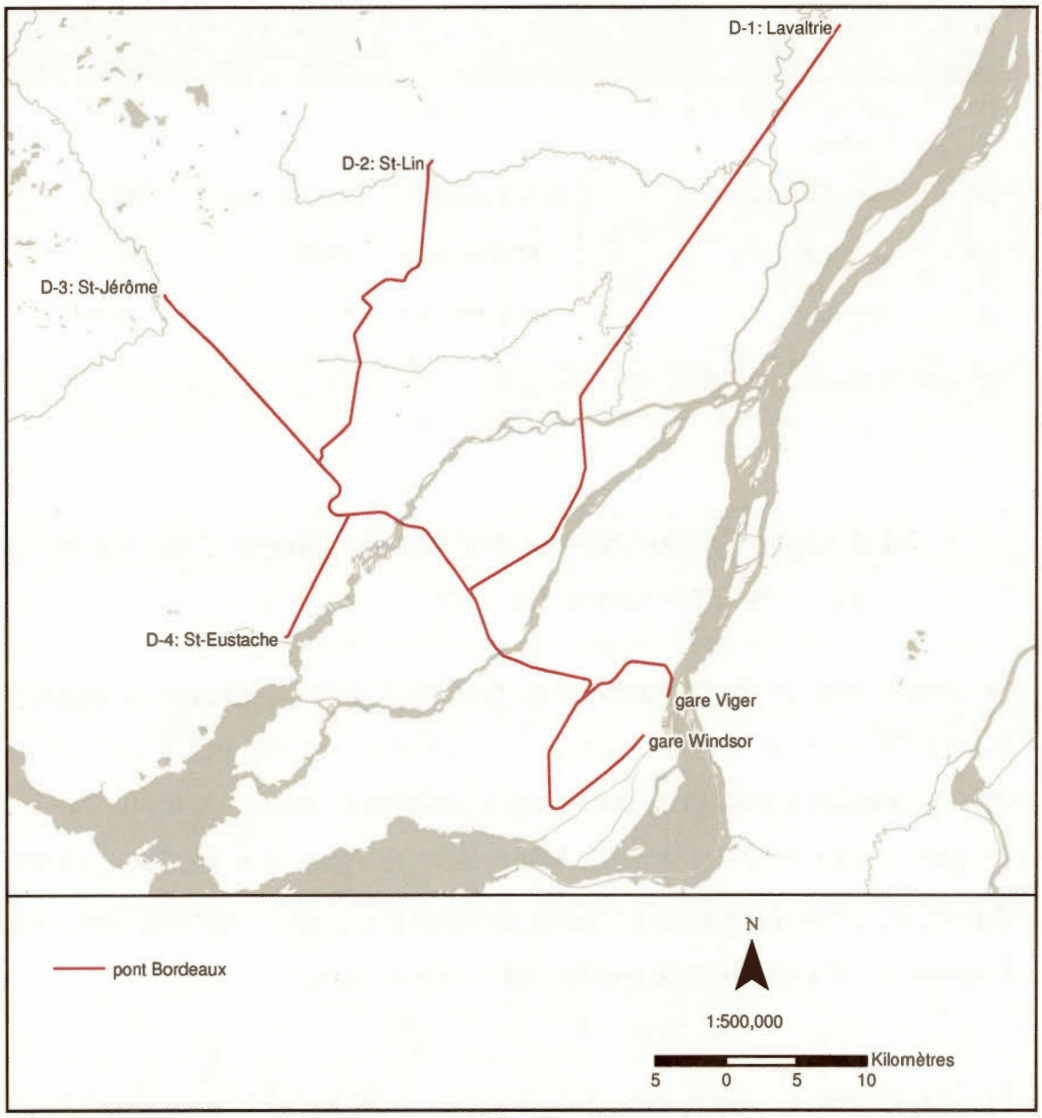
Source : BANQ, Fonds Conrad Poirier, P48,S1,P16548.

Le pont permet le développement de quatre lignes de trains de banlieue et l'offre d'un service vers Sainte-Thérèse (puis ultérieurement jusqu'à Saint-Jérôme), Lavaltrie, Saint-Eustache ainsi que Saint-Lin.

Alors que les trains du CN entre Québec et Montréal circulent sur la Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, ceux du CP circulent sur la Rive-Nord. Le pont ferroviaire Bordeaux relie la ville de Bordeaux à l'île Jésus (ville de Laval). Les trains de banlieue circulant dans l'axe du pont Bordeaux ne se sont pas développés de la même manière que ceux empruntant l'axe Turcot et Glen ou celui du tunnel mont-Royal. Les trains de banlieue sur cet axe sont principalement des trains de longue distance en provenance d'Ottawa ou de Québec, des trains régionaux venant des Laurentides et de Lanaudière sauf pour le service de Sainte-Thérèse, qui suit plutôt le modèle de service dédié. Leurs horaires sont planifiés afin d'offrir un, ou quelques départs par heure de pointe (Hanna, 1993, p.10). Cette offre d'un service de train de banlieue circonstanciel est donc bonifiée par un service dédié. Ceci permet d'avoir une fréquence élevée sur le tronçon commun.

Les trains partent de Montréal, soit sur la *Westmount Sub* (si départ se fait depuis la gare Windsor), soit sur la Outremont Spur (si départ se fait de la gare Dalhousie/Viger/Berri). Ils rejoignent ensuite la Lachute Sub. et circulent sur diverses voies ferroviaires, dont la Sainte-Agathe Sub. et la Trois-Rivières Sub.

Carte 18 - Service de trains de banlieue dans l'axe pont Bordeaux



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Tableau 9 - Principaux trains de banlieue de l'axe pont Bordeaux

Ligne	Destination	Axe	Ouverture de la voie	Début du navettage
D3	Sainte-Thérèse / Saint-Jérôme	pont Bordeaux	1882	1891
D4	Saint-Eustache	pont Bordeaux	26 juin 1882	1891
D1	Lavaltrie	pont Bordeaux	1891	1891
D2	Saint-Lin	pont Bordeaux	1882	1891

Source : P. Barrieau, 2018

3.6.1. Ligne Sainte/Thérèse (D3) / Saint-Jérôme (D3) / Saint-Eustache (D4) / Saint-Lin (D2)

En 1892, quand le CP achète le QMO&O, il offre plusieurs dessertes à Sainte-Thérèse depuis le terminus Hochelaga. Les départs à 17 h 40 et 18 h 00 conviendraient aux banlieusards, mais non le retour, le matin qui n'arrive en gare qu'à 9 h 00 et 9 h 55. N'empêche qu'avec les raccordements pour Saint-Lin, Saint-Eustache et Saint-Jérôme il y a là un service embryonnaire (Traveler's Official Railway Guide, septembre 1882).

Le service plus ajusté aux besoins des banlieusards se concrétise dans l'horaire de 1891 (Canadian Pacific Railway Timetable, *Folder A*, août 1891). Un train local part de la gare Dalhousie, voisin de la future gare Viger, collée sur le côté est du centre des affaires au Vieux-Montréal, à 17 h 30 et aboutit à Sainte-Thérèse à 18 h 17 après tous les arrêts locaux sur le chemin. De là, le relais se fait avec trois trains, celui vers Saint-Jérôme (Sainte-Thérèse 18 h 20 à Saint-Jérôme 19 h 05), qui est sans doute le même train. Un deuxième

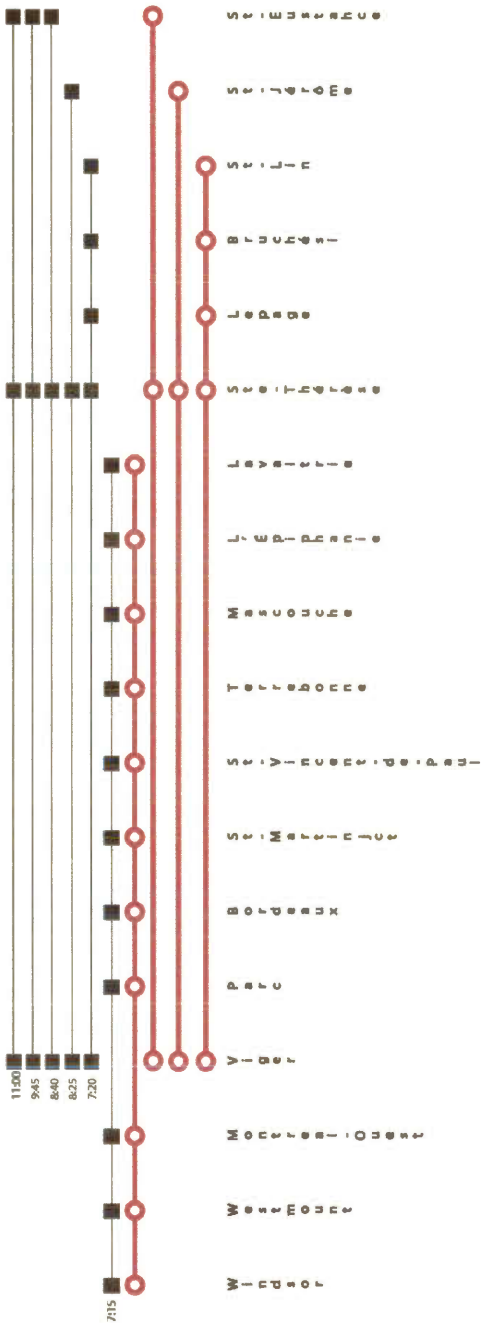
vers Saint-Eustache (Sainte-Thérèse 18 h 25 à Saint-Eustache 18 h 50) et finalement, un troisième vers Saint-Lin (Sainte-Thérèse 18 h 00 à Saint-Lin 19 h 30 par Mascouche, Sainte-Anne et Les Plaines). Les retours en matinée se font avec les trois arrivant tous à Sainte-Thérèse à 7 h 45, et une fois les transferts faits, cheminent vers Montréal à 8 h 30. Ce service remarquablement efficace est à l'origine des trains de banlieue à Saint-Jérôme aujourd'hui et dont l'origine remonte à 1882.

3.6.2. Ligne Lavaltrie (D1)

Le CP a eu des difficultés à obtenir la ligne QM&O vers Québec. Des tractations avec le Grand Tronc l'ont bloqué pendant quelques années. Mais solidement acquise enfin, le CP adapte cette ligne aussi aux banlieusards. En 1891, on note qu'il y a deux trains dans les deux sens qui accommodent les banlieusards (Canadian Pacific Railway Timetable, *Folder A*, août 1891). Le CP opère un train de Québec arrivant à Montréal (gare Dalhousie) à 6 h 30 et un deuxième de Trois-Rivières à 8 h 40. Le retour se fait à 17 h 15 vers Trois-Rivières. Les arrêts locaux sont multiples : Hochelaga, Mile-End, Sault-aux-Récollets (Bordeaux), Saint-Martin Jonction (Laval), Saint-Vincent-de-Paul (Laval) et Terrebonne.

En 1945, le service offre la possibilité de navettage avec le seul train arrivant à la gare Windsor à 7 h 15. Il repart à 16 h 45 depuis la gare Viger (National Railway Publication Company, mai 1945).

Illustration 9 - Service offert sur l'axe pont Bordeaux (1940)



Source : P. Barrieau, 2018

3.7. Conclusion

Nous avons été en mesure de décrire le déploiement d'un service de trains de banlieue montréalais sur une période de près d'un siècle. Il a permis (et permet encore aujourd'hui) aux gens vivant à l'extérieur des quartiers centraux de Montréal, desservis principalement par des tramways et des autobus, de s'éloigner tout en continuant de travailler au centre-ville. L'apogée du service est atteinte en 1945. Cette conception du service privé, suivant les six axes liés à de grandes infrastructures ferroviaires, et eux-mêmes divisés en quinze lignes[43] démontre l'importance du déploiement de ce service dont l'impact se fait sentir encore aujourd'hui.

Tableau 10 - Résumé des services de trains de banlieue de Montréal (1847-1945)

Destination	Axe	Ouverture de la voie	Début du navettage
Lachine / Dorval / Vaudreuil / Côteau-du-Lac (A1)	Turcot et Glen	17 novembre 1847	1852
Belœil / Saint-Hilaire / Saint-Hyacinthe / Sainte-Rosalie (B1)	pont Victoria	1859	*circa* 1868
Saint-Jean-sur-Richelieu / Granby / Waterloo (B2/B3)	pont Victoria	*circa* 1860	1876
Sainte-Thérèse / Saint-Jérôme (D3)	pont Bordeaux	1882	1891
Saint-Eustache (D4)	pont Bordeaux	26 juin 1882	1891
Saint-Jean-sur-Richelieu / Farnham (C1/C2)	pont Saint-Laurent	1887	*circa* 1887

[43] Comme nous présenterons au Chapitre IV, les quinze lignes de trains de banlieue ne seront jamais tous en opération en même temps. La ligne Montréal / Saint-Eustache dans l'axe du pont Bordeaux ferme dès 1940, et ce avant l'ouverture de la ligne Montréal / Montréal-Nord en 1945.

Destination	Axe	Ouverture de la voie	Début du navettage
Dorion / Rigaud / Pointe-Fortune (A2)	Turcot et Glen	1889	1889
Lavaltrie (D1)	pont Bordeaux	1891	1891
Saint-Lin (D2)	pont Bordeaux	1882	1891
Malone, NY (C3)	pont Saint-Laurent	1898	1915
L'Assomption (E1)	gare Moreau	*circa* 1903	*circa 1903*
Lazard (Bois-Franc) / Cartierville (F1)	tunnel mont-Royal	21 octobre 1918 / février 1921	21 octobre 1918 / février 1921
Saint-Eustache-sur-le-Lac (Deux-Montagnes) (F2)	tunnel mont-Royal	juillet 1925	juillet 1925
Varennes / Sorel (B4)	pont Victoria	1929	1937
Montréal-Nord (F3)	tunnel mont-Royal	13 août 1945	13 août 1945

Source : P. Barrieau, 2018

Dans le cas de certaines lignes, les trains de banlieue montréalais émergent comme une manière de générer des revenus supplémentaires afin d'exploiter au maximum les nouvelles infrastructures ferroviaires construites dans la région métropolitaine de Montréal. Plusieurs des lignes de trains de banlieue émergent donc de manière circonstancielle. C'est-à-dire que le déploiement de la ligne ne visait pas initialement le navettage. Tandis que dans d'autres juridictions, plusieurs lignes vont être construites dans le seul but de navettage, à Montréal même les lignes les plus achalandées ont été réalisées dans le cadre de projets plus vastes. Le service sera plutôt adapté pour le navettage et permettra à des milliers de personnes de vivre hors du cœur de Montréal dans un habitat et un milieu qui répondent à ce qu'ils désirent. Même à leurs apogées, plusieurs lignes n'auront plus qu'un seul train par

période de pointe. Mentionnons que le navettage par trains de banlieue est réservé à une classe de gens plus aisés à cause de sa tarification onéreuse. Dans les années quarante, un passage sur le tronçon Montréal / Pointe-Claire (Commission des transports du Canada, 1950-1951) coûtait près de 0,12 $ tandis qu'un passage en tramway dans les quartiers centraux coûtait approximativement 0,06 $ (soit 2 $ pour 32 passages) (STM, 1997-2017), soit la moitié. Les salaires des ouvriers, pour la plupart, ne permettaient pas l'utilisation des trains de banlieue par cette classe sociale. Il permet cependant aux bourgeois et à une classe moyenne en croissance d'accéder à la banlieue via l'usage des trains de banlieue.

Le service de trains de banlieue permet non seulement aux gens de venir travailler au centre-ville aux abords des gares ; il permet aussi de soutenir la croissance dans les villes entourant Montréal. Ces dernières deviendront les pôles secondaires qui entourent Montréal aujourd'hui. De plus, les corridors de déplacements créés par ces trains de banlieue furent au fil des décennies bonifiés, et souvent remplacés par le réseau de routes nationales puis celui des autoroutes. Il s'agit de l'une des plus importantes influences du service de trains de banlieue développé entre 1847-1848 et 1945.

La majorité des trains de banlieue de Montréal, à l'opposé de ce qui se passe dans les autres grandes métropoles nord-américaines, ne sont pas construits et développés de manière générale pour offrir un service de navettage. Le service est offert afin de rentabiliser les lignes qui sont conçues pour desservir de plus longues distances et d'augmenter le trafic, ce qui explique notamment l'inégalité de l'offre de service. Les trains de banlieue montréalais émergent comme une manière de générer des revenus afin d'exploiter au maximum les nouvelles infrastructures ferroviaires

construites dans la région métropolitaine de Montréal. Ceci apporte donc des revenus supplémentaires afin de financer les infrastructures coûteuses nécessaires pour relier l'île de Montréal au reste du continent. Néanmoins, les trains de banlieue ne sont pas la seule fonction, ni souvent même la fonction principale des voies ferrées où ils circulent et des infrastructures qui les supportent. Ils sont donc perçus et gérés de cette manière. C'est pourquoi le déploiement du service n'est pas constant. Le service reste anémique sur plusieurs lignes et les gares sont souvent modestes.

Les deux exceptions à cette règle sont pour le CN le service combiné de Montréal vers Cartierville ou Deux-Montagnes et pour le CP son service desservant l'Ouest de l'île de Montréal en direction de Dorion, Rigaud et Pointe-Fortune. Ces deux lignes aux fréquences élevées vont entraîner un développement immobilier important aux abords des stations. Et comme on le verra plus tard (Chapitre IV), les lignes Montréal / Deux-Montagnes et Montréal / Dorion / Rigaud sera les deux seules à survivre aux décennies suivant la Seconde Guerre mondiale.

Finalement, la configuration des lignes de trains de banlieue, bien que pratique pour se rendre au centre-ville fait que le service n'est pas exploité comme un réseau. Avec une absence d'infrastructure physique et une politique tarifaire ne favorisant pas les transferts, la mobilité est sévèrement freinée. Pour se rendre à la gare, il faut marcher, ou stationner sa voiture. Une fois au centre-ville, il faut de nouveau marcher. Bien qu'à cette époque la demande pour ce genre de déplacement soit faible, la reconfiguration de l'espace métropolitain avec les routes nationales ainsi que les autoroutes vont faire perdre de l'importance à l'impact du réseau sur la mobilité des gens.

CHAPITRE IV

TRAINS DE BANLIEUE PRIVÉ II : DÉSINTÉRESSEMENT PROGRESSIF, 1940-1988

Dès la Grande Dépression de 1929, des signes précurseurs du désintéressement des trains de banlieue par les compagnies de chemin de fer apparaissent. Les diminutions de fréquences, l'abandon de gares intermédiaires, les réductions de service le week-end, le vieillissement du matériel roulant et des infrastructures auront pour effet de réduire l'attractivité des services de trains de banlieue. Cette diminution, quoique paradoxale, arrive en même temps que le développement immobilier se fait de plus en plus important en banlieue, la mise en place du réseau de routes nationales, et plus tard des autoroutes, et le déploiement d'un service d'autobus en banlieue. La compétition est de plus en plus vive.

C'est en 1940 que l'impact du désintéressement des chemins de fer pour le service de banlieue se ferait sentir. La fermeture de desserte du CP vers Saint-Eustache-sur-le-Lac constituent la première étape des abandons de tronçons qui mènera à terme à la disparition de presque toutes les lignes.

Les compagnies de chemin de fer tenteront à quelques reprises d'améliorer la qualité du service, mais de manière générale les conditions se détériorent. Malgré la volonté des chemins de fer d'abandonner les trains de banlieue,

comme nous verrons plus loin, le cadre réglementaire ne leur permet pas de fermetures faciles.

Entre 1929 et 1969, les compagnies de chemin de fer tenteront de moderniser leurs services de trains de banlieue. Cette modernisation se fera tant au niveau des locomotives, des wagons que des gares. Les locomotives à vapeur seront remplacées par des locomotives opérant au diésel entre 1951 et 1960. De nouvelles voitures seront achetées, dont des voitures autopropulsées RDC de la compagnie américaine BUDD et seront mises en service dès 1957 sur le service de trains de banlieue de Montréal opéré sur le réseau du CP (Godfrey et Turcotte, 2010, p.204). De plus, le CP fera le dernier achat de matériel roulant neuf pour les trains de banlieue montréalais en 1969 avec l'acquisition et la mise en opération à Montréal des 10 premières voitures à deux étages. Finalement, afin d'augmenter l'attractivité du service, tout en diminuant les coûts d'entretien, les gares de l'ère victorienne vont souvent laisser place à des structures bien plus modestes, d'inspiration moderniste construites en blocs d'agrégat.

Image 17 - Voiture de train de banlieue à deux étages (1980)

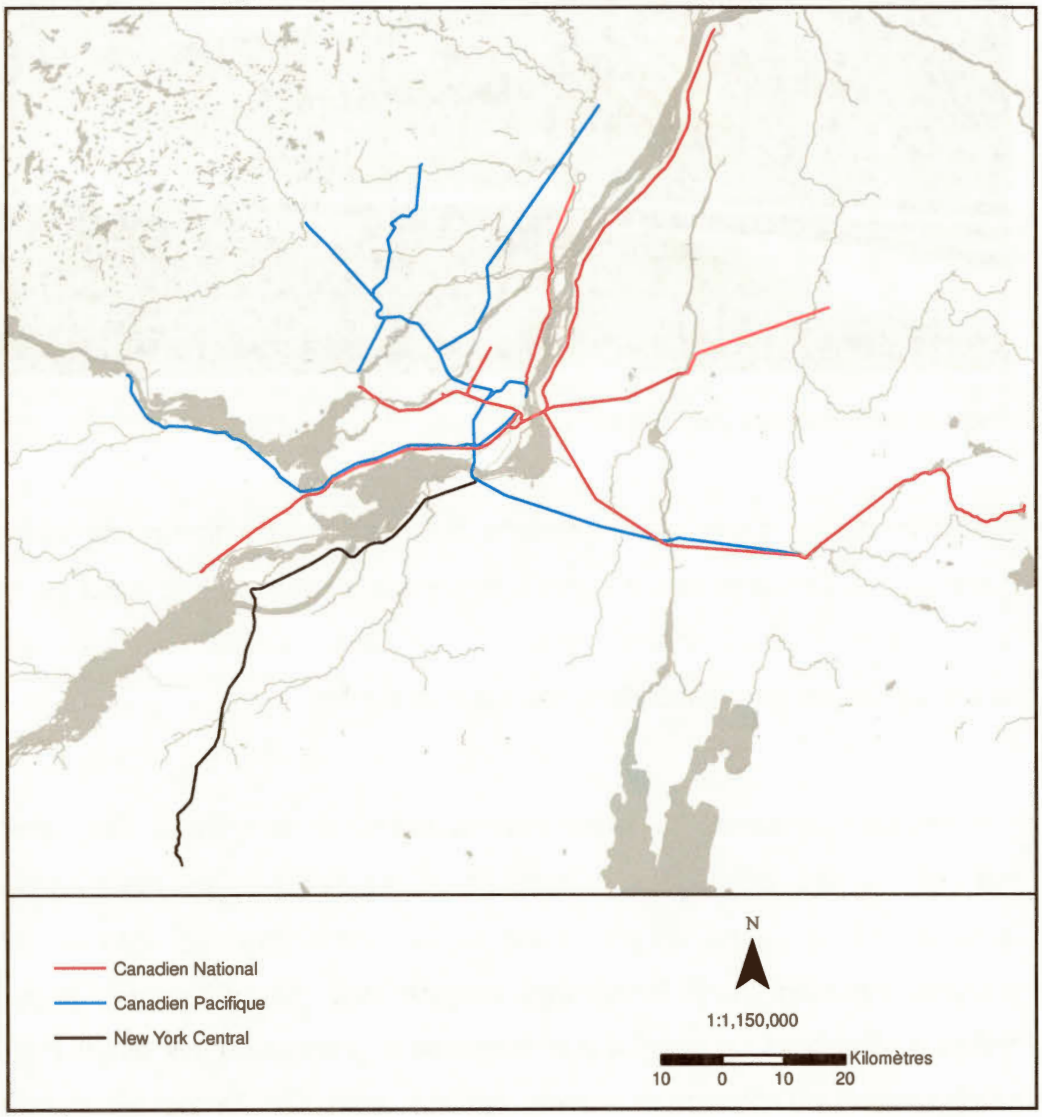
Source : Puta (domaine public), s.d.

Néanmoins, un cycle de fermetures successives de lignes de trains de banlieue va s'enclencher, décimant le service montréalais jusqu'à ce qu'il y ait seulement deux lignes restantes en 1988, gérées non pas par les compagnies de chemin de fers, mais par le public.

Ce chapitre présente le processus d'abandon des lignes de trains de banlieue et les différentes fermetures effectuées par les compagnies de chemin de fer ainsi qu'une analyse éclairante sur les causes de ce désintéressement. Les fermetures successives des différentes lignes de trains de banlieue ne suivent pas la même logique que celle ayant mené au déploiement du service à travers les six axes. La fermeture des lignes s'inscrit dans une autre logique, soit celles de la rentabilité, des objectifs et

des projets des compagnies qui les opèrent. Ainsi, cette section sera structurée en fonction des trois opérateurs de trains de banlieue à la période des fermetures, soit le Canadien National (CN), la *New York Central* (NYC) et le Canadien Pacifique (CP).

Carte 19 - Étendue maximale des trains de banlieue montréalais, par compagnies (1940)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

4.1. Le processus d'abandon

Au Canada, le processus afin d'abandonner un service de train est complexe. Un chemin de fer qui désire délaisser un service doit franchir une série d'étapes afin d'en obtenir l'autorisation. Bien que les organismes et les mécanismes varient à travers les décennies, le processus demeure sensiblement le même.

Les compagnies de chemin de fer canadiennes éprouvent des difficultés financières dans les années suivant la Grande Dépression. En 1933, le gouvernement du Canada adopte la *Loi sur le Canadien National et le Canadien Pacifique* (Office des Transports du Canada, 2017). L'objectif de cette loi est de mettre de l'ordre dans le service ferroviaire canadien. Les deux grands réseaux ont émergé à la suite de décennies de fusion et d'acquisitions de services distincts. Certaines zones étaient desservies de manière inadéquate, tandis que d'autres souffraient d'une sur-offre amenant une diminution de la rentabilité des chemins de fer. On doit donc procéder à des abandons de certains services afin d'améliorer le bilan des chemins de fer. Cependant, ces diminutions de services ne doivent pas être faites uniquement dans l'intérêt des chemins de fer, mais aussi pour le pays, ses citoyens et ses entreprises, soit le bien commun. Le gouvernement du Canada octroie donc à la Commission des chemins de fer la responsabilité de gérer les dossiers d'abandon de services de trains et de voies. Bien que le nom de l'organisme et les lois les régissants changent, le processus demeure semblable à travers les décennies.

Tableau 11 - Organismes gérant l'abandon des voies et services ferroviaires

Nom de l'organisme	Date de début	Date de fin
Commission des chemins de fer	1933	1938
Commission des transports du Canada	1938	1967
Commission canadienne des transports	1967	1988
Office national des transports	1988	1996
Office des transports du Canada	1996	en cours

Source : Données tirées du document de l'Office des transports du Canada, 2017

Afin de procéder à un abandon de service, le chemin de fer doit démontrer que le service est déficitaire. Il doit aussi prouver qu'il y a une offre de transport qui peut prendre la relève soit, par exemple, un service ferroviaire offert par un compétiteur, soit un service d'autobus ou aérien.

Le chemin de fer doit d'abord déposer un dossier à l'organisme du fédéral gouvernant les transports ferroviaires. L'organisme tient ensuite des audiences publiques. Les commissaires déposeront par la suite leur décision qui a valeur légale. Un préavis annonçant la fermeture du service doit être diffusé pour une durée variant habituellement entre 30 et 90 jours avant l'abandon définitif. Le même processus s'applique autant pour une voie ferrée transcontinentale que pour une simple voie secondaire.

Un changement majeur se produira dans les années soixante-dix lorsque la distinction entre les « services voyageurs » et le « service de banlieue » sera amenée. Afin d'abandonner un service de train de banlieue, il ne sera plus

nécessaire de déposer une requête, d'organiser une audience publique, etc. Un simple préavis à la Commission est suffisant. La Commission sert désormais à bloquer les fermetures qu'elle juge non désirables au lieu d'approuver les fermetures demandées (Office des transports du Canada, 2017). Ceci a pour effet l'accélération et la simplification des fermetures.

Néanmoins, des audiences sont parfois tenues afin de déterminer si un service est de type banlieue ou de voyageurs. Tel fût le cas de la ligne Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu / Farnham, et cela en retarda la fermeture.

Évidemment, outre le mécanisme officiel, d'autres forces sont en jeu. Les différents acteurs politiques et ceux de la société civile vont influencer de manière indirecte ou directe les fermetures. De plus, le processus n'est pas toujours rapide. Par exemple, une requête a été déposée le 7 juin 1976 pour la fermeture de la ligne Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu / Farnham. L'abandon a été autorisé le 30 septembre 1981 (Commission canadienne des transports, 1981) et la fermeture a suivi peu de temps après.

4.2. Canadien National

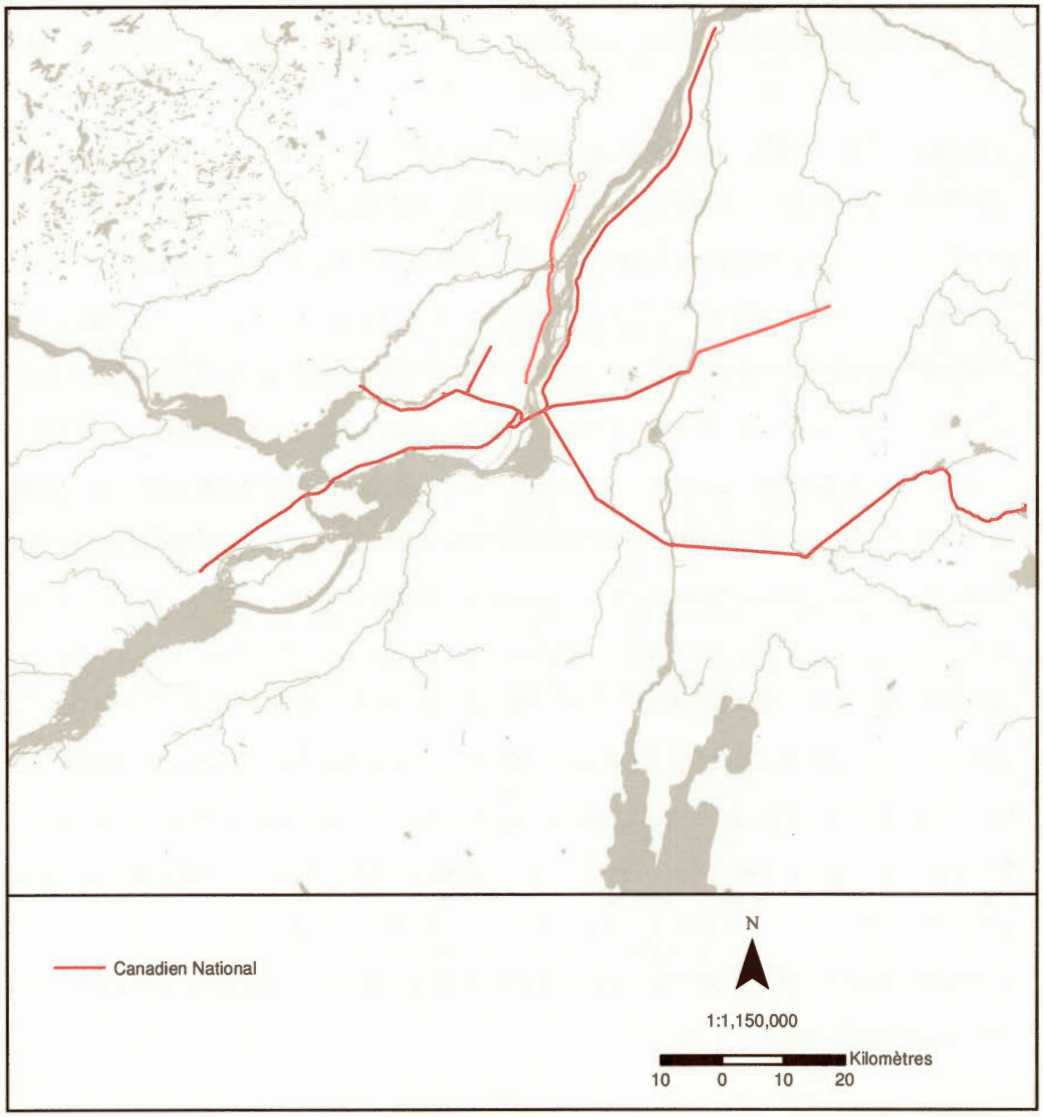
Entre 1946 et 1988, le CN procède à la fermeture de sept de ses huit dessertes de trains de banlieue. De plus, il rationalise ses gares au coeur de Montréal ; elles passeront de trois à une seule, la gare Bonaventure ayant été démolie tout comme la gare Moreau, située dans le quartier Hochelaga.

Tableau 12 - Trains de banlieue opérés par le Canadien National

Destination	Axe	Ouverture de la voie	Début du navettage	Date fin
Saint-Jean-sur-Richelieu / Granby / Waterloo (B2 / B3)	pont Victoria	*circa* 1860	1876	1951/1956/1960
Varennes / Sorel (B4)	pont Victoria	1929	1937	1960
Lachine / Dorval / Vaudreuil / Côteau-du-Lac (A1)	Turcot et Glen	17 novembre 1847	1852	30 juin 1960
Montréal-Nord (F3)	tunnel mont-Royal	13 août 1945	13 août 1945	8 novembre 1968 / avril 1969
L'Assomption (E1)	gare Moreau	*circa* 1903	*circa* 1903	1946 (intégrée à la ligne Montréal-Nord)
Lazard (Bois-Franc) / Cartierville (F1)	tunnel mont-Royal	21 octobre 1918 / février 1921	21 octobre 1918 / février 1921	30 juin 1982
Belœil / Saint-Hilaire / Saint - Hyacinthe / Sainte-Rosalie (B1)	pont Victoria	1859	*circa* 1868	*circa* 1966/1967, 1968, 9 septembre 1988
Saint-Eustache-sur-le-Lac (Deux-Montagnes) (F2)	tunnel mont-Royal	juillet 1925	juillet 1925	actif (train maintenant opéré par le RTM)

Source : P. Barrieau, 2018

Carte 20 - Étendue maximale des trains de banlieue montréalais du Canadien National (1940)

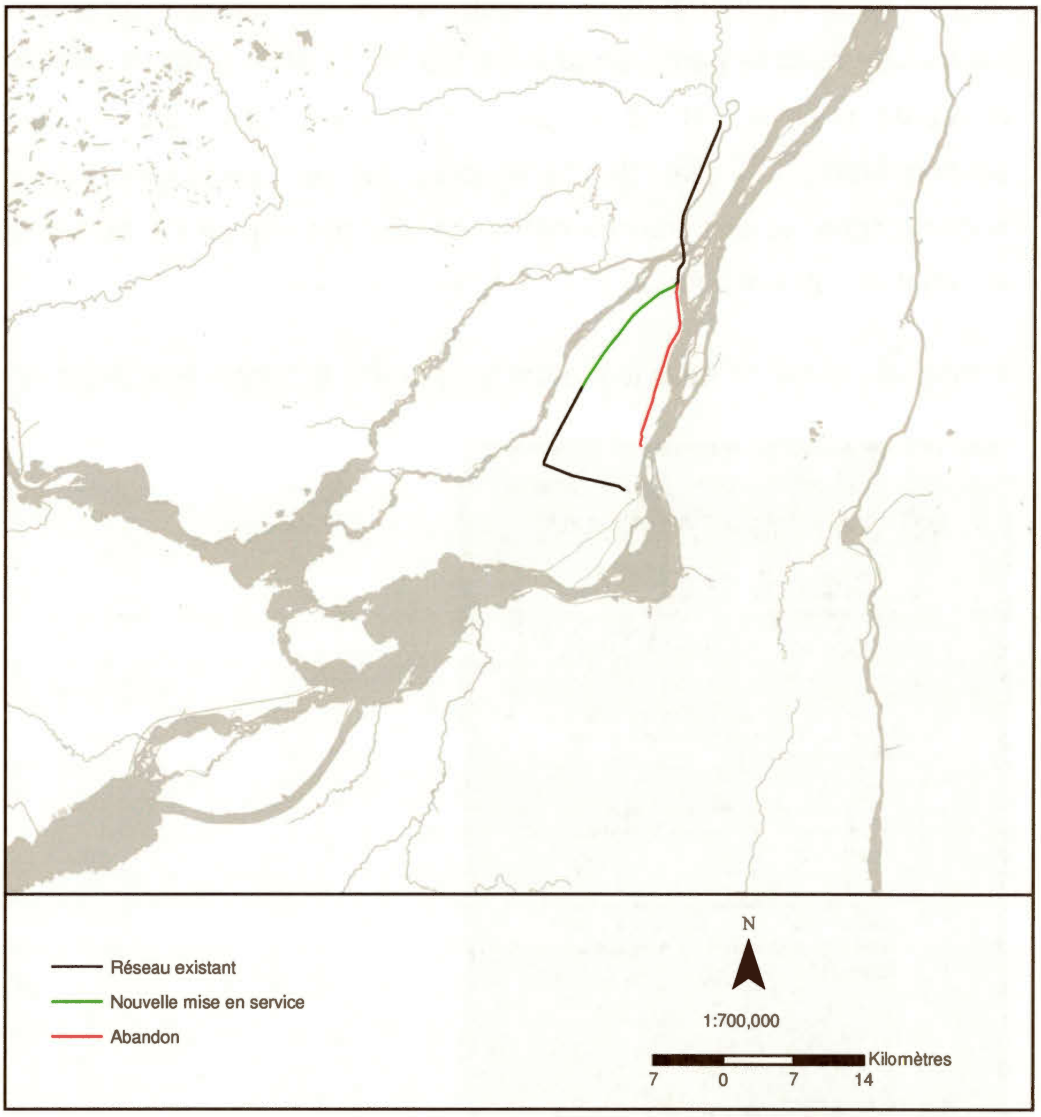


Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

4.2.1. Montréal / Montréal-Nord / L'Assomption (1946-1969)

La première fermeture de desserte de trains de banlieue pour le Canadien National est le transfert de la ligne Montréal / l'Assomption de la gare Moreau. En 1946, son tracé sera modifié afin de la diriger vers la gare Centrale. Le train de L'Assomption arrive dorénavant à Montréal à 8 h 40 et le départ vers L'Assomption se fait à 16 h 50 (National Railway Publication Company, décembre 1946). L'horaire de 1947 confirme un service plus fréquent vers Montréal-Nord, sans toutefois le détailler (Canadian National, 1947). Pour sa part, la desserte entre la gare Moreau et celle de Pointe-aux-Trembles disparaît. Cependant, étant donné qu'il n'y avait pas de gare entre la gare Moreau et Pointe-aux-Trembles, aucun service n'est perdu outre la gare Moreau. Néanmoins, les usagers doivent parcourir une distance plus longue avec cette nouvelle déviation, mais en compensation ils arrivent désormais au centre-ville. Par la suite, en 1968-1969 ce service est entièrement abandonné. L'ouverture du métro de Montréal en 1966 a drainé un trop grand nombre d'usagers pour que le service demeure viable (Clair, 2014). Le 8 novembre 1968, le service Montréal / Montréal-Nord est abandonné. En avril 1969, le seul train restant, soit celui se rendant jusqu'à L'Assomption, est abandonné sonnant le glas de l'ancien train en partance de la gare Moreau.

Carte 21 - Transfert du train de banlieue Montréal / L'Assomption : de la gare Moreau vers la gare Centrale (1946)

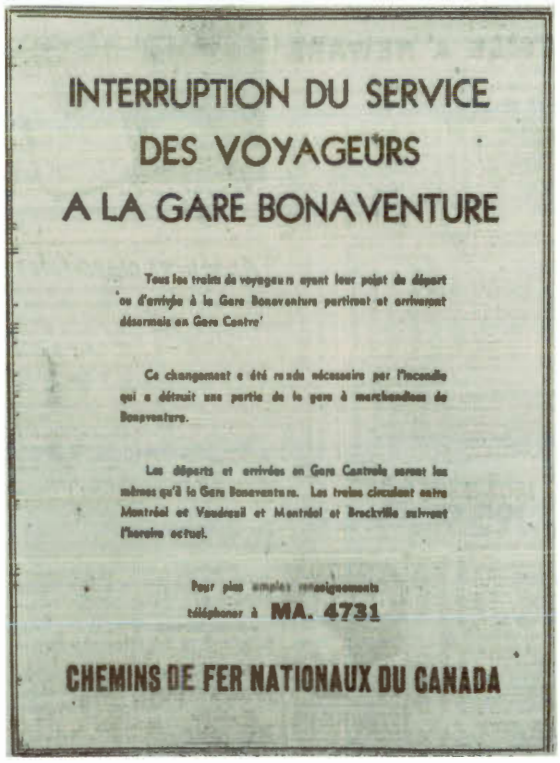


Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

4.2.2. Fermeture de la gare Bonaventure (1948)

La gare Bonaventure partageait la tâche d'accueillir les trains de banlieue au centre-ville avec la gare Centrale. Le feu du 23 août 1948 va dévaster les entrepôts pour le fret de la gare Bonaventure ainsi que des bureaux administratifs. La gare de passagers, qui est seulement légèrement endommagée, va être transformée et devenir des espaces à bureaux et un entrepôt de fortune pour les trains de marchandises.

Image 18 - Annonce de la fermeture temporaire de la gare Bonaventure



INTERRUPTION DU SERVICE
DES VOYAGEURS
A LA GARE BONAVENTURE

Tous les trains de voyageurs ayant leur point de départ ou d'arrivée à la Gare Bonaventure partiront et arriveront désormais en Gare Centrale

Ce changement a été rendu nécessaire par l'incendie qui a détruit une partie de la gare à marchandises de Bonaventure.

Les départs et arrivées en Gare Centrale seront les mêmes qu'à la Gare Bonaventure. Les trains circulant entre Montréal et Vaudreuil et Montréal et Brockville suivront l'horaire actuel.

Pour plus amples renseignements téléphoner à MA. 4731

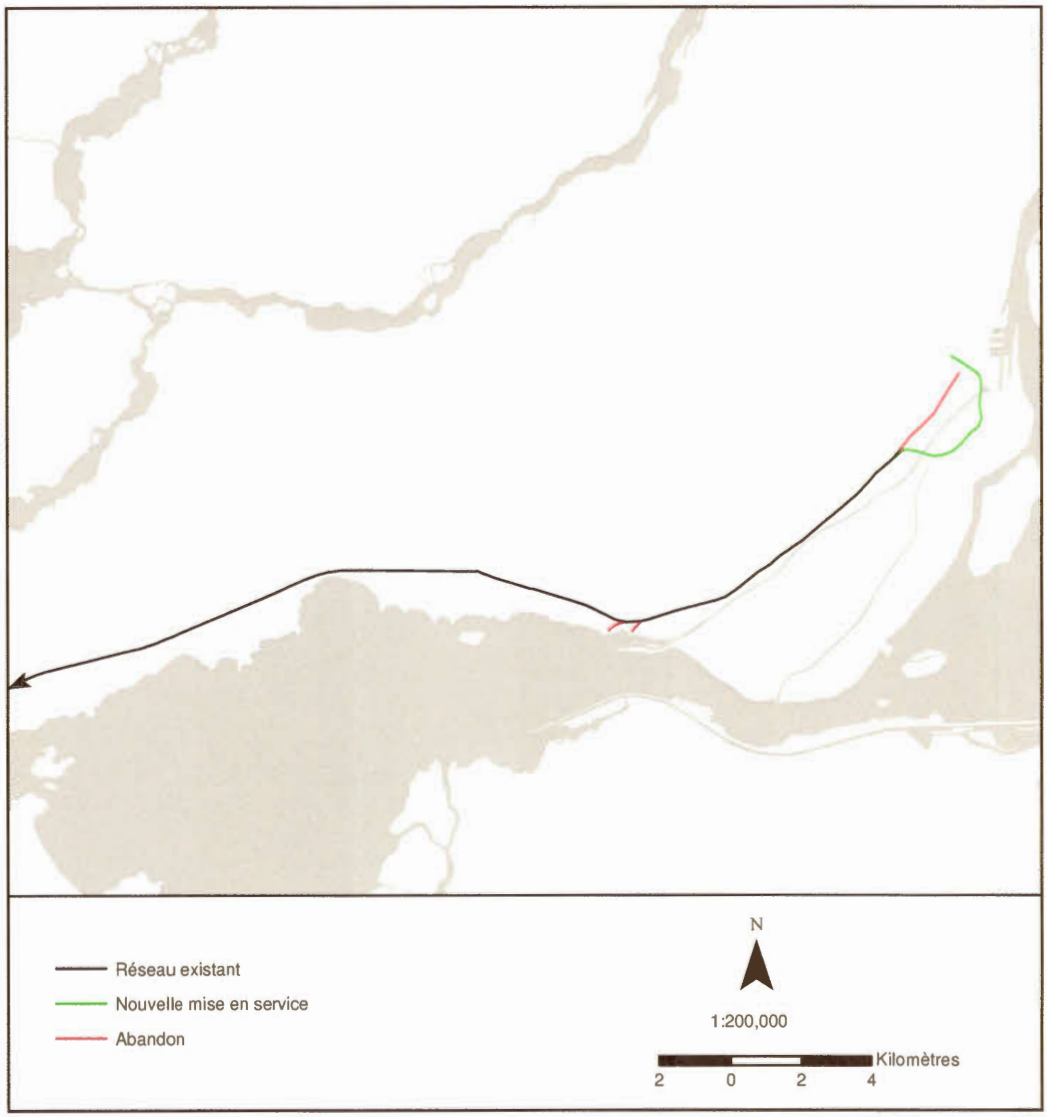
CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Source : -, 1948, *Le Devoir*, p.7

Tous les trains passagers de la gare Bonaventure sont transférés temporairement à la gare Centrale. Finalement, ils n'y retourneront pas. La

gare Bonaventure sera par la suite démolie pour être remplacée en 1952 par un nouveau bâtiment dédié aux trains de marchandises qui sera aussi démoli dans les années 1980.

Carte 22 - Tracé du train de banlieue Montréal / Lachine / Dorval / Vaudreuil / Côteau-du-Lac à la suite de la fermeture de la gare Bonaventure (1948)



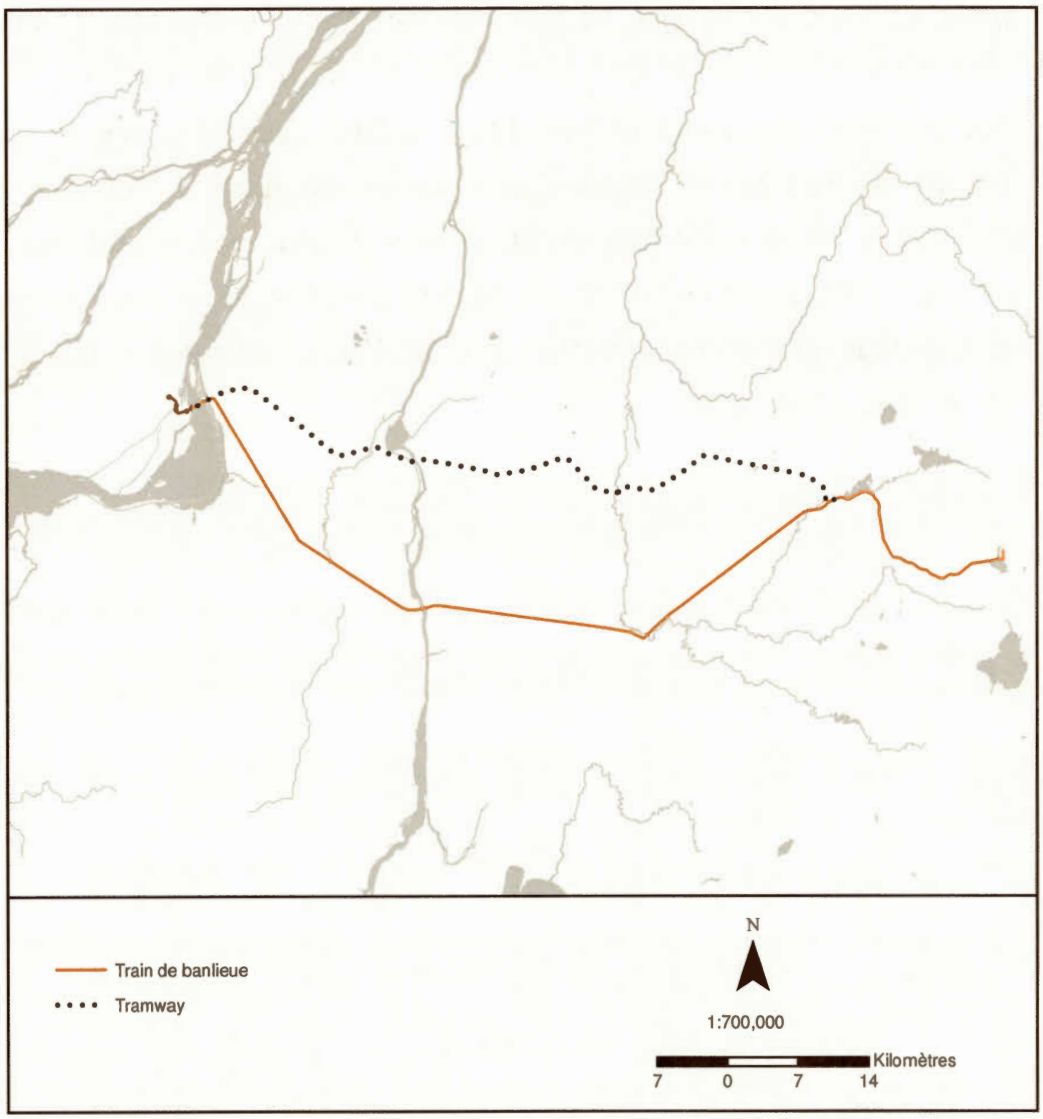
Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

4.2.3. Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu / Granby / Waterloo (1951-1960)

Depuis le 1er novembre 1909 un service de tramways de banlieue opérait sur la voie nord extérieure du pont Victoria située en porte-à-faux, circulant ultimement jusqu'à Granby. Le CN opérait aussi un service de train de banlieue entre Montréal et Waterloo via Saint-Jean-sur-Richelieu et Granby. Entre 1943 et 1948, le service sera transféré de la gare Bonaventure à la gare Centrale.

La seconde fermeture sur le réseau du Canadien National se produit en trois phases soit en 1951, en 1956 et en 1960.

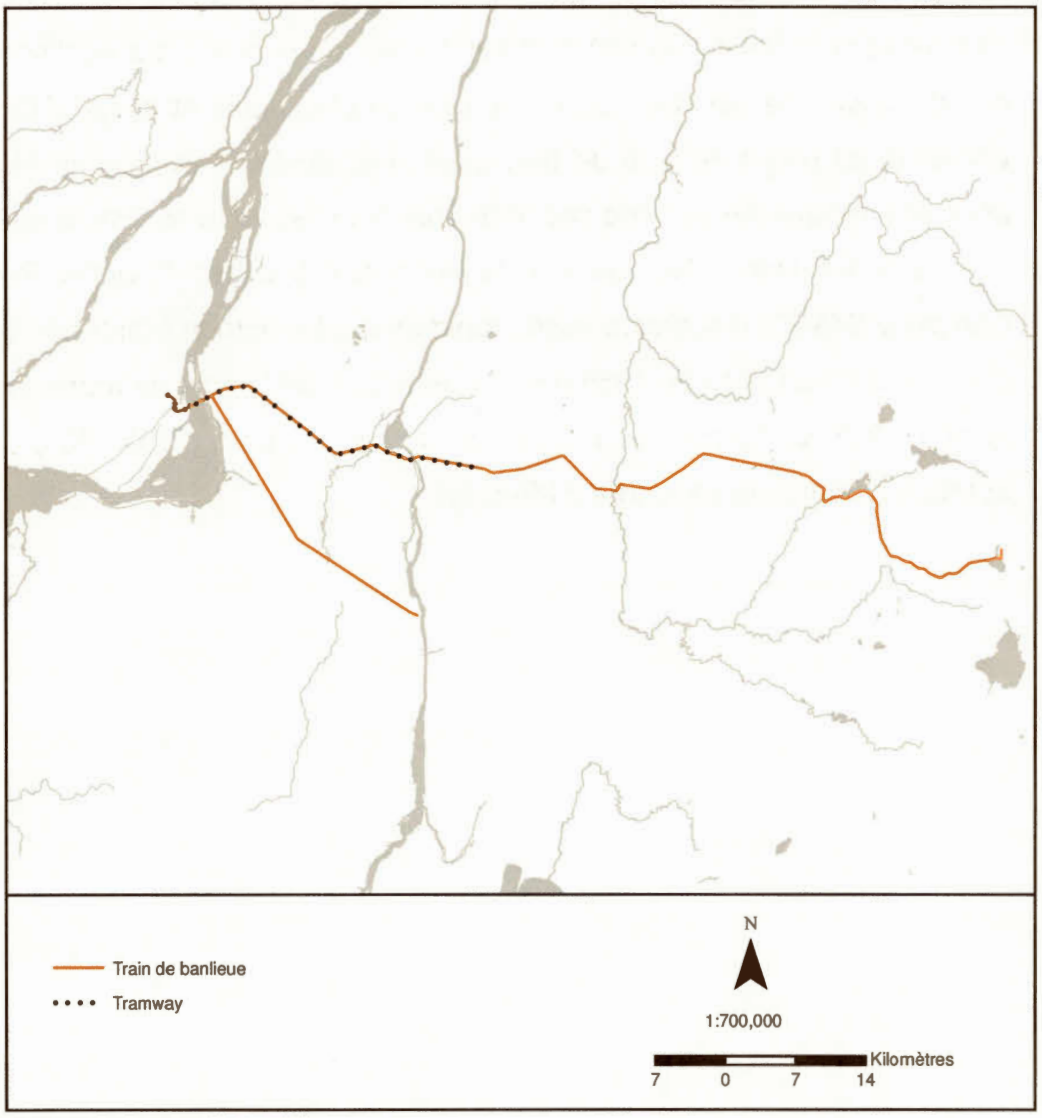
Carte 23 - Tracé du tramway et du train de banlieue Montréal / Granby / Waterloo (1948-1951)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

En 1951, l'entente avec le fournisseur d'électricité pour la portion Marieville / Granby arrive à échéance et n'est pas renouvelée (Clegg et Lavallée, 1964, p.41). Le trafic sur la ligne de train régional, Montréal / Granby / Waterloo sera détourné sur la portion abandonnée du tramway de banlieue grâce à l'achat de nouvelles locomotives diésel légères, cessant la desserte d'une portion de son ancien tracé. Cette portion du tracé subira une chute importante de la fréquence. Ainsi, le service sera coupé pour les villes situées à l'est de Marieville passant de sept tramways (dont deux permettant le navettage quotidien en direction de Montréal), à seulement un train (Clegg et Lavallée, 1964, p.56).

Carte 24 - Tracé du tramway et du train de banlieue Montréal / Granby / Waterloo et Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu (1951-1955)



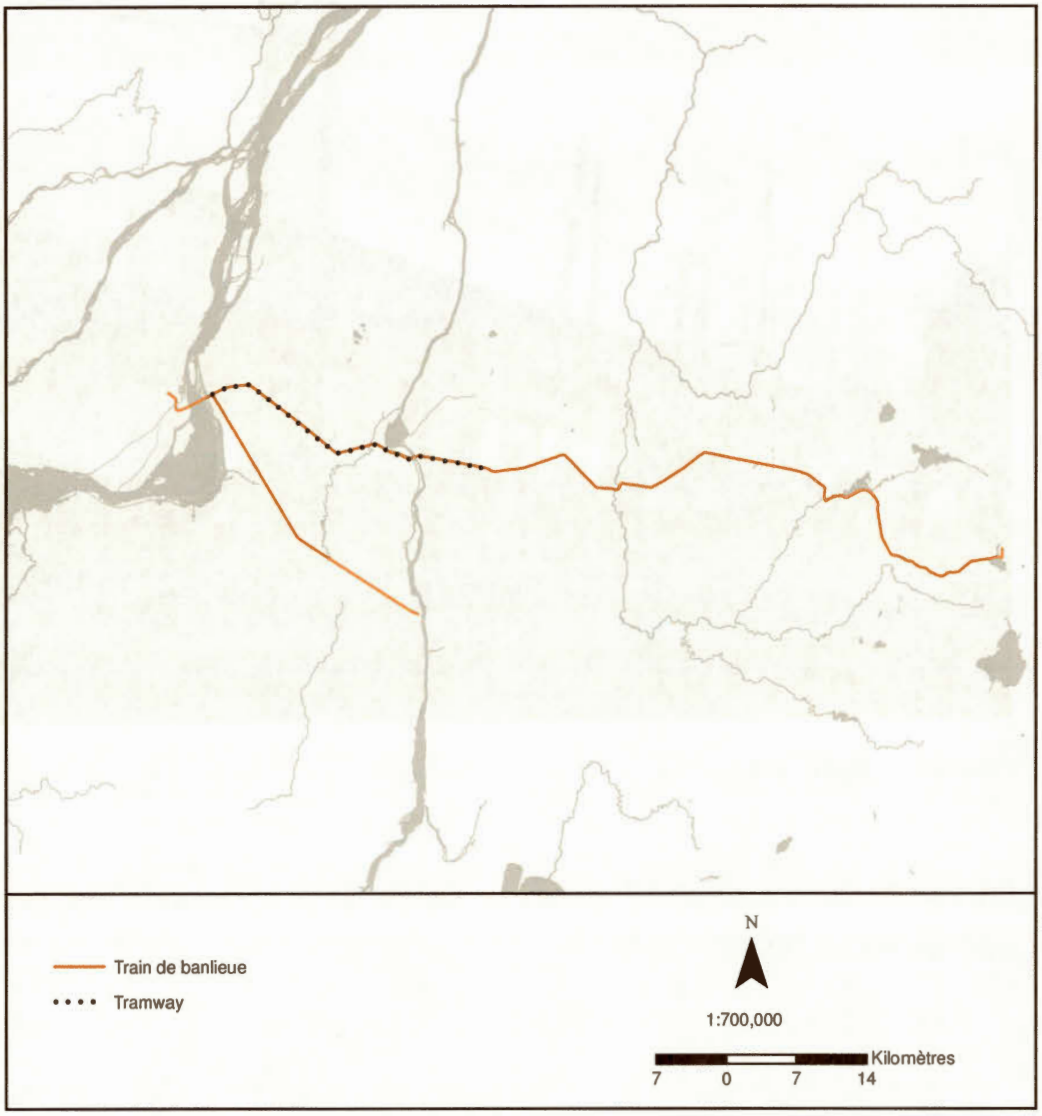
Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Dans le cadre du projet de la construction de la voie maritime du Saint-Laurent entre 1954 et 1960, les quatre grandes traverses du fleuve à la hauteur de Montréal (pont Jacques-Cartier, pont Victoria, pont Honoré-Mercier et pont Saint-Laurent) sont surélevées ou munies d'autres dispositifs afin de laisser passer des navires de plus en plus hauts et longs[44]. Dans le cadre de ce projet, la voie de tramways sera éliminée sur le pont Victoria pour être remplacée par une seconde voie pour les voitures. Par la suite, le service de tramways électriques de la *Montreal & Southern Counties Railway Company* (M&SC) disparaîtra assez rapidement. La portion Montréal / Saint-Lambert sera annulée en 1955 avec la fermeture de la voie de tramways sur le pont Victoria, forçant les usagers à prendre un train (1955-1956) ou un autobus (1956) pour se rendre à Montréal.

---

[44] JENISH, D. 2009.

Carte 25 - Tracé du tramway et du train de banlieue Montréal / Granby / Waterloo et Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu (1955-1956)



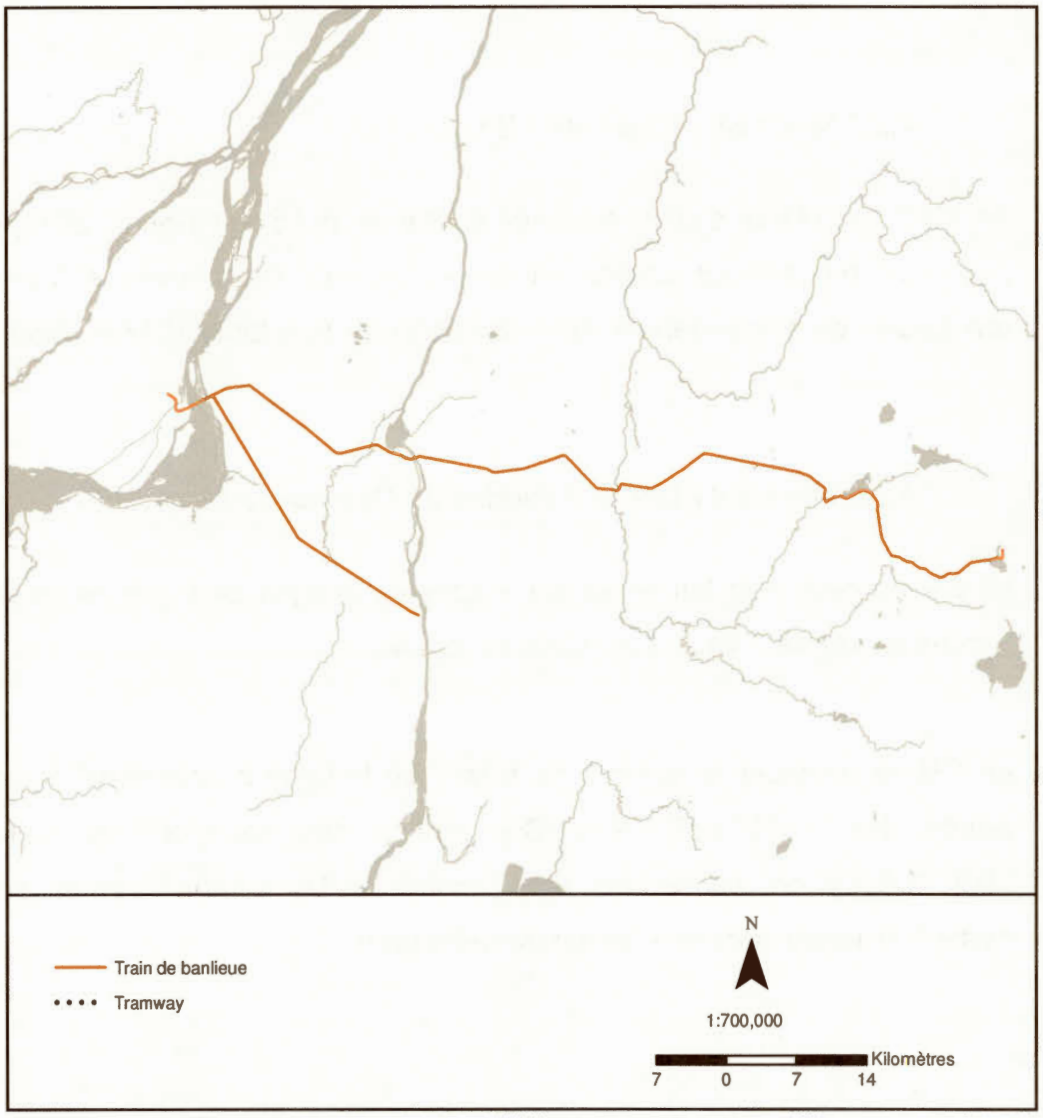
Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Image 19 - Transfert des usagers du tramway de banlieue (en bas) vers le train de banlieue (en haut) à Saint-Lambert (1955-1956)

Source : Anonyme, s.d.

La portion Saint-Lambert / Marieville desservie par tramways de banlieue sera abolie en 1956.

Carte 26 - Tracé des trains de banlieue Montréal / Granby / Waterloo et Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu (1956/1960)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Puis, en 1960 le CN ferme finalement les lignes Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu ainsi que, Montréal / Granby / Waterloo.

4.2.4.Montréal / Varennes / Sorel (1960)

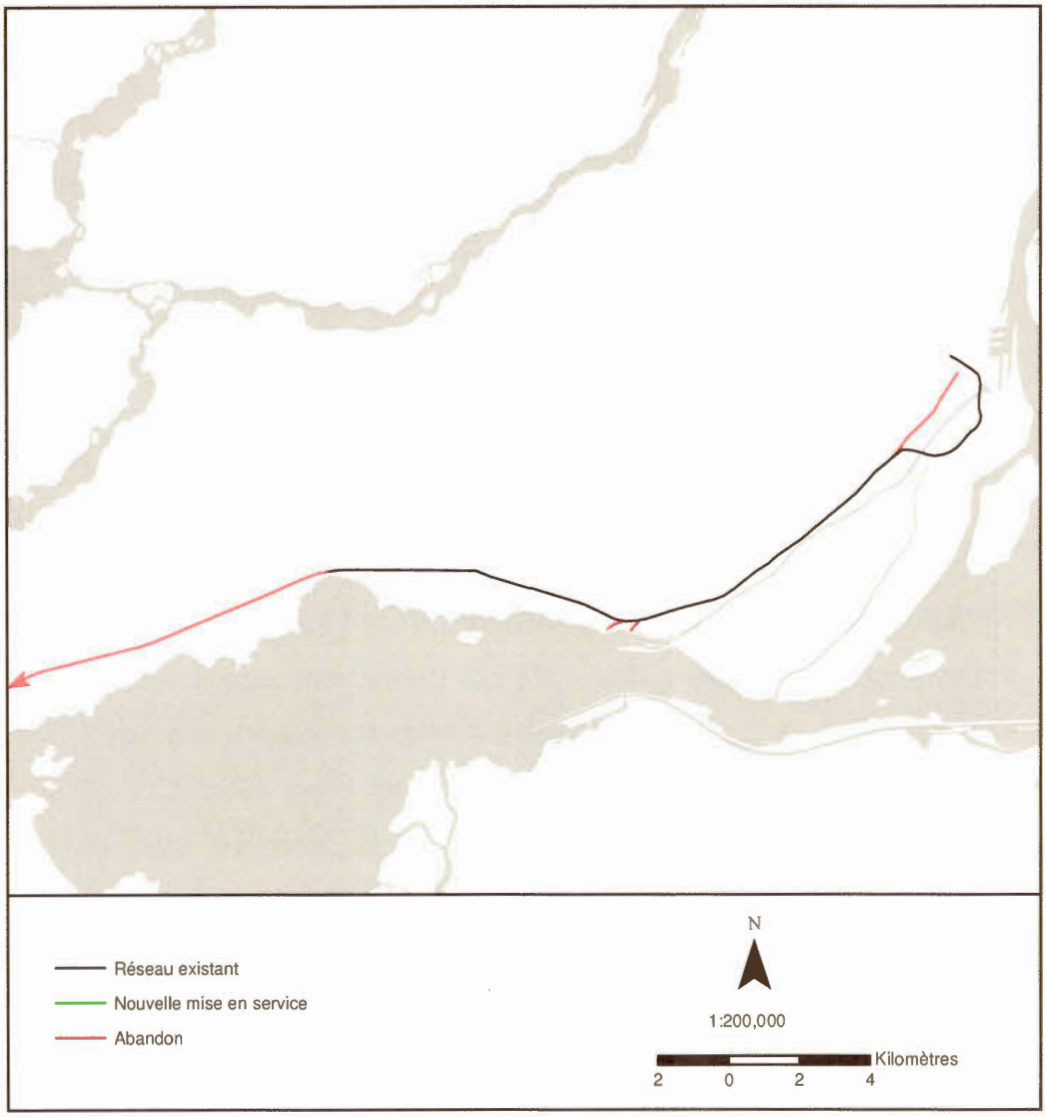
En 1960, le CN ferme la ligne Montréal / Varennes / Sorel (Hanna, 2014) et ce petit train de banlieue desservant essentiellement Boucherville et Varennes aux heures de pointe depuis 1937 disparaît (CN Timetable 1937 et 1960).

4.2.5.Montréal / Dorval / Vaudreuil / Côteau-du-Lac (1960)

Le CN procède à la fermeture par étapes de la ligne de trains de banlieue, Montréal / Dorval / Vaudreuil / Côteau-du-Lac.

Le CN va diminuer le nombre de trains sur la ligne à seulement deux par pointe dès le 24 avril 1955 (Commission des transports du Canada, 1960-1961) et ce, uniquement entre Montréal et Dorval abandonnant ainsi la quasi-totalité du service à l'ouest de cette gare.

Carte 27 - Tracé du train de banlieue Montréal / Dorval (1955)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

L'horaire de 1957 (Canadian National, *Time Table no.55*, 17 octobre 1957) démontre que le train de banlieue ne dessert plus la majorité des gares situées entre Dorval et Vaudreuil, outre le train de 18h15 qui poursuit sa route à l'ouest de Dorval. Il s'agit en fait d'un train régional. En 1959, le CN fait la demande afin d'abandonner le service entre Montréal et Dorval. Cette requête arrive dans le contexte de la réorganisation du réseau du CN avec la mise en service de la nouvelle gare de triage Taschereau à Lachine afin de remplacer la cour Turcot. Le CN avait construit une nouvelle voie reliant la cour Turcot à sa nouvelle cour Taschereau, de concert et en parallèle avec la construction de la nouvelle Autoroute 2 (maintenant Autoroute 20) et rejoignait la ligne principale vers l'ouest, à la hauteur de Dorval. Il ne restait donc que les deux trains de banlieue par pointe qui y circulait. La *Board of Transport Commissionners for Canada* va autoriser l'abandon du service entre Montréal et Lachine dès le 30 juin 1960 (Commission des transports du Canada, 1960-1961). La voie ferrée existante sur la portion ouest du territoire de Lachine ainsi qu'à Dorval sera démantelée en 1961 (Commission des transports du Canada, 1960-1961). Ainsi, la première ligne de train de banlieue canadienne fait désormais partie de l'histoire, et ce, après 113 années de service.

4.2.6. Montréal / Cartierville (1982)

La fermeture de la ligne, Montréal / Cartierville[45] se fait en deux étapes. Le 1er juillet 1979 (Girard, 1979, p.D12), le CN élimine la quasi-totalité du

---

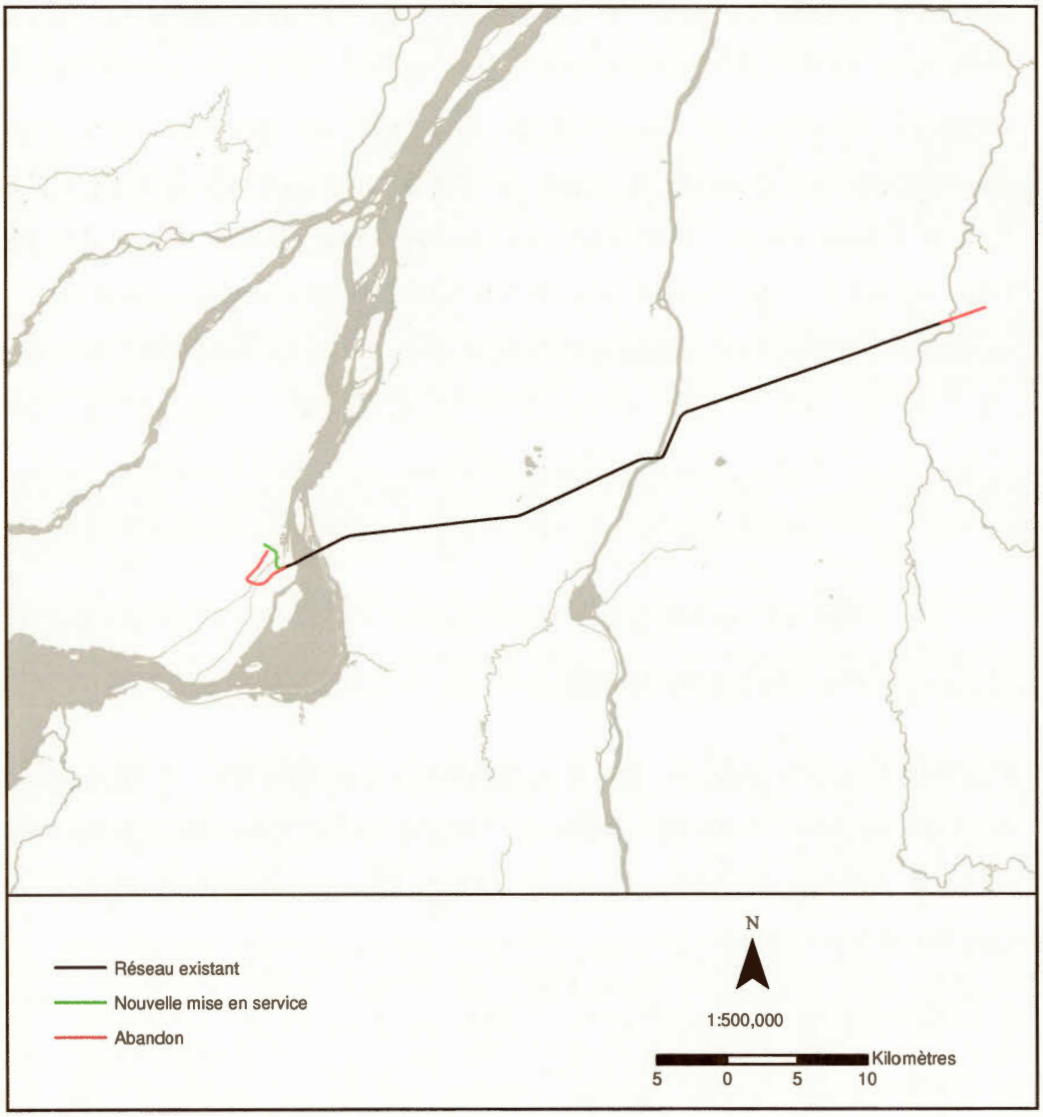
[45] Les horaires de train d'octobre 1969 démontrent que vingt trains par jour et par direction circulent entre Montréal et Cartierville. La ligne Montréal / Cartierville ne sera pas transféré à la Commission des transports de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM) en 1982 comme le reste de la ligne Montréal / Deux-Montagnes et la seule gare unique à cette ligne, soit la gare Cartierville est donc fermée.

service sur la ligne, Montréal / Cartierville. En fait, la seule gare de la ligne Montréal / Cartierville, à ne pas être desservie par la ligne Montréal / Deux-Montagnes était la gare de Cartierville. Au lieu d'amorcer un processus complexe et risqué pour abandonner le service, le CN maintient un train le matin en direction de Montréal et un le soir en direction de Cartierville. Néanmoins, en plus de la gare de Cartierville, les gares Portal Heights, Mount Royal, Vertu, Monkland, et Val-Royal qui étaient desservies par les deux lignes sont amputées de près de 50 % de leur service. Le 30 juin 1982, le dernier train quitte la gare de Cartierville, car la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM) ne va pas la reprendre lorsqu'elle prend en charge la ligne Montréal / Deux-Montagnes (4.2.2).

4.2.7.Montréal / Belœil / Saint-Hilaire / Saint-Hyacinthe / Sainte-Rosalie (1966-1988)

Durant plusieurs années, des discussions ont eu lieu afin de sauvegarder le train de banlieue, Montréal / Belœil / Saint-Hilaire / Saint-Hyacinthe / Sainte-Rosalie. Néanmoins, durant l'hiver 1966-1967 les trains n'iront pas plus loin que Saint-Hyacinthe.

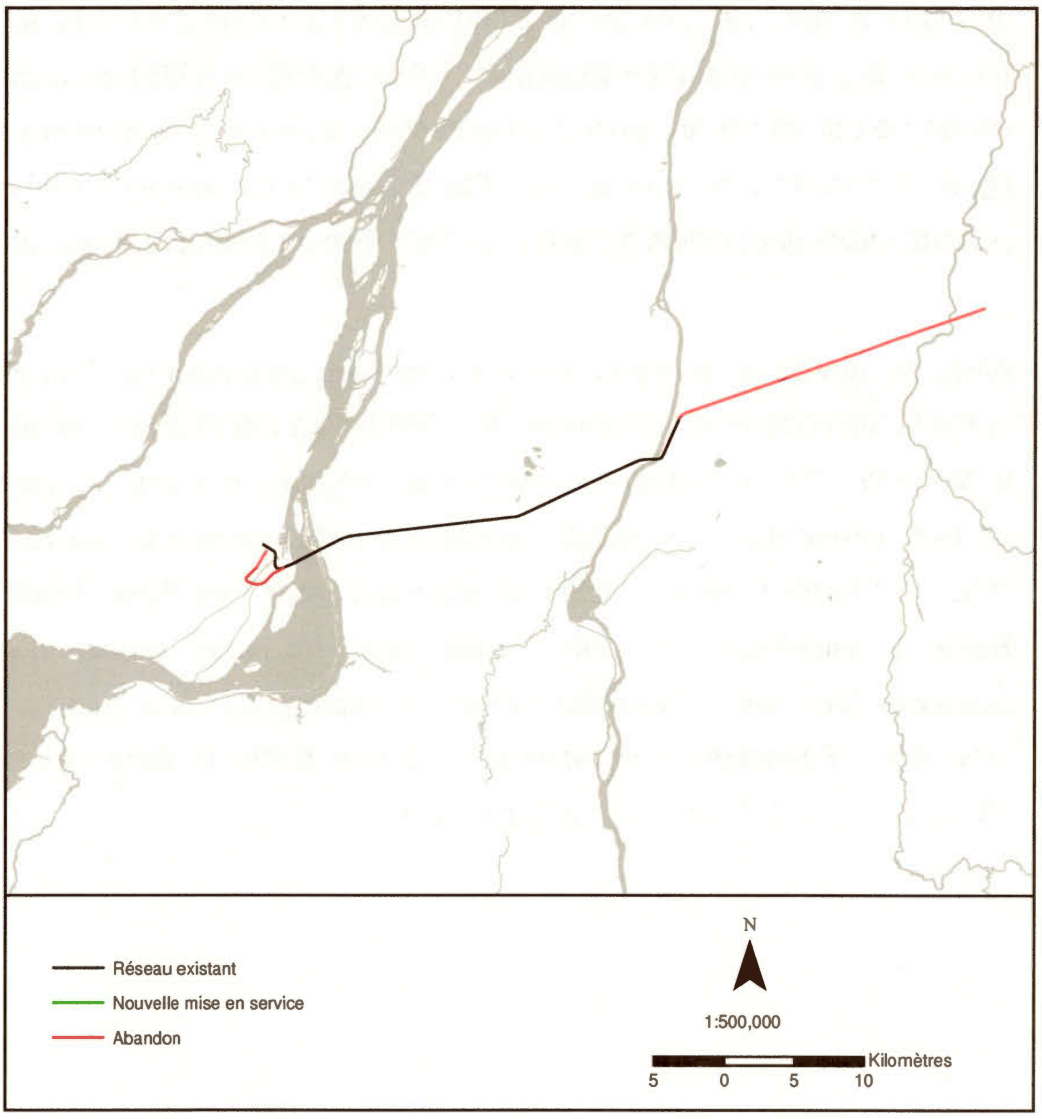
Carte 28 - Tracé du train de banlieue Montréal / Belœil / Saint-Hilaire / Saint-Hyacinthe (1966-1967)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Puis en 1968, le train n'ira pas plus loin que Saint-Hilaire.

Carte 29 - Tracé du train de banlieue Montréal / Belœil / Saint-Hilaire (1968)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

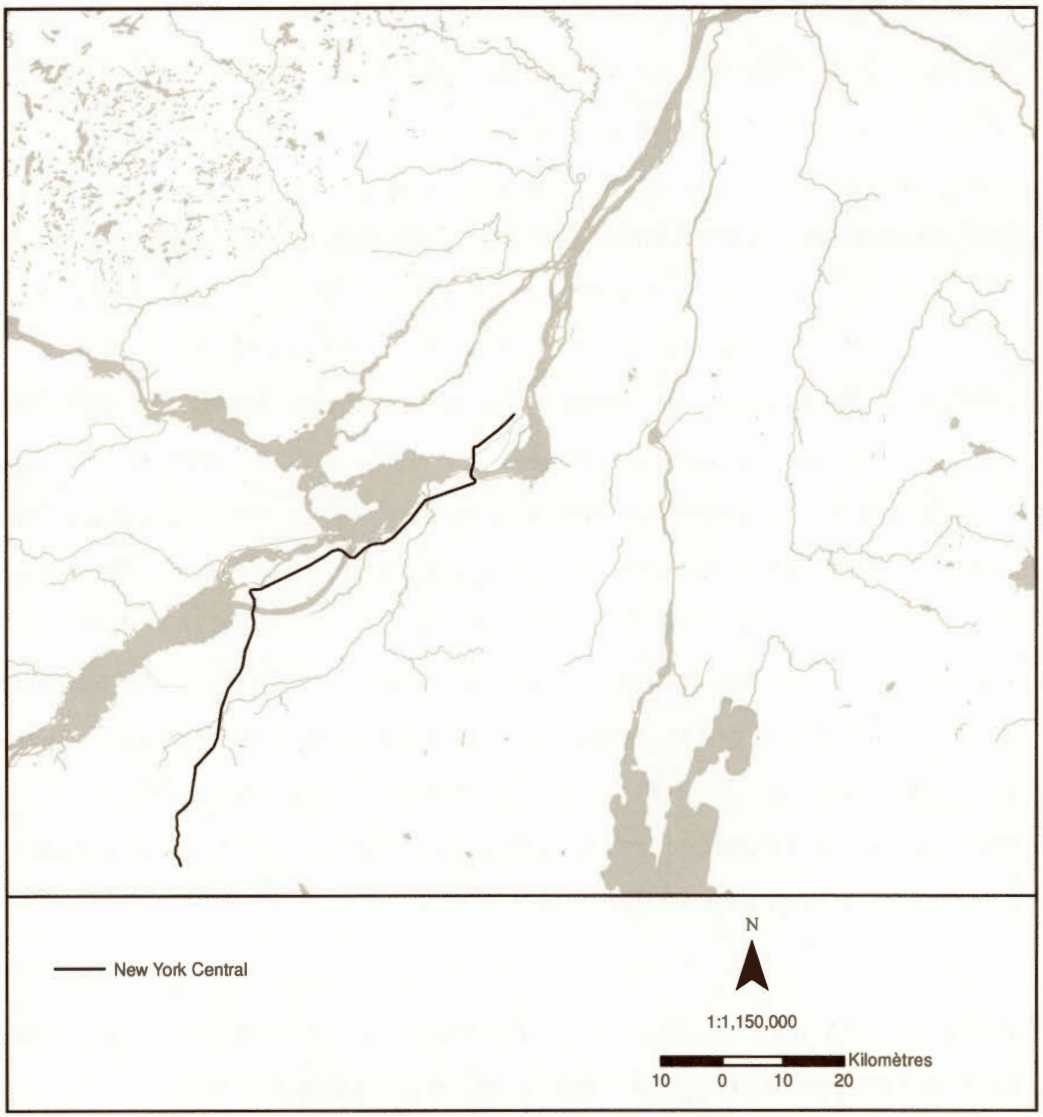
Dès les années 1970, les négociations sont entamées entre les villes desservies par le train, les gouvernements du Québec et du Canada ainsi que le CN pour mettre en place une solution afin de sauvegarder la ligne. Vers la fin des années quatre-vingt, il ne reste qu'un seul départ le matin et un retour le soir. Avec ses quelque 300 usagers journaliers restants, la ligne ferme le 9 septembre 1988 (Bellemare, 1988, p.A5). Le déficit de plus d'un million de dollars par an, ainsi que les besoins majeurs de rénovations de la ligne, de concert avec l'échec des villes desservies par le train à s'entendre pour absorber une portion du déficit du train mènera à l'abandon du service.

Ainsi, du service de lignes de trains de banlieue propriétés du CN opérées après la Seconde Guerre mondiale, en 1988 il n'en restait qu'une seule, soit la Montréal / Deux-Montagnes. Néanmoins, ces trains disparus n'auront pas dit leur dernier mot avec la relance des trains de banlieue qui se réalisera grâce à l'Agence métropolitaine de transport (AMT). La ligne, Montréal / Belœil / Saint-Hilaire / Sainte-Rosalie sera remise en service avec la desserte, Montréal / Mont-Saint-Hilaire (Chapitre VII) ainsi que la ligne Montréal / Repentigny qui reprend en bonne partie la ligne Montréal / Montréal-Nord / L'Assomption (Chapitre VIII).

4.3. *New York Central*

L'unique ligne de train de banlieue montréalaise opérée par le NYC est la liaison entre Malone, dans l'État de New York, Valleyfied (Québec) et la gare Windsor située au centre-ville de Montréal.

Carte 30 - Étendue maximale du train de banlieue montréalais du New York Central



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Tableau 13 - Train de banlieue opéré par le New York Central

Destination	Axe	Ouverture de la voie	Début du navettage	Date fin
Malone, NY (C3)	pont Saint-Laurent	1898	1901	24 octobre 1958

Source : P. Barrieau, 2018

En 1940, la NYC dépose une requête à la Commission des transports du Canada pour diminuer la fréquence de service sur la ligne, Montréal / Malone. La NYC propose de passer de six trains par pointe à deux. La Commission des transports du Canada approuve la diminution à trois trains par période de pointe (Commission des transports du Canada, 1940-1943). En 1943, les villes de Salaberry de Valleyfield, Beauharnois et Châteauguay vont devant la Commission des transports du Canada pour demander de rétablir la fréquence des trains (Commission des transports du Canada, 1943). Cette demande sera refusée. En 1953, le train entre la ville de New York, Utica et Montréal est éliminé (Commission des transports du Canada, 1958, p.482). Entre 1943 et 1957, un autre train sera retiré[46]. En 1957, une demande du NYC pour l'élimination du dernier train est déposée à la Commission des transports du Canada (1957, pp.99-102). Cette demande sera refusée. En 1958, la demande pour la fermeture du train de banlieue de la ligne Montréal / Malone est finalement approuvée (1959-1). Le 19 septembre, la fermeture est annoncée (-, 1958-4, p.11) et le dernier train circulera le 24 octobre 1958 (-, 1958-5, p.8).

Ainsi se termine l'histoire du seul service « international » de trains de banlieue montréalais, opéré par une compagnie américaine.

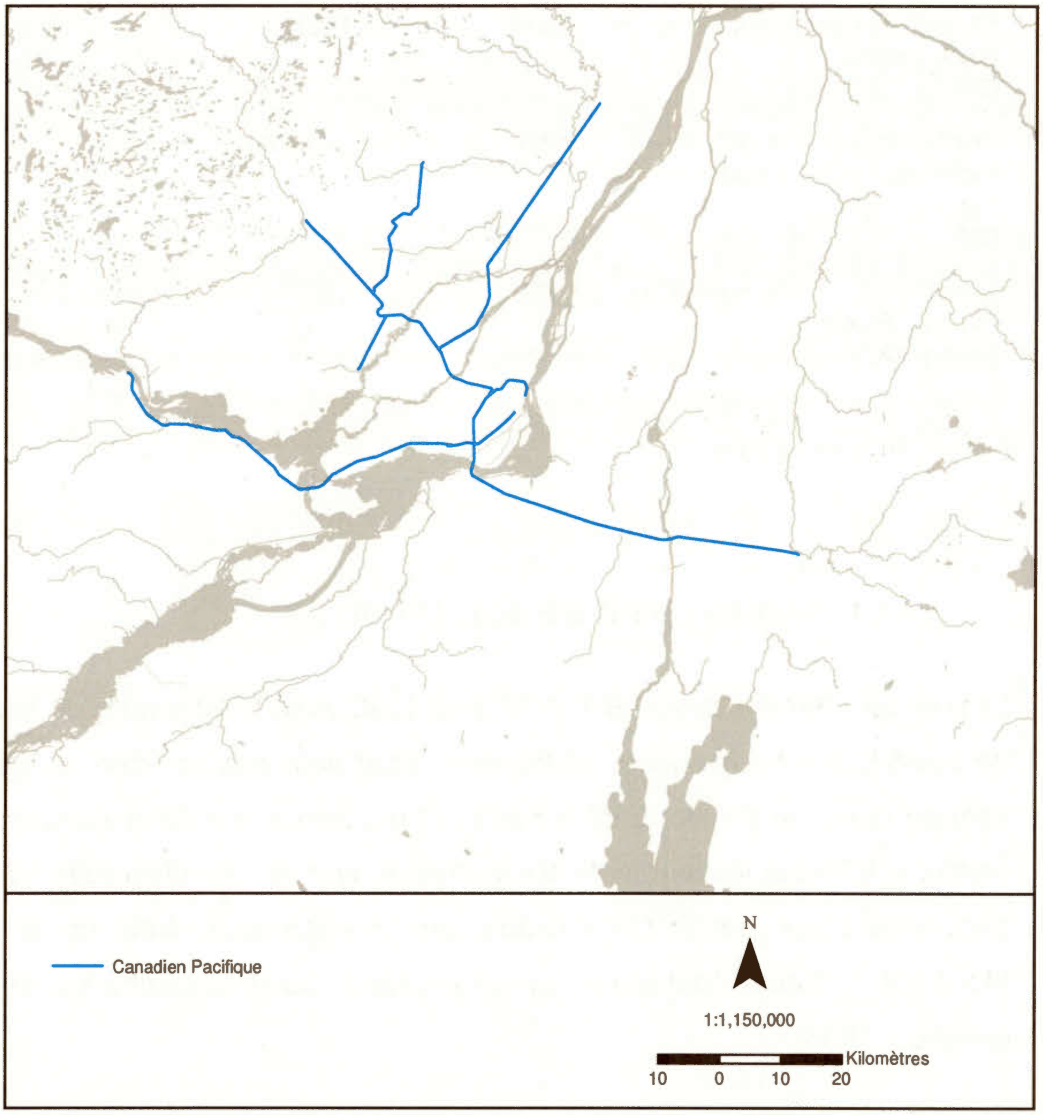
---

[46] Nos recherches ne nous ont pas permis de déterminer une date plus précise.

4.4.Canadien Pacifique

Le Canadien Pacifique procédera lui aussi à la fermeture de tout ses services sauf une seul ligne de train de banlieue.

Carte 31 - Étendue maximale des trains de banlieue montréalais du Canadien Pacifique (1940)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Tableau 14 - Trains de banlieue opérés par le Canadien Pacifique

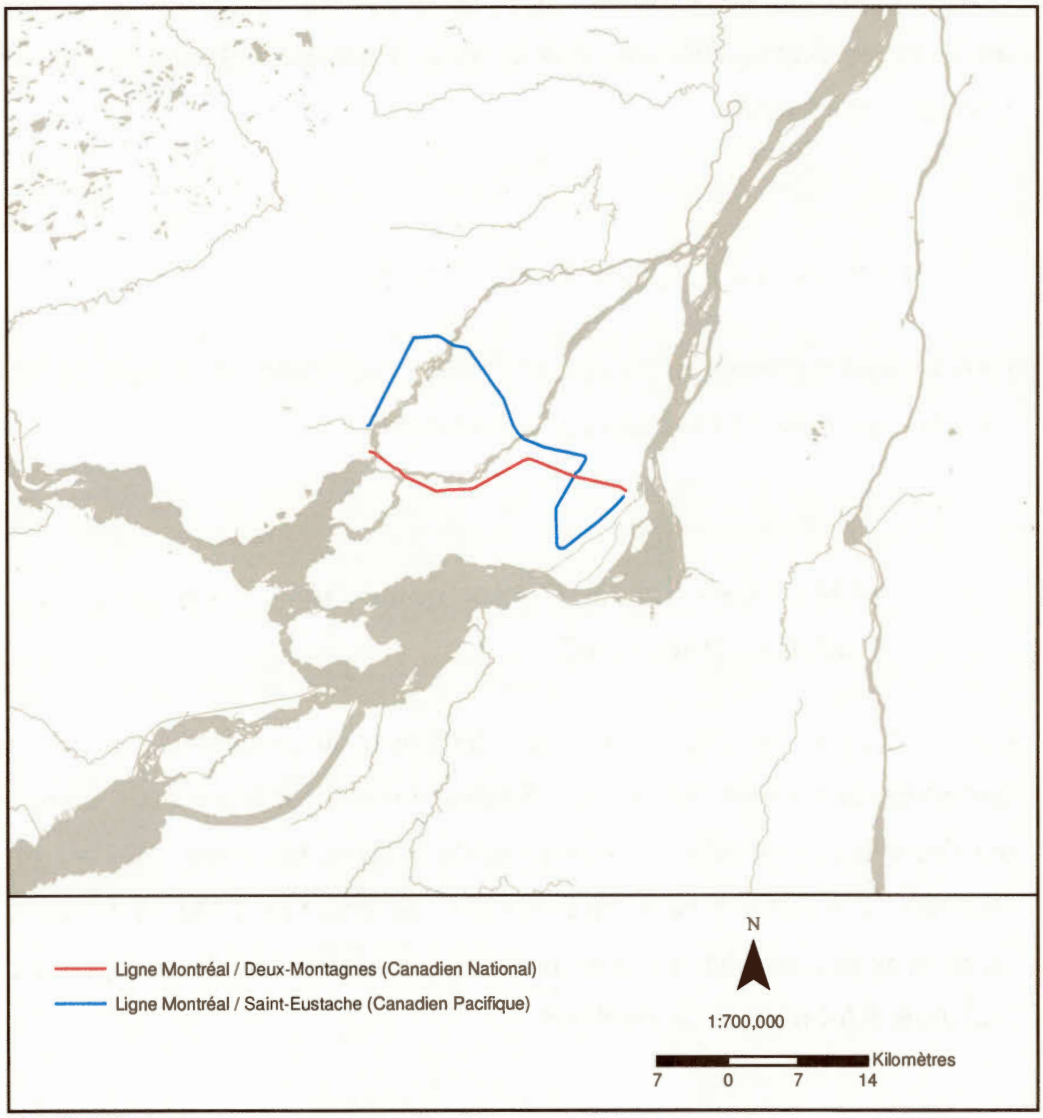
Destination	Axe	Ouverture de la voie	Début du navettage	Date fin
Saint-Eustache (D4)	pont Bordeaux	26 juin 1882	1891	27 avril 1940
Lavaltrie (D1)	pont Bordeaux	*1891*	*1891*	*circa* 1960
Saint-Lin (D2)	pont Bordeaux	1882	1891	1956
Sainte-Thérèse / Saint-Jérôme (D3)	pont Bordeaux	1882	1891	24 octobre 1980
Saint-Jean-sur-Richelieu / Farnham (C1/ C2)	pont Saint-Laurent	1887	*circa* 1887	1981
Dorion / Rigaud / Pointe-Fortune (A2)	Turcot et Glen	1889	1889	actif (train maintenant opéré par le RTM)

Source : P. Barrieau, 2018

4.4.1. Montréal / Saint-Eustache (1940)

La première fermeture survient le 27 avril 1940 avec la fermeture de la ligne de Saint-Eustache (Grignon, 1996). Avec pour seul service offert un unique train en direction de Montréal le matin, et qui retourne à Saint-Eustache en soirée, le CP était incapable de concurrencer avec le train électrique à haute fréquence opéré par le CN circulant sur le tracé plus direct de la ligne Montréal / Deux-Montagnes (anciennement Saint-Eustache-sur-le-Lac) (Grignon, 1996).

Carte 32 - Lignes des trains de banlieue desservant le secteur de Saint-Eustache



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

4.4.2. Montréal / Saint-Lin (1956)

Une seconde fermeture survient avec le démantèlement d'une autre desserte au nord de Sainte-Thérèse, soit la ligne Montréal / Saint-Lin en 1956 (-, *Canadian Rail*, 1963).

4.4.3. Montréal / Lavaltrie (*circa* 1960)

Une troisième fermeture a lieu vers 1960, avec celle de la ligne Montréal / Lavaltrie qui dessert l'île Jésus et la Rive-Nord.

4.4.4.Montréal / Sainte- Thérèse et Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu (1980-1982)

Une quatrième fermeture a lieu en 1980 avec le processus combiné de la fermeture des lignes, Montréal / Sainte-Thérèse, et Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu / Farnham. La fermeture de la ligne, Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu / Farnham sera retardée au 1er octobre 1982, à la suite des audiences tenues afin de déterminer si le service était de voyageurs ou de banlieue. Il fut déclaré de banlieue.

Ainsi, des six différents services de trains de banlieue offerts par le Canadien Pacifique, le service se retrouve avec seulement une seule ligne, soit la ligne Montréal / Dorion / Rigaud / Pointe-Fortune. Cette ligne subira néanmoins des coupures à travers les années. Elle n'ira pas plus loin que Rigaud dès 1941 (Godfrey et Turcotte, 2010, p.202). La CTCUM prendra en charge, comme ce fut le cas de la ligne Montréal / Deux-Montagnes, la ligne en

1982. La ligne subira une autre coupure lorsqu'elle prendra sa forme actuelle le 30 juin 2010 lorsqu'on élimine l'arrêt de Rigaud. On l'appellera désormais, Montréal / Vaudreuil / Hudson.

Plus tard, l'AMT fera renaître de leurs cendres, les lignes, Montréal / Sainte-Thérèse avec sa ligne Montréal / Saint-Jérôme, une portion de la ligne Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu / Farnham, avec sa ligne Montréal / Candiac, ainsi qu'une portion de son ancienne ligne Montréal / Lavaltrie avec sa nouvelle ligne, Montréal / Mascouche.

4.5.Conclusion

Le service de trains de banlieue tel que présenté dans le Chapitre III a été développé par les différentes compagnies privées de chemins de fer. Cependant, tel que mentionné par Yago (1984) et Hilton (1962), au fur et à mesure que la rentabilité du train de banlieue diminue, les investissements et l'offre de service décroissent eux aussi. Face à ce désinvestissement, les différents paliers gouvernementaux, municipaux, régionaux, provincial et fédéral, à la suite de leurs études, proposent diverses interventions et actions (Chapitre V). Cependant, pendant ce temps, les fermetures se succèdent.

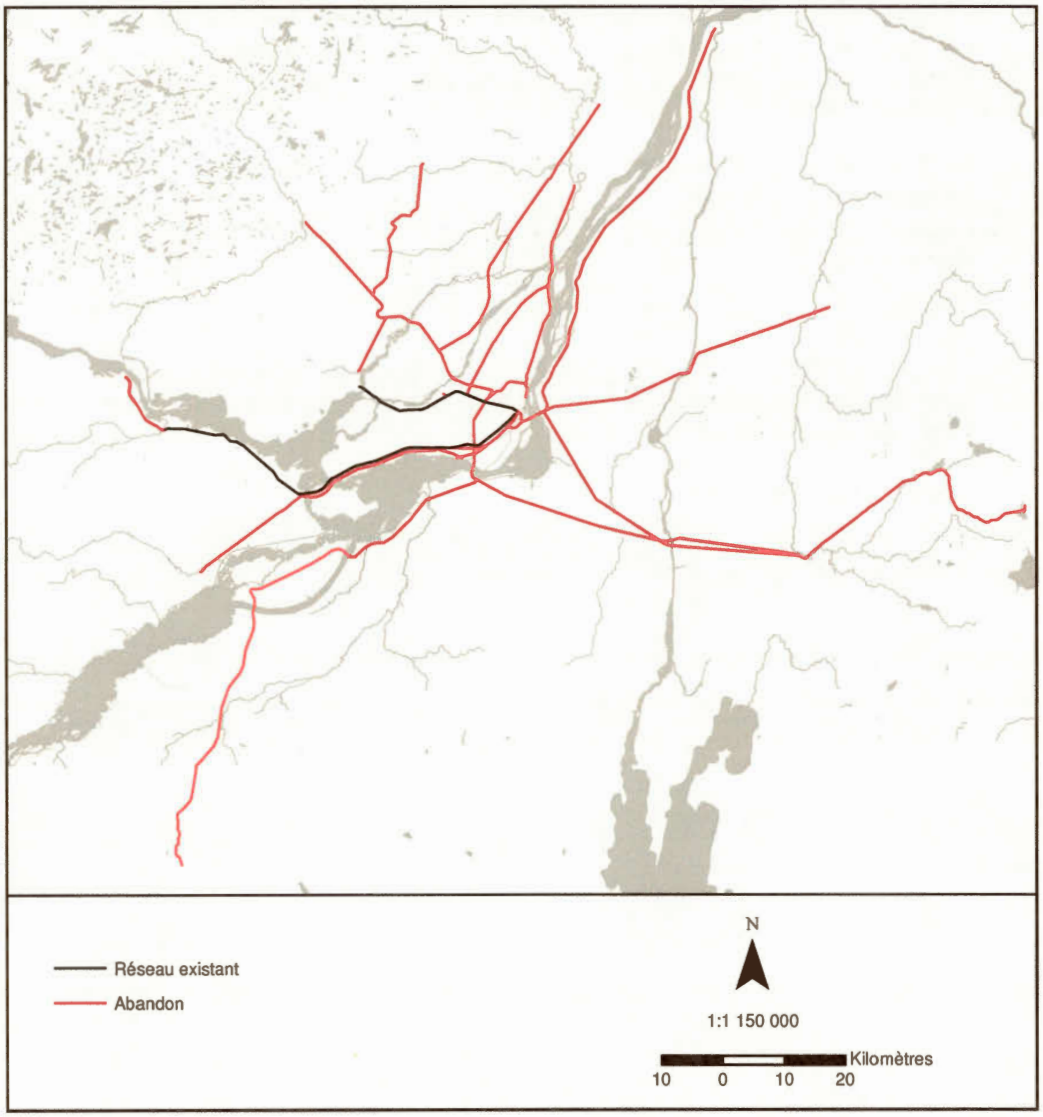
Tableau 15 - Trains de banlieue privés de Montréal (1847-1988)

Destination	Axe	Ouverture de la voie	Début du navettage	Fermeture
Lachine / Dorval / Vaudreuil / Côteau-du-Lac (A1)	Turcot et Glen	17 novembre 1847	1852	30 juin 1960
Belœil / Saint-Hilaire / Saint-Hyacinthe / Sainte-Rosalie (B1)	pont Victoria	1859	*circa* 1868	9 septembre 1988
Saint-Jean-sur-Richelieu / Granby / Waterloo (B2/ B3)	pont Victoria	*circa* 1860	1876	1951/1956/1960
Sainte-Thérèse / Saint-Jérôme (D3)	pont Bordeaux	1882	1891	24 octobre 1980
Saint-Eustache (D4)	pont Bordeaux	26 juin 1882	1891	27 avril 1940
Saint-Jean-sur-Richelieu / Farnham (C1/ C2)	pont Saint-Laurent	1887	*circa* 1887	1 octobre 1982
Dorion / Rigaud / Pointe-Fortune (A2)	Turcot et Glen	1889	1889	1er novembre 1982 (transféré à la CTCUM)
Lavaltrie (D1)	pont Bordeaux	1891	1891	*circa* 1960
Saint-Lin (D2)	pont Bordeaux	1882	1882	1956
Malone, NY (C3)	pont Saint-Laurent	1898	1915	24 octobre 1958
L'Assomption (E1)	gare Moreau	*circa* 1903	*circa* 1910	1946 (transféré à l'axe Tunnel Mont-Royal)

Destination	Axe	Ouverture de la voie	Début du navettage	Fermeture
Lazard (Bois-Franc) / Cartierville (F1)	tunnel mont-Royal	21 octobre 1918 / février 1921	21 octobre 1918 / février 1921	30 juin 1982
Saint-Eustache-sur-le-Lac (Deux-Montagnes) (F2)	tunnel mont-Royal	juillet 1925	juillet 1925	1er juillet 1982 (transféré à la CTCUM)
Varennes / Sorel (B4)	pont Victoria	1929	1937	1960
Montréal-Nord / L'Épiphanie (F3)	tunnel mont-Royal	13 août 1945	13 août 1945	8 novembre 1968 /1969

Source : P. Barrieau, 2018

Carte 33 - Contraction du réseau de trains de banlieue (1988)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Mais avant de nous intéresser à ces études et mesures pour relancer, maintenir ou moderniser le service de train de banlieue montréalais, concluons le présent chapitre avec l'identification des facteurs qui expliquent l'abandon, ou du moins le désintérêt par les compagnies de chemin de fer

d'opérer le service de train de banlieue dans la région montréalaise. Le recours à l'autorité fédérale, que ce soit sous le nom de la Commission des chemins de fer, la Commission des transports du Canada, la Commission canadienne des transports, l'Office national des transports à l'Office des transports du Canada, pour modifier ou abolir les services ferroviaires, contrôle en quelque sorte, l'évolution - le déploiement ou le repliement - des services ferroviaires et par le fait même, du service de trains de banlieue montréalais.

Paradoxalement, en invoquant et en démontrant les motivations qui les mènent à demander l'autorisation d'abolir en partie ou en totalité leurs services, les compagnies de chemin de fer privés désagrègent le service qu'elles ont elles-mêmes déployé, et ce, sur près d'un siècle.

De plus, ce qui est surprenant dans le cas montréalais, c'est l'accélération des demandes de fermeture en deux temps, soit au tournant des années 1960 et au début des années 1980. Cette accélération se fait parallèlement aux abandons de service et aux chutes d'achalandage.

Plusieurs raisons expliquent ce désir de la part des chemins de fer de se soustraire aux responsabilités liées aux trains de banlieue. Nous en avons identifié quatre qui nous apparaissent les plus importantes :

- Premièrement, il y a la compétitivité de l'automobile qui jouit d'une popularité grandissante grâce à une augmentation de la motorisation ainsi qu'un réseau routier en expansion et d'un réseau autoroutier en plein développement, les infrastructures étant payées par l'État. Dès 1912, sous

la direction du ministère de l'Agriculture le département de la Voirie est créé (Poitras, 2014, p.2). « À partir des années 1920, ce mode de transport individuel [l'automobile] donne ainsi accès aux nouveaux espaces résidentiels aménagés à l'extérieur du centre. L'automobile permet alors de dissocier les lieux de travail et d'habitation, les zones d'affaires des zones industrielles» (Poitras, 2014, p.3).

- Deuxièmement, il y a de la compétitivité avec les nouveaux services d'autobus circulant sur ces infrastructures, et ce, dès les années 1920.

- Troisièmement, les services passagers de chemins de fer sont de moins en moins rentables avant d'être carrément déficitaires. Les compagnies ferroviaires doivent entre autres payer leurs propres infrastructures et les taxes qui y sont rattachées.

- Quatrièmement, le matériel passager roulant est parfois désuet, et en tenant compte de la nature déficitaire des opérations et du fait que les infrastructures sont de plus en plus sollicitées pour la circulation des trains de marchandises et qu'elles répondent de moins en moins aux critères d'opération des trains de banlieue, l'intérêt de le remplacer/moderniser n'étant pas là.

Les facteurs officiels énumérés pour justifier les requêtes, ou les non-dits qui se révèlent au fil des ans et des rencontres demeurent généraux, communs à d'autres cas où des organismes se désintéressent d'un service qu'ils offrent ou d'un bien qu'ils possèdent. Nous les regroupons sous deux thèmes : une surréglementation nuisible et une compétition modale féroce.

Pour ce qui est de la surréglementation nuisible qui empêche les compagnies de chemin de fer de maintenir et d'améliorer le service offert, cinq éléments sont récurrents :

- La perte de la rentabilité

Les différents dossiers de fermetures de lignes de trains de banlieue que nous avons consultés démontrent que la situation déficitaire datait depuis longtemps, et souvent depuis le début des années 1930. Dans le justificatif de la fermeture de la première ligne de trains de banlieue montréalais, soit la ligne Montréal / Saint-Eustache opérée par le Canadien Pacifique (CP), il est fait mention que les revenus engendrés par la station de Saint-Eustache ont chuté de 36 000 $ en 1931 à seulement 13 000 $ en 1938 (Commission des Transports du Canada, 1940a, p.96). De plus, la ligne engendre des pertes annuelles (9970 $ en 1936, 8236 $ en 1937 et 7388 $ en 1938). C'est cette perte de rentabilité qui justifiera la fermeture des services.

Une série d'évènements historiques mène à plusieurs phases d'inflation importante. Elles entraînent des augmentations significatives des coûts d'opération des trains de banlieue. De plus, une diminution des revenus, due à une baisse marquée de l'achalandage, survient à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Au même titre que le *Nickel Fare* aux États-Unis (Yago, 1984), l'incapacité des chemins de fer d'augmenter les revenus de leurs réseaux fera en sorte qu'on voit une dégradation de l'état du réseau. Le système réglementaire agit comme frein aux augmentations des tarifs et contribue à la diminution des fréquences. Ainsi, les compagnies de chemin de fer arrêtent les investissements dédiés à augmenter le nombre de stations

et à augmenter la fréquence du réseau. Elles se lancent plutôt dans une guerre de tranchées avec les Commissions successives, responsables de la tarification et des fermetures de service. Les usagers sont pris en otage. Au lieu d'assister aux augmentations graduelles de leurs tarifs, les prix sont gardés artificiellement bas pendant des années, voire des décennies, pendant que les compagnies de chemin de fer couvrent les déficits de plus en plus importants.

- L'abandon des lignes et la diminution des fréquences

Depuis plusieurs décennies, entre les compagnies de chemin de fers et le gouvernement fédéral une sorte de pacte existe. D'une part, le gouvernement leur garantit un monopole ou duopole. D'autre part, elles doivent conserver, en contrepartie, certains services moins rentables, voire déficitaires. Ainsi, les compagnies de chemin de fer sont contraintes par le gouvernement de maintenir au minimum un train par jour sur les axes touchés. Progressivement, elles effectuent des coupures qui, inévitablement, mènent à un service de moins en moins diversifié, que les usagers finissent par délaisser. Coupures après coupures, le service en vient à être pratiquement abandonné par les usagers et ce cycle se poursuit jusqu'à ce qu'il ne reste qu'un seul train. À partir de ce moment, un long et difficile processus d'abandon de service est lancé.

Mais pour que la requête soit acceptée, la ligne doit générer un important déficit avant que le gouvernement ne laisse la possibilité d'abandonner le service de train de banlieue. Ce cercle vicieux se poursuit jusqu'à l'abandon complet du service. Cette façon de procéder, aussi hypocrite que

malhonnête, devenait pratiquement la seule route possible avec le cadre réglementaire encadrant l'abandon des services ferroviaires[47].

- L'augmentation de la tarification

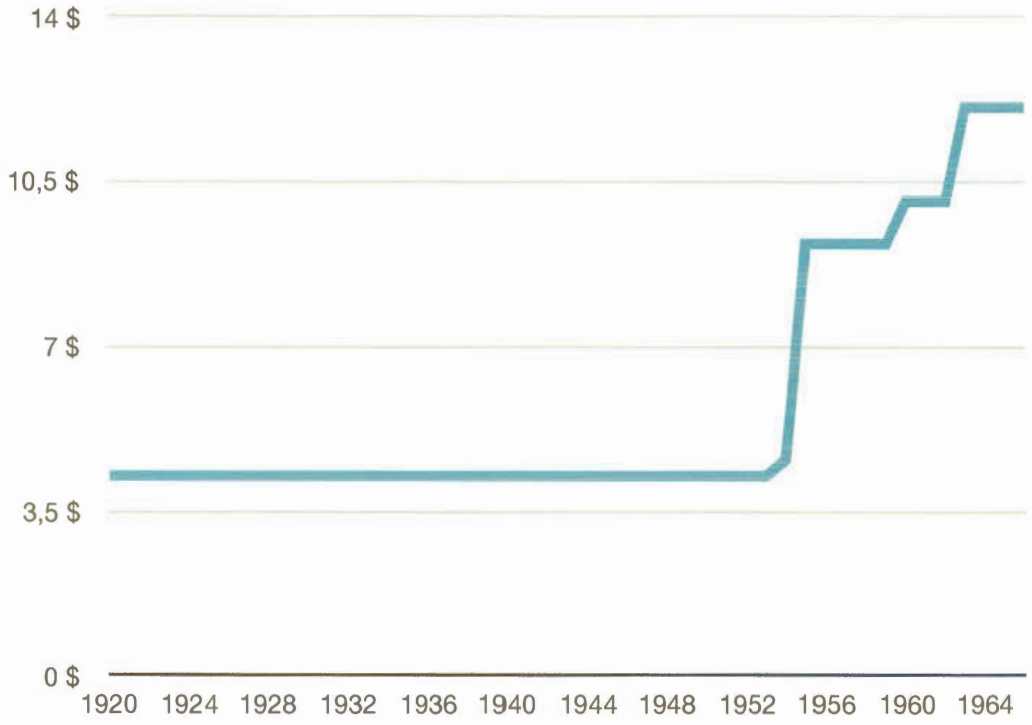
L'augmentation des tarifs afin de suivre la croissance des coûts d'énergie, de main-d'oeuvre et de modernisation du matériel roulant, des gares et des voies est très difficile à atteindre. Les demandes d'augmentation sont souvent refusées, pour le bienfait des usagers mais au détriment du service, donc à terme, au détriment de la clientèle. Les compagnies de chemin de fer doivent parfois attendre longtemps avant de faire la demande pour ne pas faire de tort à leur image d'entreprise. Mais comme l'a démontré Yago, le *Nickle fare*, remplacé par le *Dime fare* dans les transports urbains, arrive trop tard et s'avère trop peu. En 1966, le maire de Beaconsfield M. Edwin Briggs affirme que « l'augmentation de 500 % depuis 1950 au tarif du transport par train est difficile à justifier » (-, 1966, *La Presse*, p.3). Si elle avait débuté dès le début du siècle, l'augmentation n'aurait pas été soudaine, le matériel roulant aurait pu être modernisé de manière constante et le service n'aurait pas autant décliné. La lourde procédure bureaucratique nécessaire afin d'augmenter les tarifs mis en place afin de protéger les consommateurs mène à la disparition de plusieurs lignes.

Par exemple, les résidents de Dorval employant le service du CP pour navetter vers le centre-ville voient leur tarif mensuel rester stable pendant 33 ans entre 1920 et 1953 pour ensuite voir leur tarif augmenter de 285 %, passant de 4,25 $ à 12,10 $ en 12 ans, juste au moment où l'automobile se généralise. Ce sera une forte incitation à quitter le train.

---

[47] Le désengagement n'est toutefois pas total puisqu'encore aujourd'hui, les trains de banlieue circulent en grande partie sur des voies appartenant au Canadien National (CN) et au Canadien Pacific (CP) avec leur permission et selon les contraintes qu'ils imposent.

Graphique 2 - Évolution de la tarification entre Dorval et le centre-ville via le service offert par le CP (1920-1966)



Source : P. Barrieau, 2018[48]

La diminution de la rentabilité des lignes rend les investissements dans le réseau difficile à justifier et l'état du réseau se dégrade. Le service est de moins en moins attractif face à l'arrivée de deux nouveaux compétiteurs, soit l'autobus et l'automobile. La première ligne de train de banlieue montréalaise sera opérée avec des locomotives à vapeur jusqu'à sa fermeture le 30 juin 1960.

[48] Données tiré de: -. (1966). « Dorval et Pointe-Claire s'élèvent, à leur tour, contre la hausse des tarifs des trains de banlieue », *La Presse*, Montréal, Québec, 16 septembre 1966, p.3.

- La main-d'oeuvre

Le mouvement syndical amène une hausse des salaires et l'imposition de nouvelles règles. Au minimum, les coûts d'opération doublent, mais ils peuvent même quadrupler (Hanna, 1998a). Si jusque là les trains de banlieue et les trains régionaux étaient opérés dans des fenêtres de travail qui permettait de combiner la pointe du matin et celle du soir, après la Guerre la convention collective des horaires des employés change et ne peut plus être divisée de la même manière. Ce qui était auparavant considéré un jour de travail (par exemple, plage de pointe du matin, rien, plage de pointe du soir), est désormais considéré comme deux « *shift* » indépendant de 8 heures, doublant ainsi les coûts de la main-d'oeuvre. Parallèlement, les trains régionaux sortent des heures de pointe, éliminant *de facto* le service circonstanciel de trains de banlieue qu'ils permettaient.

Pour ce qui est de la compétition modale féroce, des alternatives aux trains de banlieue, l'autobus et l'automobile arrivent, et ce, plus ou moins en même temps. Le train de banlieue, habitué à son monopole, est incapable de les affronter, compte tenu de son cadre réglementaire ainsi que certaines rigidités structurelles, telle la main-d'oeuvre.

- L'autobus

Depuis le début des années vingt, des services d'autobus sont mis en place au Québec. Plusieurs de ces services relieront les banlieues au cœur de Montréal. Au début, ces services sont limités par leur structure entrepreneuriale : un individu ou une entreprise achète un autobus après avoir obtenu du gouvernement du Québec le droit d'offrir un service sur un axe. Avec les années, certains seront en mesure de s'acheter des véhicules supplémentaires et ainsi améliorer leur desserte. Puis, une vague de

consolidation de l'industrie des services d'autobus va débuter. Ernest Savard, prospère homme d'affaires et notamment copropriétaire des Canadiens de Montréal ainsi que des Royaux de Montréal, va acheter plusieurs petits opérateurs. En 1928, il les vendra à la nouvellement créée, Compagnie des transports Provinciale (CTP) ses 31 compagnies d'autobus (Breton, 2015). Plusieurs des lignes d'autobus opérées par la CTP seront en compétition directe avec les lignes de trains de banlieue. Ces lignes sont majoritairement rentables et offrent plusieurs dessertes pour les navetteurs. Le tarif est habituellement plus bas que celui des trains de banlieue. Les coûts d'opération aussi ; car les compagnies de chemin de fer doivent payer pour leurs infrastructures en plus d'assumer les frais liés aux employés, infrastructures, sources d'énergie et véhicules. Pour les autobus, ils utilisent gratuitement, outre immatriculation et frais d'acquisition de la licence permettant d'opérer le service, car les routes, puis les autoroutes sont presque toutes gratuites. Ironiquement, la CTP deviendra déficitaire et sera démantelée en 1983. Les lignes d'autobus seront reprises par les nouveaux Conseils Intermunicipaux de Transports (CIT) avec la mise en vigueur de la *Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal*.

- L'automobile

Dès les années vingt, le gouvernement du Québec s'intéresse particulièrement au développement routier. Durant l'entre-guerre, il entreprend la réalisation d'un réseau de routes reliant les villes et les régions entre elles. Ces *routes nationales* permettent non seulement à l'autobus, mais aussi à l'automobile de compétitionner avec le train de banlieue sans payer pour l'infrastructure. En 1958, le gouvernement provincial inaugure la première phase d'un vaste réseau d'autoroutes dans la région métropolitaine. Ultimement, ce réseau autoroutier comprendra neuf

autoroutes dans l'axe est-ouest et six dans l'axe nord-sud. Après son implantation, le réseau autoroutier facilite l'accès à la banlieue, limite la congestion tout en diminuant le temps de transit. Le service de trains de banlieue devient par le fait même encore moins compétitif. Dès lors, seuls les banlieusards sans voiture (souvent étudiants universitaires et femmes) ainsi que les « fidèles » (les hommes habitués à prendre le train) demeurent les seuls utilisateurs. Ainsi, le réseau routier dont les coûts sont absorbés en grande partie par l'État distortionne le coût d'un déplacement et le fait pencher, d'une manière défavorable, par rapport aux trains de banlieue.

Alors que les services privés de trains de banlieue souffrent de la compétition amenée par le réseau autoroutier grandissant payé à même l'argent des taxes provinciales, la ville de Montréal prépare une nouvelle attaque : la conversion des lignes de trains de banlieue en lignes de métro.

Tandis que les autres modes offrent des services en réseaux, les trains de banlieue ne desservent que le centre-ville dû à leurs lignes se terminant aux grandes gares ainsi que l'absence de transfert aisé entre les lignes et les autres modes. Avec le transfert de plus en plus important de l'emploi vers la banlieue, de même que les lieux de consommation, le train est de moins en moins attractif et est relégué aux oubliettes, tant par les usagers que par leurs opérateurs, incapables de transformer leurs lignes en réseau. L'État tentera au courant des décennies suivantes de réaliser cette transformation.

CHAPITRE V
VILLE DE MONTRÉAL : ÉTUDES INFRUCTUEUSES - I, 1911-1967

Expliquer comment la Ville de Montréal en est venue à s'intéresser aux services de trains de banlieue n'est pas une mince affaire. Rappelons que selon les articles 91 et 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*, la responsabilité des voies ferrées et des chemins de fer est de manière générale une responsabilité fédérale à moins qu'ils ne soient situés qu'à l'intérieur d'une seule province, et qu'ils n'aient pas d'intérêt national. Ainsi, les principaux chemins de fer situés dans la région montréalaise sont tous de juridiction fédérale. C'est pourquoi la Ville de Montréal n'est pas responsable de l'opération et de la gestion des trains de banlieue, mais elle se retrouve aux prises avec les besoins des citoyens, les limites de ses organismes de transports collectifs et le désintéressement apparent des opérateurs privés du train de banlieue.

Durant le XX^{e} siècle, lorsque les planificateurs de transport de Montréal sont priés de trouver des solutions aux problèmes de mobilité, ils vont tenter de réemployer des emprises existantes afin d'offrir les équipements nécessaires à l'augmentation de l'offre des infrastructures de transport. Dans un contexte où les budgets sont limités, l'exploitation des emprises existantes devient primordiale. Le tramway est jugé vieillot et lent dès les années 1930 et a de la difficulté à se mesurer à la voiture et l'autobus. La Ville est de plus en plus congestionnée. Il faut donc réaliser des projets rapidement.

Ce chapitre démontre comment, entre 1911 et 1967, la Ville s'intéresse progressivement aux emprises ferroviaires afin d'y instaurer un service de transports collectifs. Bien qu'aucune réalisation ne sortira de cette longue période de réflexion, d'études et de débats publics, les projets démontrent la manière dont la Ville a pu faire évoluer les idées avant de demander au gouvernement du Québec de prendre le relais. Bien que les études soient infructueuses en ce qui concerne les réalisations, elles serviront à établir les paramètres des études suivantes. De plus, ces études vont heurter un mur qui leur sera infranchissable : l'absence d'instance métropolitaine apte à réaliser les projets. Car les projets pilotés par les instances municipales sont d'ampleur métropolitaine. Finalement, cette situation se répètera car elle est symptomatique des problèmes généraux de gouvernance avec la montée importante de la zone métropolitaine située hors de territoire de la Ville de Montréal. Tandis que le réseau routier et le réseau de tramways desservent bien les origines et les destinations habituelles de la population urbaine, les trains de banlieue desservent le centre-ville à partir de la banlieue. Mais pour les déplacements ayant pour origine ou destination la banlieue et ne se dirigeant pas vers le centre-ville, les citoyens se voient obligés de prendre leur voiture. Plusieurs des études prendront en cela en considération et vont proposer des réseaux qui iront de banlieue à banlieue, via le centre-ville. La multiplication des origines et destinations rendra de plus en plus difficile la possibilité de desservir le territoire en transport collectif. C'est le début d'un long processus (Chapitre VI) qui aboutira finalement à la prise en charge des trains de banlieue (Chapitre VII).

Pendant une bonne partie du XX^{e} siècle, l'administration montréalaise ainsi que le gouvernement du Québec considèrent les options modales liées aux emprises ferroviaires où sont logées les voies ferrées avec l'intention de les

utiliser dans différents projets de transports collectifs. Mais, fait surprenant, ils ne s'intéressent pas aux trains de banlieue qui y circulent en tant que tel. Malgré les limitations constitutionnelles pour travailler avec les compagnies de chemin de fer, l'exploitation potentielle des emprises ferroviaires devient un des enjeux majeurs des projets de transports collectifs[49]. Ainsi, l'utilisation des emprises s'insère dans un climat de crise du partage des responsabilités des transports collectifs et de besoins importants de nouvelles infrastructures d'une métropole en plein développement.

Le nerf de la guerre en planification des transports est bien trop souvent la disponibilité d'une emprise afin d'y localiser son projet. Les emprises sont des corridors qui traversent les villes et qui peuvent accueillir les infrastructures de transports linéaires, comme des routes, des voies ferrées et même des lignes électriques[50]. Les emprises offertes ont tendance à guider les projets proposés. Car sans emprise, deux choix sont offerts, soit la création d'une nouvelle emprise en procédant à un vaste exercice d'expropriations et de démolitions, soit de construire un tunnel. Ces deux activités sont coûteuses et difficiles. C'est ainsi que les planificateurs de transports vont étudier les voies de transports existantes afin de déterminer s'il est possible d'y loger la nouvelle infrastructure. Une emprise

---

[49] Ceci est toujours d'actualité car le projet de train électrique proposé par la CDPQ-INFRA (Chapitre VIII) est localisé presqu'exclusivement dans des emprises de transports existantes (voies réservées aux autobus, autoroutes et voies ferrées). Le projet serait ainsi réalisé avec relativement peu d'expropriations, lorsqu'on compare à un projet qui aurait nécessité la réalisation d'une nouvelle emprise.

[50] Ainsi, par exemple, une emprise ferroviaire est la bande de terrains continus où est logé la voie ferrée. Habituellement, l'emprise ferroviaire est significativement plus large que la voie ferrée afin de permettre non seulement aux équipements connexes de s'y loger (tel que les fils de télégraphes), le drainage des eaux de chaque côté de la voie afin de s'assurer qu'elle ne soit endommagée, mais aussi de l'espace pour y ajouter des voies dans le futur. L'espace est aussi employé afin de faciliter des travaux.

abandonnée, encore plus si elle est située à proximité d'un bassin de population important, est fort intéressante pour un planificateur d'infrastructures ainsi qu'un politicien. Cependant, les emprises étant situées à l'extérieur du territoire de l'organisme responsable de l'étude, elles donnent envie aux planificateurs de prolonger leur réseau. Malheureusement ce projet connaîtra également des conclusions funestes.

5.1. Luttes entre administrations municipales et entreprises de transports collectifs

Les transports collectifs urbains à Montréal sont gérés par des entreprises distinctes et souvent séparées des administrations municipales. Ces entreprises peuvent être privées ou publiques, via une entreprise détenue par une ou plusieurs villes ou par un autre palier gouvernemental. Ainsi de 1861 à 1951, les transports collectifs urbains montréalais seront opérés par des entreprises privées puis depuis 1951 par des organismes publics.

Les visées des administrations municipales ne sont pas toujours atteintes par les entreprises privées offrant les transports collectifs. Bien que les compagnies doivent répondre à une charte qui balise leurs droits et responsabilités, elles doivent aussi répondre à d'autres enjeux, dont ceux de la rentabilité commerciale et des demandes de leurs actionnaires.

À la suite de la recension des projets ainsi qu'à leur analyse, nous sommes parvenus à établir une classification en deux temps. Ainsi, ce chapitre présente les tentatives faites par la Ville de Montréal afin de réaliser des projets de transports collectifs dans les emprises ferroviaires. La première tentative, intitulée *Lutte Ville-MTC (1911-1951)* est marquée par une

quarantaine d'années de conflits entre l'opérateur de transports collectifs urbains, la Montreal Tramways Company (MTC) et la Ville de Montréal, autant avec ses élus que ses services. Cette période se termine avec la municipalisation de la MTC. La deuxième tentative intitulée *Municipalisation (1951-1963)* présente la panoplie de projets proposés dans les emprises ferroviaires par la Ville de Montréal ainsi que par la Commission de transport de Montréal (CTM), le nouvel opérateur public des tramways et autobus à Montréal. La troisième tentative, soit la *Métropolisation (1964-1967)*, aborde la période où la Ville est confrontée à un grand problème : elle propose de maximiser le potentiel des emprises ferroviaires, mais ne possède de compétence qu'à l'intérieur de ses limites. C'est pourquoi il lui est difficile, pour ne pas dire impossible, de réaliser des projets à l'extérieur de sa juridiction.

5.2. Première tentative : Lutte Ville-MTC (1911-1951)

En 1911, les deux principales compagnies de tramways opérées par le privé sur l'île de Montréal (la Montreal Street Railway ainsi que la Montreal Park and Island Railway) fusionnent afin de créer la Montreal Tramway Company (MTC)[51]. La compagnie nouvellement fondée opère les tramways et, plus tard, les autobus au cœur de la métropole et détient le monopole de l'exploitation non seulement des tramways, mais également des autobus et,

---

[51] L'autre opérateur de tramways, la Montreal & Southern Counties (M&SC), qui a débuté ses opérations en 1909, est une propriété du Grand Trunk Railway (GT), un des trois principaux chemins de fers transcontinentaux canadiens à cette époque. Le GT sera absorbé par le CN en 1923. Le service dessert Longueuil et la Montérégie à partir de Montréal au coin des rues McGill et Wellington. La M&SC n'entre donc pas en compétition avec les autres services de tramways.

plus tard, du métro. La MTC élaborera au cours de son existence divers plans pour la création d'un métro qui ne verront toutefois pas le jour.

La première période, *Lutte MTC-Ville de Montréal* voit émerger la possibilité de l'utilisation des emprises ferroviaires comme levier pour faire pression sur la MTC afin qu'elle améliore le service offert aux Montréalais. Le problème sous-jacent se situe au niveau des tarifs que la MTC a le droit de demander aux usagers qui ne lui permettent pas de générer suffisamment de revenus pour se lancer dans une vague d'expansion. Elle peine à faire ses frais et n'est même pas en mesure de maintenir son service en bon état. Il est quand même ironique de constater que la Ville ne lui permet pas d'augmenter les tarifs suffisamment pour qu'elle puisse moderniser et étendre son service.

Au fil du temps, les relations entre la MTC et la Ville se détériorent. La charte octroyant à la MTC le monopole des transports est au cœur des problèmes (Gascon, 1984). La Charte de la MTC, comme dans la plupart des grandes villes nord-américaines est le contrat liant la compagnie à la Ville. Ce document présente les rôles et responsabilités des deux partenaires en termes de tarification, d'offre de service, de voirie, etc. Ces documents sont d'une longue durée contractuelle afin de s'assurer que l'opérateur est en mesure d'amortir les coûts de réalisation de leur réseau. En contrepartie, l'évolution du contexte, des formes urbaines et de l'économie fait en sorte qu'au fur et à mesure que les années passent, les conditions encadrant le contrat s'avèrent un point de conflit de plus en plus important. La quasi-totalité des grands réseaux nord-américains et européens trouvent leurs origines dans ses anciennes compagnies.

La MTC refuse plusieurs demandes de la part de la Ville, qui souhaite prolonger les lignes de tramways et d'autobus et d'en inaugurer de nouvelles. Contrôlant la *Charte de la MTC*, la Ville refuse à son tour de lui octroyer le droit d'appliquer des augmentations tarifaires. Ces dernières auraient pu rendre possible, voire même rentable, la construction de nouvelles lignes de tramways réclamées par la Ville. Parallèlement, les automobilistes (dont la présence sur les routes est en forte croissance) mettent une pression de plus en plus importante sur les élus afin d'éliminer les tramways, car ils limitent et ralentissent la circulation automobile. En effet, les tramways de Montréal circulent souvent au milieu des rues, comme pour la grande majorité des réseaux en Amérique du Nord à l'époque. Ainsi, lorsque le tramway s'immobilise pour l'embarquement ou le débarquement des passagers, les automobiles doivent aussi s'arrêter pour les laisser traverser du trottoir jusqu'au véhicule et vice-versa. Bien que certaines villes développent et implantent des corridors désignés pour leurs tramways afin de départager la circulation à Montréal, cette option n'est disponible qu'en banlieue et non au cœur de la ville.

C'est dans ce contexte que plusieurs élus proposent d'utiliser les emprises ferroviaires, qu'ils jugent sous-utilisées, pour y faire circuler des services de transports collectifs. Un barrage de propositions se succède dès 1911 après la publication du projet de métro de la MTC. Le maire Camillien Houde (1928-1932, 1934-1936, 1938-1940 et 1944-1954) y reviendra tout au long de ses années au pouvoir. À la suite de l'incapacité de la MTC de construire un métro ainsi que de réaliser divers projets de nouveaux services et de modernisation du service réclamé par la Ville, la Ville tente de contourner la *Charte de la MTC*. Compte tenu des limitations imposées par la *Charte de la MTC*, qui lui confère spécifiquement le monopole des métros, tramways et

autobus, l'administration Houde envisage la construction d'un monorail suspendu[52], contournant par le fait même la *Charte*.

Bien que le monorail en tant que mode de transport collectif urbain soit peu répandu, il tire profit d'un certain engouement durant les années quarante, et ce, jusqu'aux années soixante grâce à son image moderniste[53]. Pour Montréal, ce mode émerge donc dès 1947 comme solution potentielle pour contourner la MTC. Cependant, dans toutes les tractations recensées, nous n'avons pas été en mesure d'identifier un plan concret de la part de la Ville permettant de mettre en place un service de monorail. Ce que nous savons, c'est que ces projets ne visaient pas le remplacement de trains de banlieue par des monorails ou par une autre technologie. Il s'agissait plutôt d'emprunter quelques kilomètres de rails situés principalement à l'intérieur des limites du territoire montréalais pour améliorer la desserte des transports collectifs. Comme la situation financière de la Ville est toujours fragile après sa seconde mise sous tutelle (1940-1944)[54] et que ses requêtes auprès de la

---

[52] Un monorail suspendu n'est ni un tramway, ni un autobus, ni un métro.

[53] Suivant l'ouverture en 1901 du monorail suspendu de Wuppertal en Allemagne, rares sont les villes qui s'en sont dotées et conséquemment, la technologie derrière ce mode n'a pas connu un grand essor en milieu urbain. Durant les années cinquante et soixante, on remarque l'apparition des monorails dans plusieurs projets urbains et ce, dans une multitude de villes importantes. Par exemple, en 1951, la Ville de Los Angeles étudie la possibilité de moderniser la ligne de Long Beach de la Pacific Electric par l'implantation d'un monorail atteignant une vitesse maximale de 160 km/h. Durant cette décennie, deux technologies émergent : la SAFEGE et l'ALWEG. La technologie SAFEGE est en fait une version améliorée du monorail suspendu tandis que le ALWEG propose une nouvelle approche. À l'opposé du monorail suspendu de Wuppertal tel que proposé pour Montréal, le monorail ALWEG circule, avec les roues de chaque côté, au-dessus d'une large poutre de béton ou d'acier. Les monorails ALWEG deviennent populaires grâce à leur design et à l'image moderniste qu'ils projettent.

[54] La mise sous tutelle de la Ville de Montréal de 1940 à 1944 s'est produite lorsque la Ville a été incapable de répondre à ses obligations financières suite aux dures années suivant le début de la Grande Dépression.

MTC restent sans réponse, elle se doit de trouver un autre mécanisme pour relancer le transport collectif.

5.3. Seconde tentative : Municipalisation (1951-1963)

La guerre entre l'administration montréalaise sous la gouverne du maire Houde et la MTC culmine en 1950 avec la création d'un organisme municipal : la Commission de transport de Montréal (CTM). La tentative de municipalisation des transports collectifs devait faire en sorte que la planification des projets soit dorénavant guidée pour le bien du public et non par le profit. La création de la CTM a pour objectif principal d'absorber les actifs de la MTC (Clermont, 1997). Le 16 juin 1951, la Ville de Montréal prend donc possession de la MTC (Commission de Transport de Montréal, 1953, p.v) et transfère ses actifs et activités au nouvel organisme. Ceci formalise la prise en charge municipale du réseau de transport collectif.

La Ville de Montréal confie à la CTM l'évaluation de l'état du service afin de planifier son amélioration. En vertu du paragraphe 5 de l'article 57 du règlement 1981 de la Ville de Montréal, le mandat de la Commission est de :

> (...) dans les deux ans de son entrée en fonction, soumettre au comité exécutif un plan et un programme définitifs pour l'établissent d'un système de transport rapide, accompagné d'une estimation détaillée du coût des travaux recommandés ainsi que du mode de financement (Clermont, 1997, p.198).

Une fois le service municipalisé, la CTM sera confrontée aux mêmes problèmes que la MTC, soit un service de tramways en mauvais état ainsi qu'une absence de fonds nécessaires afin de réaliser les projets et un

territoire à desservir en forte expansion. Une succession de projets verront le jour, mais ils tarderont à se réaliser.

Le service hérité par la CTM lors de la municipalisation de la MTC ne se limitait pas aux frontières de la ville ni même à celles de l'île, mais s'étendait à différents endroits sur le territoire métropolitain. Cependant, la CTM étant la propriété de la Ville de Montréal, décide au fil des ans de limiter significativement l'étendue de son réseau à l'extérieur de Montréal. Les déplacements à l'échelle de la région métropolitaine via les trains de banlieue et les autobus de banlieue ne constituent donc pas une préoccupation pour la CTM, d'autant plus que les services de banlieue continuent d'être exploités par l'entreprise privée.

Toutefois, à cette époque, le service de trains de banlieue opéré par le Canadien National (CN) est en partie centré sur le tunnel mont-Royal. Ce tunnel lui permet de desservir le nord-est et le nord-ouest de la région métropolitaine. Reconnaissant la hausse de l'achalandage du tunnel mont - Royal, et de son potentiel, la CTM considère qu'il s'agit là de transport local tel que le service offert par le Canadien Pacifique (CP) entre les villes de Montréal-Ouest, Westmount et la gare Windsor.

En 1953, la CTM dépose un projet de métro classique[55]. L'idée d'un métro n'est pas nouvelle pour Montréal : comme dans d'autres grandes villes de son époque, la MTC étudiait déjà en 1910 la possibilité de doter la ville d'un service de métro (Clairoux, 2001), un mode de transport en fonction à

---

[55] Le métro classique est aussi appelé métro fer, puisqu'il est muni de roues de fer roulant sur des rails de fer

Londres depuis 1863[56]. L'engouement pour le métro est important au cours des années cinquante et plusieurs villes telles que Stockholm (1950), Toronto (1954) et Rome (1955) inaugurent leurs propres services de métro.

Le plan proposé par la CTM en 1953 est une version actualisée du projet de métro présenté en 1944 par la MTC[57]. Le projet ne recommande pas l'emprunt des voies ferroviaires, mais la construction de tunnels et la conversion de quelques-unes des principales lignes de tramway en métro souterrain (Venmat, 2012, p.127). C'est à l'ingénieur américain Charles E. De Leuw, président de la firme De Leuw, Cather & Company de Chicago, que revient la responsabilité de préparer les études, plans et devis initiaux pour l'implantation du service de transport en commun rapide[58]. Le plan initial pour Montréal comprend deux nouvelles lignes de métro totalisant près de 12 kilomètres de métro fer, ainsi qu'un service complémentaire d'autobus et

---

[56] Les premières lignes de métro de Londres fonctionnent avec des locomotives à vapeur dès 1863 (McCormak, 2011). Les défis techniques sont majeurs mais néanmoins contrés pour offrir un service performant. Malgré tout, aucune autre ville au monde ne se laissera tenter par le métro propulsé par des locomotives à vapeur. Au fil du temps, les innovations technologiques améliorant la production, la distribution et l'usage de l'électricité rendent possible la conversion du métro de Londres à l'énergie électrique vers la fin du XIX^{e} siècle; c'est ainsi qu'apparaît la première ligne électrique en 1890. Le reste du service suivra rapidement. Plusieurs villes à travers le monde se ruent ensuite vers le métro comme solution de mobilité urbaine. Durant la décennie suivante, plusieurs villes dont Boston, Paris, New York et Berlin entament la construction de leur service. L'essor de la mise en place de services de métro se poursuivra et s'intensifiera même jusqu'après la fin de la Seconde Guerre mondiale.

[57] Proposé sous le titre Un rapport sur un projet de métro à Montréal, déposé auprès du Conseil économique du Grand-Montréal par la MTC en 1944 (Clermont, 1997, p.203).

[58] Spécialisé dans ce créneau, De Leuw a oeuvré sur des projets similaires aux États-Unis, agissant à titre de Acting Chief Engineer of the Department of Subways and Superhighways pour la ville de Chicago entre 1936 et 1944, travaillant par la suite en Australie, en Nouvelle-Zélande et au Canada, notamment à Toronto (Scheineson, 1971, p.32), où il a veillé à la préparation de plans de transports urbains et à la mise en place de ceux-ci (Commission de Transport de Montréal, 1953, p.v).

de trolleybus afin de desservir à la fois Montréal et les villes avoisinantes. Il est soumis à la Ville en septembre 1953 (Clermont, 1997, pp.199-200). Une fois les différentes phases du projet complétées, le réseau de métro planifié par De Leuw s'étendrait sur une longueur de 37 kilomètres. En raison de contraintes budgétaires de la Ville de Montréal à cette époque, il est cependant impossible pour la CTM de mettre son plan à exécution.

Charles E. De Leuw apporte deux éléments importants face à la conception et à la planification des transports collectifs montréalais. Premièrement, il envisage le service de trains de banlieue qui dessert les secteurs rapprochés du centre-ville, tels que Westmount et Ville Mont-Royal, comme similaire à ceux offerts par la CTM, et ce, même si ce n'est pas cette dernière qui opère le service. Deuxièmement, son étude est la première dans laquelle l'administration municipale propose un plan concret où elle serait responsable de la construction d'un service de métro.

Toutefois, le projet de métro ne reprendra vie que plus tard, car l'élection de 1954 amène du changement sur la scène municipale. Houde, qui ne s'était pas représenté au poste de maire, est remplacé par Jean Drapeau (1954-1957 et 1960-1986). La plateforme électorale de Drapeau et de son parti, la Ligue d'action civique qui leur permet de prendre pour la première fois le pouvoir, porte sur trois thèmes : l'habitation, la circulation et les transports collectifs. Cependant, il est élu minoritaire au Conseil municipal de Montréal et il ne peut donc mettre en place ses projets. Drapeau perd l'élection de 1957 contre Sarto Fournier (1957-1960). Fournier considère que la mise en place d'organismes régionaux est nécessaire avant de construire

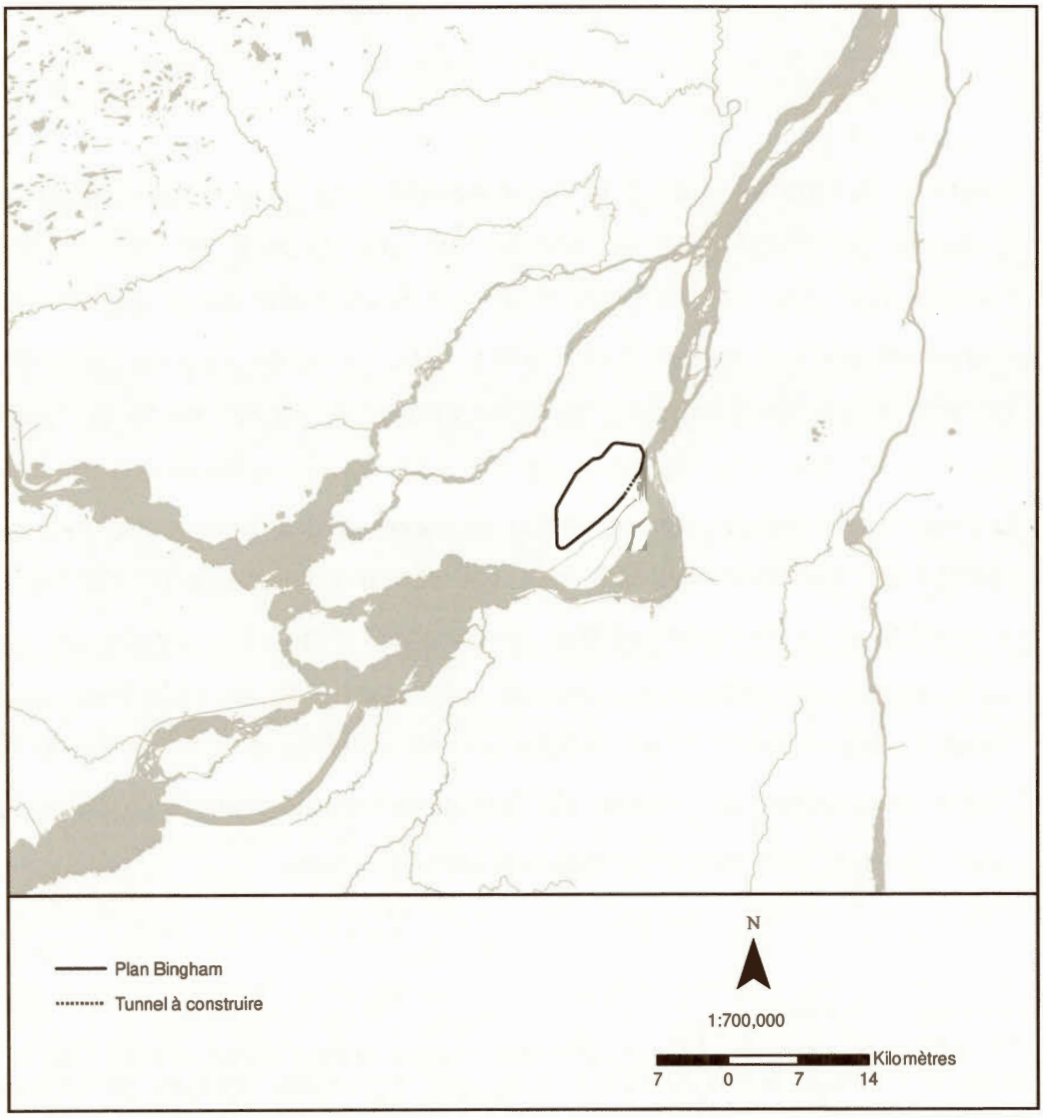
un service de transports collectifs (Gascon, 2014). Le projet de métro est donc mis sur la glace.

Malgré l'absence d'un organisme régional, la CTM et la Ville de Montréal allient leurs forces et usent de leur créativité. Ensemble, elles font appel aux services de l'ingénieur et ancien militaire Sidney H. Bingham pour l'élaboration et la mise en place d'un service de métro en remplacement des tramways qui s'apprêtent à disparaître au courant de l'année. Bingham est un acteur important dans les transports collectifs au XXe siècle en Amérique du Nord[59]. Ses contributions sont nombreuses, notamment en termes d'innovations techniques et technologiques ayant permis de relancer le réseau de transport collectif new-yorkais. Il propose, en 1958, un plan innovateur pour Montréal. Le plan de Bingham suggère la construction d'une ligne de métro souterraine est-ouest reliant les gares de train Westmount et Viger. La ligne emprunterait ensuite les voies ferrées du CP autour du Mont-Royal qui tracent un réseau de forme ovale entourant sa quasi-totalité, lorsqu'on exclut le tronçon manquant au centre-ville.

---

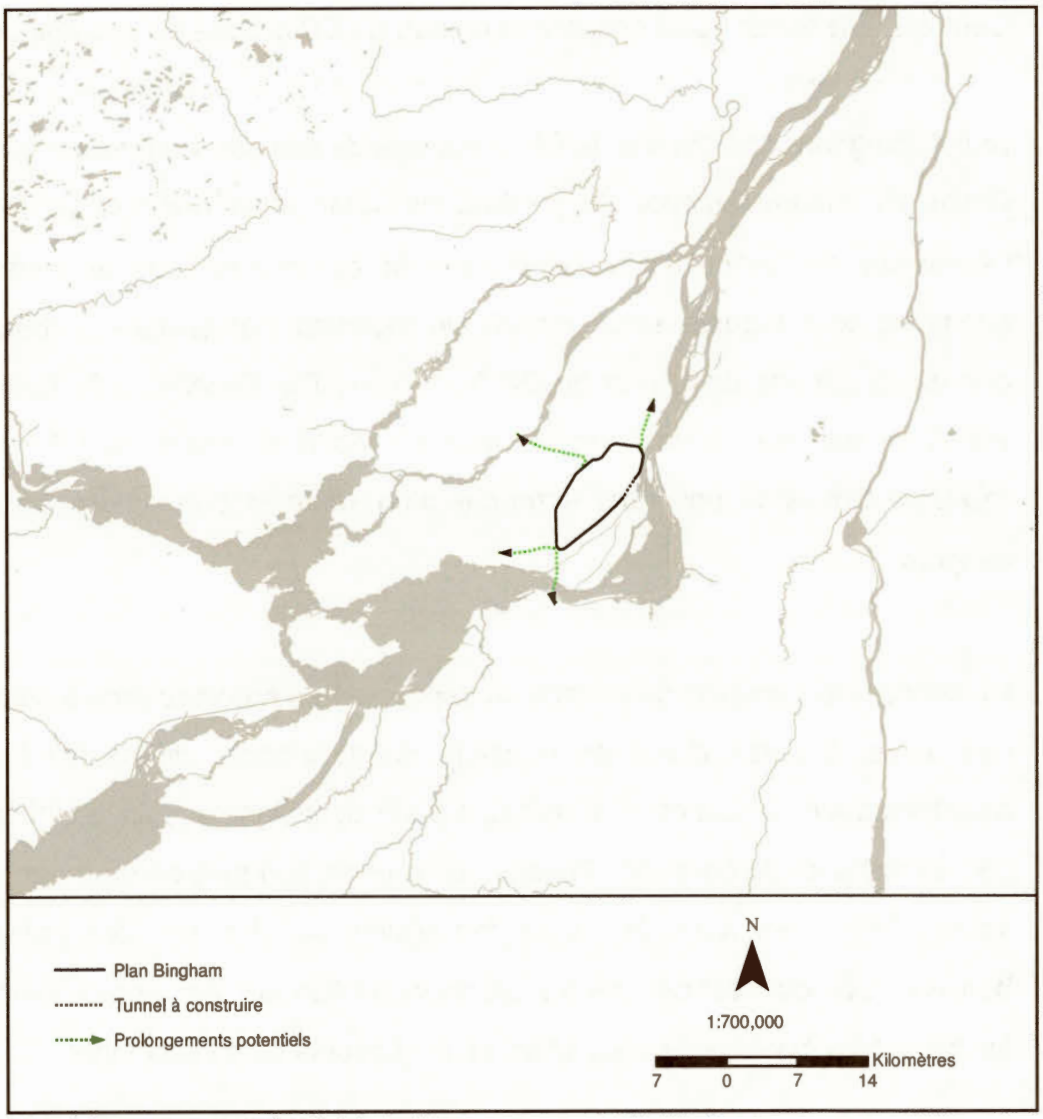
[59] Le Colonel Sidney H. Bingham commence à travailler pour le Interborough Rapid Transit Company (IRT) de la ville de New York en 1915. Il y occupe différents postes avant de devenir l'assistant technique du président jusqu'à l'unification des services en 1940 (-, 1953, p 14). En 1948, il agit à titre de consultant pour la Ville de Yonkers afin d'assister l'administrateur de la Ville (City Manager) dans les négociations liées au transport. Bingham est président du New York City Board of Transportation de 1950 à 1953 avant de devenir, en 1953, le directeur exécutif et le directeur général de la New York City Transit Authority (Wheeler, 1954, p.29) et est responsable de la conversion et de la modernisation de lignes de trains de banlieue en tramways à Boston et en métro à New York. Il développe aussi les spécifications pour une nouvelle génération d'autobus urbains plus performants et moins coûteux à l'opération. Bingham dépose plus tard, suite à ses travaux à Montréal, un brevet pour un bogie hybride permettant au véhicule de circuler tant sur les voies de métros que d'un monorail. Il est important de noter cependant que ce bogie était compatible avec les voies de tramways de type ALWEG et ne serait pas compatible avec un service de monorail suspendu tel que ce qui est proposé par la technologie SAFEGE.

Carte 34 - Plan Bingham (1958)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Carte 35 - Plan Bingham ainsi que des prolongements ultérieurs potentiels (1958)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Ce plan est néanmoins similaire à celui élaboré en 1929 pour la création d'une gare Union[60] à Montréal qui aurait été située à proximité de la gare Centrale. Elle aurait aussi desservi le réseau du CP la suite de la construction d'un tunnel ferroviaire entre les gares Windsor et Viger. Pour mener à bien ce projet, Bingham doit obtenir du CP le partage de ces voies entourant le mont Royal. Si aucune entente de partage de voies n'est possible, il devient nécessaire de concevoir un plan pour la construction d'une autoroute surélevée sous laquelle serait installé un monorail, nécessitant la libération des droits aériens de la part du CP (-, 1958-1, *The Gazette*, p.3). Dans les zones de banlieue, à un intervalle plus ou moins constant de 1,6 km (un mile), se trouverait une gare entourée d'un vaste stationnement pour les usagers.

Un service de transport de surface se déploierait en arborescence à partir de ces gares. Il aurait donc été possible de développer différentes lignes, adaptées pour l'utilisation d'un métro, à partir de la ligne circulaire initiale, un peu à l'instar de la *Loop* de Chicago, le cœur de son service de métro. Ces lignes utiliseraient aussi les voies ferroviaires où circulent des trains de banlieue. Son plan est critiqué par plusieurs à l'époque, car il ne dessert pas les principaux bassins de population où les besoins sont importants.

---

[60] En 1929, lors des débats entourant la Loi des terminus nationaux canadiens à Montréal, plusieurs propositions ont émergées afin de doter Montréal d'une réelle gare Union où auraient été localisés à la fois les opérations du CN, du CP et du NYC. Le CP s'y opposait, pour deux principales raisons: peu de son trafic effectuait un transfert à Montréal, et deuxièmement elle ne désirait pas abandonner sa gare Windsor, qui abandonnait aussi le siège social de l'entreprise, soit un symbole fort à Montréal de l'importance de l'entreprise. Durant les années 1960 et 1970, les plans pour la construction d'une nouvelle gare proposant de relier les deux services par une nouvelle gare sont évoqués et ce, sans suite.

Sidney H. Bingham nous mène plus loin dans la réflexion sur les transports collectifs montréalais. L'un des aspects les plus innovateurs de son plan de 1958 repose sur le potentiel d'exploiter les voies ferrées où circulent des trains de banlieue en les partageant entre le métro, les trains de passagers et ceux de marchandises. Deuxièmement, s'il advenait qu'il soit impossible d'obtenir une capacité suffisante avec les voies ferrées existantes, Bingham propose la construction d'une autoroute au-dessus des voies ferrées, et sous laquelle se trouverait un monorail suspendu (Legault, 2002). Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, ce n'était pas la première fois qu'un monorail était proposé pour Montréal, mais jamais cette idée n'avait pas trouvé de suite sous forme d'études ou de proposition formelle. Troisièmement, il reconnaît que l'emprunt des axes de trains de banlieue anciens ou existants est intéressant, car ils suivent les axes de développement historique de Montréal. Cependant, son plan est rejeté, car son service vient remplacer des dessertes de trains de banlieue par des dessertes de métro, alors que l'urgence identifiée par la CTM est de répondre aux problèmes créés par la fin des tramways à Montréal. Finalement, Bingham amène une vision pragmatique face au choix du mode de son projet, en se laissant guider par les variables inhérentes au projet, au lieu de faire du choix du mode un choix idéologique ou politique.

En 1960, Drapeau est réélu avec son nouveau parti, le Parti civique. Beaucoup de grands projets se concrétisent lors de ce deuxième passage en tant que maire entre 1960 et 1986 : Expo67, la formation en 1969 des Expos de Montréal (première équipe de la Ligue majeure de baseball au Canada), la tenue des Jeux olympiques d'été de Montréal en 1976, la construction de plusieurs autoroutes, de la tour de bureaux et des studios de la Société Radio-Canada au cœur d'un ancien quartier ouvrier démoli et le

réaménagement du centre-ville de Montréal. Cependant, le projet ayant eu le plus grand impact sur le développement de Montréal, et l'engagement principal de la campagne de Drapeau en 1960, est la construction d'un réseau de métro (même si, à l'origine, Drapeau penche davantage vers un monorail comme mode de transport). Mais la planification de ce réseau est caractérisée par une multiplication des organismes qui travaillent en vases clos pour développer leurs propres plans de transport collectif rapide et par une certaine compétitivité entre la classe politique et les organisations indépendantes.

Du côté de la CTM, c'est Guy Gauvreau qui occupe le poste de directeur de 1960 à 1964[61] et sa nomination au sein de la CTM est saluée par plusieurs.

> Il était capable, disait-on, de prendre des décisions, de résister aux pressions, d'imposer la discipline à ses surbonnés tout en encourageant le moral des employés, et enfin, d'user de diplomatie et de s'assurer que le travail est fait, tout cela, en entretenant d'excellentes relations avec le public (Vennat, 2002, p.128).

L'état des transports à Montréal et dans les municipalités environnantes nécessite des refontes importantes. Pour Gauvreau, le transport collectif doit devenir une priorité si l'on veut régler la congestion routière. En plus d'augmenter les investissements et de rendre plus rapide l'autobus, la

---

[61] Gauvreau détient une formation en administration des affaires et a une carrière militaire comme Brigadier-général avant de se joindre à la CTM. Entre 1945 et 1951, il est l'adjoint exécutif de la MTC, jusqu'à ce que la compagnie devienne publique. Ultérieurement, Gauvreau occupera les postes de président-fondateur de la Place Bonaventure et de président de la Société de gestion Concordia, spécialisée en développement immobilier. Bien ancré dans l'ère moderne des années 1950, ses méthodes de fonctionnement deviendront critiqués lors de ses projets futurs dont Quartier Concordia (vaste projet immobilier, partiellement réalisé) situé sur l'avenue du Parc, entre les rues Milton et des Pins qui se voit freiné dû aux pressions populaires (Vennat et Guilbault, s.d.).

construction d'un service de métro souterrain apparaît être la solution à la fois aux problèmes de circulation et d'image du transport collectif (Vennat, 2012, p.129). On note l'influence de Gauvreau sur le développement du service de transports collectifs dans cette volonté d'améliorer l'image des transports collectifs pour concurrencer l'automobile, ainsi que dans sa tentative de dépolitisation et d'indépendance de la CTM, et dans sa gestion de la nouvelle réalité à laquelle il doit faire face une fois les responsabilités transférées de la CTM vers un nouvel organisme municipal.

En effet, Gauvreau considère que la CTM doit assurer à la fois la direction de la construction et la surveillance des travaux, et non seulement posséder l'équipement et veiller à l'administration. Mais l'indépendance réclamée par Gauvreau ne fait pas l'affaire du Parti civique de Drapeau, qui désire mettre en place le projet de métro à sa manière (Vennat, 2012, p.136). Cette impasse mène le Service des travaux publics de la Ville de Montréal (Ville de Montréal - Centre d'histoire de Montréal, s.d.) à la création, en 1961, du Bureau du métro (BM) (Gascon, 2014), un organisme indépendant de la CTM, regroupant des architectes et des ingénieurs du Service des travaux publics (Bureau du Métro, 1968, p.11). Relevant du bureau du maire, son mandat est de préparer les plans et devis pour le futur métro de Montréal (Clairoux, 2001, p.26) pour ensuite le construire avant de le céder à la CTM. Une situation avec laquelle devra composer Gauvreau. L'objectif du BM est de contrer la congestion routière de plus en plus problématique, notamment au centre-ville, en plein développement à ce moment. Le métro est perçu comme un « support technologique à la réorganisation des espaces urbains » (Ville de Montréal - Centre d'histoire de Montréal, s.d.). Par la création du BM, Drapeau se dote ainsi que le Service des travaux publics

d'un outil permettant d'arriver à ses fins, même si, en fin de compte, ce sera un métro sur pneus et non un monorail qui sera construit (Gascon, 2014).

Parallèlement au BM et à la CTM, le développement du Service d'urbanisme de la Ville, au cours des années soixante, va l'amener à se pencher de plus en plus sur la question de la planification des transports collectifs et sa relation avec l'aménagement du territoire. Il s'intéressera donc aussi à la question de la planification des transports collectifs et réalisera ses propres études.

Aussi, en 1961, Sandy Van Ginkel et Blanche Van Ginkel, avec leur firme Van Ginkel & Associés inc.[62], développent un nouveau plan de transport pour le Service d'urbanisme, qui serait également responsable de sa construction. Le plan des Van Ginkel comprend un service de métro qui serait construit de concert avec un réseau d'autoroutes. Pour les consultants, il serait intéressant de profiter de la réalisation du réseau autoroutier pour construire le métro. Ils proposent donc la réalisation de corridors multimodaux. À l'instar des propositions modernistes de Le Corbusier, les Van Ginkel proposent une approche des transports stratifiée verticalement. Cette approche diffère de celle proposée par Bingham. Alors que Bingham envisage de négocier le partage des emprises ferroviaires existantes, les Van Ginkel proposent de construire de nouvelles emprises optimisées, et ce, à grands frais. Ils recommandent la réalisation d'une tranchée profonde dans

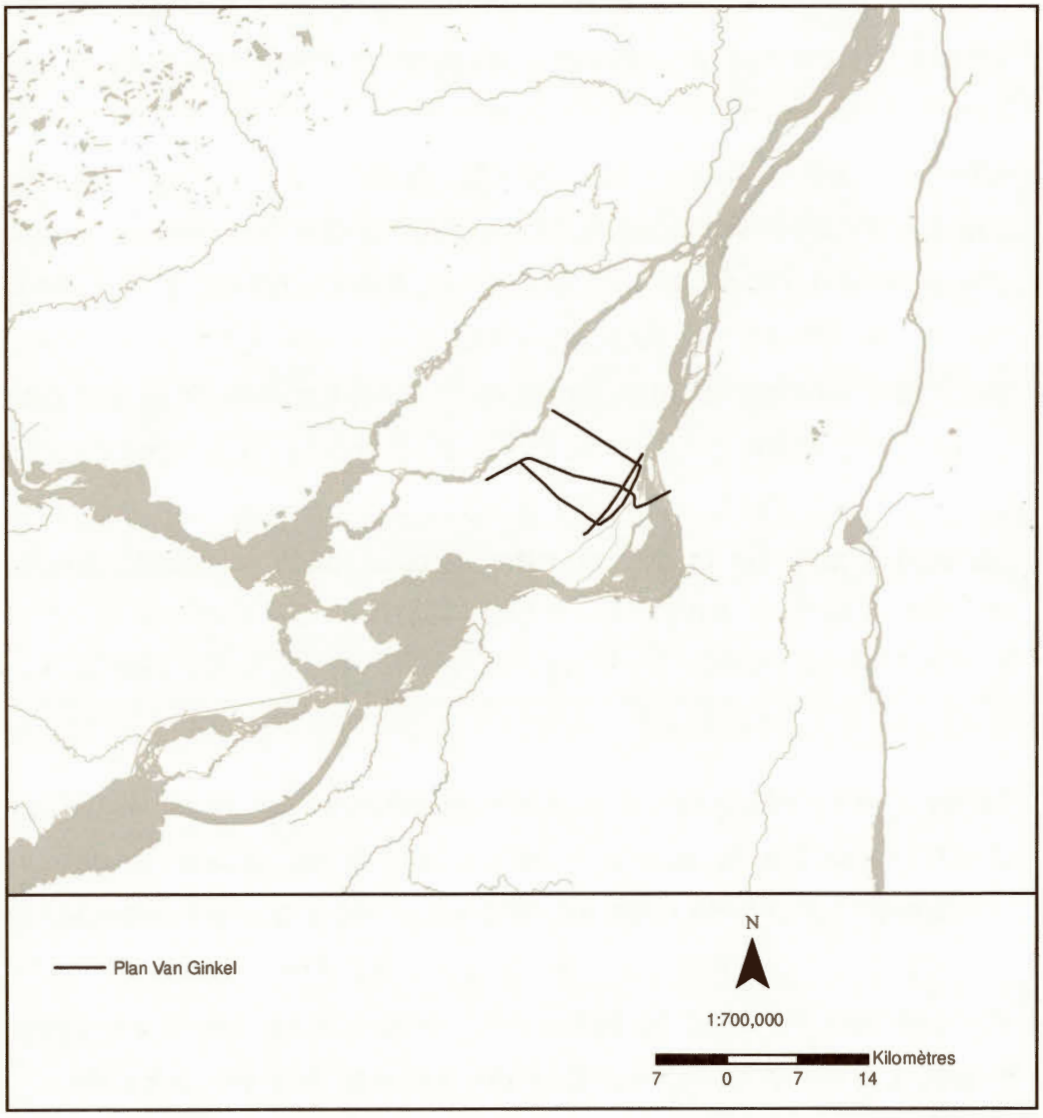
---

[62] Harmen Peter Daniel van Ginkel, dit Sandy, agit à titre de consultant auprès de Claude Robillard au Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal dès 1961 (Martin, 2009-2012). Sa firme, Van Ginkel & Associates, où il oeuvre avec son épouse Blanche Lemco van Ginkel, est spécialisée en architecture et en urbanisme. En tant que consultants, ils secondent notamment le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal dans la planification des transports.

laquelle on réaliserait un métro puis on construirait une autoroute en tranchée par-dessus. Le tout serait recouvert par la reconstruction des anciennes rues et la reconstruction de parcs et d'immeubles. Cette stratégie aurait eu comme impact une diminution des coûts de réalisation grâce à des synergies, une diminution des impacts négatifs causés par les chantiers et une amélioration significative de la mobilité des Montréalais. Puisque le gouvernement provincial doit contribuer financièrement à leur projet, ce dernier est abandonné (Leagult, 2002, p.52). Une ligne aurait néanmoins employé la voie ferrée entre Cartierville et Saint-Lambert via la gare Centrale. Cette configuration du plan de métro aurait permis à la ligne Cartierville / Saint-Lambert d'être réellement intégrée à un réseau. En plus d'aller de banlieue à banlieue et de permettre cette mobilité, elle aurait amené une intégration tarifaire entre-autre à Saint-Lambert. L'impact sur le cadre bâti aux abords des stations aurait pu être significatif si le projet avait été réalisé.

Sandy Van Ginkel poursuit la réflexion amorcée sur le choix des axes à desservir par les transports collectifs. Il met en lumière la difficulté de coordonner les projets entre les différents paliers gouvernementaux, et ce, même si des économies considérables peuvent être réalisées. Toutefois, son étude ramène le projet de métro pour remplacer les tramways maintenant disparus, et non pour l'amélioration des services de trains de banlieue.

Carte 36 - Plan Van Ginkel (1961)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Drapeau fait équipe avec Lucien Saulnier (1960-1969), le président du Comité exécutif de la Ville[63]. Il sera dit de l'administration Drapeau-Saulnier que Drapeau avait les idées et la vision et que Saulnier trouvait les moyens administratifs et économiques afin de les mettre en place (Ville de Montréal, s.d.) Mais dans les faits, c'est suivant la recommandation de Saulnier que l'administration municipale de Jean Drapeau décide d'implanter le métro souterrain (Ville de Montréal, s.d.).

Dès les débuts du projet de transport rapide, une lutte s'amorce au sein de l'équipe entre le projet de monorail de Drapeau et celui de métro classique de Saulnier. Un compromis est possible, mais se trouve de l'autre côté de l'océan. En 1960, Drapeau et Saulnier se rendent à Paris pour voir le prototype de monorail développé par la Société anonyme française d'étude de gestion et d'entreprises (SAFEGE). Ce prototype démontre la faisabilité du concept, mais il utilise une propulsion au carburant fossile, et non à l'électricité, quoique le modèle de production est propulsé grâce à des moteurs électriques. De plus, il n'a pas fait ses preuves en exploitation commerciale, encore moins dans des conditions climatiques ressemblant à celles de Montréal. Cependant, les gens de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), l'opérateur des transports collectifs parisiens, proposent à leurs invités de venir visiter leur ligne de métro sur pneus qui est en essai. Plus rapide, plus silencieux et plus facile à construire que le métro classique, le métro sur pneus est présenté par la RATP comme la solution du futur. La RATP croit tellement en ce produit qu'elle envisage la conversion de leurs lignes avec le plus important achalandage à cette nouvelle technologie. Elle ira effectivement de l'avant avec cette conversion et elle réalisera

---

[63] Saulnier occupera ce poste de 1960 à 1970 avant d'être nommé premier président du Conseil exécutif de la Communauté urbaine de Montréal (CUM), poste qu'il occupera jusqu'en 1972 (Lortie, 2004, p.53).

dorénavant ses lignes avec la technologie pneu. Montréal retient finalement cette technologie pour son futur métro et Drapeau abandonne par le fait même son rêve de doter Montréal d'un monorail[64]. Le métro sur pneus fait l'affaire de tous : Drapeau, car il est en mesure de présenter à la planète entière Montréal comme une ville avant-gardiste, et Saulnier, puisqu'il aura un métro souterrain avec une meilleure efficacité, une plus grande capacité et qui ne sera pas importuné par les intempéries hivernales.

S'inspirant lourdement du plan Van Ginkel, mais avec des différences significatives, dont la desserte de Ville Saint-Laurent et Montréal-Nord, la proposition initiale du service de métro est dévoilée en 1962, en prévision de la campagne électorale municipale. Le plan propose un service de métro à trois lignes pour Montréal (Martins-Manteiga, 2011, p.36), deux utilisant la technologie sur pneus de la RATP et l'autre, en métro classique, par la conversion de deux lignes de train de banlieue opérée par le CN. Les deux premières lignes prévues sont une ligne en direction est-ouest dans l'axe de la rue Sainte-Catherine (la ligne 1 ou A, devenue la ligne verte) et une seconde en « U » dans l'axe de la rue Papineau à l'est, les rues Saint-Jacques et Notre-Dame au centre et le boulevard Décarie à l'ouest (la ligne 2 ou B, devenus la ligne orange). D'autres lignes sont proposées pour une réalisation ultérieure, tant en métro classique, qu'en métro sur pneus. Les

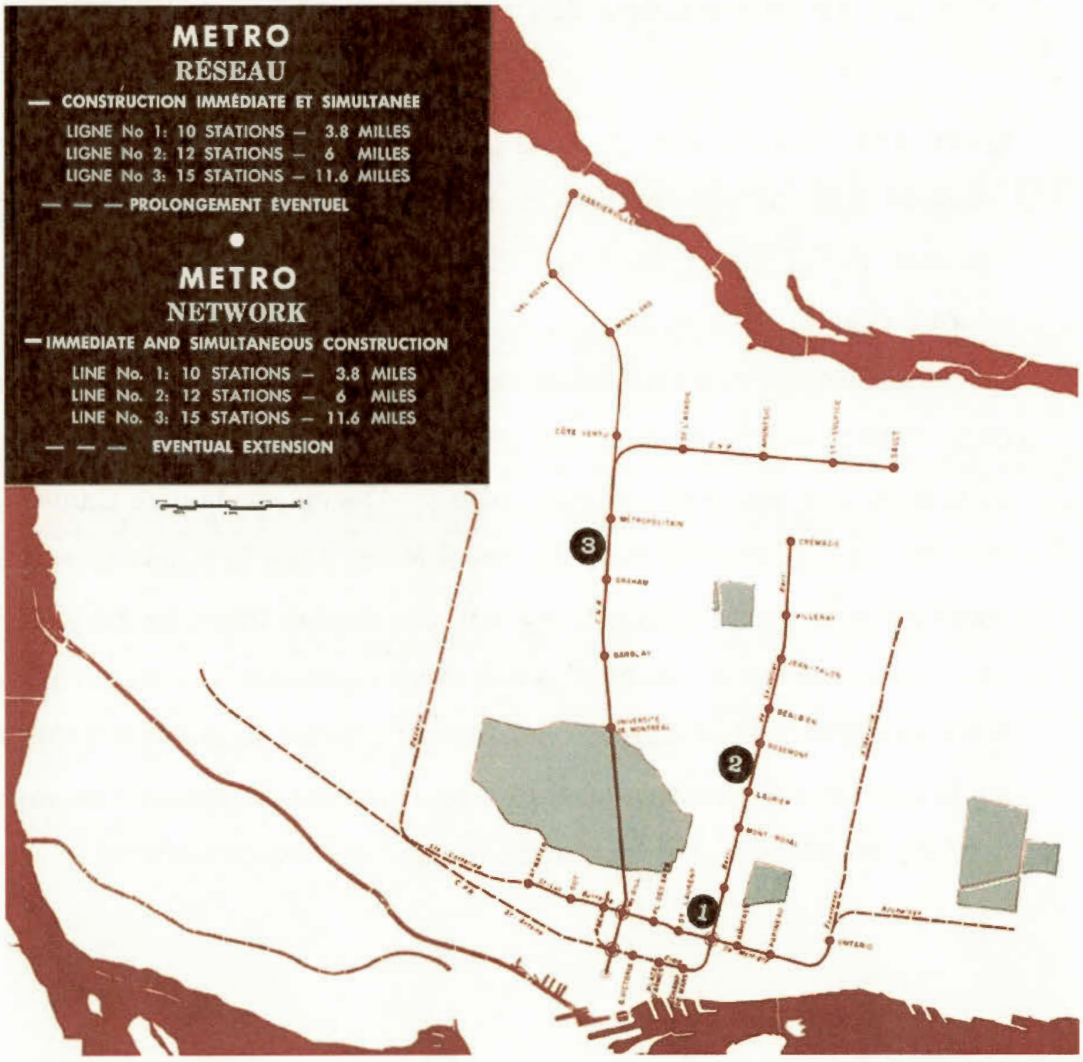
---

[64] Les projets de monorails pour Montréal ne mourront pas pour autant avec l'adoption du métro sur pneus. Au cours des années où Drapeau est au pouvoir, il tente à répétition de réaliser des projets de monorails. Les visiteurs d'Expo67 pourront profiter du Minirail, petit monorail pour se déplacer sur le site (Clegg, 1967). Lors de la conception du projet de l'Expo Express, métro assurant le transport sur le site, on avait analysé la possibilité de le réaliser en monorail. Il relie les stations Place d'accueil, Habitat 67, Sainte-Hélène, Notre-dame et La ronde. Finalement, il sera réalisé comme métro conventionnel, soit fer sur fer, mais automatique. L'idée de construire un monorail redevient même à la mode au cours des années 1990 avec la proposition venant du CN. Vers la fin des années 1990, l'AMT envisage d'employer la technologie de tramway pour la même desserte.

deux lignes de métro sur pneus sont construites rapidement et ouvrent en 1966, Montréal devenant ainsi la première ville au monde à avoir un métro roulant entièrement sur pneus. Une quatrième ligne, soit la ligne jaune, vers la Rive-Sud (Longueuil), est rajoutée au projet en 1963 afin de relier le site d'Expo67, Montréal et la Rive-Sud. Cette ligne entre en opération dès 1967.

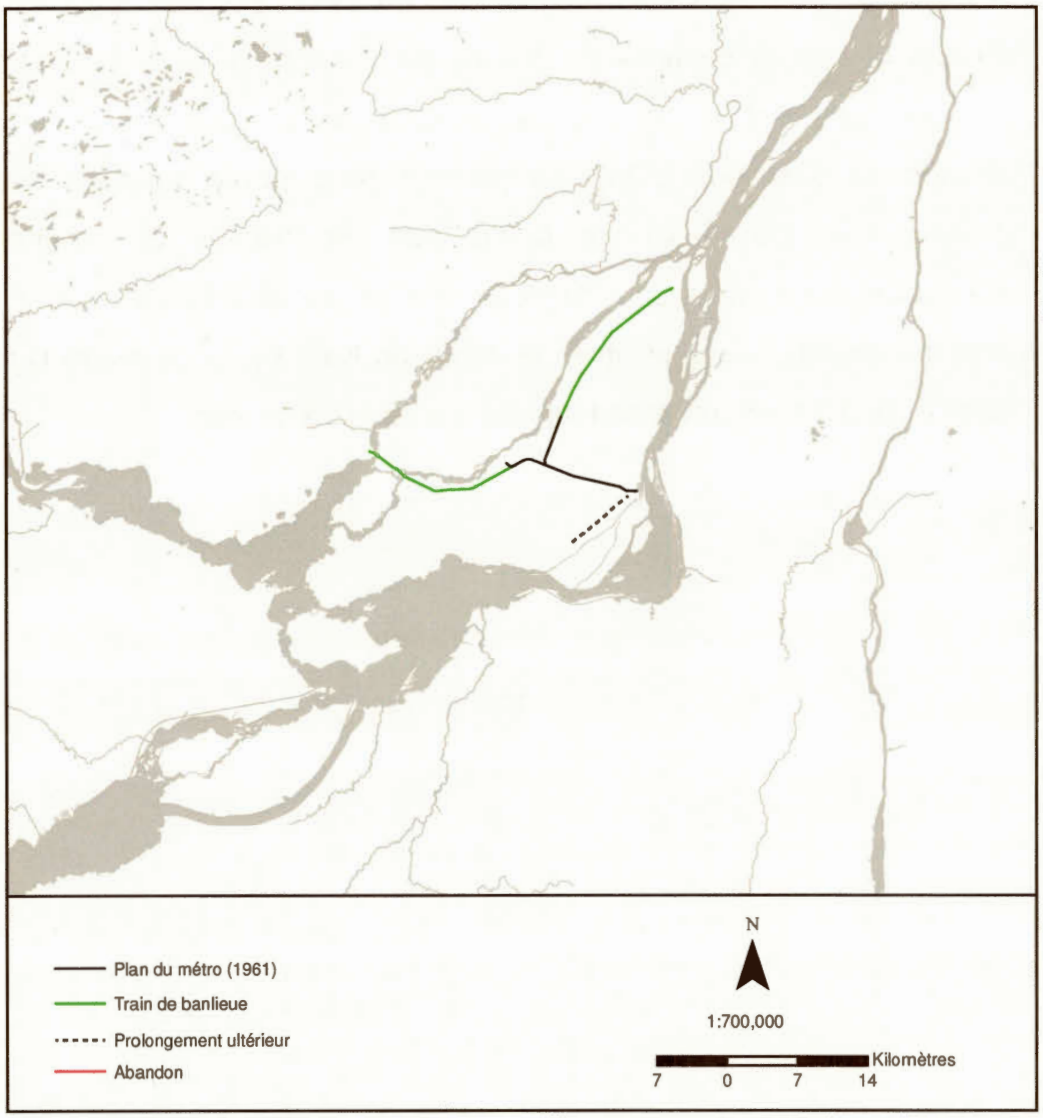
Quant à la troisième ligne, la ligne 3 ou C, elle serait différente puisqu'elle utiliserait les voies ferroviaires existantes de deux lignes de trains de banlieue du CN (lignes Montréal / Cartierville et Montréal / Sainte-Gertrude (Montréal-Nord), s'inspirant de la ligne des Van Ginkel de 1961 qui proposait de relier Saint-Lambert à Cartierville. Cette conversion en métro fer pose cependant problème. Il est initialement prévu que cette ligne de métro parte de la gare Centrale, avec certains trains en direction de la gare Cartierville et d'autres, vers Sainte-Gertrude (Montréal-Nord). Mais le tunnel ainsi que les voies y menant continueraient d'y voir circuler les trains de banlieue vers Saint-Eustache-sur-le-Lac en plus des trains régionaux. Cette conversion du service de train de banlieue en ligne de métro aurait eu un impact significatif sur la mobilité métropolitaine en amenant le réseau du métro à l'extérieur du territoire de la Ville de Montréal, mais toujours sur l'île de Montréal.

Image 20 - Plan de métro (1962)



Source : Archives de la Ville de Montréal

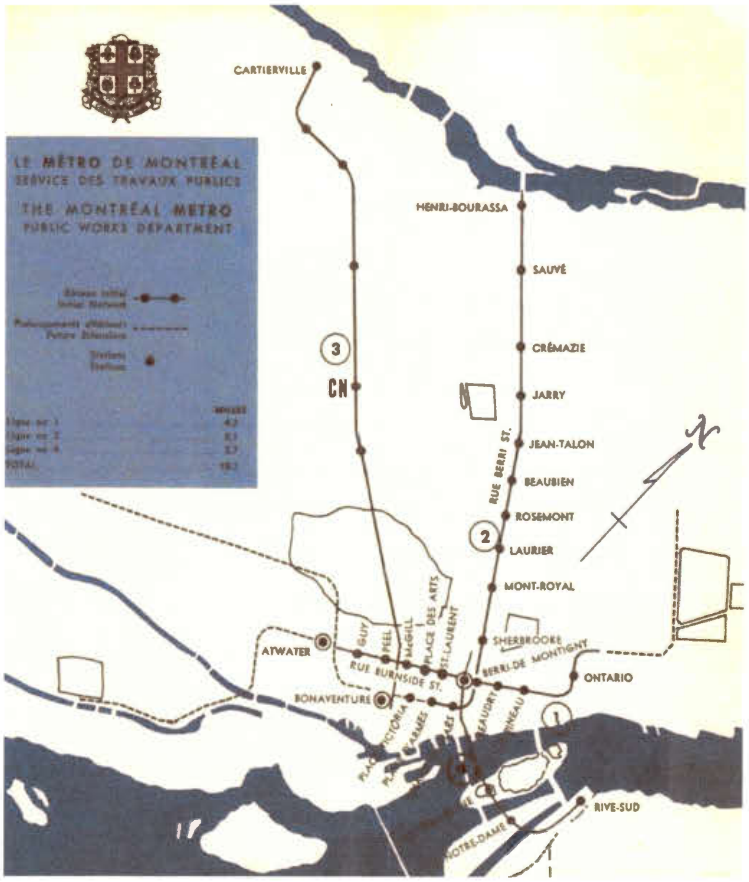
Carte 37 - Réseau du métro classique (1962)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

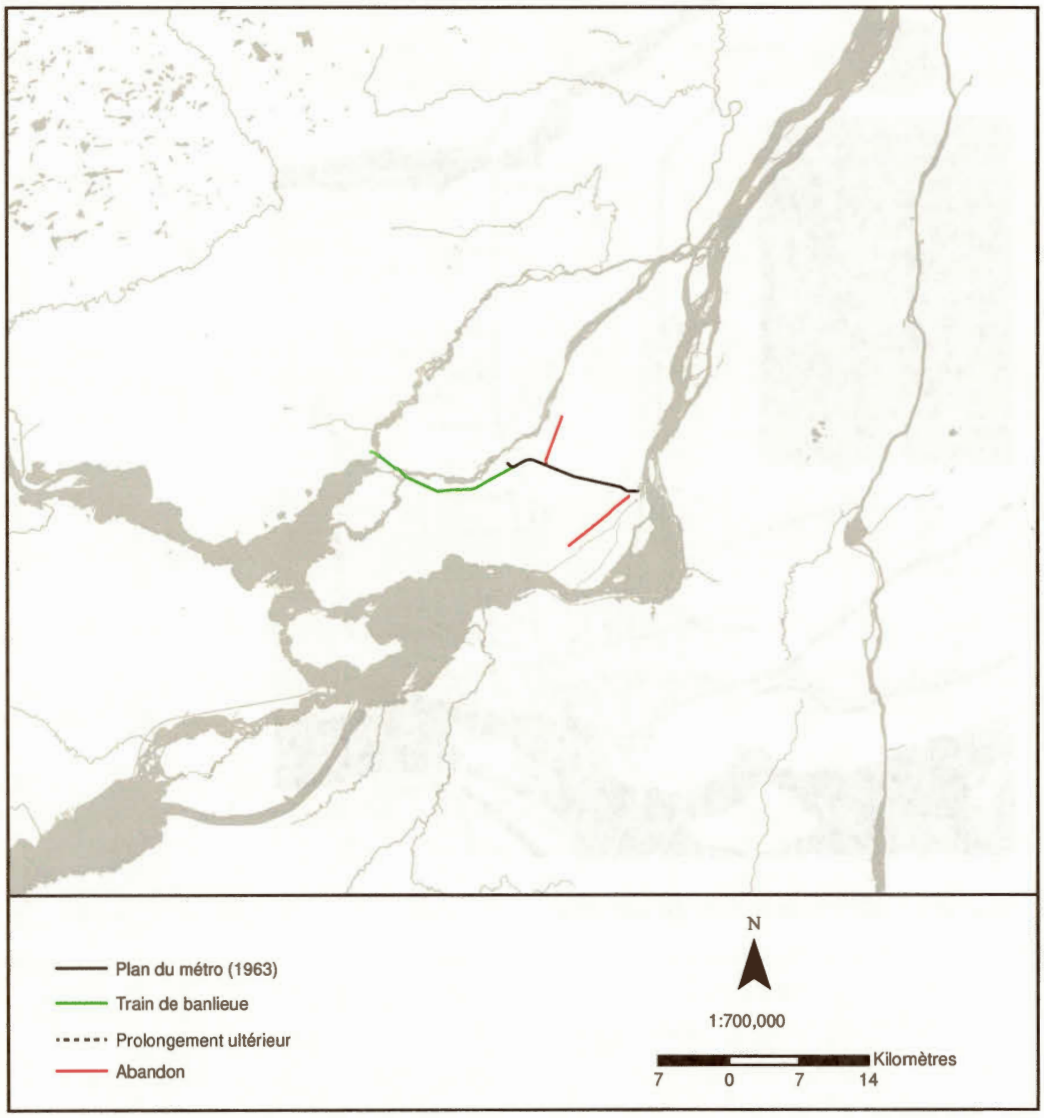
Bien que leurs travaux initiaux démontrent la faisabilité du projet, d'autres études plus poussées sont nécessaires. En 1962, ces études démontrent finalement que la capacité du tunnel est insuffisante pour la circulation projetée. Le projet de ligne de Sainte-Gertrude (Montréal-Nord) est donc abandonné (Gascon, 2014). Le secteur sera plutôt desservi par un prolongement du métro sur pneus avec un service de rabattement d'autobus. Il est intéressant de noter que ce compromis sera par la suite jugé insuffisant, ce qui justifiera le projet de ligne bleue du métro (ligne 5) dans l'Est, qui n'est toutefois toujours pas réalisé à ce jour.

Image 21 - Plan de métro (1963)



Source : Archives de la Ville de Montréal

Carte 38 - Réseau du métro classique (1963)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Des prolongements de métro sont ultérieurement proposés dans différentes directions. Une proposition retient néanmoins notre attention : un plan proposant d'emprunter l'emprise du CP afin de relier les quartiers de l'ouest, voire même quelques villes de la proche banlieue, au centre-ville[65]. Le BM croit possible, en améliorant la signalisation, en construisant de nouvelles gares et en achetant du nouveau matériel roulant, d'offrir un service de métro de qualité à une fraction du coût, tant sur les voies du CN que sur celles du CP. Il convient de mentionner qu'en Amérique du Nord à cette époque, il y avait eu quelques conversions réussies de lignes de trains de banlieue vers d'autres modes, dont certain suggérés par Bigham, comme la ligne Rockaway du métro de New York et la Riverside Light Rail Transit, vers Riverside sur la ligne verte du métro de Boston. Cependant, en l'absence d'une instance régionale pour réaliser un tel projet, celui-ci ne verra pas le jour à Montréal.

Cette démonstration des limites du modèle de gouvernance des transports collectifs de l'époque est intéressante, car elle reviendra systématiquement à partir de ce moment comme un des éléments majeurs expliquant pourquoi les projets ne sont pas en mesure de se réaliser. Cela, ajouté aux difficultés rencontrées lors des négociations avec le CN, mène à la mort du projet. Néanmoins, les lignes de trains de banlieue qui devaient servir au projet demeureront en opération.

---

[65] Il est intéressant de noter que les voies parallèles appartenant au CN venaient tout juste de se libérer, un an plus tôt. Nous n'avons pas été en mesure de comprendre pourquoi le plan propose de mettre un métro dans un axe ferroviaire déjà fort achalandé, au lieu de circuler sur une emprise récemment abandonnée et qui aurait pu être convertie assez facilement. Nous émettons comme hypothèse, suite à une analyse du tracé, qu'il s'agirait d'une erreur sur la carte et qu'il s'agissait des voies du CN et non celles du CP tel qu'indiqué.

Après la réélection de Drapeau, les travaux commencent rapidement sur les lignes A et B, à nouveau renommées 1 et 2. Par contre, la ligne vers l'ouest empruntant l'emprise du CN, quoiqu'identifiée sur la carte comme l'emprise du CP, s'avère plus problématique qu'on ne l'anticipait et elle est abandonnée. Cette ligne de métro aurait emprunté l'emprise du premier train de banlieue entre Montréal et Lachine, qui venait tout juste de fermer le 30 juin 1960. Bien que le CN ait modifié quelques voitures de trains de banlieue en configuration de style métro (orientation des sièges, installation de poteaux et de barres d'appui, etc.) comme prototypes en vue de la construction des nouveaux wagons pour la ligne 3 (anciennement C), les négociations entre la Ville et le CN progressent lentement (Clairoux, 2001). De plus, le projet de métro classique perd de son éclat ; les élus sont intéressés à des objets technologiques, et non à quelque chose qui est jugé vieillot par rapport à de nouvelles technologies. Finalement, l'incapacité des villes desservies par le service à s'entendre entres-elles afin de permettre la construction et absorber le déficit d'exploitation amène à l'abandon du projet. Cette troisième ligne disparaît donc des cartons officiels de planification mais elle sera toujours présente dans l'esprit des planificateur et des élus.

Les travaux se déroulent sous la responsabilité du BM et sous la supervision et les conseils de représentants de la RATP. La RATP a contribué à la rédaction des plans et cahiers des charges des équipements et du matériel roulant (Bureau du métro, 1968, p.11). Un partenariat est établi entre le BM et la Société française d'études et de réalisation de transports urbains (SOFRETU), organisme sous l'égide de la RATP, d'abord en 1961, pour la réalisation d'études préliminaires, et en 1962, pour la mise en place du projet. Il s'agit d'implanter un service de métro sur pneus d'une longueur

initiale de 25,9 km, entièrement financé par la Ville de Montréal, bien que Saulnier envisage qu'une répartition des coûts soit faite entre Montréal et les autres villes desservies par ce métro (Negru, 1961,p.1). Ce sont deux ingénieurs en chef de la RATP, Jacques Gaston et Georges Derou, qui sont chargés d'établir les paramètres du service (Martins-Manteiga, 2011, p.48) et qui viennent valider le choix du métro sur pneus. Leurs services et leurs savoirs sont prêtés gratuitement par le gouvernement français, tandis que la Ville de Montréal couvre leurs dépenses locales (Negru, 1961, p.8).

À la même époque, Montréal apprend qu'elle sera l'hôte de l'Exposition universelle de 1967 (Expo67). La Ville fait face à un échéancier très serré pour se préparer à accueillir l'évènement puisque Moscou, la ville hôte initiale, s'est désistée moins de quatre ans avant l'ouverture (Clairoux, 2001). En prévision de cet évènement, la Ville annonce deux changements sur le plan du métro en 1963. Premièrement, l'abandon de la ligne vers Montréal-Nord, mentionné plus haut, qui sera remplacée par la construction de deux autres stations sur la ligne 2, soit les stations Sauvé et Henri-Bourassa. Deuxièmement, l'ajout d'une nouvelle ligne de métro, la ligne 4, (la ligne jaune) reliant Montréal au site de l'Expo67 et à Longueuil, sur la Rive-Sud (Clairoux, 2001).

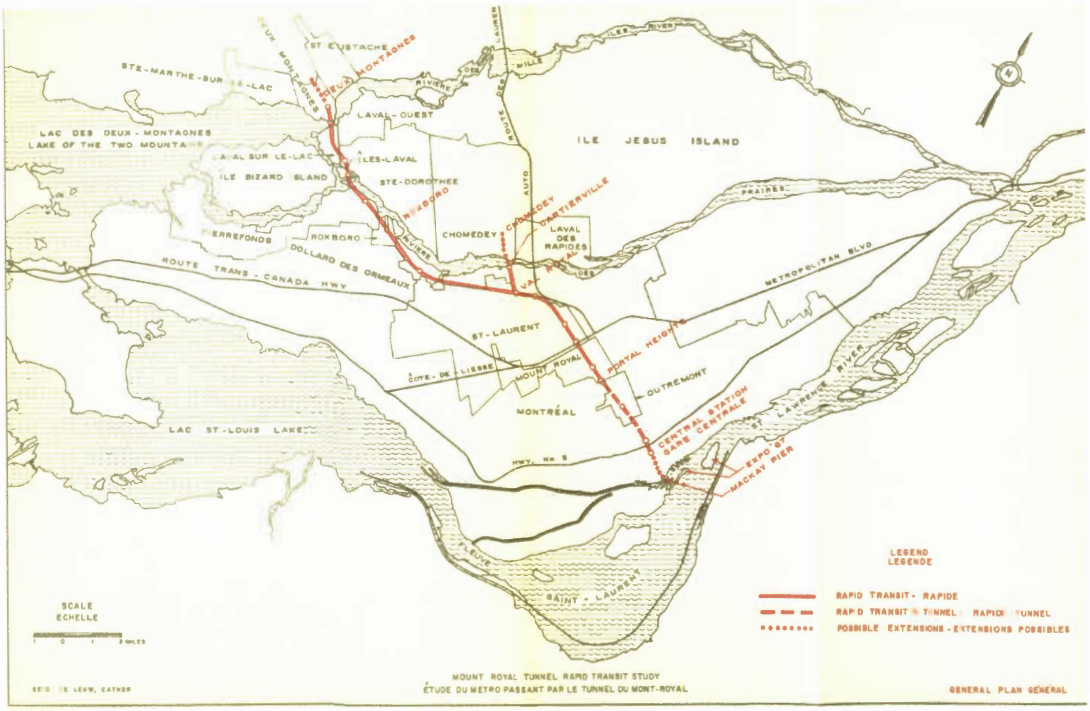
5.4.Troisième tentative : Métropolisation (1964-1967)

En 1964, une nouvelle étude sur la ligne 3 conclut que si la ligne de trains de banlieue de Montréal / Cartierville doit être modernisée, elle devrait aussi être prolongée plus au nord vers l'île Jésus (Laval), ainsi qu'au sud de la gare Centrale vers Griffintown et se relier à l'Expo Express (Société d'ingénierie de

Shawinigan, 1964), le métro reliant le site d'Expo67 avec la Place d'accueil et le métro. En utilisant la technologie de l'Expo Express (métro conventionnel automatique), sur toute la ligne, Drapeau pourrait ainsi répondre à son incessante quête de projets étant à l'avant-scène de l'innovation technologique et de la modernité.

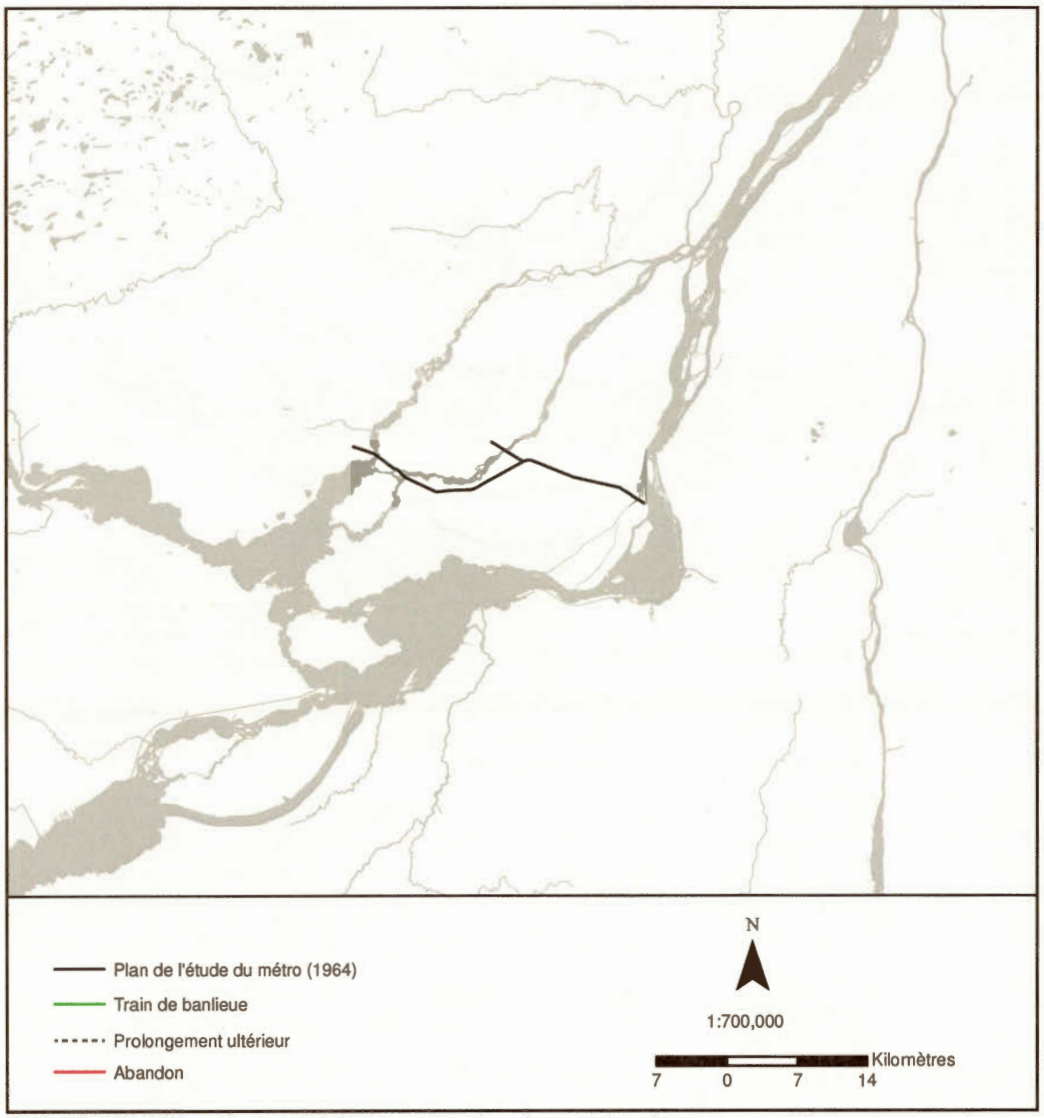
De plus, il faudrait aussi moderniser la ligne de trains de banlieue vers Saint-Eustache-sur-le-Lac (Deux-Montagnes), qui utilise toujours le matériel roulant et les infrastructures datant des années 1910-1920 et qui, en plus de sa vétusté, ne serait pas compatible avec la nouvelle signalisation et le nouveau matériel roulant. On pourrait donc profiter de ce projet pour mettre tout à niveau. Le rapport mentionne en conclusion que si les travaux de modernisation vont jusqu'à Saint-Eustache-sur-le-Lac, il ne s'agirait plus seulement d'une ligne locale de métro, mais bien d'une ligne régionale opérant principalement à l'extérieur du territoire de juridiction de la Ville de Montréal. Le projet rencontrera toutefois des embûches et les tractations en coulisses feront en sorte qu'il sera abandonné, lui aussi.

Image 22 - Plan ligne 3



Source : Société d'ingénierie de Shwinigan, 1964

Carte 39 - Plan ligne 3 (1964)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

L'étude souligne aussi un point de friction majeur quant aux négociations pour l'implantation de la ligne : parmi les gares planifiées, certaines se retrouvent à l'extérieur du territoire de la ville de Montréal (Société d'ingénierie de Shawinigan, 1964). La planification et le financement de la ligne sont dès lors mis en attente, et ce, jusqu'à ce que la création d'une agence de transport régionale apporte une réponse au problème.

Ainsi se termine la tentative de municipalisation qui s'est définie par un transfert des compétences de planification et d'opération des services de transports urbains du privé vers la Ville de Montréal. Ce transfert n'a cependant pas réglé les problèmes de compétences de transports urbains et de banlieue à l'extérieur de la Ville. Afin de réaliser les projets, une nouvelle réforme est nécessaire. Elle se manifeste par la volonté de créer un organisme à portée métropolitaine. L'architecte et planificateur urbain et régional Hans Blumenfeld [66] travaillant au sein du Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal documente la nécessité de planifier le territoire ainsi que ses transports, tant routiers que collectifs, au niveau métropolitain et non seulement au niveau de l'unité de planification qu'est la ville. Blumenfeld se démarque par la vision de ce qu'il nomme métropolis, c'est-à-dire : « *new urban organism whose unique scale and structure require diagnosis and*

---

[66] Suivant son arrivée en Amérique, Hans Blumenfeld travaille d'abord aux États-Unis à la Planning Commission de Philadelphie en 1937 et ensuite, à New York, à Baltimore et à Los Angeles. Il s'établit ensuite au Canada. En 1955, il devient assistant directeur à la Metropolitan Toronto Planning Board. Il travaillera aussi à Ottawa, à Vancouver et à Montréal.
À la fin des années 1950, les urbanistes de la Ville de Montréal, Guy Legault et Paul E. Laliberté demandent à Blumenfeld de devenir l'assistant directeur du Service de l'urbanisme. Puisqu'il travaille déjà à Toronto, Blumenfeld accepte d'occuper un poste de consultant permanent à raison de trois ou quatre jours par mois de 1962 et ce jusqu'en 1975 (Legault, 2002). Il participe notamment au choix du site pour la venue de l'Exposition universelle et, parallèlement, à la conception de l'ambitieux programme de construction du métro et du réseau d'autoroutes.

treatment ». C'est avec cette vision qu'il devient possible de planifier la prise en charge et la modernisation des trains de banlieue montréalais par des instances locales ou métropolitaines.

En l'absence d'un organisme à portée métropolitaine, des décisions politiques municipales peuvent avoir des répercussions à long terme sur l'ensemble de la planification des transports de la région. À ce titre, la décision de Drapeau d'opter pour le métro sur pneus va considérablement changer le paradigme du choix modal pour la modernisation des transports collectifs montréalais. En effet, en choisissant le métro sur pneus, Drapeau fait en sorte que le métro ne pourra jamais circuler à l'extérieur, car il est incompatible avec notre climat[67]. Plusieurs des paramètres qui définissent notre métro, suivant les conseils de Gaston et Derou de la RATP, ne sont en fait pas tributaires des besoins montréalais ; ils tentent plutôt de corriger les problèmes parisiens ou relèvent d'une mauvaise compréhension du climat montréalais[68]. Bien que Drapeau propose d'utiliser une autre technologie pour la conversion des trains de banlieue en métro avec le projet de la ligne 3 (ou C), la technologie utilisée par l'Expo Express, le projet n'ira pas de l'avant. Les études ultérieures proposeront différentes technologies pour améliorer le service des trains de banlieue.

---

[67] Bien que certaines villes qui opèrent des métros sur pneus reçoivent de la neige, dont Paris, la quantité de neige largement supérieure que reçoit Montréal est incompatible avec notre métro sur pneus. Ceci le limite à un mode de transport souterrain.

[68] Par exemple, ils ont ajoutés le chauffage dans les wagons car ils croyaient que les hivers montréalais seraient trop froids (le chauffage n'a jamais été employé). Il n'y a pas d'air climatisé dans le métro car ils croyaient que l'on n'en avait pas besoin. Et si les rames sont très longues, c'est que l'on cherchait par là à contrer les problèmes de surcharge encourus dans les wagons parisiens au lieu d'installer une signalisation qui permettrait d'avoir une meilleure fréquence avec des rames plus courtes.

Au lieu de poser le débat entre les dessertes plus denses, mais plus coûteuses opposées à des dessertes moins urbaines, moins onéreuses avec un plus faible achalandage, les instances de la Ville, de la CTM et bien d'autres articulent le débat entre le métro sur pneu versus toute autre technologie proposée. La supériorité technologique, la rapidité et la capacité supérieure du service deviennent des arguments clefs pour bloquer tout projet de modernisation des trains de banlieue.

Alors que la Ville de Montréal est occupée à planifier et à construire son réseau initial de métro ainsi que les installations d'Expo67, elle amorce le premier effort de planification à l'échelle métropolitaine en 1962 avec l'élaboration d'*Horizon 2000* (Fischler et Wolfe, 2000, p.98). La préparation d'*Horizon 2000* se fait d'abord sous l'égide du premier directeur du Service des parcs de la Ville de Montréal, l'ingénieur Claude Robillard (1951-1961), et ensuite de son successeur, l'architecte Aimé Desautels (1954-1961), qui se joint à l'équipe du Service de l'urbanisme en 1962 (Gagnon-Doré, 1997, p. 32). Destiné aux dirigeants municipaux et provinciaux et à la population, le plan avance la nécessité d'une «conscience régionale» (Marsan, 1994, p. 331). Cet exercice n'avait jamais été fait, car l'administration régionale n'existait pas. Financé par le gouvernement du Québec, *Horizon 2000* vise à structurer et planifier l'espace métropolitain de Montréal.

Développé par le planificateur régional Harry Lash[69], travaillant pour Blumenfeld et engagé avec l'aide financière du gouvernement provincial, *Horizon 2000* est publié sous forme de vidéo en 1967 et propose une

---

[69] À la demande de Blumenfeld, Lash entre à la division de la planification du Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal en 1961. Il y occupera le poste d'assistant directeur. Ensemble, ils travailleront sur Horizon 2000 (Blumenfeld, 1987, p.264).

approche intégrée cohérente de planification locale et régionale, et les infrastructures qui en dépendent. C'est à Lash que revient l'instigation, l'animation et la conception du plan témoin (Legault, 2002, p.96)[70]. *Horizon 2000* se présente comme une vision du développement du grand Montréal pour les 33 prochaines années, en regard des réalités économiques, démographiques, sociales, culturelles et spatiales. La prémisse de ce plan repose sur trois scénarios de développement démographique de la région métropolitaine. Le scénario retenu prévoit que, si le rythme se maintient, « l'étendue du territoire urbanisé aura triplé en vingt ans » (Ouelette, 1967, p. 1) et présente donc la vision d'une région métropolitaine de 14 millions de résidents avec un réseau autoroutier de plus de 800 kilomètres, 160 kilomètres de métro, deux lignes de Réseau express montréalais (REM), ressemblant au Réseau express régional (RER) de Paris[71], et deux lignes de trains de banlieue modernisé.

Offrir un service de transport collectif de qualité en banlieue peut s'avérer un grand défi. Après la Seconde Guerre mondiale, Paris voit ses banlieues se développer rapidement. Il devient difficile pour ne pas dire impossible de construire un réseau de métro dans ces zones à faible densité et de plus en plus éloignées du centre. Le service de trains de banlieue fonctionnant déjà à

---

[70] Le *Plan témoin* est l'autre nom pour *Horizon 2000*.

[71] À Philadelphie, un modèle hybride entre le train de banlieue et le RER, interconnectant les voies ferrées où circulent les trains de banlieue et les concentrent dans un court corridor commun, est implanté en 1984. Cependant, en 2010, la plupart des lignes d'interconnexion sont abandonnées. Cette décision est prise car peu d'usagers profitent de ce service et il présente des problématiques d'exploitation supplémentaires pour la Southeastern Pensylvania Transportation Authority (SEPTA). Le problème est que les formes urbaines autours des gares de banlieue (typiquement des banlieues pavillonnaires), loin des pôles générateurs de déplacements, ne favorisent pas l'emploi du réseau ferré. Il en est autrement à Paris où les gares s'insèrent souvent dans des pôles multifonctionnels générateurs de déplacements.

pleine capacité, il est impossible de répondre à la demande, tant actuelle que potentielle et future, et ce sont des milliers de passagers qui sont transférés sur le service de métro parisien, déjà à pleine capacité. En 1960, on décide de construire un tunnel est-ouest sous la ville et d'y rattacher des lignes de trains de banlieue existantes aux extrémités. Ces lignes de trains de banlieue opèrent maintenant d'une banlieue à l'autre via le tunnel. Lors de l'ouverture en 1969, elles seront connues sous le nom de lignes de métro de banlieue, ce qui ressemble au S-Bahn allemand. Plus tard, cette ligne deviendra la ligne A du Réseau express régional (RER). Suivant l'ouverture de la ligne B en 1977, l'appellation RER sera officialisée. Aujourd'hui, plus d'un million de passagers empruntent la ligne A les jours de travail. Au fils des ans, cinq lignes de RER sont construites pour relier plusieurs des plus importantes lignes de trains de banlieue, chacune empruntant des tunnels sous Paris. Sur les segments les plus achalandés, des trains à deux niveaux circulent aux deux minutes en heure de pointe. Le METRO de Washington (D.C.) et le BART de San Francisco sont deux exemples réalisés de RER en Amérique du Nord.

Le *Plan témoin* couvre donc un territoire ayant une portée régionale. Il s'agit d'un aspect important de la contribution de Lash qui introduit à Montréal la notion de régionalisme. Le plan se déploie ainsi dans un rayon de 50 kilomètres, dont le point pivot est situé à l'angle des rues Saint-Antoine et McGill (Ouelette, 1967, pp.1-2).

En 1967, lors de la présentation de l'esquisse du plan témoin devant les membres du Conseil de Ville, le service de transport arrive en troisième, derrière l'organisation de collectivités locales en trois niveaux et le

programme d'occupation et d'utilisation des différents territoires (Legault, 2002, p.98). Et l'historien Jean-Claude Marsan de dire :

> Cette vaste métropole, structurée en galaxie, devait être desservie par des systèmes efficaces et diversifiés de transport individuel et collectif, possédant chacun son caractère et sa vitesse propre et se complétant les uns les autres (1994, p.330).

Plus précisément, le plan de transport propose le prolongement du service de métro de 135 kilomètres et celui du réseau autoroutier, plus de 500 kilomètres, la modernisation de certaines lignes de trains de banlieue ainsi que la réalisation du REM, soit le réseau express montréalais.

Horizon 2000 présente donc deux changements de politique majeurs pour la Ville en ce qui concerne les trains de banlieue. Tout d'abord, la Ville estime qu'elle n'est pas en mesure de poursuivre le projet de la ligne 3 (ou C), car il s'agit d'une ligne régionale circulant en bonne partie à l'extérieur de sa juridiction. On privilégie plutôt la construction d'un vaste réseau de métro. Deuxièmement, la Ville prévoit maintenant la réalisation d'un réseau ferroviaire régional, le REM.

L'idée du REM est en partie inspirée de l'expérience des ingénieurs en chef de la RATP participant à la construction du métro de Montréal, Gaston et Derou, qui travaillent également au projet de RER, alors en construction à Paris. Ce mode de transport bénéficie d'un réseau de qualité métro, en termes de qualité du service, du design des gares, de la fréquence, du design du matériel roulant et de la densité des gares au centre et reprend souvent les voies abandonnées ou partage des emprises à l'extérieur du

centre-ville, permettant de desservir un large territoire. Pour le Service de l'urbanisme, le choix du RER comme mode s'avère une évidence : « Il serait inconcevable de planifier une métropole de plus de cinq millions d'habitants sans réseau express régional » (Ouelette, 1967, p.6). À la différence du train de banlieue, le REM n'empruntera pas les voies ferrées d'usage général qui ne permettent pas la capacité, la vitesse et le confort nécessaires afin de concurrencer la voiture (Ouelette, 1967, p.6). Le REM viendrait plutôt en parallèle améliorer le service existant de train de banlieue, et l'implantation de gares au cœur des unités urbaines faciliterait le transit entre ces villes et Montréal. Le Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal considère que le métro et le REM favoriseraient le développement d'unités urbaines présentant un équilibre entre l'habitation et le travail, et ce, sans concentrer ni trop disperser la population (City Planning Department, City of Montreal, 1967, p.3).

Deux lignes de REM sont envisagées afin de sillonner la région métropolitaine : une ligne allant de Sainte-Adèle jusqu'à Saint-Hyacinthe et l'autre de Rigaud jusqu'à Joliette (Legault, 2002, p.99). Plus précisément, la première ligne partirait de Sainte-Adèle et traverserait Montréal via un nouveau tunnel ferroviaire sous l'avenue du Parc jusqu'à la Rive-Sud pour poursuivre son parcours jusqu'à Saint-Hyacinthe. La seconde ligne relierait Rigaud et Joliette via un nouveau tunnel ferroviaire débutant à proximité de la gare Windsor et réémergeant au site de l'ancienne gare Viger ou Moreau[72]. L'idée de 1929 et de Bingham fait de nouveau surface. Les lignes du REM disposeraient de nouveau matériel roulant électrique et de gares modernes

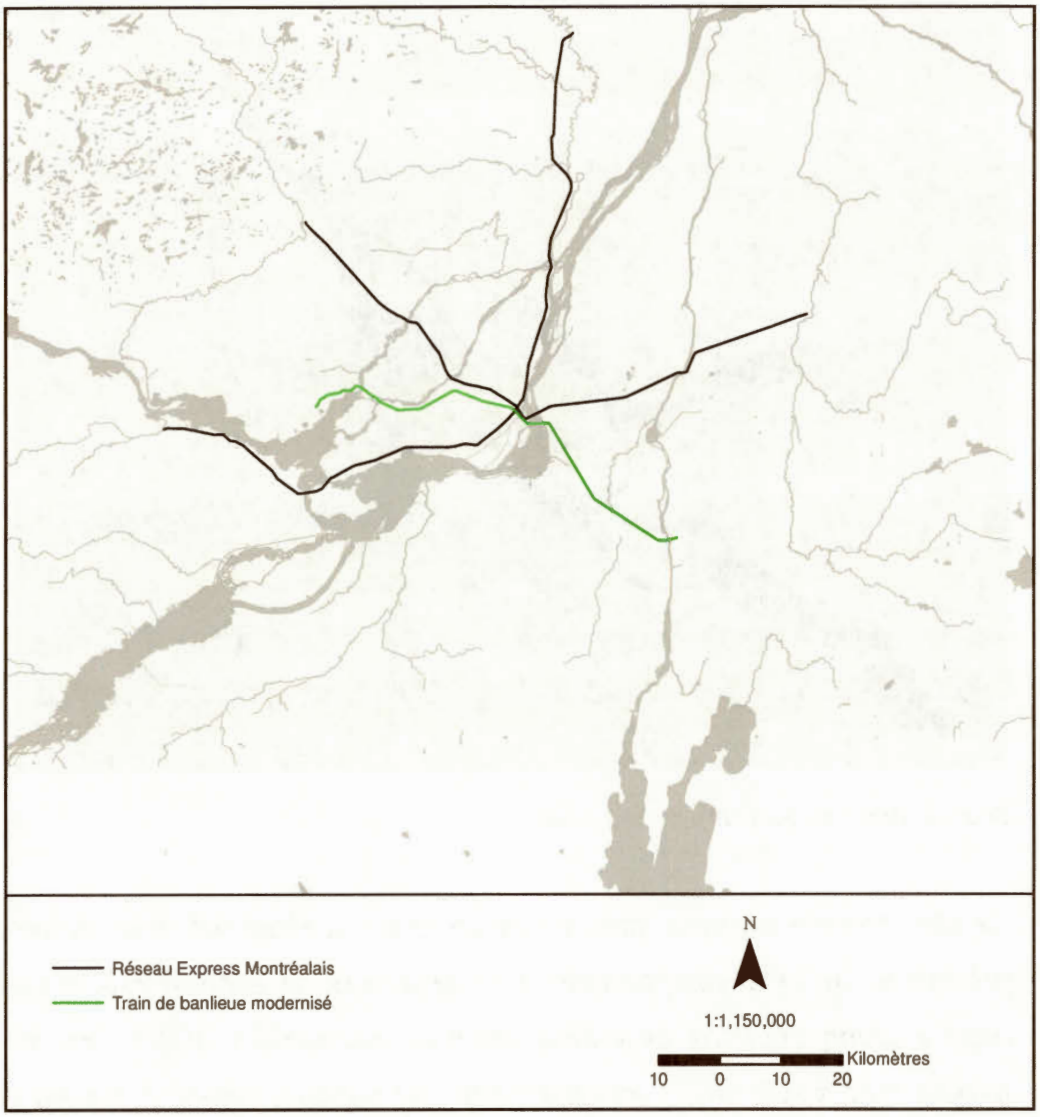
[72] Plus spécifiquement, il propose l'interconnexion du service offert sur le réseau du CP vers Saint-Jérôme, jusqu'à Sainte-Adèle à celui du CN vers Saint-Hyacinthe ainsi que le service du CP de Rigaud à celui anciennement du CN vers Joliette.

s'apparentant à une station de métro seraient construites. Quant aux deux lignes de trains de banlieue restantes, respectivement la ligne Deux-Montagnes et la ligne Iberville (en partance de la gare Centrale via le réseau du CN), elles subiraient une modernisation importante.

Ce nouveau réseau ferroviaire régional serait géré et financé par une nouvelle autorité de planification et d'opération régionale. Ce nouvel organisme ne voyant pas le jour, le REM n'ira jamais plus loin que les planches à dessin. Néanmoins, il servira à façonner la planification du transport ferroviaire régional pour les décennies à venir.

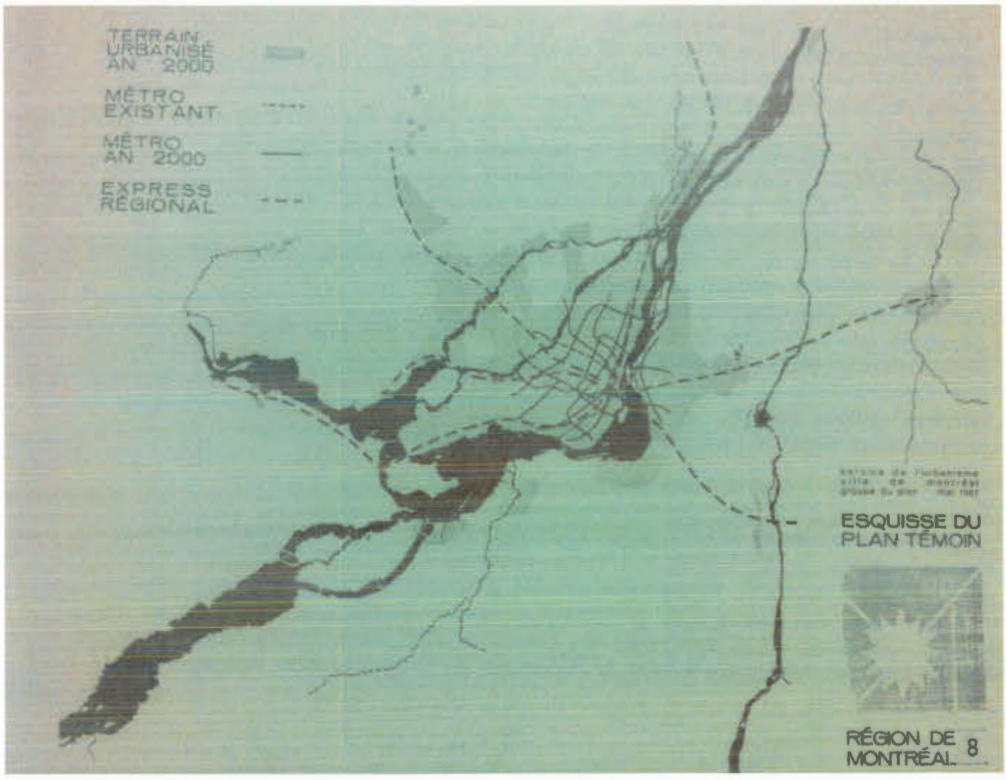
Afin de mieux planifier l'aménagement régional, le plan propose la mise en place de « cellules urbaines » ou « villes satellites » autour des stations. Ceci aurait eu pour impact de densifier et de diversifier les abords des stations. Certes, les origines et destinations d'intérêt seraient significativement plus nombreuses, elles seraient néanmoins directement reliées au REM, qui serait intégré au métro. On aurait ainsi eu un réel réseau métropolitain de transport collectif intégré.

Carte 40 - Plan *Horizon 2000* (1967)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Image 23 - Plan *Horizon 2000* (1967)



Source : Archives de la Ville de Montréal

Le plan témoin ne sera jamais mis en place à Montréal, tout comme les prévisions sur le développement démographique et économique contenues dans *Horizon 2000* ne se réaliseront pas. Blumenfeld (1987) dira du *Plan témoin* qu'il s'agit de : « *an attempt to get regional planning started which had only limited success* » (p.264). Cependant, comme le mentionnent Fischler et Wolfe (2000) : « *While it was never implemented since there was no machinery to do so, it had a strong symbolic effect* (...) » (p.98).

Horizon 2000 identifie qu'encore une fois, l'embûche principale à la réalisation du plan est qu'il n'existe pas d'organisme responsable de sa mise

en oeuvre. Ce projet est d'envergure régionale et non municipale. Dans ce contexte de vide de gouvernance métropolitaine, le gouvernement du Québec prendra la relève.

La proposition de REM de Lash, ainsi que la modernisation proposée des deux lignes de trains de banlieue demeurent un moment fort dans la planification de la modernisation des trains de banlieue montréalais par l'État, car elles présentent non seulement une vision englobant une multitude de dessertes couvrant l'île de Montréal, la Rive-Sud ainsi que la Rive-Nord, mais également un modèle de transports collectifs qui ne se spécialise pas seulement à amener les gens de la banlieue vers le centre, mais permet aussi les déplacements d'une banlieue à une autre.

Harry Lash s'inscrit dans la lignée les travaux de Sidney Bingham lorsqu'il considère que les populations vivant à proximité des services de trains de banlieue constituent un marché important pour les transports collectifs qui pourraient grandement bénéficier d'un service de trains de banlieue de qualité supérieure. Son idée de construction de tunnels pour interconnecter certaines des lignes de trains de banlieue afin de les convertir en REM est la concrétisation de la vision de l'amélioration des conditions de vie pour la population métropolitaine. Sans négliger le développement du métro et des autoroutes, son projet de REM et de modernisation de deux lignes de trains de banlieue vient faire exploser l'échelle de la planification métropolitaine des transports collectifs pour établir celle que l'on emploie toujours aujourd'hui. Sa compréhension de l'espace métropolitain et des axes ferroviaires existants, des emprises abandonnées disponibles ainsi que des innovations technologiques du matériel roulant a permis de développer un projet riche

qui résonne toujours aujourd'hui. Les axes qu'il identifie à l'époque comme étant à développer sont encore aujourd'hui ceux que l'on tend à privilégier pour la réalisation d'études ou la mise en place de services de transports collectifs de qualité. Sa vision ne sera pas mise en place à Montréal, mais son influence est ressentie encore aujourd'hui.

La vision de Lash se développera finalement dans une autre ville canadienne. Après la fin de son mandat, il travaillera sur divers autres projets pour différentes villes, puis s'installera à Vancouver où il devient en 1969 le premier directeur de la planification du *Greater Vancouver Regional District* (GVRD), créé en 1966. Il sera responsable de la planification régionale pendant plusieurs années. Il sera responsable de plusieurs des études qui mèneront à la réalisation à Vancouver de la vision qu'il avait pour Montréal. Il réalise notamment les études menant à la mise en place du *SkyTrain*, le système léger sur rail automatisé (SLRA) construit en grande partie dans les emprises ferroviaires, qui est une évolution logique de son projet de REM, d'une ceinture de verdure régionale, et la densification généralisée, ainsi que de quartiers aux pourtours des gares de transports collectifs. Le plan qu'il mettra en place pour Vancouver est d'ailleurs toujours celui sur lequel se basent les décisions liées au développement régional et à la planification des transports.

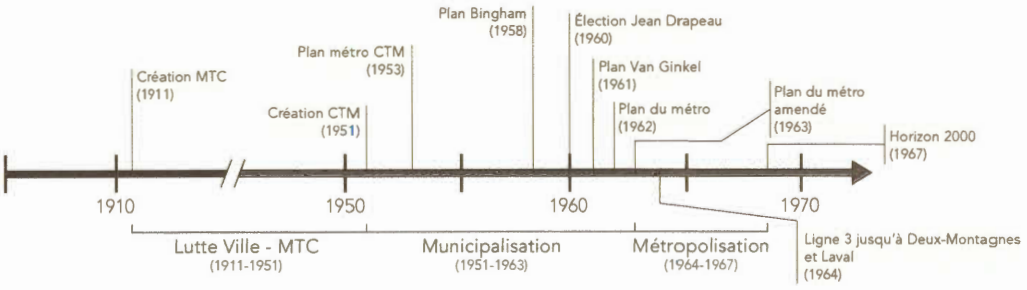
5.5. Conclusion

Alors, peut-on considérer que l'intérêt de la Ville de Montréal envers les réseaux des trains de banlieue fût en quelques points bénéfique, voire même justifié.

L'administration municipale de Montréal a comme objectif le bien commun des Montréalais. C'est pourquoi ses compétences sont de portée municipale.

Durant la période 1911-1967, la Ville a d'importants problèmes de transports collectifs à l'échelle municipale. C'est ce qui l'amène à considérer les emprises de trains de banlieue circulant sur son territoire comme des axes potentiels de transports collectifs à améliorer. En apparence, le recyclage des corridors ferroviaires métropolitains pour des usages urbains imminents constitue une solution rapide et économique. Ce constat mène à de multiples études de partage d'emprises pour tramways, monorails et d'autres métros.

Illustration 10 - Ligne de temps (1911-1967)



Source : P. Barrieau, 2018

Cependant, ces emprises ferroviaires sont des services d'échelle métropolitaine. Donc, lorsque la Ville tente d'en tirer pleinement avantage dans le cadre de ses études, elle doit aller à l'extérieur de sa juridiction. De plus, les projets avancés ne profitent pas au maximum du potentiel de ces corridors. En conséquence, la Ville se heurte aux problèmes de juridictions et de compétences qui font en sorte que ses études ne peuvent aller de l'avant. Seul un organisme régional peut travailler à cette échelle et seul le gouvernement provincial peut l'installer. À la différence des gouvernements d'Ontario et de la Colombie-Britannique, Québec fait peu durant les années 1960 à ce sujet.

La municipalisation avait permis à la Ville de Montréal de régler plusieurs enjeux de transports collectifs sur son territoire. Cependant, au fur et à mesure que la région métropolitaine s'étend, les problèmes à l'extérieur de son territoire s'amplifient. Combinant à cela les fermetures des trains de banlieue, la nécessité d'avoir des instances à caractère régional devient de plus en plus criante.

Mais, à partir du moment où la Ville peut construire son réseau de métro, elle se replie sur les besoins en transports collectifs circulant sur son territoire et liés à l'île de Montréal. La seule exception sera l'entente spéciale qui avait été négociée pour la réalisation de la ligne jaune à Longueuil.

Ainsi, le temps passe et la prise en charge régionale ne se concrétise pas. La Ville n'en détient pas les compétences et les opérateurs ferroviaires privés n'en veulent plus des trains de banlieue. Ailleurs en Amérique du Nord, les

processus de municipalisation des trains de banlieue sont rapidement réalisés, entre la Grande Dépression et 1960. Mais à Montréal, ça tarde faute d'action à Québec. Ce n'est qu'en 1964 dans le rapport produit par la Société d'ingénierie de Shawinigan qu'il sera mentionné que Montréal n'a pas les pouvoirs afin de mettre en oeuvre ses projets dont la portée dépasse les limites de la Ville. Encore maintenant, nous nous questionnons sur la raison pour laquelle pendant tout ce temps passe, une soixante d'années, personne ne s'est rendu compte de cette limite insurmontable que la perspective historique révèle si facilement.

La solution à ce problème de gouvernance qui émerge dans le rapport d'*Horizon 2000* est que la prise en charge des trains de banlieue doit se faire par un palier gouvernemental régional qui n'existe pas. Le gouvernement provincial décidera enfin, très tardivement, à partir de 1969 seulement de se pencher sur la question.

CHAPITRE VI

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC : ÉTUDES INFRUCTUEUSES - II,

1969-1979

L'intérêt du gouvernement du Québec pour le transport collectif à portée métropolitaine se manifeste d'une manière significative d'abord à la suite de l'annonce de la construction l'aéroport de Mirabel. Le train de banlieue est rapidement écarté. D'abord parce qu'il est perçu comme étant de compétence fédérale et également parce que son image est vieillotte, loin du modernisme que l'on veut imposer.

Durant les années soixante, plusieurs régions métropolitaines planifient de nouveaux aéroports en misant sur une croissance future. Cette nouvelle génération d'aéroports doit répondre aux problèmes croissants de bruit et de pollution engendrés par la croissance du nombre d'avions à réaction ainsi que les problèmes prévus par la mise en service d'avions supersoniques. Ces aéroports ont nécessité d'importantes améliorations aux réseaux de transports, dont des autoroutes et des services de transports collectifs, afin de les relier aux centres-villes.

En 1969, le gouvernement fédéral annonce la construction d'un nouvel aéroport à Mirabel afin de remplacer celui de Dorval (de Belleval 2014)[73].

---

[73] Depuis 2004, l'aéroport international de Montréal-Dorval se nomme l'aéroport de Montréal Pierre-Elliott-Trudeau.

Inauguré en 1941, l'aéroport Dorval est conçu pour l'ère des avions à hélices. Quelques années plus tard, le nombre de passagers et de vols reliant le Canada au reste du monde croît grandement. Ceci s'explique en partie par le cadre réglementaire de l'aviation civile au Canada en vigueur à cette époque qui ne permet pas que les vols en provenance de l'Europe d'éviter Montréal[74]. L'aéroport de Dorval s'impose donc comme étant l'un des l'aéroports principaux pour Air Canada. Avec l'arrivée imminente des avions passagers supersoniques combinée à la croissance du nombre de passagers et du volume de fret, l'aéroport de Dorval commence à présenter des limites en termes de capacité, notamment à cause du manque de terrains et de la banlieue adjacente déjà développée, ce qui limite son potentiel d'agrandissement.

Cette annonce s'ancre ainsi dans la tendance de nouveaux aéroports de cette époque, tels que Roissy à Paris et Narita à Tokyo. Ces nouveaux aéroports ont besoin de plus d'espace afin de permettre la construction d'aérogares répondant aux besoins des nouveaux avions à réaction de plus en plus gros et surtout, des avions supersoniques qui devaient incessamment entrer en service. Des pistes de décollage et d'atterrissage plus longues sont désormais essentielles. De plus, l'éloignement et l'implantation dans des lieux moins habités diminuent l'impact des nuisances sonores générées par les avions. C'est pourquoi ces nouveaux aéroports s'implantent de plus en plus loin des centres. Mais il demeure le problème de l'accès. Ainsi, par sa localisation excentrée, l'aéroport de Mirabel réanime les

---

[74] Montréal est aussi un centre majeur de conception et construction d'avions. De plus, la Ville accueille les bureaux de l'International Air Transport Association (IATA), l'organisme de l'Organisation des Nations Unies (ONU) responsable de l'aviation civile, ainsi que le siège social de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), l'organisme représentant les sociétés aériennes internationales. De plus, le siège social d'Air Canada est situé dans la région montréalaise.

ambitions des planificateurs urbains de la région métropolitaine, qui souhaitent mettre en oeuvre le projet du REM présenté dans *Horizon 2000*. De plus, plusieurs planificateur du projet *Horizon 2000,* dont Wolfe, participent à la planification de l'aéroport et de ses transports. Ils y verront donc une opportunité de réaliser une première partie du REM.

La vision initiale pour ce nouvel aéroport construit au nord de l'île est qu'il devienne l'un des aéroports les plus fréquentés du monde, avec une capacité initiale proposée de 40 millions de passagers par an et une capacité potentielle allant jusqu'à 100 millions de passagers[75]. En plus, un parc industriel où travailleraient jusqu'à 300 000 personnes, serait adjacent à l'aéroport. Afin de relier l'aéroport de Mirabel à Montréal, les gouvernements provincial et fédéral envisagent la construction de trois autoroutes nord-sud[76] parallèles menant jusqu'à l'aéroport et de deux autoroutes est-ouest perpendiculaires traversant l'aéroport, reliant les trois autres autoroutes (de Belleval, 2014). Un lien ferroviaire vers Ottawa de même qu'un lien de transport collectif reliant Montréal et Dorval à l'aéroport étaient aussi planifiés. De nouveaux organismes sont créés pour veiller à la planification de l'aéroport, des zones industrielles et des liens de transport :

> Pour assurer une intégration « optimale » au milieu ambiant, on créa le Bureau d'aménagement du nouvel aéroport international de Montréal (BANAIM), organisme fédéral chargé de faire des études, de mener des consultations, d'établir un grand plan d'ensemble de l'aéroport et de ses environs. De son côté, le Québec mit au monde

---

[75] Pour mettre en perspective, l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau a eu 16,6 millions de passagers en 2016; L'aéroport Mirabel, 0. L'aéroport Toronto-Pearson, le plus achalandé au Canada a eu 43,3 millions de passagers, tandis que l'aéroport Hartsfield-Jackson à Atlanta, l'aéroport le plus achalandé au monde a eu 104,1 millions de passagers.

[76] La A-15 était déjà existante, il restait à construire la A-13, la A-19 et la A-50 et A-550 traversant l'aéroport et le liant à la Capitale Nationale.

> le Bureau d'aménagement du nouveau aéroport international, au Québec (BANAIQ)[77], devenu par le suite, pour faire plus original, le SATRA (Service d'aménagement du territoire de la région aéroportuaire). Avec une telle planification, tout devrait marcher sur des roulettes (Cazelais, 2002).

Deux éléments viendront rapidement freiner l'élan donné par l'annonce de l'aéroport de Mirabel. Premièrement, la croissance démographique et la croissance économique de Montréal ralentissent. Deuxièmement, le choix modal privilégié, le REM, est aussitôt remis en question par les planificateurs au profit d'un système léger sur rails automatisés (SLRA). Des véhicules de plus faible capacité pour offrir le service reliant le centre-ville à l'aéroport sont envisagés. Une première ligne de transports collectifs automatisés voit le jour comme projet pilote à New York de 1959 à 1964. Les deux prochaines lignes de transports collectifs automatisés seront mises en place à Londres (Victoria Line) et Montréal (Expo Express) en 1967. Les SLRA combinent les avantages d'un plus petit véhicule avec l'automatisation des métros.

Les systèmes légers sur rails (SLR) émergent pendant les années soixante-dix comme une solution à la congestion autoroutière, à la crise du pétrole ainsi qu'aux coûts prohibitifs de construction des projets de métro (Barrieau, 2014). Ils sont plus compacts que les métros et nécessitent de plus faibles investissements pour leur réalisation. De plus, contrairement au métro sur pneus, ils peuvent circuler à l'extérieur. Il devient donc intéressant pour Montréal de les considérer afin de desservir des axes dont l'achalandage ne justifie pas un métro et/ou qu'une emprise existe lui permette de circuler à l'extérieur d'un tunnel, telle une emprise ferroviaire.

---

[77] Le BANAIQ est fondé en 1969 et remplacé l'année suivante par le SATRA, dans les deux cas, l'organisme relève du ministère des Affaires municipales (MAM) (Tittley, L. , 2003, p.58).

5.6. TRRAMM (1974)

En juillet 1972, le Service d'aménagement du territoire de la région aéroportuaire (SATRA), qui relève du ministère des Affaires municipales, délègue la planification des liens ferroviaires reliant l'aéroport au centre-ville à un nouvel organisme gouvernemental de planification qui lui est directement redevable, le Comité de transport de la région de Montréal (CTRM). Ce comité étudie la possibilité d'implanter ce qu'on nommera le Transport rapide régional aéroportuaire Montréal Mirabel (TRRAMM) et dépose, en juillet 1974, un rapport intitulé *TRRAMM : rapport sur l'implantation d'un système de TRRAMM* (Archambault et Ministère des Transports du Québec, 1974). Plusieurs technologies sont étudiées afin d'exploiter le service. Le Comité recommandera l'emploi de SLRA.

Dans le rapport, une connexion au réseau de métro et aux trains régionaux existants (Rigaud, Deux-Montagnes et Saint-Jérôme) est envisagée, créant par le fait même un réseau de transport régional. En termes d'aménagement, on planifie l'acquisition des terrains autour des gares afin de contrôler le développement urbain (résidentiel et commercial). La structure en béton pour la future gare du TRRAMM a été réalisée en même temps que le premier aérogare de Mirabel.

Avec un service opérant à une vitesse maximale de 160 km/h, voire plus tard 200 km/h, ce service allait permettre de relier rapidement l'aéroport de Mirabel au centre-ville de Montréal, sur un tracé de 55 kilomètres. La ligne de SLRA aurait deux fonctions : relier l'aéroport à Montréal et servir de métro régional.

Ainsi, dans la lignée de la vision présentée par Lash (Chapitre V) arrive l'annonce, en 1969, du début des travaux visant l'étude d'un premier plan concret pour la construction de la première ligne de SLRA à Montréal. Ce lien de l'aéroport au centre-ville nécessitera cinq années de planification afin de compléter les plans. Ironiquement, c'est le temps nécessaire pour construire l'aéroport sans parler du fait que les deux premières lignes de métro à Montréal (lignes orange et verte) qui avaient pris cinq ans à concevoir et construire juste quelques années auparavant. L'étude publiée en 1974 propose de construire la ligne entre le centre-ville et l'aéroport en utilisant la technologie SLRA. Il y est proposé l'usage des emprises utilisées par les lignes de trains de banlieue ainsi que la construction de nouveaux tunnels. À cette même époque, le gouvernement du Canada octroie à Bombardier une importante subvention afin que la compagnie puisse poursuivre la recherche afin de mettre au point un produit, le SLRA, pouvant répondre aux besoins de mobilité, non seulement entre Mirabel et Montréal, mais pour une multitude de dessertes à travers le Canada (Bombardier inc., 1980) [78].

À la suite du rapport TRRAMM, le gouvernement du Québec veut savoir si le succès envisagé dans l'axe entre l'aéroport et le centre-ville pourrait être reproduit ailleurs. Après des mois d'études supplémentaires, on arrive à la

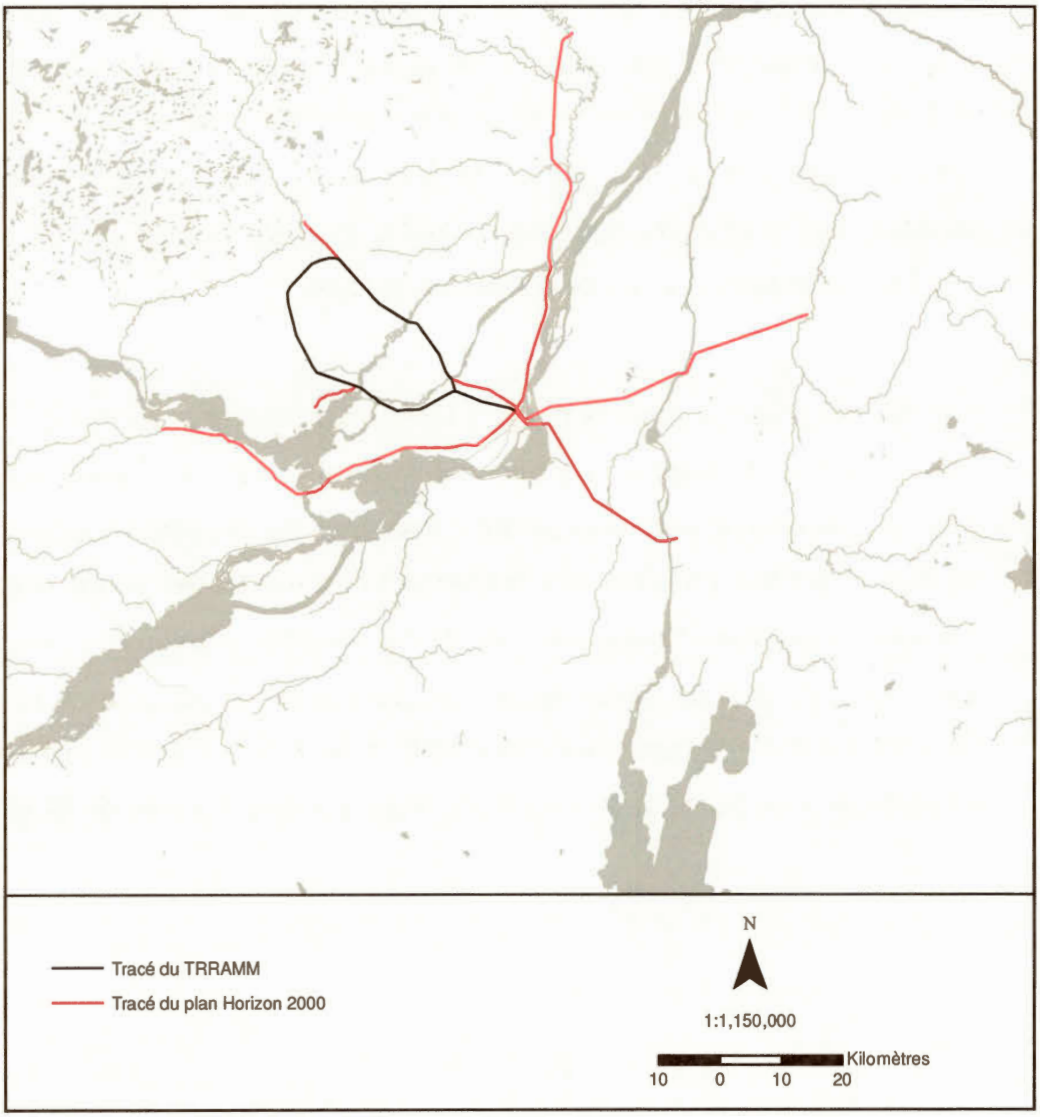
---

[78] À la même période, le gouvernement de l'Ontario à travers sa société de la couronne Urban Transportation Development Corporation (UTDC) est en train de développer elle aussi un véhicule de SLRA. Bien que le produit de Bombardier ne verra pas le jour, celui développé par UTDC sera mis en service à Scarborough en banlieue de Toronto, à Vancouver et à Détroit au cours des années quatre-vingt. UTDC sera vendu à Lavalin qui le cédera par la suite à Bombardier en 1991. Depuis, Bombardier vend le produit à travers le monde et est présent, entre autres, aux aéroports de Newark et Pékin, ainsi qu'au cœur de Kuala Lumpur et Riyadh.

conclusion qu'il ne faudrait pas seulement construire une ligne, mais bien un réseau entier de lignes (de Belleval, 2014). Le rapport TRRAMM démontrait aussi que la majorité des usagers de la ligne n'iraient pas à l'aéroport. En effet, la plupart des usagers de la ligne seraient des navetteurs se déplaçant entre les banlieues à proximité du corridor et le centre-ville (Archambault et Ministère des Transports du Québec, 1974). Grâce à ces navetteurs, la ligne vers l'aéroport serait un succès selon les études.

Si le réseau proposé dans le rapport TRRAMM ressemble à celui de 1967, il présente deux différences importantes. Premièrement, les lignes sont plus courtes. Deuxièmement, elles seront construites de manière économique, en réutilisant le plus possible des infrastructures existantes et en limitant le creusage de tunnels. Sa mise en oeuvre nécessitera néanmoins la réalisation d'un long tunnel sous l'avenue du Parc puis vers l'ouest sous la rue de la Gauchetière entre la gare Jean-Talon et la gare Windsor, car le problème de cohabitation des trains de le tunnel est réapparu avec le choix du SLRA.

Carte 41 - Plan TRRAMM (1974)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

L'automatisation des transports collectifs émerge comme une des clefs au problème du déficit d'exploitation des transports collectifs qui est en forte croissance. S'il devient possible d'éliminer l'opérateur, non seulement les coûts d'exploitation diminuent, mais il est possible d'améliorer l'offre en augmentant le service, tout en diminuant la taille du véhicule[79]. L'automatisation des SLR donne donc naissance aux SLRA, un mode de transport similaire, mais d'une capacité un peu plus restreinte que celle de l'Expo Express. La Communauté urbaine de Montréal (CUM) maintient son intérêt envers les SLRA autant pour des projets dans des axes ferroviaires où des trains de banlieue avaient déjà circulé, ainsi que sur de nouveaux axes.

La période consacrée à la réflexion menant potentiellement à la réalisation de SLRA à Montréal sera marquée par une quête continuelle d'amélioration des services de transports collectifs, dont l'offre par trains de banlieue qui est jugée largement insuffisante. Des conflits en ce qui concerne le choix des modes entre les instances et des tergiversations en ce qui concerne même le choix des modes rendent fortement problématique la réalisation des projets étudiés.

L'abandon progressif du projet même qui avait justifié la réalisation du SLRA, soit l'aéroport Mirabel, n'aide en rien la probabilité que les projets se réalisent. Ceci combiné au climat économique et politique incertain sonne le glas du projet. La peur de l'innovation trop rapide émerge aussi après les

---

[79] Par exemple, dans un corridor qui justifie une capacité de 500 passagers à l'heure, il deviendrait possible d'offrir un service aux 6 minutes avec un véhicule d'une capacité de 50 passagers au lieu d'un passage aux 12 minutes avec un véhicule ayant une capacité de 100 passagers.

échecs successifs de plusieurs projets, tel que le dépassement des coûts des Olympiques de 1976 et ceux de l'aéroport Mirabel rendent frileux les élus ainsi que la population générale face aux projets trop novateurs ou importants.

Advenant sa mise en place, lors de l'ouverture du service en 1981, un achalandage pour le TRRAMM d'environ 112 000 passagers par jour[80], dont 80 % seraient des navetteurs et 20 % des employés et passagers de l'aéroport est envisagé (Archambault et Ministère des Transports du Québec, 1974). L'achalandage planifié est si élevé qu'aucune subvention de fonctionnement n'est prévue puisque la seule vente de billets doit permettre de rembourser le coût de d'opération du réseau. Des tractations à l'intérieur du Conseil des ministres et des débats internes émergent afin de déterminer l'emplacement où cette ligne doit être construite. L'éventail d'options oscille entre les zones industrielles et résidentielles existantes et/ou en cours de développement (dans le corridor du CP) et les nouveaux terrains industriels de l'aéroport (dans le corridor du CN). La proposition finale combine les deux options, en plus d'un nouveau corridor ferroviaire potentiel sous l'avenue du Parc avec une connexion à la gare Centrale.

---

[80] Pour mettre les choses en perspective, les six lignes actuelles du réseau de trains de banlieue ont transportées en 2016, 83 700 passagers par jour (AMT, 2016, p.43).

5.7. BAREM (1976)

À l'automne 1974, dans le but de faire avancer les études sur le service de REM et de les mettre en place (de Belleval, 2014), le Bureau d'aménagement du Réseau Express de Montréal (BAREM) est créé. Denis de Belleval en est le directeur adjoint[81].

Il est directement impliqué dans le projet de l'aéroport de Mirabel. Le choix d'implanter l'aéroport à Mirabel relève du fédéral. De Belleval monte le dossier du point de vue de Québec sur les différentes discussions en cours avec le fédéral, particulièrement en ce qui concerne le choix du site. De Belleval et l'OPDQ privilégient un site sur la Rive-Sud.

Mirabel est situé à plus de 48 kilomètres à vol d'oiseau du centre-ville de Montréal et déjà, le système autoroutier est saturé par les déplacements domicile-travail et de nature récréative (Ministère des Transports du Québec, 1974, p.3). De Belleval convainc le gouvernement fédéral du besoin d'un système de transports collectifs régional performant, reliant le centre-ville de Montréal et Mirabel, empruntant les voies du CP. Pour atteindre son plein potentiel, l'aéroport de Mirabel ne pouvait fonctionner s'il était relié à

---

[81] Denis de Belleval est un politicologue, formé en sciences politiques et en administration publique. C'est à titre de fonctionnaire prêté par le ministère de l'Éducation au ministère de l'Industrie et du Commerce que de Belleval se familiarise avec l'aménagement du territoire. Il est impliqué dans le cadre du dossier de l'aménagement de l'aéroport de Baie-Comeau et ensuite celui de Fermont. C'est à partir de ces deux cas qu'il comprend l'importance de la propriété du sol et que si l'État n'est pas le propriétaire, il devient à la remorque des différentes forces économiques qui cherchent à se l'approprier (de Belleval, 2014).

De Belleval est invité à rejoindre l'Office de la planification et du développement du Québec (OPDQ) de 1970 à 1974. Pendant ces années, il milite auprès de différents ministères, notamment celui des Transports afin d'arrêter la construction d'autoroutes urbaines qui favorise l'étalement urbain et détruit le territoire agricole, en particulier dans la région de Montréal.

Montréal seulement par des autoroutes. Il fallait un système de transports en commun performant.

Tableau 16 - Achalandage aéroportuaire en 1969, 2000 et 2016

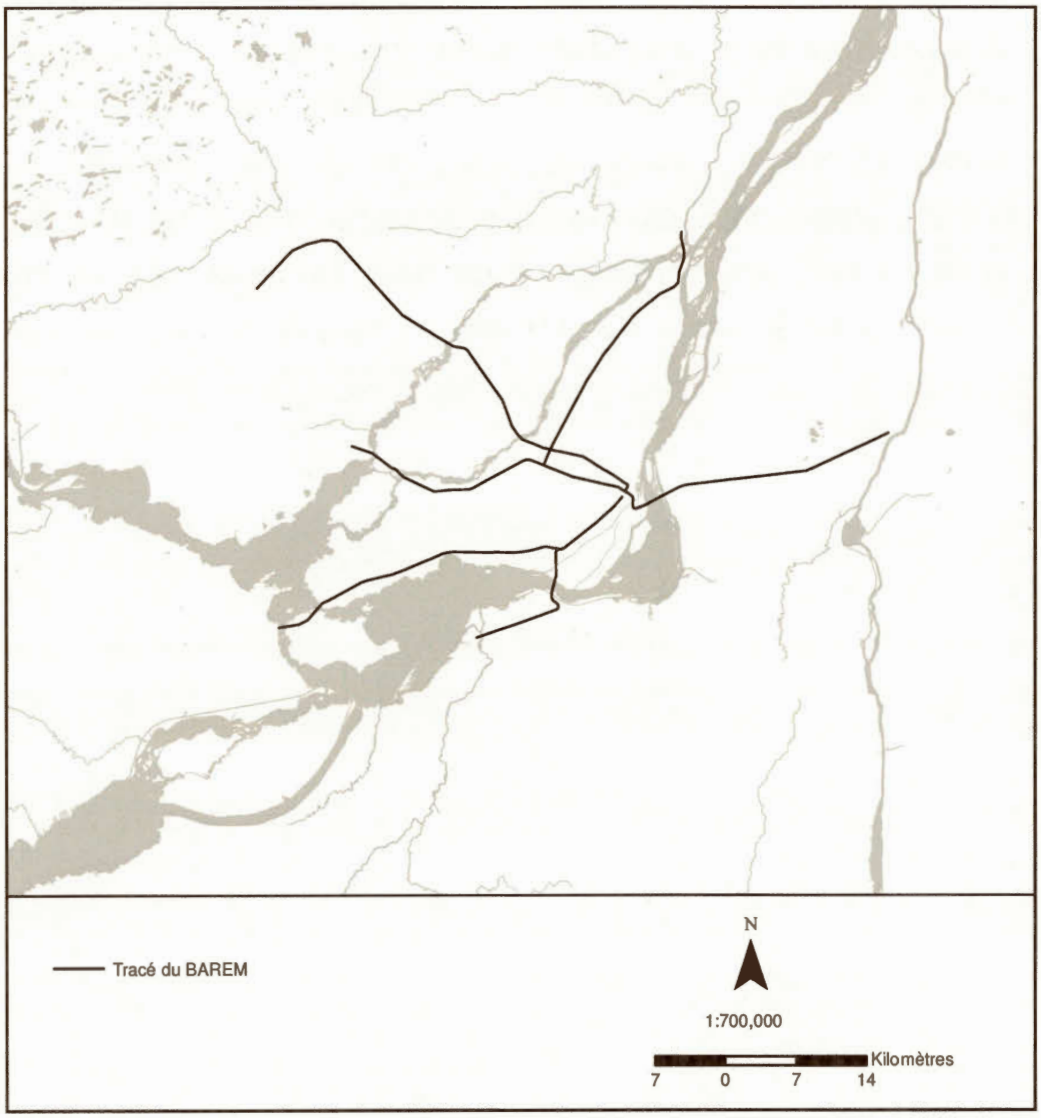
	Région métropolitaine desservie	1969	2000	2016
Aéroport Dorval	Montréal	4 500 000 (1968)	9 920 000	16 589 067
Aéroport Heathrow	Londres	15 000 000	64 618 254	75 711 130
Aéroport O'Hare	Chicago	30 000 000	72 144 244	77 960 629
Aéroport Pearson	Toronto	4 700 000 (1967)	24 739 312 (2003)	44 335 198

Sources : Aéroports de Montréal, s.d., Heathrow, s.d., Chicago Department of Aviation, 2017, Toronto Pearson, 2014.

La vision de de Belleval est cependant plus vaste. Ainsi, il est invité en 1973 par le sous-ministre des Transports et des Travaux publics Claude Rouleau à produire une étude synthèse visant à clarifier le rapport produit par les ingénieurs (2014). Pour parvenir à réaliser son étude, en plus de réécrire les conclusions et les recommandations des ingénieurs, de Belleval visite, avec son successeur Douglas H. Fullerton, de nombreux aéroports où les différents modes de transport sont intégrés. L'objectif était de développer un modèle cohérent et complet, intégrant plusieurs modes de transport tout en prenant en considération l'aménagement du territoire, et ce, dans une perspective régionale. Ultimement, l'intention était d'offrir une liaison rapide vers le centre-ville, une grande capacité et une fréquence de service élevées ainsi que des correspondances avec le réseau urbain. Pour y parvenir, un

élargissement du réseau routier ainsi que l'implantation d'un système de transport collectif rapide étaient prévus (Ministère des Transports du Gouvernement du Québec, 1974, p.46). Pour assurer la fiabilité du REM-Mirabel, l'implantation de voies réservées sans croisement ferroviaire ou routier, et non le partage de celles du CP, est essentielle (Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal, 1978, p.17). Pour Fullerton et de Belleval, une simple ligne serait futile. Un réseau régional complet intégré aux autres modes, dont le métro, est essentiel à la réussite du projet.

Carte 42 - Plan BAREM (1976)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

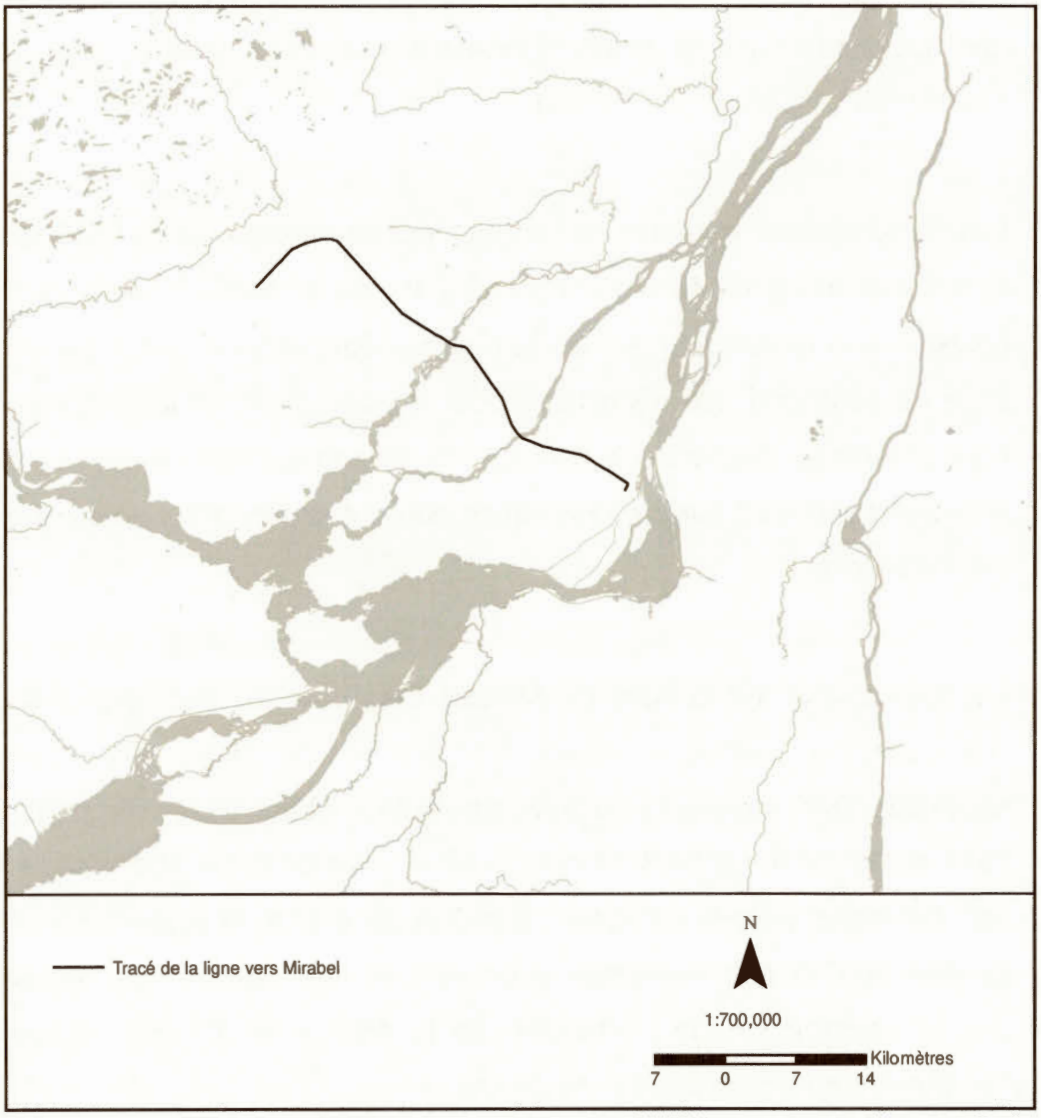
Durant sa courte histoire, le BAREM se penchera de plus en plus non seulement sur cette desserte, mais sur différentes dessertes de navettage potentielles dans la région métropolitaine de Montréal, reprenant le flambeau de l'exercice de planification régionale qu'était *Horizon 2000*. C'est pourquoi,

en avril 1976, le BAREM propose non seulement de construire la ligne de Mirabel, mais aussi cinq autres lignes de transport collectif de type SLRA, tel que proposé dans le projet TRRAMM : Belœil, Châteauguay, Deux-Montagnes, Repentigny et Rigaud.

Leur raisonnement démontre le changement de philosophie de l'époque : les lignes des trains de banlieue soutiennent non seulement l'aéroport, mais également le développement de la région métropolitaine. Ainsi, bien que la ligne de l'aéroport soit nécessaire pour les voyageurs et les employés, sa construction se justifie seulement par l'achalandage des navetteurs. Donc, un volume suffisant sur d'autres lignes pourrait exister si un tel service était mis en service.

Le rapport final sur la ligne de Mirabel est publié en 1977 (Ministère des Transports du Québec et Bureau d'aménagement du Réseau express de Montréal, 1977) et ses conclusions diffèrent de celles tirées des rapports de 1974 et de 1976. Le BAREM opte pour la mise en place d'une seule ligne vers l'aéroport (versus six lignes), installée dans le corridor du CP (versus le corridor du CN). L'achalandage, et conséquemment les revenus, ne justifient pas la construction de l'extension de la ligne entre Deux-Montagnes et l'aéroport empruntant le corridor du CN.

Carte 43 - Ligne Mirabel (1977)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

5.8. CTRM PRISE 2 (1976)

Pendant que le BAREM travaille sur la planification de la ligne de Mirabel, le gouvernement Libéral met en place en août 1976 une nouvelle mouture du CTRM dont l'objectif est de planifier le réseau complet proposé par le BAREM.

Les élections provinciales de 1976 amènent un changement de gouvernement alors que le Parti québécois (PQ), fondé par René Lévesque (1976-1985), est porté au pouvoir. Très rapidement, le PQ apporte des changements radicaux aux politiques publiques. Une nouvelle vision du territoire est en place et conséquemment, une nouvelle conception de l'aménagement du territoire et des transports collectifs. Les programmes gouvernementaux doivent désormais promouvoir la densification de la population et l'activité économique au lieu de n'encourager que l'étalement urbain (de Belleval, 2014). Ceci se traduit d'abord par un moratoire sur la construction d'autoroutes (de Belleval, 2014). Puis, le ministère des Affaires municipales développe une nouvelle politique quant à l'utilisation des terres favorisant l'utilisation des infrastructures existantes et valorisant l'augmentation de la densité autour des zones urbanisées. La *Loi sur le zonage agricole*[82], qui propose de nouvelles politiques d'utilisation des terres est adoptée le 9 novembre 1978. Le prolongement du réseau de métro ainsi que des lignes en banlieue plus courtes s'intégrant mieux à cette vision de l'aménagement du territoire. Le CTRM publie son rapport en 1977 (Comité des transports de la région de Montréal, 1977). Pour un parti souhaitant réaliser la souveraineté, le projet de la ligne vers Mirabel est lié de trop près

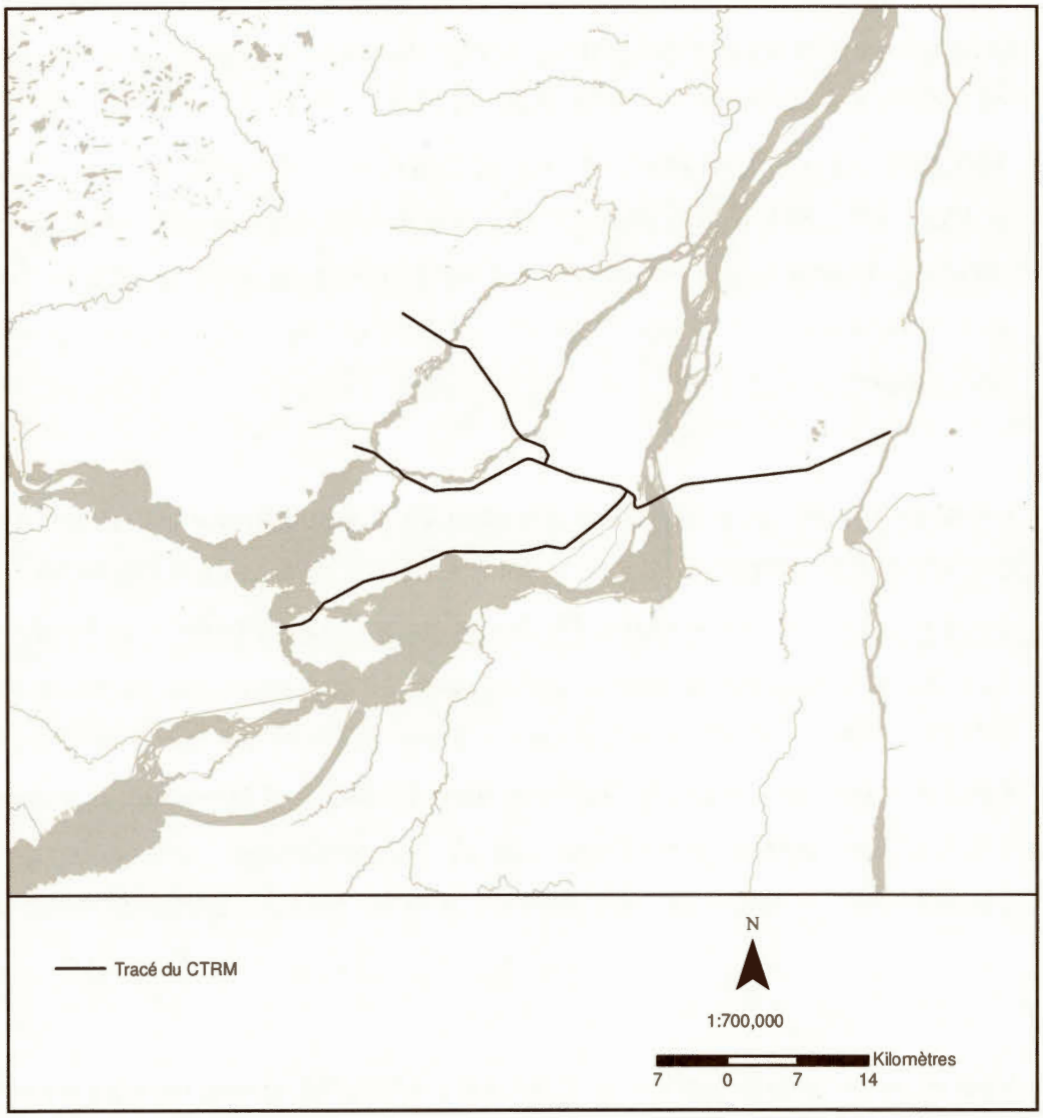
---

[82] Le zonage agricole a pour effet de fixer le zonage d'une bonne partie des terres agricoles pour qu'elles puissent maintenir cet usage, les sortant ainsi du jeu de la spéculation foncière en y interdisant le développement immobilier.

aux intérêts du gouvernement fédéral et non aux leurs (de Belleval, 2014). Il n'est donc plus prioritaire.

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) va alors prendre en charge la planification des trains de banlieue montréalais. Le Ministère s'implique depuis quelques années dans la planification du métro de Montréal et souhaite trouver des solutions moins onéreuses qui permettraient de développer les transports collectifs dans l'espace métropolitain montréalais à plus faible coût. C'est pourquoi le train de banlieue devient rapidement un objet d'intérêt pour le MTQ et les évènements historiques vont le propulser rapidement à l'avant-plan, à la suite des décisions prises par le CN et le CP.

Carte 44 - Plan CTRM (1976)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

En remplacement, le rapport propose une série de courtes lignes assurant un service aux zones urbaines existantes de même qu'un développement urbain dense autour et suivant les lignes de trains de banlieue existantes en plus de la construction du REM (devenu métros de surface), suivant ces axes (Montréal / Dorion, Montréal / Deux-Montagnes, Montréal / Sainte-Thérèse et Montréal / Belœil) (de Belleval, 2014). Il mentionne aussi la mise en place de voies réservées sur les autoroutes vers Châteauguay, Repentigny, Pointe-aux-Trembles et sur la Rive-Sud suivant les axes ferroviaires ainsi que sur le pont Champlain.

Un autre projet qui sera réalisé est celui de la voie temporaire à contre-sens sur le pont Champlain, mise en place en 1978 et fermée à l'automne 2018 avec le projet de construction du nouveau pont Champlain[83]. L'étendue des travaux est néanmoins bien moindre que ce qui avait été proposé par le BAREM. Bien qu'il fût annoncé que la ligne de trains de banlieue Montréal / Deux-Montagnes serait modernisée dans l'optique d'améliorer la qualité du service, les autres lignes recevraient principalement des améliorations secondaires maintenant un service plutôt limité. Certains axes sont délaissés, voire même abandonnés en faveur d'un service d'autobus.

Une autre recommandation est l'abolition du CTRM et son remplacement par un nouvel organisme de planification permanent, substituant tous les

---

[83] Elle sera ultérieurement prolongée depuis l'Autoroute 30 à Brossard jusqu'au centre-ville de Montréal. Les études de planification de ce projet insistent sur l'importance que l'on prenne en considération la possibilité, pour ne pas dire la nécessité, que le service soit converti en ligne de SLRA ou SLR à moyen ou long terme (Chapitre VIII). Le gouvernement du Québec s'est intéressé aussi à l'emploi de SLRA dans l'axe Pie-IX dans le cadre du projet de ligne blanche du métro de Montréal (ligne 7), tandis que le BTM privilégie le métro sur pneus.

comités *ad hoc* précédemment créés. Cet organisme verra effectivement le jour.

5.9. COTREM (1978)

Le 13 juin 1978, le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) est créé par le Conseil des ministres suivant la recommandation du CTRM (Morissette, 1977). Le mandat du COTREM est d'abord de poursuivre les travaux entrepris par la deuxième mouture du CTRM afin de prolonger le réseau de transports collectifs montréalais (de Belleval, 2014). Relevant du ministre des Transports, le COTREM est :

> Chargé de la planification, de la coordination et de l'intégration des éléments du réseau de transport à vocation régionale ou à caractère interzonal ou intermodal, c'est-à-dire tous les éléments qui, comme les trains de banlieue, par exemple, ne relèvent pas de l'autorité des Commissions de transport existantes, ou encore, qui posent des problèmes impliquant deux commissions ou une commission et d'autres transporteurs (connexions entre les réseaux, transfert modal, etc.) (Lessard, 1978, p.13).

Le COTREM travaillera à la planification de nouveaux projets de transports collectifs régionaux, incluant les trains de banlieue. Il prendra le relais à la fois du CTRM, mais aussi du BAREM.

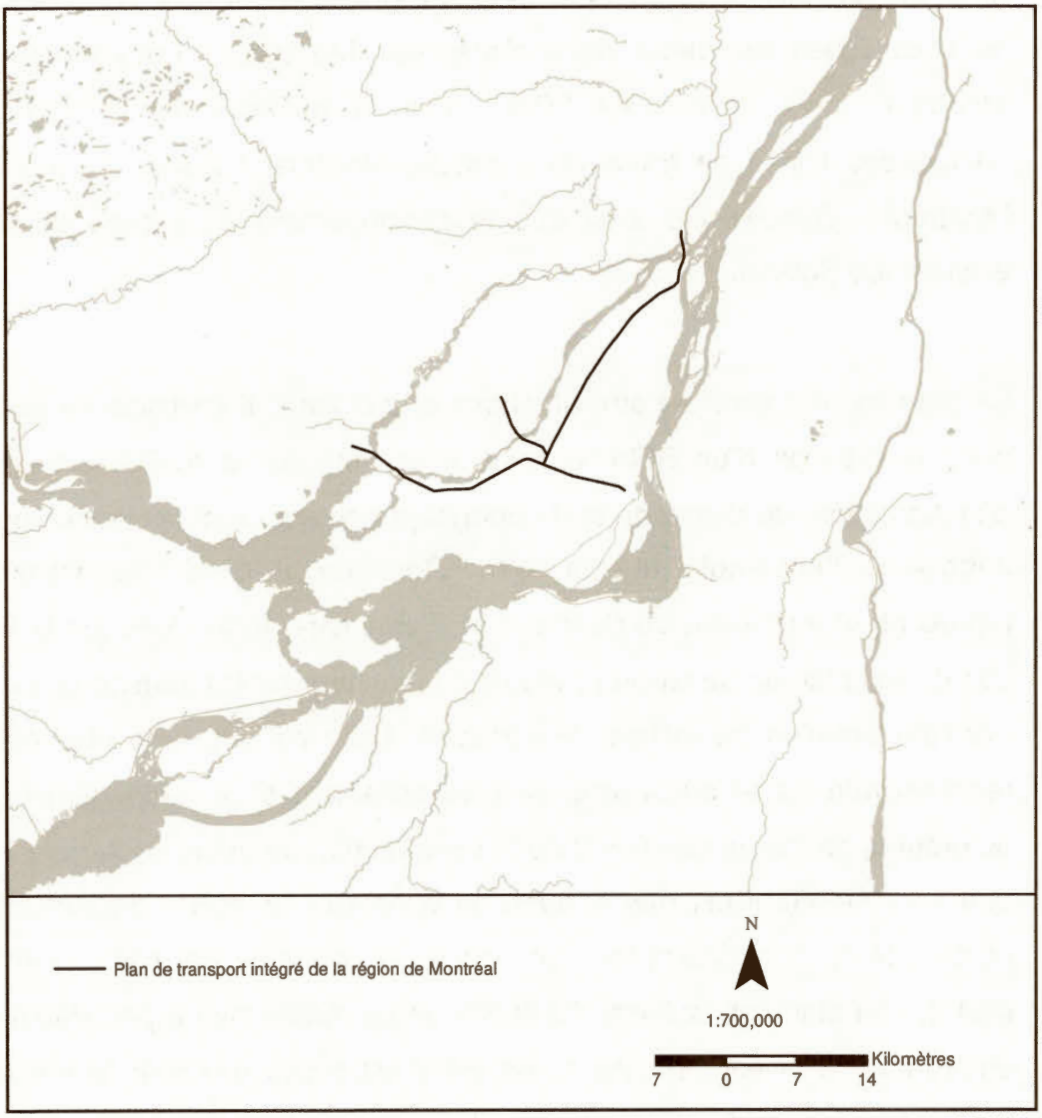
5.10. Plan de transport (1979)

Un revirement de situation s'opère lorsque Denis de Belleval, est nommé ministre provincial des Transports[84]. De Belleval reprend ainsi les dossiers et les concepts sur lesquels il a précédemment travaillé à titre de fonctionnaire, et ce, avec la même équipe. Déjà en 1974, lorsqu'il rejoint le ministère des Transports du Québec, sous le premier mandat du libéral Robert Bourassa, de Belleval insiste sur l'importance d'un plan intégré alors qu'il est affecté au cas de Mirabel. Conscient qu'il s'agit là d'un « dossier stratégique concernant l'aménagement du territoire», de Belleval réalise les conséquences de la localisation de l'aéroport sur l'aménagement et le développement de Montréal (de Belleval, 2014). Il décide donc de réaliser un plan de transport intégré pour la région métropolitaine de Montréal. En tant que ministre des Transports, de Belleval vient défendre la vision qu'il avait articulée précédemment. Après une tentative infructueuse de réunir un comité interministériel, de Belleval choisit de travailler avec la Communauté urbaine de Montréal (CUM), la CTCUM et les chemins de fer (CN et CP).

---

[84] Denis de Belleval est élu en 1976 en tant que député provincial, sous la bannière péquiste, dans le comté de Charlesbourg. Entre 1976 et 1979, il occupe le poste de ministre de la Fonction publique et, de 1979 à 1981, celui de ministre des Transports.

Carte 45 - Plan de transport - métro de surface (1979)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Dans son *Plan de transport intégré de la région de Montréal*, de Belleval propose, réhabilitant en quelque sorte le projet du TRRAMM, la construction de trois lignes de métro de surface, soit Montréal / Deux-Montagnes, Montréal / Laval, et Montréal / Repentigny, la modernisation et la prise en charge des lignes de trains de banlieue, Montréal / Dorion / Rigaud, et Montréal / Saint-Hilaire ainsi que le prolongement du réseau de métro existant (de Belleval, 1979).

Ce plan se veut sensible aux situations et aux lieux. Il envisage en quelque sorte la création d'un REM restreint. Il est axé sur la réalité contextuelle d'implantation, de demande et de budget et non sur un choix technologique imposé à l'ensemble du territoire. Pour de Belleval, les transports représentent un moyen de desservir et d'aménager le territoire (de Belleval, 2014). Son plan de transport privilégie de redynamiser les transports sur rails par l'implantation de métros de surface[85]. Dans cet esprit, le plan élaboré recommande l'arrêt quasi total de l'élargissement et le prolongement des autoroutes de même que l'arrêt de la construction du métro souterrain (outre que vers Anjou). Il est même question d'installer un métro de surface sur l'estacade du pont Champlain. Comme le remarque de Belleval en entrevue (2014), son plan est toujours d'actualité et se réalise peu à peu depuis. En empruntant le réseau ferroviaire existant, il est possible d'offrir de nouveaux services, moins performants, mais à des coûts moindres (de Belleval, 1979, p.13) (Chapitre VIII). Les transports collectifs à portée régionale s'imposent comme la clef du développement urbain et des transports intégrés, tel que prôné par de Belleval. Les investissements nécessaires à leur maintien et à leur développement ont d'abord pour but d'attirer une nouvelle clientèle et,

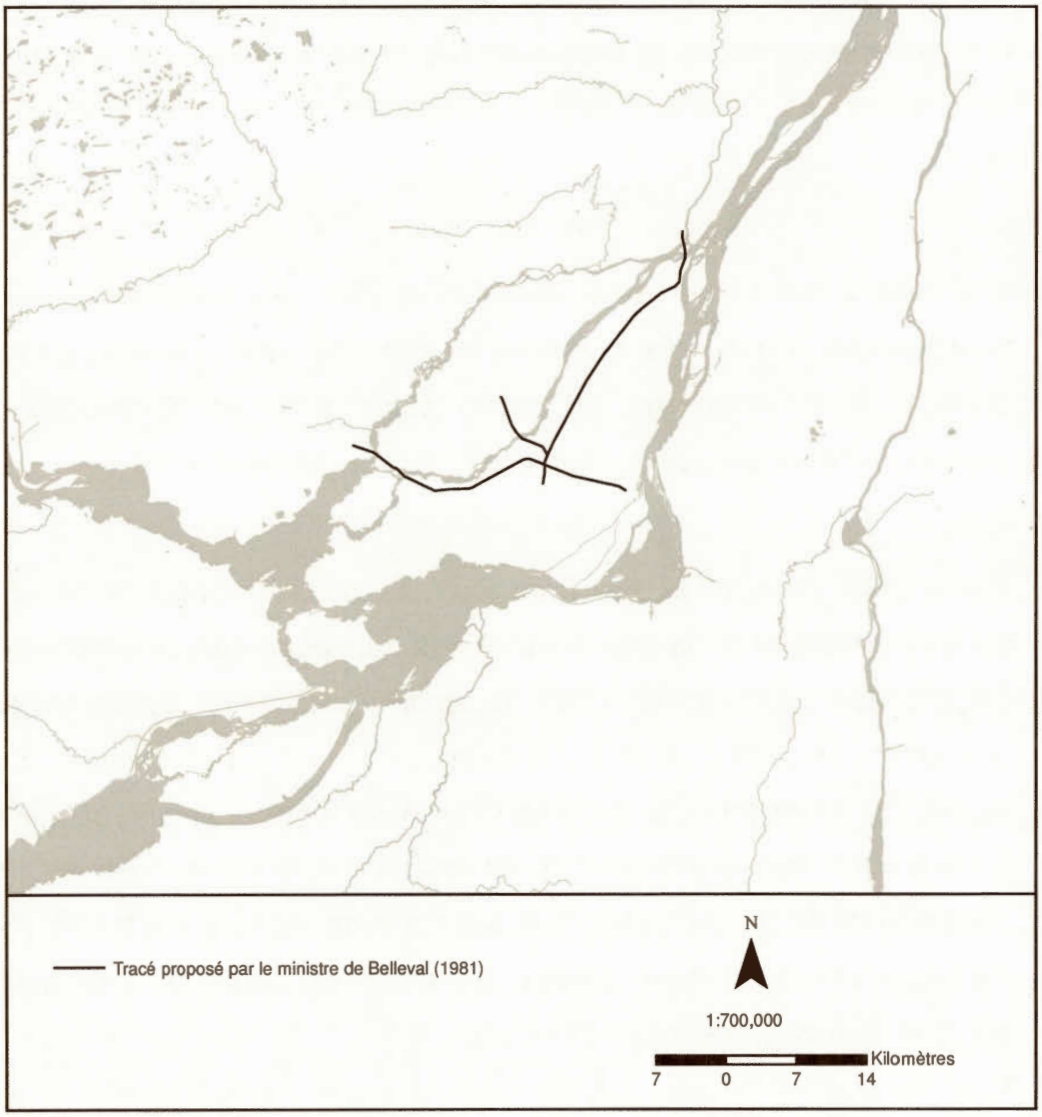
[85] L'appellation métro de surface est, pour de Belleval, synonyme de SLR ou de tramway. Il explique le changement de nomenclature pour des raisons d'image, afin de distancer les tramways des années 1930-1940 des nouveaux tramways.

conséquemment, de décharger le système autoroutier (de Belleval, 1979, p. 47). Il s'intègre au reste du réseau de transports collectifs de l'ensemble de la région métropolitaine en proposant des gares desservies par les autobus, voire même une connexion au réseau de métro urbain (de Belleval, 1979, p. 28).

Une mise à jour du plan sera présentée en 1981. Il y est proposé un court prolongement afin de relier le service de métro de surface avec la station Du Collège, le prolongement du métro étant alors en construction afin d'améliorer les arrimages des lignes à l'intérieur du réseaux

Puis en 1982, le ministère des Transports dévoile une proposition de réforme du financement et de la gouvernance des transports collectifs intitulée : *Le transport en commun, un choix régional : proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal*. Ce document propose une première mouture de gouvernance métropolitaine (incluant les modalités de la prise en charge dans l'Ouest de l'Île des autobus et des trains de banlieue par la CTCUM) de même qu'une intégration tarifaire des trains de banlieue, ainsi que des autobus de banlieue au reste du réseau.

Carte 46 - Plan de transport amendé (1981)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Le plan de Belleval propose d'intégrer la vision des trains de banlieue, en respectant la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, de manière à contrôler l'étalement urbain (de Belleval, 2014). C'est suivant le dépôt du plan, dont l'un des objectifs est de « conserver et de moderniser les services de trains de banlieue », que les contrats avec la CTCUM et les compagnies ferroviaires sont signés (Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, 1984, p.73). Ainsi, de Belleval choisit de maintenir les subventions aux trains de banlieue et ainsi permettre de conserver les deux lignes restantes. Ce choix a permis, plusieurs années plus tard, de moderniser et de relancer le service. « Au fond, c'est mon train » de dire de Belleval (2014).

Denis de Belleval joue un rôle important dans la défense de l'inclusion de transports collectifs dans le projet de l'aéroport Mirabel. Malheureusement, il ne sera pas en mesure de convaincre le Cabinet. Il sera responsable de l'articulation de l'argumentaire non seulement du TRRAMM, mais aussi du développement d'autres dessertes de banlieue de qualité. Il incarne la vision de Lash, mais à une échelle qui correspond davantage au niveau de croissance moins élevé que vit le Québec par rapport à ce qu'*Horizon 2000* prévoyait. Il doit d'ailleurs diminuer encore une fois l'échelle de ses interventions proposées avec sa vision d'un REM restreint. Néanmoins, il est un ardent défenseur de l'amélioration de la qualité du service des trains de banlieue, et lorsque possible de la conversion vers des technologies encore plus performantes. Finalement, son plan de transport proposé en 1979 deviendra le plan de match des interventions du MTQ pour les décennies à venir. Sa tentative de remplacer d'actuels ou d'anciens services de train de banlieue par un réseau de métro de surface intégré au métro pneumatique aurait pu avoir un impact significatif si elle s'était réalisée.

Il convient de mentionner que le plan de 1979 s'agit du premier document de planification préparé par le gouvernement provincial proposant la prise en charge des opérations des trains de banlieue. Le gouvernement opte donc maintenant pour la construction de sa première ligne de métro de surface vers Repentigny, projet qui entre en conflit avec ceux de métro souterrain du Bureau de transport métropolitain (BTM)[86] dans le nord-est de l'île de Montréal.

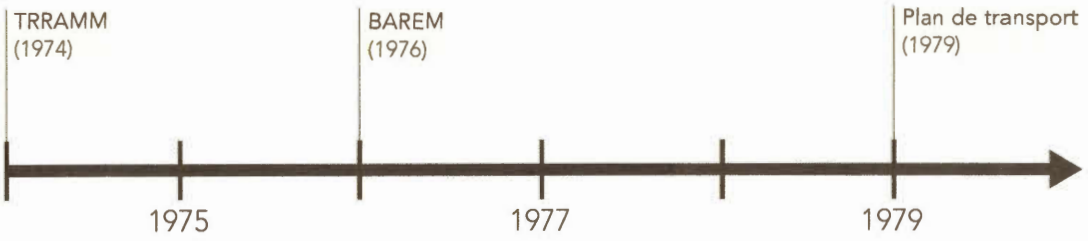
5.11. Conclusion

Les responsables des études élaborées au cours des années soixante et soixante-dix n'ont pas seulement été dans l'incapacité de permettre la mise en œuvre des projets, mais en plus, ils ont été dans l'impossibilité d'empêcher les fermetures successives des différents services. Ainsi, ironie suprême, pendant que l'État planifie l'amélioration des services, les services existants disparaissent. Faut-il s'en surprendre? Comme nous le verrons plus loin (Chapitres VII et VIII), la prise en charge des trains de banlieue devra se faire par des organismes mandatés pour s'en occuper auxquels le financement nécessaire est donné afin que certaines lignes de trains de banlieue soient conservées et améliorées. Néanmoins, la planification est maintenant réalisée à l'échelle métropolitaine, et ce, par des gens qui sont redevables à l'ensemble des Québécois et non par ceux vivant sur le territoire pris en charge. Le bien commun élargissant son intérêt afin d'y intégrer l'environnement et la congestion routière.

---

[86] En 1970, le BM est remplacé par le BTM en même temps que la responsabilité de la planification du métro est transféré de la Ville de Montréal à la nouvellement créée Communauté urbaine de Montréal (CUM) (Chapitre VII).

Illustration 11 - Ligne de temps (1974-1979)



Source : P. Barrieau, 2018

Le gouvernement du Québec a d'abord pris la responsabilité des transports collectifs métropolitains et régionaux au niveau de la planification réussissant notamment à identifier les corridors les plus porteurs en termes de retombées pour les investissements. Il aborde le niveau financier seulement lorsqu'il se rend compte qu'il n'a pas le choix d'investir pour que les projets se réalisent. Jusque là, même s'il en détient les compétences il n'avait su faire mieux que la Ville de Montréal. Bien qu'aucune réalisation concrète n'ait encore vu le jour, la planification métropolitaine des transports collectifs a finalement débuté à Montréal.

En fin de compte, la bulle réflective créée par l'annonce de l'aéroport de Mirabel n'apportera aucun changement dans l'offre de services de transports collectifs à portée métropolitaine, voire régionale. Mais il ne s'agit pas seulement de Mirabel. Durant cette période, le contexte social, économique et politique québécois est fort difficile et mouvementé. Récessions, chocs pétroliers, la Crise d'octobre, le départ accéléré des sièges sociaux, l'inflation galopante et autres s'ajoutent au déclin économique et démographique de Montréal face à sa grande rivale Toronto.

À cela s'ajoutent les importants dépassements de coûts des projets d'infrastructures, tels les Olympiques de 1976 ainsi que les prolongements de métro de Montréal. L'euphorie cède sa place au marasme.

Le *Plan de transport* de 1979 vient apporter une mission différente pour les transports collectifs métropolitains. Ils sont de moins en moins vus comme un outil pour former le tissu urbain et répondre aux besoins de mobilité des citoyens. Plutôt, ils sont réduits à n'être que des outils permettant de diminuer la congestion urbaine. Ce changement fondamental vient entre autres du fait que les organismes sont de plus en plus intégrés directement à l'intérieur du ministère des Transports qui, sous de Belleval, perçoit les trains de banlieue comme une solution économique et écologique à la congestion autoroutière. Les plans répondent aux problèmes du MTQ et non de la mobilité des citoyens. Ce changement fondamental de paradigme, de concert avec les moyens financiers de plus en plus réduits va grandement transformer la conception des projets. Ainsi s'achèvent pour un moment (Chapitre VIII) les tergiversations quant aux choix modaux alors que le train de banlieue redevient le mode à privilégier. Le concept de réseau est abandonné et des ligne de trains de banlieue parallèle aux autoroutes sont plutôt mises en place afin de les décongestionner et permettre la poursuite de l'étalement urbain.

CHAPITRE VII
PRISE EN CHARGE PAR L'ÉTAT, 1978-2017

Montréal s'intègre dans une tendance lourde à l'échelle continentale alors que plusieurs des plus importantes régions métropolitaines au Canada ainsi qu'aux États-Unis s'intéressent à l'expansion et à l'amélioration de leurs dessertes de trains de banlieue, en même temps que d'autres services voient le jour dans les nouvelles régions métropoltaines.

Toronto fait d'abord cavalier seul en 1966 lorsqu'elle met en place Government of Ontario Transit (GO Transit). L'année suivante, en 1967, elle lance son premier service de trains de banlieue modernes reliant Pickering à Hamilton. Au cours des années soixante-dix, quatre-vingt et quatre-vingt-dix, *Go Transit* étend son réseau avec la construction de plusieurs nouvelles lignes. Son succès ne passera pas inaperçu. GO Transit, de concert avec la Urban Transportation Development Corporation (UTDC), développe une nouvelle génération de wagons de trains de banlieue, la *Bi-Level*. Très rapidement *GO Transit* va retirer du service ses anciennes voitures pour les remplacer par la *Bi-level*. Ces nouvelles voitures plus raffinées et aérées, accessibles pour les personnes à mobilité réduite, diminue le coût d'opération du service.

Aux États-Unis et au Canada, le train de banlieue fait soudainement sensation auprès des planificateurs. Cette nouvelle génération de voitures

permet de remettre le train de banlieue à l'avant-plan de la modernité technologique. Outre pour le nord-est américain qui est souvent limité par des tunnels trop restrictifs, la *Bi-Level* est considérée puis utilisé pour des dizaines de services de trains de banlieue. Au fur et à mesure que les projets cheminent, les voitures, maintenant produites par Bombardier, deviennent les plus répandues dans les nouveaux réseaux. Il y a un intérêt particulier aux États-Unis pour ce modèle de voiture, car il permet de réaliser un projet de transports collectifs accessible facilement grâce à sa portion mitoyenne surabaissée, en respectant l'*American with Disabilities Act*, qui rend obligatoire l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite pour tout projet de transport subventionné par le gouvernement fédéral américain.

L'engouement pour les trains de banlieue croît en même temps que les banlieues, en parallèle avec la congestion des autoroutes qui les relient au centre-ville. Ainsi, plusieurs nouveaux réseaux voient le jour, dont : le *Tri-Rail* de Miami (1989), le Metrolink de Los Angeles (1992), le Virginia Railway Express à Washington (1992), le Coaster de San Diego (1995), le West Coast Express de Vancouver (1995) et le Trinity Railway Express de Dallas (1996). D'autres réseaux suivront par la suite

Cette renaissance atteint également le Québec et la période de 1990 à 1995 sera riche en études visant la relance des trains de banlieue dans l'objectif d'améliorer le bien commun de la grande région montréalaise.

Le transfert des responsabilités du privé vers le public se fait en plusieurs étapes et s'échelonne sur plusieurs décennies. Une fois débarrassés de la quasi-totalité de leurs services passagers, les compagnies de chemin de fer

s'impliquent de moins en moins dans l'opération des trains de banlieue restants. Au fil du temps, ils céderont volontiers les responsabilités de financement, de gestion, de l'opération de maintenance et même de propriété de plusieurs des voies ferrées à l'État. Les lignes n'ayant pas été fermées par le privé sont transférées et/ou ressuscitées par les organismes publics qui les prennent en charge. Il s'agit de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM) au Réseau de transport métropolitain (RTM), en passant par la Société de transports de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) et l'Agence métropolitaine de Montréal (AMT).

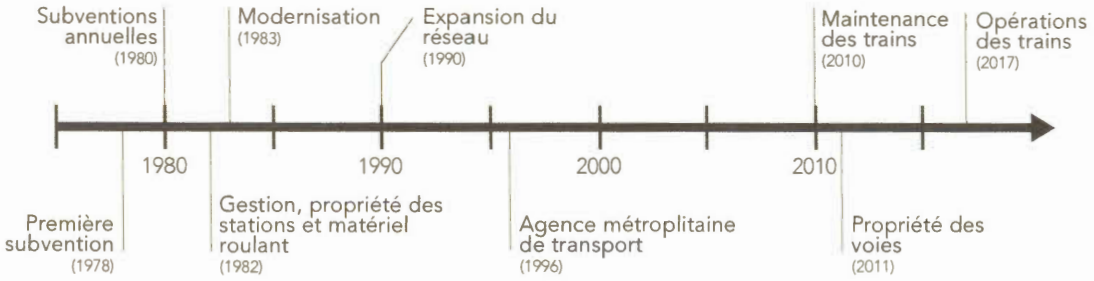
7.1.Les principales étapes du transfert

À l'opposé de ce qui s'est passé dans plusieurs réseaux américains (Chapitre I), le transfert du privé vers le public du train de banlieue n'est pas un processus qui s'est fait rapidement à Montréal.

Le processus de la prise en charge et modernisation des trains de banlieue montréalais par l'État débute finalement en 1978 et il est toujours en cours. Les principales étapes sont :

- L'arrivée de subventions pour couvrir le déficit d'exploitation ;
- La prise en charge de la gestion du système ;
- La propriété des stations et du matériel roulant ;
- La modernisation ;
- L'expansion du réseau ;
- La maintenance des trains ;
- La propriété des voies ;
- L'opération des trains.

Illsutration 11 - Les principales étapes du transfert (1978-2017)



Source : P. Barrieau, 2018

Les compagnies de chemin de fer demandent, avant même la Seconde Guerre mondiale, de l'aide financière gouvernementale pour absorber au moins une portion des déficits d'opération des trains de banlieue. Ils abandonnent progressivement leurs lignes les moins achalandées à partir des années 1940, mais le gouvernement demeure réticent à le leur permettre et ne souhaite pas verser de contribution financière (Chapitre IV).

Le CN et le CP font donc pression depuis plusieurs années sur les diverses instances gouvernementales, tant municipales que provinciales et fédérales, afin qu'elles prennent en charge les déficits d'exploitation des services de trains de banlieue ou en permettent l'abandon. En dépit de plusieurs projets de modernisation par l'État des lignes de trains de banlieue (Chapitre V et VI) dont aucun ne sera réalisé, le CP annonce finalement en septembre 1977 la fermeture progressive de la ligne, Montréal / Dorion / Rigaud pour le 27 avril 1980 (Comité des transports de la région de Montréal, 1977, pp.64-65), en raison d'un achalandage trop faible et du caractère vétuste du matériel

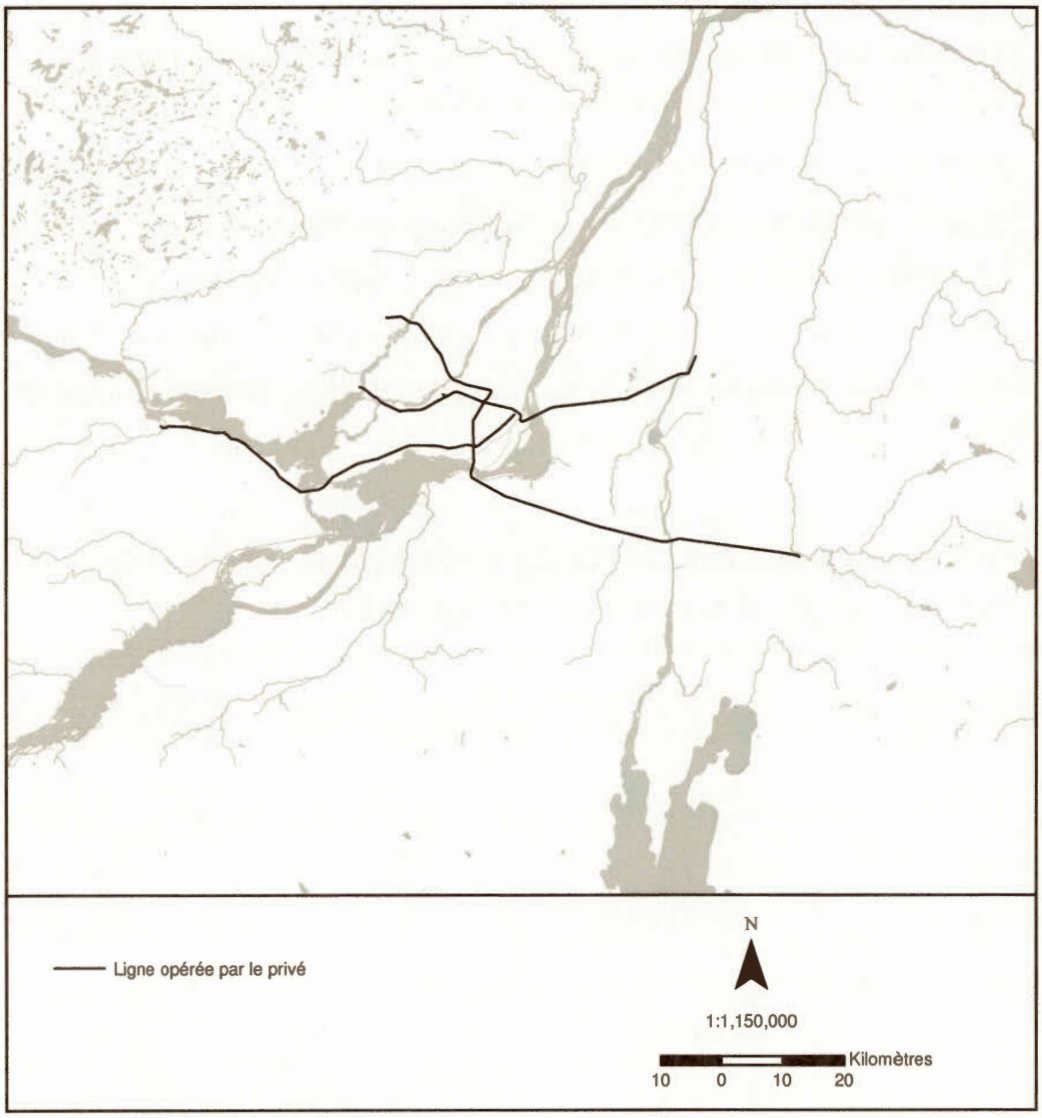
roulant et des gares. Le CN fera une annonce similaire pour la ligne, Montréal / Deux-Montagnes, et ce peu de temps après. Face à cette situation, le ministère des Transports juge qu'on doit intervenir rapidement. En 1977, le ministre des Transports Lucien Lessard (1976-1979)[87] propose un programme d'octroi de subventions au CN et au CP afin de couvrir les déficits d'exploitation pour les cinq lignes restantes de trains de banlieue[88] (Montréal / Dorion / Rigaud, Montréal / Sainte-Thérèse pour le CP, et Montréal / Cartierville, Montréal / Deux-Montagnes et Montréal / Saint-Hilaire pour le CN) (Gravelle, 1978). Les subventions sont valides uniquement pour l'année 1978, en attendant le transfert des responsabilités au secteur public, car le gouvernement envisage toujours la prise en charge et la modernisation de ces lignes par des projets qui seront rendus publics dans le *Plan de transport intégré de Montréal* de 1979 (de Belleval, 1979).

---

[87] Formé en sciences sociales et en science politiques et administratives, Lucien Lessard occupe d'abord des postes liés à l'enseignement, aux affaires et à la politique. Élu en tant que député du Parti québécois dans la circonscription de Saguenay en 1970, Lessard est nommé ministre des Transports le 26 novembre 1976 sous l'administration Lévesque, poste qu'il occupera jusqu'en 1979. Lessard est aussi ministre des Travaux publics et de l'Approvisionnement (1976-1977) puis, ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (1979-1982) (Assemblée Nationale, 2013b).

[88] Il existait aussi à l'époque un train de banlieue circonstentiel, soit le train Montréal-Sherbrooke qui permettait encore aux navetteurs vivant dans le corridor de l'ancienne ligne Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu / Farnham de se déplacer aux heures de pointe du matin et du soir.

Carte 47 - Trains de banlieue avant la prise en charge (1980)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Cette aide financière ne sera pas donc pas reconduite en 1979, et le déficit de cette année sera absorbé par les compagnies de chemin de fer. Cependant, en réponse aux retards dans l'implantation du *Plan*, les subventions reviennent en 1980 et deviennent récurrentes pour les lignes, Montréal / Dorion / Rigaud, Montréal / Deux-Montagnes et Montréal / Cartierville. La ligne, Montréal / Sainte-Thérèse, dont le financement n'est pas renouvelé, fermera en 1980. La ligne, Montréal / Saint-Hilaire continuera ses opérations, mais sans subvention. Les subventions se poursuivent jusqu'en 1982 alors qu'elles seront transférées au nouveau gestionnaire des trains de banlieue, la CTCUM.

Cette prise en charge débute par des négociations entre Lessard et la CTCUM au sujet la ligne Montréal/Dorion-Rigaud appartenant au CP et de la ligne Montréal / Cartierville et Montréal / Deux-Montagnes, propriété du CN. La CTCUM refuse cependant d'opérer les deux autres lignes restantes, forçant Lessard à trouver d'autres acteurs intéressés à les prendre en charge. Lessard s'appuie sur des études récentes, dont celle publiée en 1977 par le CTRM et titrée *Le transport des personnes*[89] qui relève notamment « l'état lamentable de la desserte ferroviaire des banlieues » (Lessard, 1978, p.8). Dans ce rapport, le Comité recommande au gouvernement de contribuer à baisser les déficits encourus par les compagnies de chemin de fer pour ce qui est de l'offre de trains de banlieue. L'importance des services existants n'est pas remise en question, voire même le contraire (Morrissette, 1977, p.71). Il encourage la modernisation de

---

[89] Les objectifs généraux ayant orienté ce rapport sont ceux de concevoir un réseau à échelle régionale afin de satisfaire les besoins de déplacement et d'appuyer le développement économique, de supporter les politiques d'aménagement ainsi que de favoriser l'intégration des réseaux existants puisque cela permet d'exploiter les infrastructures en place, conséquemment la capacité de payer, tant des usagers que des gouvernements (Morissette, 1977, p.2).

la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes via sa conversion en REM Deux-Montagnes et la mise en place de ressources pour le maintien du service, l'amélioration de certaines infrastructures et l'implantation de service d'autobus hors pointe pour le REM Dorion. Il propose également l'amorce des démarches nécessaires pour le maintien et l'amélioration de la ligne Montréal / Belœil en REM Belœil et l'amélioration de la liaison ferroviaire vers Sainte-Thérèse.

Ainsi, le ministre Lessard formule sa vision de l'intervention que l'État doit effectuer dans le domaine des transports. Il affirme que les interventions doivent :

> Reposer sur une stratégie d'action concertée et intégrée visant le moyen et le long terme. Sous cet aspect, l'interdépendance d'une politique d'aménagement, en revanche, doit tenir compte, dans ses choix des possibilités concrètes de réalisation de projets de transport (Lessard, 1978, p.9)

Il énonce deux objectifs principaux, à savoir : l'aménagement d'un réseau de transport ayant une portée régionale et l'intégration des réseaux existants au plan de développement. Pour y parvenir, Lessard prône trois moyens. D'abord « la coordination de l'action des divers intervenants », ensuite « la promotion du transport collectif » et finalement, « la consolidation du réseau actuel de voirie » (Lessard, 1978, p.9). C'est dans cet esprit que Lessard entame les processus de modernisation des lignes transférées à la CTCUM. La subvention accordée aux trains de banlieue vise à assurer leur fonctionnement par le CN et le CP et leur gestion par la CTCUM.

7.2. Gestion (1982)

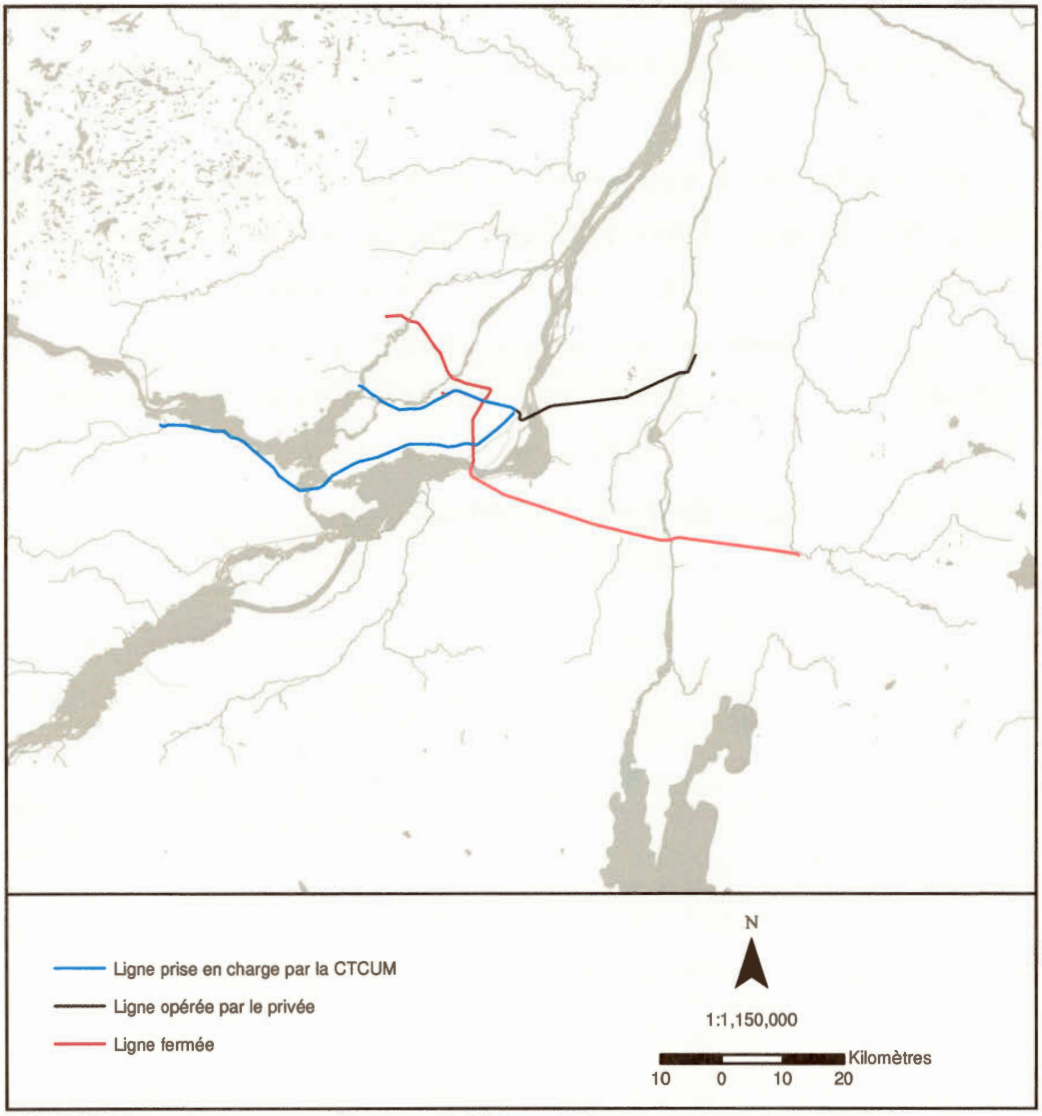
En 1981, l'avocat de formation Michel Clair est nommé ministre des Transports (1981-1984) sous le gouvernement péquiste dirigé par René Lévesque[90]. C'est dans un contexte post-référendaire[91], qui a laissé les relations entre les gouvernements provincial et fédéral très difficiles, que Clair doit repenser l'ensemble des transports collectifs dans la région montréalaise. Il fait aussi face aux relations tendues entre les francophones et les anglophones de même qu'au désintérêt de son gouvernement et envers son gouvernement par les anglophones montréalais. C'est notamment le cas dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal où circulent deux des trois dernières lignes de trains de banlieue.

---

[90] Clair est élu député dans Drummond en 1976 et de nouveau en 1980 sous la bannière du Parti québécois. D'abord ministre du Revenu, il est nommé aux Transports parce qu'il ne possède pas d'intérêt particulier pour le sujet ce qui, selon Lévesque, en fait un ministre objectif (Clair, 2014).

[91] Le premier référendum proposant d'entamer le processus pour la souveraineté du Québec a lieu le 20 mai 1980. Le « non » l'emporte à 59,56 %.

Carte 48 - Lignes prises en charge par la CTCUM (1982)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Opérés par la CTCUM dont le mandat est « d'organiser, posséder, développer et administrer un réseau de transport en commun sur son territoire » (1984, p.7). Les transports collectifs périurbains sont en crise. Les questions de gouvernance entre Montréal et Québec, et entre Montréal et les banlieues, les difficultés en termes de financement, l'incohérence dans la planification des transports et l'incompréhension des potentiels d'aménagement qu'ils représentent ainsi que l'obstination de Montréal sous Jean Drapeau à implanter le métro complexifient le portrait. La CTCUM doit tenir compte des intérêts régionaux et parvenir à canaliser les déplacements depuis les banlieues vers le centre-ville (1984, p.10). Trois compagnies d'autobus assurent la liaison entre les banlieues et le centre-ville de Montréal : le Métropolitain Sud, le Métropolitain Provincial et Transbus. Elles sont toutes au bord de la faillite.

Clair reconnaît que les négociations afin d'obtenir des subventions pour la modernisation de ces lignes de trains de banlieue seraient facilitées par l'appui de Lévesque en termes de priorité budgétaire et de celui de Jean-Luc Pépin (1963-1972 et 1979-1984), son homologue au fédéral avec qui il partage une vision commune de l'importance de maintenir le service de train de banlieue. En 1981, un accord entre les gouvernements du Canada et du Québec est donc signé et permet la modernisation des lignes, Montréal / Dorion-Rigaud et Montréal / Deux-Montagnes de même que leur prise en charge par la CTCUM. La CTCUM accepte de prendre les deux lignes, car la majorité des usagers proviennent de son territoire. Elle refuse cependant de prendre en charge l'opération des lignes, Montréal / Saint-Hilaire, et Montréal / Sainte-Thérèse, car la seule gare sur son territoire où s'arrête le train est soit la Gare Centrale, soit la gare Windsor. Pour ces lignes, le CN et le CP enclenchent un processus d'abandon.

Le gouvernement tente de transférer la responsabilité des trains de banlieue à de nouveaux organismes régionaux couvrant le territoire desservi par chaque ville. Les négociations échouent lorsqu'il devient impossible d'obtenir unanimement des villes desservies qu'elles absorbent une portion du déficit d'exploitation. Les lignes du CP, Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu / Farnham, et Montréal / Sainte-Thérèse ferment donc en 1980-1981. L'unique ligne qui sera gérée par le privé et qui ne sera pas subventionnée sera la ligne, Montréal / Saint-Hilaire. Le CN continue d'opérer un train par pointe jusqu'en 1988, lorsque la permission d'abolir cette ligne lui est finalement accordée.

En 1982, la CTCUM prend donc en charge les lignes de trains de banlieue du CN et du CP soit, Montréal / Deux-Montagnes, le 1er juillet 1982, et Montréal / Dorion / Rigaud, le 1er novembre 1982 permettant ainsi d'offrir un service plus complet aux usagers de l'Ouest-de-l'Île[92]. Lors de cette prise en charge, elle apporte aussi des améliorations au service existant. Ainsi, la CTCUM va non seulement vendre les titres et publier les dépliants, mais aussi développer une nouvelle image de marque pour les trains. La fréquence va aussi être améliorée sur les trains. Par exemple la fréquence du train, Montréal / Deux-Montagnes passe de 18 à 28 trains par jour, par direction, néanmoins bien au-delà du 73 d'autrefois.

Clair reconnaît la nécessité d'une vision régionale pour les transports collectifs. Il est aussi convaincu du besoin de préserver les services restants de train de banlieue (Clair, 2014). Deux objectifs principaux sont identifiés :

---

[92] En 1980, l'acquisition de Métropolitain Provincial Inc. et d'Autobus Trans-Urbain amorce le programme de desserte de l'Ouest-de-l'Île par la CTCUM (1984, p.73).

sauver à tout prix le train de banlieue et mettre en place les conseils interurbains de transport (CIT). L'un des enjeux est l'intégration tarifaire, c'est-à-dire un tarif favorisant la densification et le centre tout en assurant un tarif équivalent pour les distances équivalentes parcourues. Il est atteint grâce à une tarification modulée en fonction de la distance parcourue au lieu d'un tarif unique. L'intégration tarifaire est un pas significatif afin de créer un réel réseau de transport collectif métropolitain.

En 1982, le ministre des Transports publie un livre blanc sur la nécessité de créer un organisme régional des transports (ORT)[93]. Cet ORT devait être en mesure de proposer une vision à l'échelle métropolitaine du transport en commun (Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 1999). Le mandat de cette institution régionale de transport inclurait la supervision de l'intégration des différents réseaux, la création d'un titre de transport régional ainsi que la construction, l'entretien et l'exploitation des lignes de transport en commun régional, comme les trains de banlieue et le métro. L'organisme réunirait trois représentants de l'île de Montréal, un de la Rive-Nord, un de la Rive-Sud et deux du gouvernement provincial. Cet organisme naîtrait de la fusion du COTREM et du BTM (Clair, 2014). Dans les faits, le BTM doit principalement oeuvrer à la planification et à la mise en place des prolongements du réseau de métro (Clairoux, 2001, p.49). C'est l'ingénieur

[93] Un ORT est soit un CIT, soit un organisme municipal et intermunicipal de transport (OMIT).

Gérard Gascon[94] qui en sera le premier directeur, et ce, de 1970 à 1984. Par la suite, il s'occupera principalement du mandat international de l'organisme. La Ville de Montréal s'oppose toutefois à la mise en place d'un tel organisme en raison de sa volonté de conserver ses responsabilités de planification des transports collectifs. En 1984, le BTM publie un autre plan de transport en commun dans lequel se trouvent de nouveaux projets d'expansion du réseau de métro (Gascon, 1984).

À la suite d'une fin de non-recevoir de la part du gouvernement du Québec, le BTM abandonne la portion planification de ses activités afin de se concentrer sur la construction des prolongements de métro en cours. Deux ans après que la construction du prolongement du métro soit complétée en 1988, le BTM est dissous puisque son mandat est accompli (Gascon, 2014). Le COTREM connaît un dénouement semblable qui s'inscrit dans la philosophie de la création d'une table de concertation en 1988 regroupant le

---

[94] Gérard Gascon sera pendant près de 25 ans l'un des plus importants responsables de la planification de l'amélioration des transports collectifs montréalais. Gascon est un ingénieur ayant d'abord travaillé dans le secteur minier et ensuite dans la construction des égouts (Martins-Manteiga, 2011, p.42) avant d'entrer au Service de travaux publics de la Ville de Montréal en 1951. Il participe à l'élargissement du boulevard Dorchester (René-Lévesque) et de la construction du Métropolitain. En 1960, il devient adjoint du directeur du Service des travaux publics de la métropole avant d'être nommé ingénieur en chef adjoint pour la construction du métro (Archives de Lanaudière, 2012-2013). En plus de participer à la validation le choix du métro sur pneus (Martins-Manteiga, J. 2011, p.45 et 47) et de superviser l'ingénierie du réseau souterrain du métro (Martins-Manteiga, 2011, p.50), Gascon a notamment assuré la collaboration entre les architectes chargés du design des gares et des ingénieurs qui devaient en assurer la fonctionnalité (Legault, 2002, p.61). Gascon deviendra l'ingénieur en chef chargé du prolongement du réseau de métro durant les années 1970 et des efforts de planification jusqu'au milieu des années 1980 (Martins-Manteiga, 2011, p.61) via le BTM.

Gascon sera un grand défenseur des besoins d'investissements sur le territoire de la Ville de Montréal et plus tard de la CUM. Il proposera et défendra le ré-emploi de lignes de trains de banlieue existantes ou abandonnées pour l'amélioration des transports collectifs sur son territoire de planification avec des projets de SLRA vers Pointe-aux-Trembles, Lachine et Lasalle.

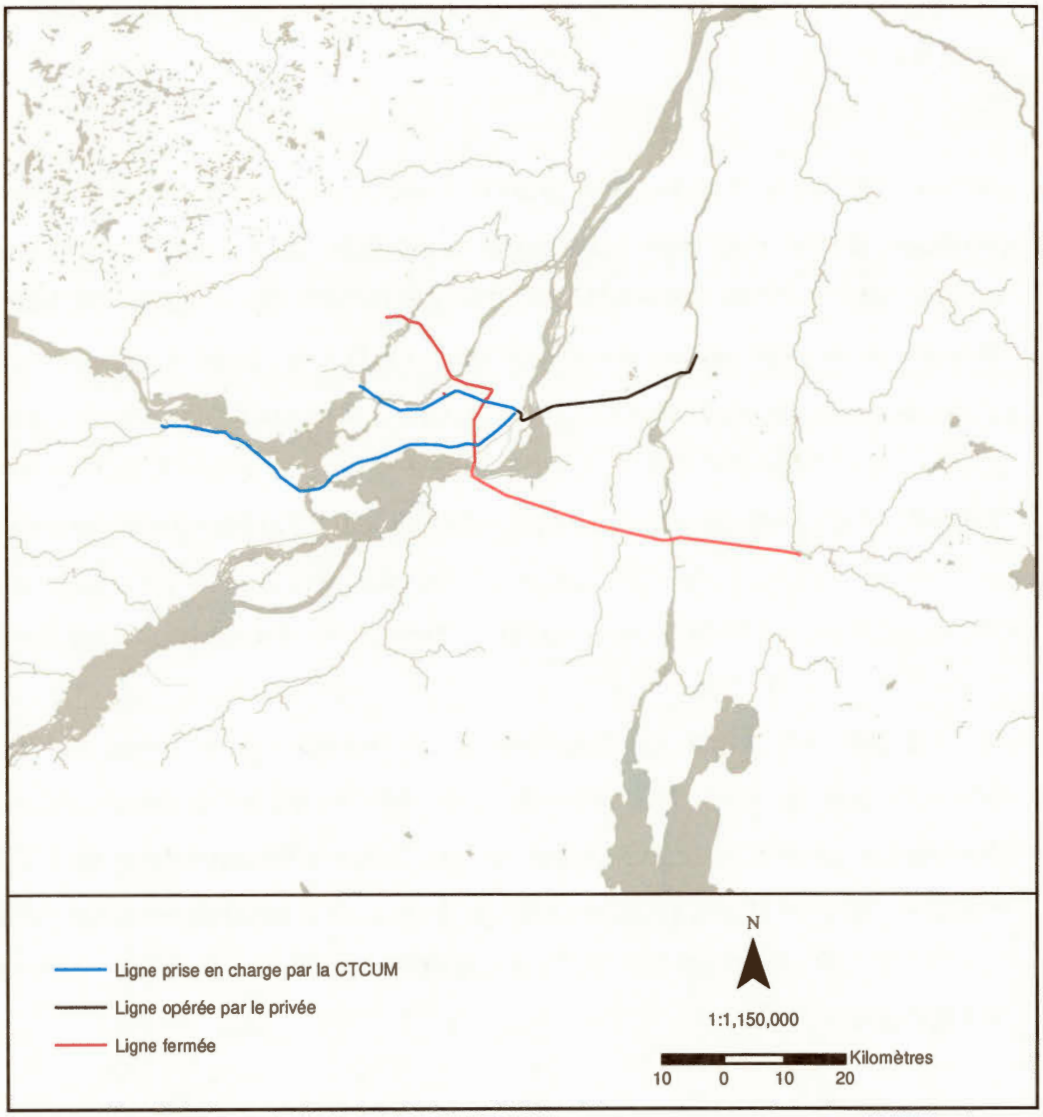
MTQ et les différents opérateurs de transports collectifs dans l'espace métropolitain de Montréal (Perreault, 2014). À partir de ce moment, avec la fin du chantier de la ligne bleue telle qu'on la connaît aujourd'hui, aucun autre chantier d'expansion du métro sur le territoire de la Ville de Montréal ne sera amorcé et il faudra attendre 19 ans avant l'ouverture des trois prochaines stations à Laval. Par contre, les activités de planification, de modernisation et d'expansion du réseau de trains de banlieue montréalais reprennent.

Michel Clair va s'éloigner des grands projets que proposait de Belleval. Il envisage plutôt une série d'actions concrètes qu'il sera en mesure de réaliser. Grâce à ses interventions, non seulement deux lignes de trains de banlieue sont-elles prises en charge par la CTCUM, mais s'amorce aussi le processus de modernisation grâce à une participation négociée avec le gouvernement fédéral. De plus, il pérennise la participation du gouvernement du Québec au financement des trains de banlieue. Ce transfert que fera Clair viendra garantir la survie de certaines des dernières dessertes de trains de banlieue. Il va s'assurer de garantir la pérennité des autobus de banlieue grâce à la mise en place des conseils intermunicipaux de transport (CIT). S'il ne met pas en place les institutions nécessaires à la prise en charge régionale des services de transports collectifs reliant la banlieue au cœur de Montréal, il garantit néanmoins leur survie. Grâce à l'intervention du MTQ, du moins en attente d'une prise en charge à un palier gouvernemental inférieur, il parvient à enclencher des actions concrètes avec les moyens disponibles de l'époque.

Ainsi à la fin de l'année 1982, des six lignes du privé qui étaient présentes au début de l'année, deux ont été reprises par la CTCUM (Montréal / Dorion /

Rigaud, et Montréal / Deux-Montagnes) une ligne est toujours du ressort du privé (Montréal / Saint-Hilaire) et trois lignes ont été abandonnées (Montréal / Saint-Jean-sur-Richelieu / Farnham, Montréal / Sainte-Thérèse, et Montréal / Cartierville).

Carte 49 - Service mixte (1982)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

7.3. Propriété des stations et du matériel roulant (1982)

Dans les mêmes accords portant sur le transfert de la gestion des trains de banlieue, la propriété des gares et du matériel roulant a aussi été transférée à la CTCUM afin qu'elle puisse y apporter les modifications qu'elle désire tout en assurant leur entretien. Le fait d'être propriétaire lui permet d'effectuer les améliorations souhaitées.

7.4. Modernisation (1983)

Le réseau des trains de banlieue n'a pas subi de grandes améliorations avant la reprise par la CTCUM. Les dernières remontent à 1969 lorsque le CP a modernisé la ligne Lakeshore (actuellement Montréal / Vaudreuil / Hudson) en procédant à l'achat de neuf nouvelles voitures. Ces voitures à deux étages étaient moins coûteuses à exploiter, tant en personnel qu'en entretien, par rapport aux anciennes voitures (Chapitre IV). Cette initiative a permis de minimiser les pertes d'exploitation sur la ligne, mais elle n'a pas suffi à les éliminer. Il n'y aura pas de suite.

À la suite de la publication du Plan de transport en 1979, le gouvernement provincial évoque diverses propositions pour permettre la modernisation du matériel roulant et des gares et ce, sur les différentes lignes de trains de banlieue (de Belleval, 2014). Dans l'accord de 1981, le gouvernement fédéral annonce l'octroi d'un financement qui permettra de couvrir la moitié des frais liés à la reconstruction des gares, ceux relatifs aux travaux importants nécessaires sur les voies ferrées et ceux entraînés par l'acquisition de nouveau matériel roulant pour les lignes de Montréal / Dorion / Rigaud et de Montréal / Deux-Montagnes (Clair, 2014). Il convient de noter qu'une partie

du matériel roulant de ces lignes date de 1914-1918, une des raisons évoquées par les compagnies privées pour justifier leur abandon. La modernisation des deux lignes prises en charge par la CTCUM se traduira par le remplacement du matériel roulant et par des modifications importantes aux gares[95] et à la voie.

Les travaux débutent rapidement sur la ligne Montréal / Dorion-Rigaud en 1983 : construction et réaménagement de gares, aménagement de stationnements à proximité des gares et installation d'aires d'attente pour les usagers (CTCUM, 1984, p.75). Par la suite, du matériel roulant sera acheté. Les travaux s'achèvent en 1989, soit avec trois années de retard.

Parallèlement, les négociations entre le gouvernement provincial et le Bureau de Transport Métropolitain (BTM) progressent, bien que lentement, sur le projet de modernisation de la ligne Montréal / Deux-Montagnes. En 1984, le maire Drapeau et le BTM prônent leur modernisation. Les négociations sont difficiles. L'Administration Drapeau propose même la construction d'un train à grande vitesse (TGV) reliant Mirabel / Montréal / New York, quoique nous n'avons pas été en mesure de localiser d'études.

Sous l'égide du BTM, les autobus de banlieue sont considérés comme des extensions du réseau de transport de la CUM permettant de rejoindre les municipalités par le biais de gares terminales, et ce, sans pénétrer à l'intérieur de leurs territoires (Salunier, 1979, p.8). Les lignes de trains de banlieue circulent sur les emprises ferroviaires existantes des compagnies

---

[95] Certaines gares rapprochées se voient fusionnés afin d'accélérer le service et de diminuer les coûts. Les gares seront en majorité démolies puis reconstruites.

ferroviaires. Le rapport propose une alternative : des lignes régionales circulant sur leurs propres emprises et du matériel roulant différent de celui utilisé par le métro et le train de banlieue. Ce réseau alternatif prévoit une coordination avec le réseau d'autobus et de métro (Saulnier, 1970, p.8). L'un des enjeux soulevés par ce rapport est aussi la tarification entre les usagers de la CUM et ceux des banlieues.

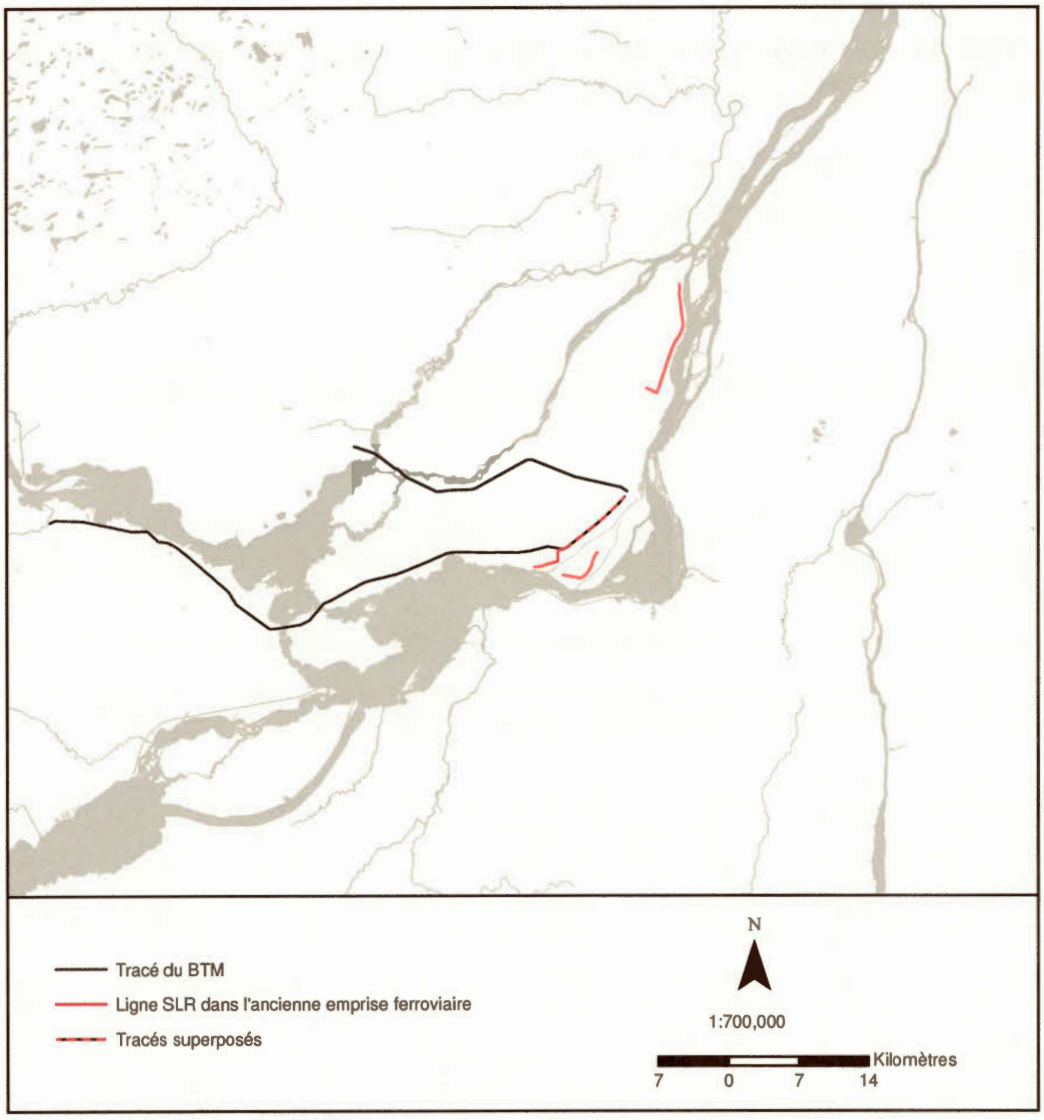
En février 1981, la CUM et les gouvernements s'entendent sur « l'intégration du système de transport en commun et le développement du réseau de métro souterrain et de surface » (Gascon, 1984, p.9). En mai 1983, cette entente mènera à la création d'un comité *ad hoc*, sous la présidence du directeur du BTM, Gérard Gascon. Mis en place par le Comité exécutif de la CUM, il a pour l'objectif : « d'étudier l'implantation d'infrastructures de transport en commun rapide sur une partie du territoire » (Gascon, 1984, p. 9).

Une série d'études menées à la fin des années soixante-dix et au début des années quatre-vingt permet au BTM de colliger les données nécessaires et d'établir le vaste projet de transports collectifs dévoilé en 1984. Le *Rapport du comité ad hoc sur le transport des personnes dans l'est de la communauté urbaine de Montréal*, dit *Rapport Gascon*, propose un réseau de trois lignes de SLRA. La ligne 8, depuis la station de métro Radisson vers Pointe-aux-Trembles ; la ligne 10 depuis la station de métro Vendôme vers la ville de Lachine et, la ligne 11 depuis la station de métro Angrignon vers l'ouest, incluant la ville de LaSalle, et se terminant au terminal Lafleur. Les trois lignes proposées (8, 10 et 11) auraient permis le rétablissement des services de trains de banlieue. Un segment du service vers l'Assomption sur

la ligne 8 aurait pu faire revivre une partie de l'ancien service du CN, la ligne 10 aurait fait revivre la première ligne de transport collectif montréalais sur l'ancien Montreal & Lachine Railroad. La ligne 11 aurait ré-utilisé une portion de l'ancienne desserte par autorail locale du CP de la ville de LaSalle.

Plus précisément, l'objet du rapport concerne l'étude des lignes de métro souterrain no.5, (Saint-Michel à Anjou) et no.7 (axe du boulevard Pie IX) ainsi que trois lignes de SLRA entre la station de métro Radisson et Pointe-aux-Trembles, entre la station de métro Vendôme et Lachine et entre la station de métro Angrignon et LaSalle (Gascon, 1984, p.10). Ces lignes proposées empruntaient les anciennes emprises ferroviaires où avaient déjà circulé des trains de banlieue. L'ensemble des interventions visait à optimiser les infrastructures existantes et la mise en place de nouveaux services, adaptés aux besoins des usagers le tout, dans l'objectif d'appliquer un système de gestion de réseau intégré par la CTCUM.

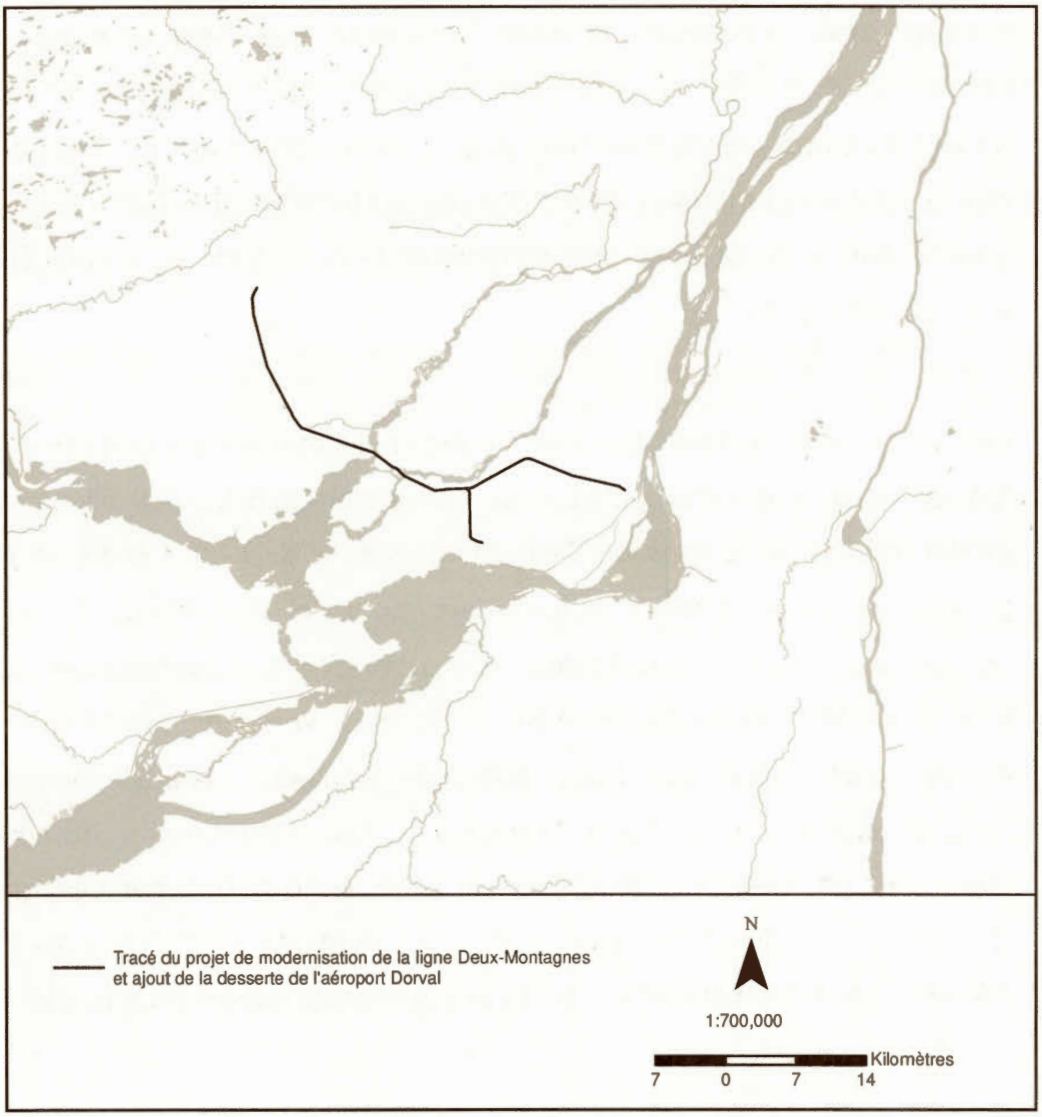
Carte 50 - Plan Gascon (1984)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

La STCUM et le MTQ entreprennent une étude conjointe sur la modernisation de la ligne de trains de banlieue de Deux-Montagnes. Leur rapport publié en 1985 propose que soit intégré à la modernisation de la ligne le prolongement vers les deux principaux aéroports de Montréal, soit Dorval et Mirabel (Massé, 1985).

Carte 51 - Modernisation proposée de la ligne Deux-Montagnes (1985)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

En 1992, le CN annonce l'arrêt du service sur la ligne Montréal / Deux-Montagnes et ce, malgré l'obtention d'une subvention de la part du gouvernement provincial couvrant l'ensemble des frais encourus pour l'opération du service, en invoquant l'impossibilité de maintenir le matériel roulant en état de fonctionnement. À la suite de cette annonce, il est décidé que la ligne serait modernisée rapidement par le BTM. Un projet, piloté par le gouvernement du Québec, vise à transformer cette ligne en métro régional (CMTC, 1984, p.76).

Le financement provient finalement du provincial et n'est pas partagé entre le fédéral et le provincial puisque la subvention initialement allouée à la modernisation de la ligne de Deux-Montagnes a déjà été transférée à des projets de prolongement autoroutiers pour la Rive-Nord. Il faut de nombreuses études avant d'établir une stratégie de modernisation pour la ligne Deux-Montagnes. La première étape inclut la reconstruction des voies et des gares ainsi que l'acquisition du nouveau matériel roulant. La reconstruction sur la ligne Montréal / Deux-Montagnes commence finalement en 1992 pour s'achever en 1995 et se traduit par des travaux qualifiés de « rafraîchissements » des équipements et d'amélioration des infrastructures. Le matériel roulant et la signalisation seront remplacés.

Dans ce contexte de déclin du réseau de trains de banlieue montréalais, de concert avec des finances de plus en plus précaires, le CP étudie des façons de procéder à une mise en valeur de ses actifs immobiliers à Montréal. Avec le transfert des trains interurbains à la gare Centrale et la fermeture de l'ensemble des lignes opérées depuis la gare Windsor outre le service Montréal / Dorion / Rigaud, le CP annonce la mise en vente du terrain occupé par les quais, ultimement acquis pour la construction du nouvel

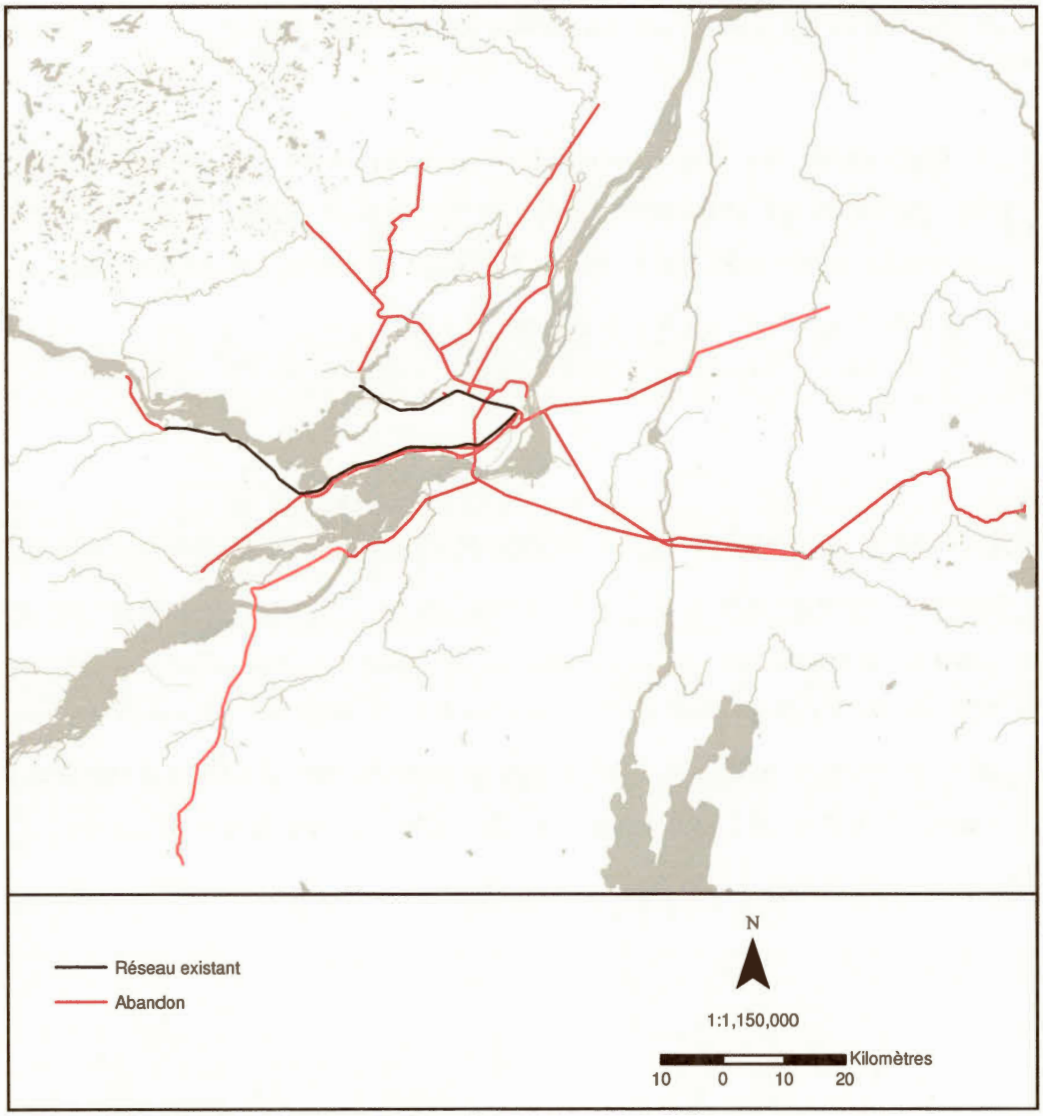
aréna des Canadiens. La gare Lucien-L'Allier sera construite une rue à l'ouest, pour l'unique ligne restante et dont l'avenir est à ce moment, incertain (Hanna, 2014). La nouvelle gare ouvre en 1997.

La responsabilité des trains de banlieue sera transférée à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) le 1er janvier 1996. Cette dernière sera remplacée le 1er juin 2017 par le Réseau de transport métropolitain (RTM) (Chapitre XIII), devenu EXO le 23 mai 2018.

7.5. Expansion et modernisation continue (1990 - en cours)

À la suite des efforts de la modernisation des deux lignes de trains de banlieue opérés par la CTCUM devenue la STCUM, le gouvernement du Québec s'intéresse non seulement à leur survie, mais aussi à leur croissance. Il est à noter qu'aucun chantier de métro n'est en cours pendant cette période. Il s'agit là d'un virage gouvernemental visant à développer le réseau de trains de banlieue au lieu du métro, privilégié par le passé.

Carte 52 - Contraction du système de trains de banlieue (1988)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

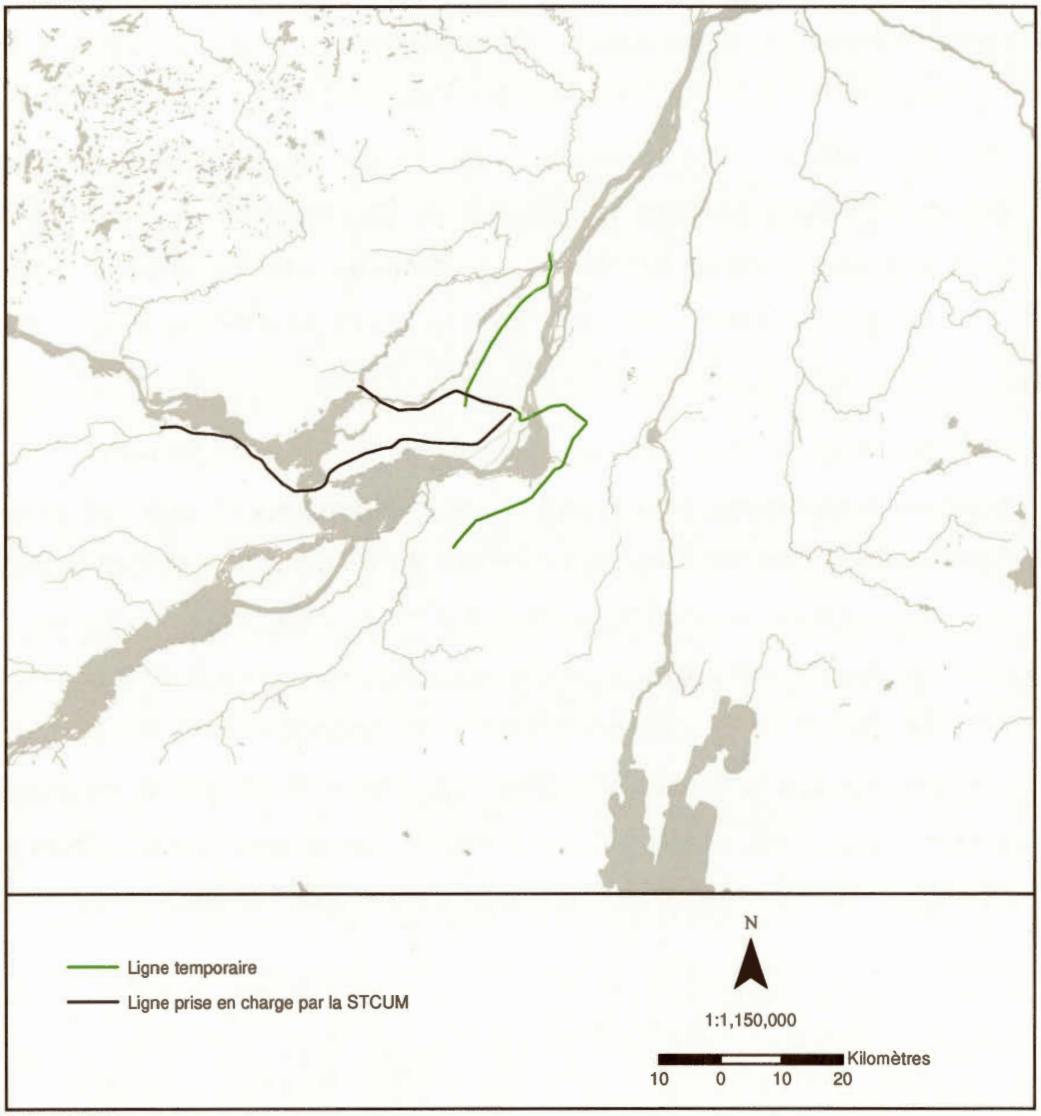
Le ministre Clair a été en mesure de les conserver et c'est son successeur, le ministre des Transports Sam Elkas (1989-1994)[96], qui planifiera leur redéploiement. Elkas s'intéresse particulièrement à la question des trains de banlieue, et ce, pour deux raisons. Premièrement, il est un ancien usager du train qu'il utilisait pour se rendre à son travail au centre-ville de Montréal depuis son domicile dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal. Deuxièmement, en tant qu'ancien maire de Kirkland, il a défendu les intérêts de ses concitoyens dans les différents dossiers concernant les trains de banlieue (Elkas, 2014).

En 1990, il annonce la mise en place de deux nouvelles lignes de trains de banlieue temporaires, une première vers Repentigny et une seconde vers Saint-Isidore. Ces deux lignes ne seront en fonction que durant l'été 1990, offrant des trajets alternatifs pendant les travaux de construction dans l'axe de l'Autoroute Métropolitaine (A-40) ainsi que ceux liés à la réfection du pont Mercier. Malgré le succès en termes d'achalandage, elles seront fermées, comme prévu, à la fin des chantiers. Cependant, le Ministère, conscient du succès obtenu par ces lignes temporaires, entreprend une réflection sur la possibilité de lancer de nouvelles lignes de trains de banlieue.

---

[96] Sam Elkas entre en politique municipale en 1973 à titre de conseiller municipal pour devenir, de 1975 à 1989, le maire de Kirkland. Durant ces années, il occupe divers poste au sein de la Communauté urbaine de Montréal (CUM). En 1989, il est élu en tant que député libéral dans Robert-Baldwin et ce, jusqu'en 1994 (Assemblée Nationale, 2013-1). Sous la gouverne de Robert Bourassa, il sera ministre des Transports du 11 octobre 1989 au 11 janvier 1994. Elkas occupe aussi le poste de ministre de la Sécurité publique du 11 octobre 1989 au 5 octobre 1990.

Carte 53 - Lignes temporaires de trains de banlieue (1990)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Le Conseil métropolitain du Transport en Commun (CMTC) entre en fonction en 1990. Il a une durée de vie prévue de seulement cinq ans afin de compléter deux mandats: compléter l'intégration tarifaire et moderniser la ligne Montréal / Deux-Montagnes. Il s'agit d'un regroupement d'élus municipaux dont le mandat repose sur la planification et le financement des transports collectifs. La mission du CMTC est « d'établir une tarification régionale, de planifier les infrastructures reliant les territoires de sociétés, de partager entre elles les coûts et les subventions et de coordonner les services » (Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 199, p.3). Les transports collectifs sont déjà en crise de fonctionnement, d'achalandage et d'image. La *Réforme Ryan* de 1991 vient déstabiliser l'ensemble des opérateurs de transport collectif au Québec. La Réforme Ryan, amenée par le ministre libéral des Affaires municipales dans les cabinets Bourassa et Johnson, Claude Ryan (1990-1994), tend à décentraliser les pouvoirs de Québec vers les municipalités. Pour le transport collectif, cette réforme annonce le retrait de Québec au niveau du financement de l'exploitation (Levesque, 1991). Pour la Ville de Montréal et la CUM, cela signifie des coupures de plusieurs centaines de millions de dollars (Perrault, 2014).

Malgré ce climat difficile, les acteurs cherchent à établir une structure tarifaire régionale basée sur la distance complétée par une taxe sur l'essence, le tout contrôlé par Québec. Ils s'affaireront également à produire différentes études sur la régionalisation des transports collectifs. La relance des trains de banlieue sera l'un des sujets discutés. Chacune de sociétés de transports présentes sur le territoire de la région métropolitaine (CTCUM devenue la STCUM, Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM) et Société de transport de Laval (STL)) délègue un représentant. En

fin de compte, ceci s'avère un mécanisme de concertation et non d'administration et d'opération selon Robert Perreault[97], qui sera président du CMTC jusqu'en 1994.

Perreault démontrera que sans aide extérieure ou nouvelle source de revenus, il est impossible de faire cheminer les projets. C'est le MTQ qui va piloter le projet de modernisation du train de banlieue Montréal / Deux-Montagnes et non le CMTC. La durée de vie limitée du CMTC démontre qu'il est difficile de planifier à long terme sans permanence institutionnelle. Pour la survie des trains de banlieue, il faut un organisme permanent bien financé pour veiller au réseau.

Parallèlement aux problèmes de planification, plusieurs des compagnies ferroviaires en Amérique du Nord traversent des périodes difficiles économiquement au cours des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix. Leurs revenus croissent moins rapidement que leurs dépenses. De plus, ils perdent de plus en plus de clients commerciaux qui migrent vers l'industrie du camionnage. Ils cherchent à diversifier leurs revenus et à tirer avantage de la capacité excédentaire de leurs réseaux. Plusieurs réseaux feront des démarches afin d'encourager les planificateurs de transports urbains à

---

[97] En 1986, Robert Perreault est élu comme conseiller municipal pour le Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM). Ce parti, sous la gouverne de Jean Doré (1986-1994) proposait un important programme lié au transport collectif notamment en termes de relance du transport public, au maintien de la tarification et développement du réseau (2014). Vers 1988, le RCM propose un plan de relance qui, malgré des ressources limitées, propose des interventions telles que l'augmentation du nombre d'abribus, l'impression des horaires d'autobus, la création de lignes spéciales d'autobus, etc. Ce programme va à l'encontre des préoccupations du gouvernement provincial et de la Réforme Ryan du financement du transport collectif. En 1991, Perreault est nommé président de la STCUM.

considérer l'emploi de leurs rails pour la mise en place de services de nouveaux trains de banlieue.

Les compagnies de chemin de fers CN et CP sont en profonde crise financière. Le CP va débuter la planification de plusieurs actions qui vont être mises en place entre 1991 et 1997[98] et qui vont transformer la compagnie. Le réseau ferré à l'est de Toronto est déficitaire et la compagnie entend stopper l'hémorragie. Elle débute par diviser la gestion du réseau en deux. Ainsi, la portion de l'est du Canada va être gérée de manière séparée. Le CP et le CN essayaient de fusionner leurs réseaux dans cette région du pays afin de diminuer leurs pertes, mais sans succès. Les gestionnaires de la portion de l'Est du Canada tenteront d'augmenter leurs revenus de différentes manières.

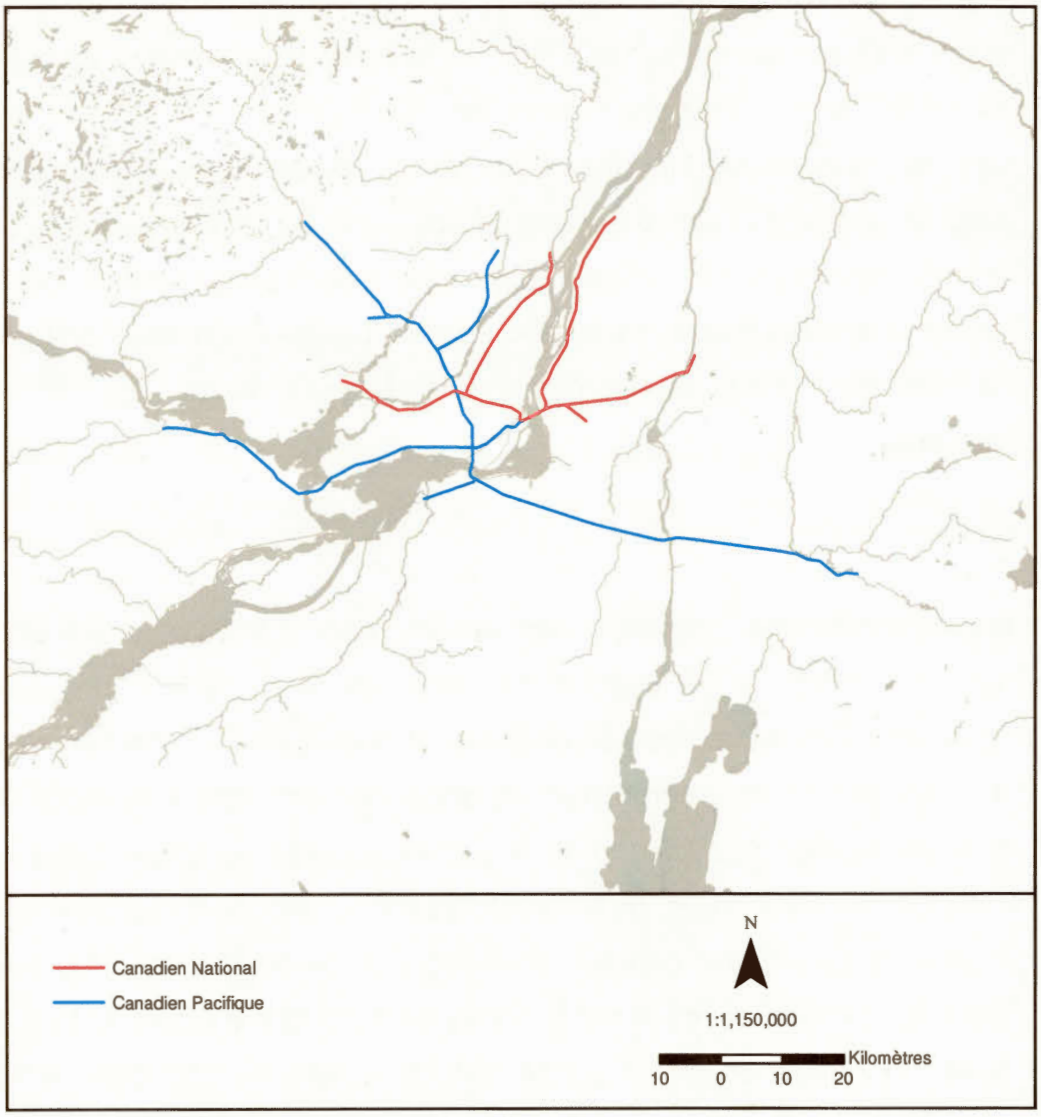
Dans cet esprit, en janvier 1992, le CMTC et le MTQ reçoivent une proposition intéressante de la part du CP. Dans le document titré *Bonjour Montréal* (1992), le CP suggère de construire et d'opérer neuf nouvelles lignes de trains de banlieue en plus des deux existantes. Cette constellation de nouvelles lignes emprunterait les anciennes emprises ferroviaires. Avec cette proposition du secteur privé, le gouvernement n'aurait pas à financer la mise en place du projet, mais devrait plutôt contribuer à l'absorption d'un montant annuel lié aux capitaux et le déficit d'opération. Cette offre s'inscrit dans une période marquée par le déclin du trafic ferroviaire en Amérique du Nord, en particulier sur la portion est du réseau du CP. Cette stratégie permettrait, grâce aux nouveaux revenus, de conserver le réseau montréalais via les gains de trains de banlieue qui viendraient s'ajouter aux revenus

---

[98] Ces réformes mèneront entre-autre au déménagement du siège social à Calgary ainsi que la vente de toutes les voies à l'est de la région de Montréal.

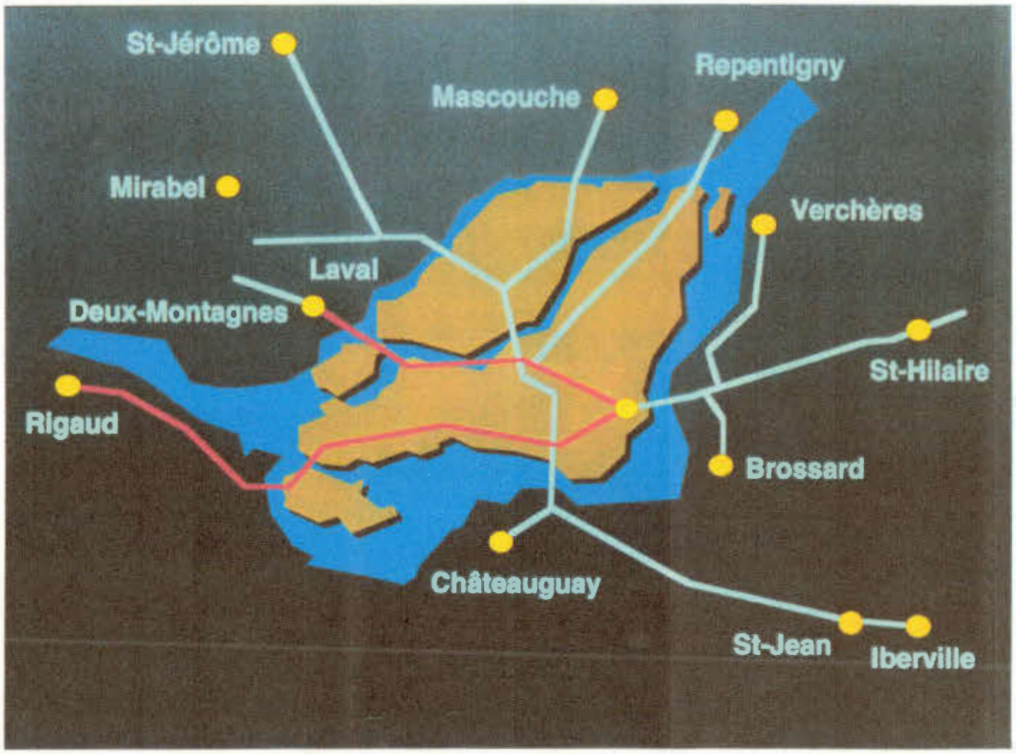
insuffisants des trains de marchandises afin que les opérations soient rentables.

Carte 54 - Plan *Bonjour Montréal Inc. (*1992)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

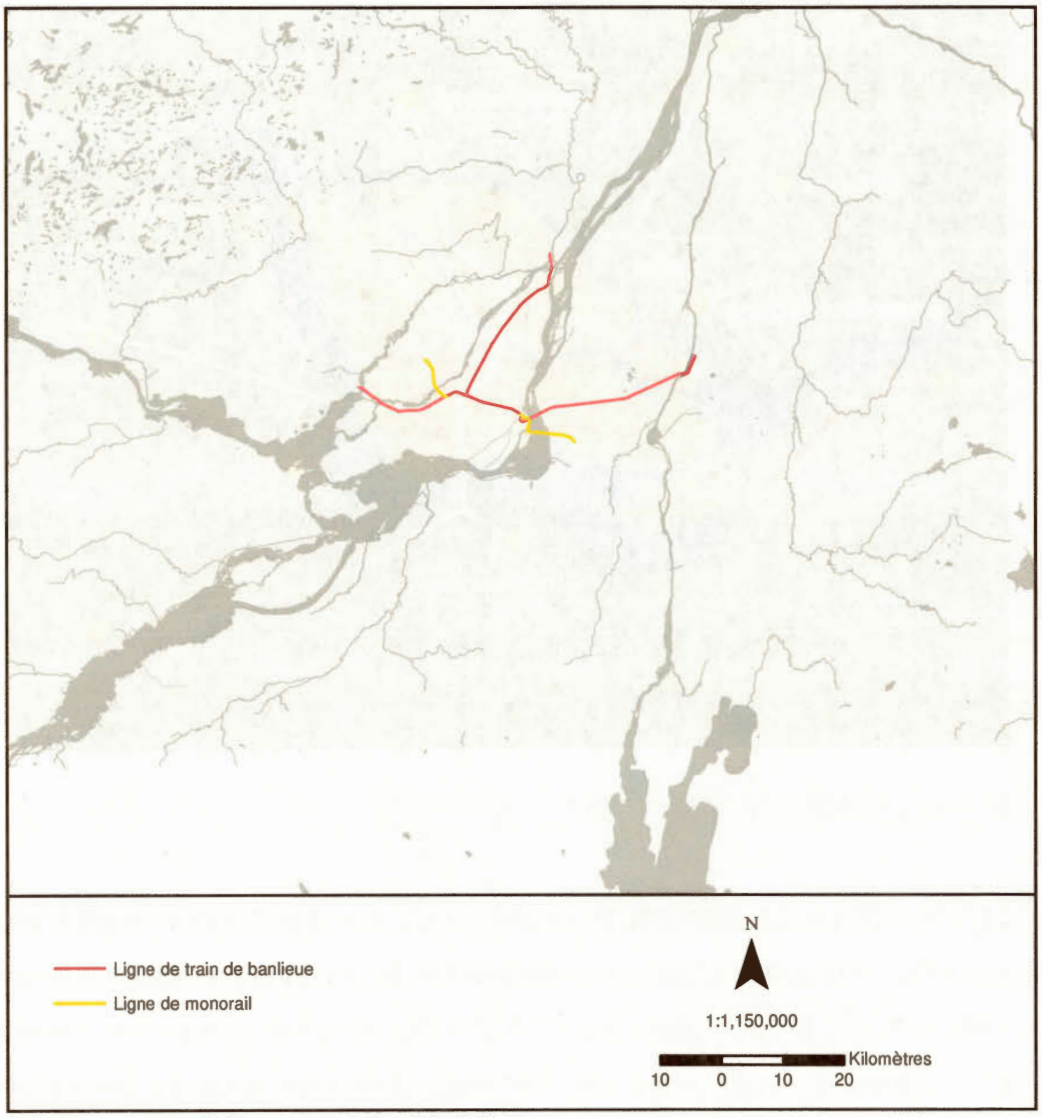
Image 24 - Plan *Bonjour Montréal Inc.* (1992)



Source : CANADIEN PACIFIQUE, 1992.

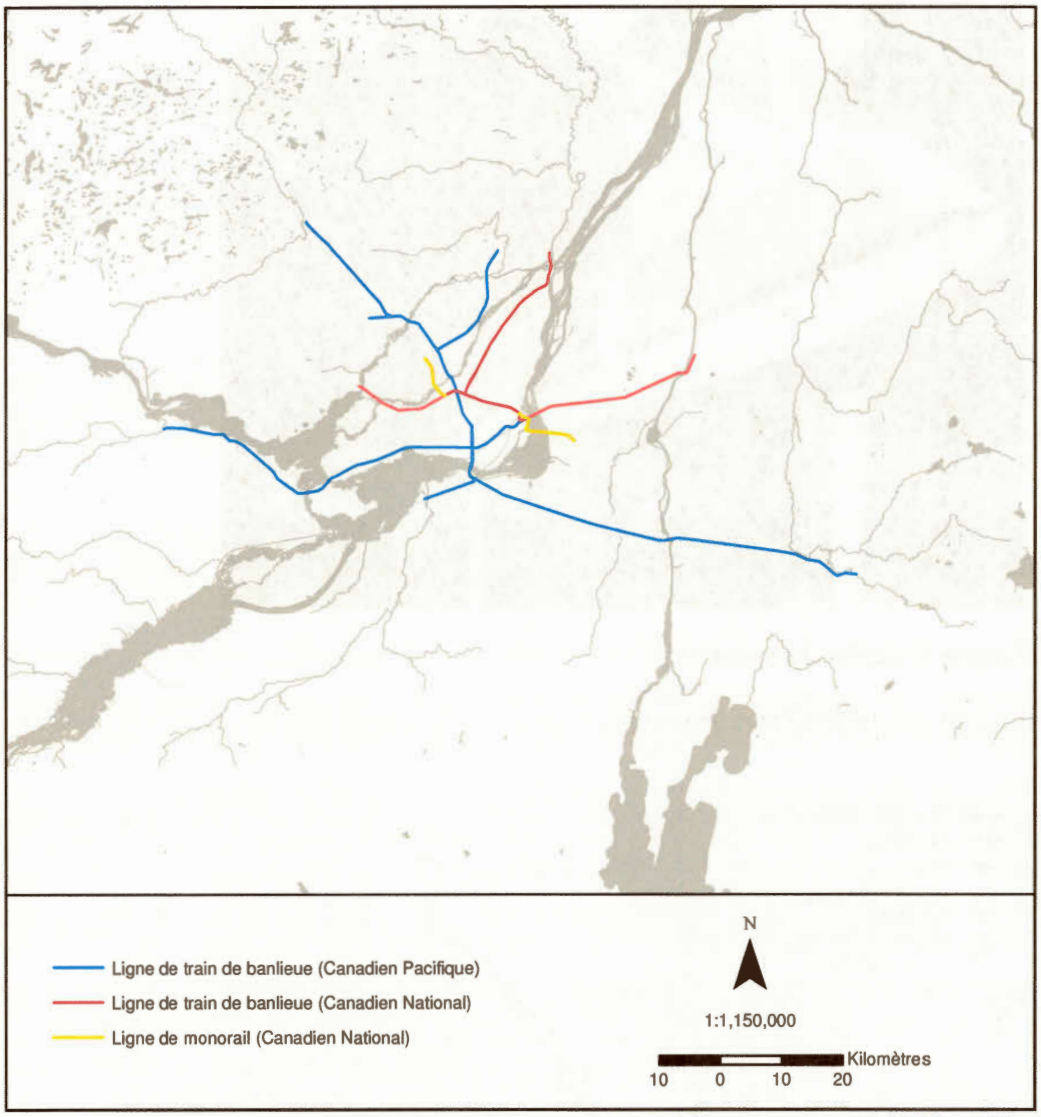
Le CN réplique rapidement au projet du CP par son propre projet titré *Mon Train inc.*. Il propose d'opérer lui-même les deux lignes en question, Montréal / Repentigny, et Montréal / Saint-Hilaire qui sont sur son propre réseau, en plus d'ajouter deux lignes de monorail, dont une entre le centre-ville et Brossard empruntant l'estacade du pont Champlain. L'autre reliant Montréal à Laval en empruntant l'ancien tracé de la ligne, Montréal / Cartierville abandonné en 1982. Le CN prévoit également d'opérer son prolongement à Laval tel que proposé en 1964 dans les études de la ligne 3 du métro de Montréal (CN, 1992). Par ailleurs, le CN avait récemment acheté le fabricant de monorails AMF et désirait en vendre à Montréal.

Carte 55 - Plan *Mon Train inc.* (1992)



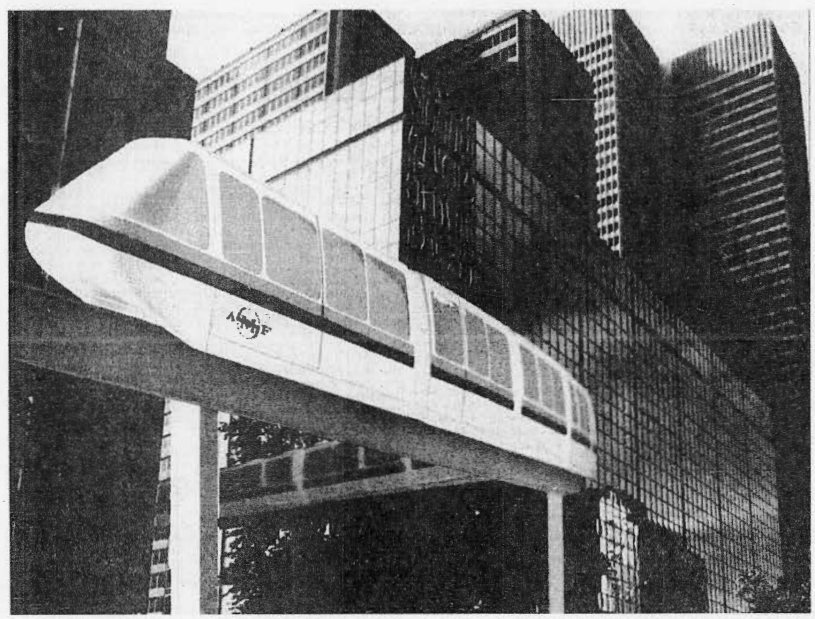
Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Carte 56 - Réseau combiné amendé (1992)



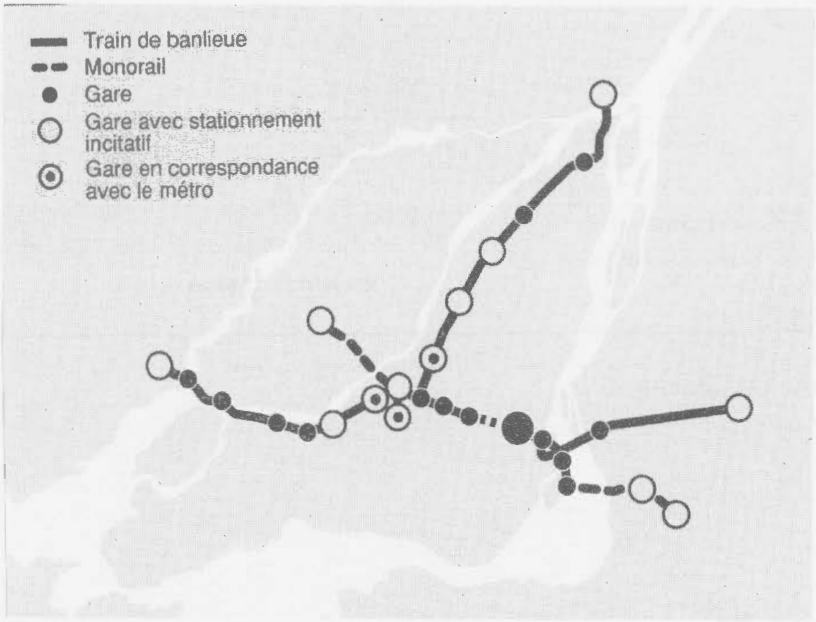
Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Image 25 - Monorail proposé par le CN (1993)



Source: Canadien National, 1992

Image 26 - Plan *Mon Train inc.*



Source : Canadien National, 1992

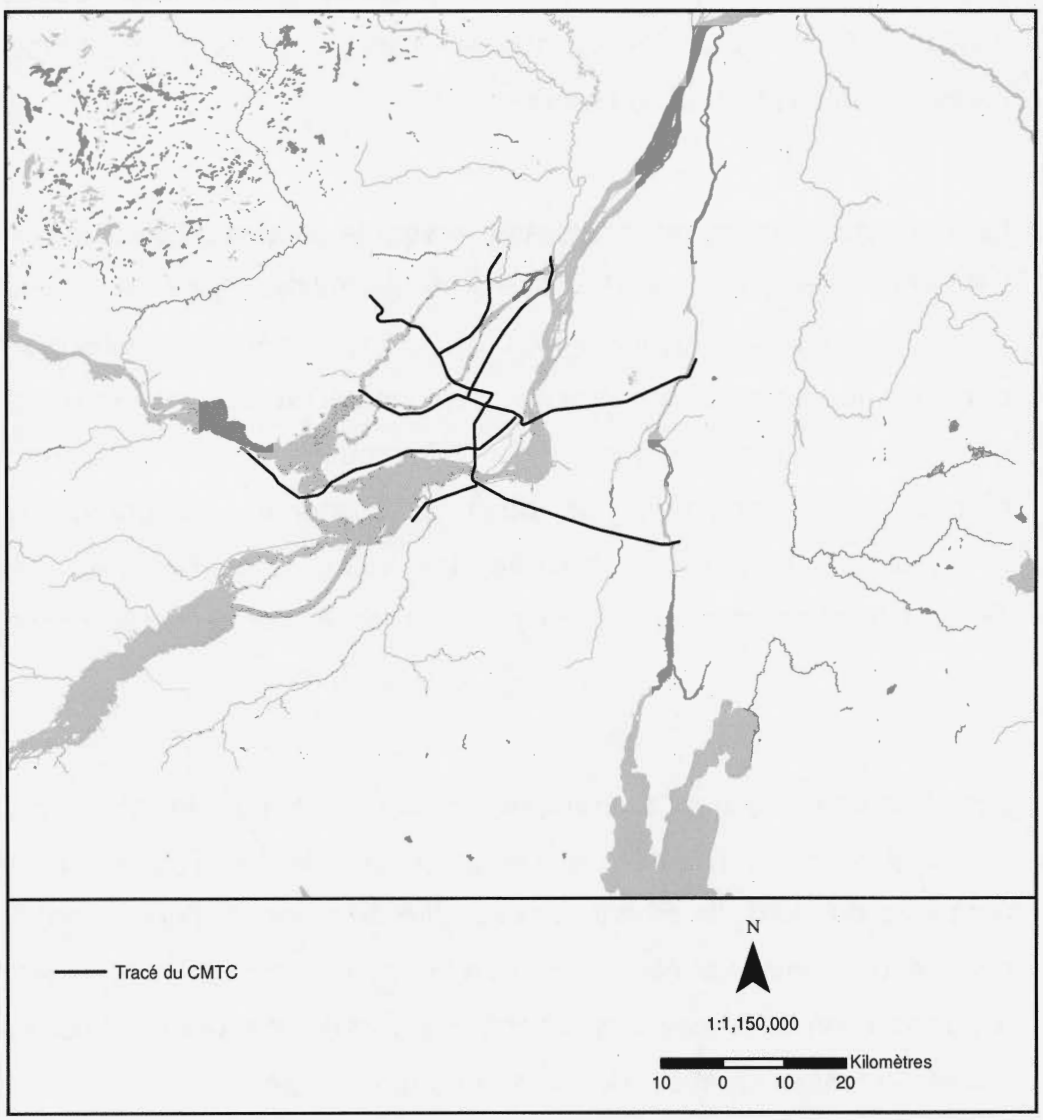
Cette proposition vient en quelque sorte compléter celle du CP, laissant à ces entreprises le soin d'opérer de nouveau les services offerts sur leurs infrastructures respectives. Il est intéressant de noter que le service sur l'une de ses lignes que le CN proposait d'opérer dans le cadre de *Mon Train* inc., celle de Montréal / Saint-Hilaire, avait été aboli quatre ans plus tôt, en 1988, sous prétexte qu'il n'y avait pas suffisamment d'achalandage et que les coûts d'entretien du service étaient trop élevés. Il est évident que le CN souhaite désormais profiter du nouveau cadre financier pour les trains de banlieue afin de relancer son service.

Suite à cette offre, et reconnaissants envers le soutien d'Elkas, le CP et le CN vont s'allier pour créer le Conseil ferroviaire des trains de banlieue du Grand Montréal, un organisme régional autonome dédié au développement d'un réseau de trains de banlieue. Le mandat du Conseil ferroviaire des trains de banlieue (CFTB) est de : « Promouvoir le développement d'un réseau intégré de trains de banlieue desservant la grande région métropolitaine » (Conseil ferroviaire des trains de banlieue montréalais, 1995). Cet organisme va procéder à faire les études techniques visant la mise en place des nouvelles lignes de trains de banlieue.

Les offres de ces entreprises privées, tant celle de la part du CP que celle du CN, d'opérer des trains de banlieue constituent des possibilités uniques en Amérique du Nord. Ils offrent la possibilité de créer et d'opérer un réseau complet de trains de banlieue sans que le gouvernement ait à dépenser pour la construction du réseau. Cependant, une question demeure en suspens : le gouvernement du Québec allait-il saisir l'opportunité?

La réponse viendra rapidement. Vers la fin de 1992, le CMTC sous la gouverne de l'État, propose la réalisation d'un réseau de six nouvelles lignes de trains de banlieue, soit une version restreinte des propositions du CN et du CP.

Carte 57 - Plan CMTC (1992)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

La mise en place des lignes temporaires de 1990 a été rendue possible grâce à la baisse d'achalandage saisonnière du réseau qui libère une partie du matériel roulant. Cependant, la quantité limitée de matériel roulant disponible le reste de l'année est un handicap pour l'instauration des services permanents. La prochaine étape concrète vers la réalisation de nouvelles lignes de trains de banlieue arrive donc en 1993 avec la négociation en vue de l'achat de 80 wagons de trains de banlieue usagés, appartenant à GO Transit,[99] qui est alors en phase de modernisation de son réseau (Pépin, 1993). L'opérateur torontois a mis en vente ces wagons à un étage, construits en 1967 puisqu'ils avaient été remplacés par d'autres wagons à deux étages, offrant une plus grande capacité afin de répondre à la demande croissante, tout en contrôlant les coûts. Cette acquisition permet la mise en place rapide de nouveaux services de trains de banlieue de même que le renouvellement de la flotte de la ligne Montréal / Dorion-Rigaud. Il est intéressant de noter que les wagons achetés étaient basés sur le même modèle que ceux de l'Expo Express, qui avaient préalablement été proposés pour la modernisation de la ligne de Montréal / Deux-Montagnes dans les années 1960 (Société d'ingénierie de Shawinigan, 1964).

En 1993, le MTQ annonce la réalisation des six nouvelles lignes de trains de banlieue (1993), proposée par le CMTC et appuyée par le CN et le CP. Le projet est conçu de manière à être peu coûteux. Les gares seraient construites avec des budgets très limités et les trains formés d'une combinaison du matériel roulant usagé acheté chez Go Transit ainsi que des

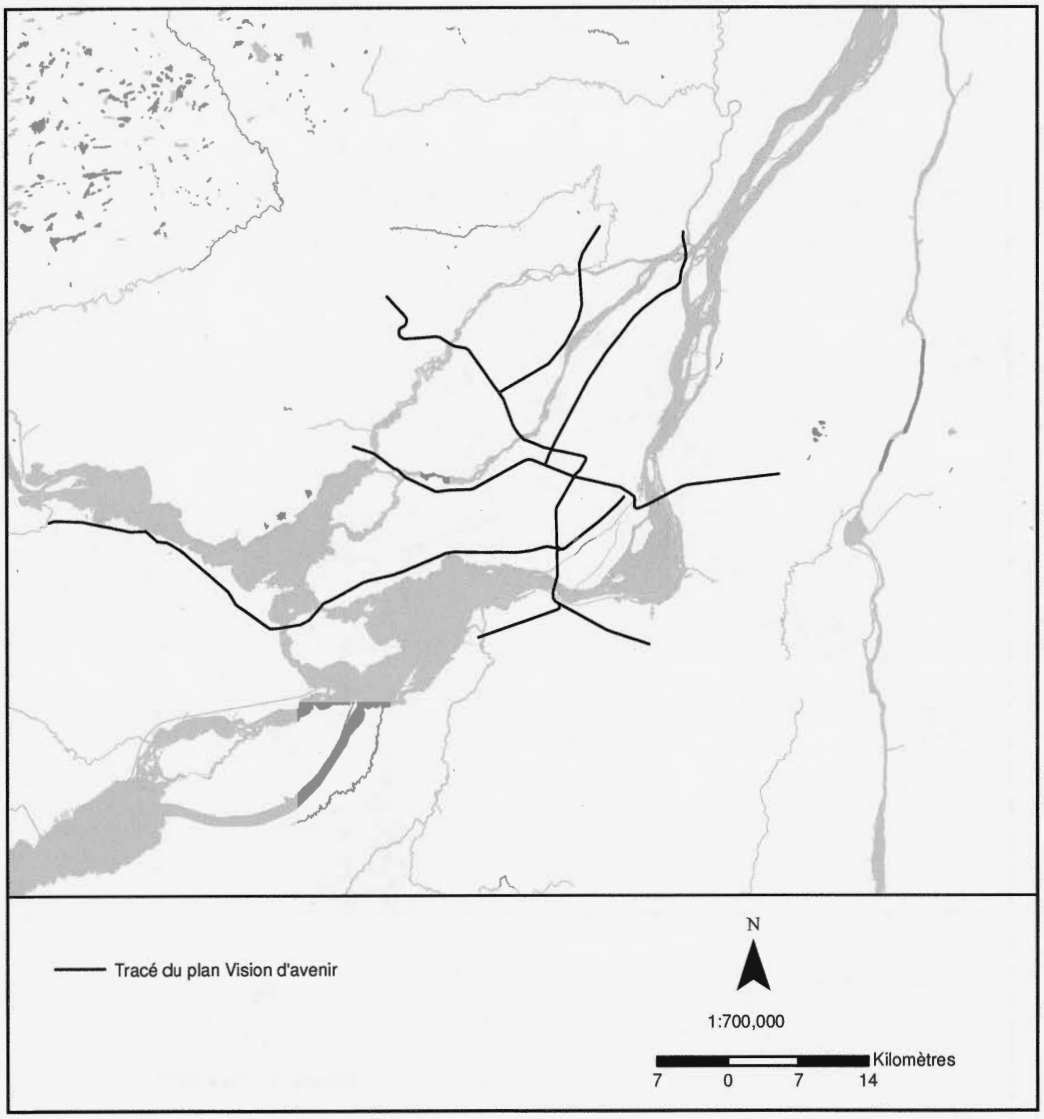
---

[99] Bien que nous n'avons pas été en mesure de trouver le coût de l'achat, il n'en demeure pas moins que le coût était jugé très intéressant par Elkas, car il n'y avait pas d'autres acheteurs en Amérique du Nord. L'American with Disabilities Act les rendait trop onéreuses à adapter afin de les rendre accessibles pour les personnes à mobilité réduite pour les employer aux États-Unis.

locomotives usagées. Le gouvernement va préférer se concentrer sur les projets de trains de banlieue basés sur des technologies éprouvées plutôt que sur la proposition de monorail du CN.

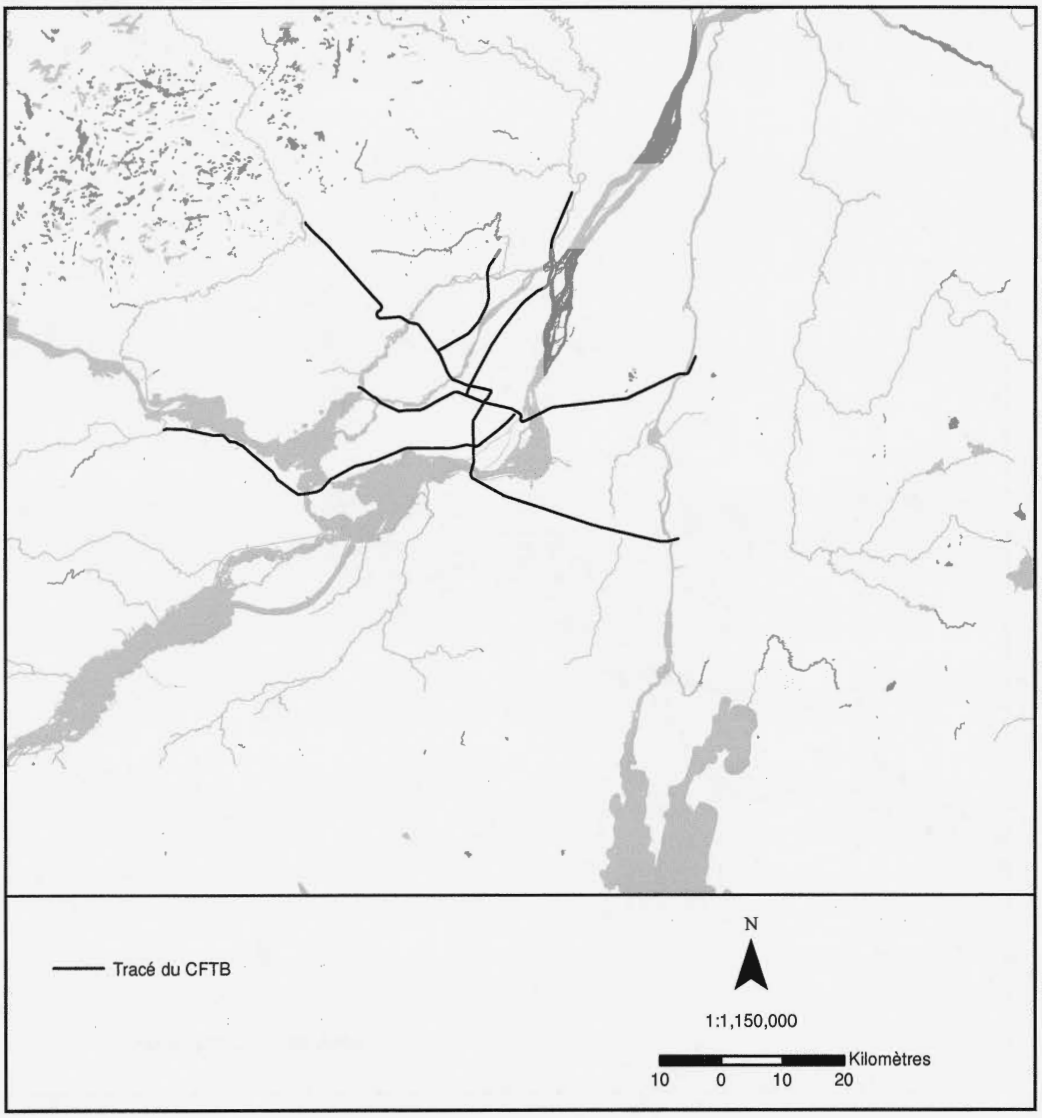
Le Conseil ferroviaire des trains de banlieue du Grand Montréal (CFTB) formé de représentants des deux grandes compagnies de chemin de fer, le CN et le CP, continue a oeuvrer en vue de la mise en place du réseau de trains de banlieue. Ils publieront en 1995 deux itérations du réseau montréalais (CFTB, 1995).

Carte 58 - Plan CFTB (1995)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Carte 59 - Plan CFTB amendé (1995)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Le CMTC avait une durée de vie limitée à cinq années tel que prescrit par la loi qui l'avait créé. En 1996, l'AMT prendra la relève du CMTC et entreprendra la réalisation de quatre nouvelles lignes de trains de banlieue et la poursuite d'autres activités connexes (Chapitre VIII)[100].

7.6. Maintenance (2010)

À la suite des discussions avec les compagnies de chemin de fer au début des années 2000, l'AMT prend en charge la maintenance des trains de banlieue (Chapitre VIII). L'AMT a donc besoin à la fois d'ateliers pour effectuer la maintenance ainsi que d'une équipe afin de la réaliser.

Elle entreprend en 2010 la construction de deux ateliers modernes pour s'occuper de la maintenance des trains. L'AMT se voit confrontée à un grand problème : soit construire un très grand atelier qui serait relié tant au réseau du CN que du CP, soit construire un atelier pour chaque réseau. L'AMT privilégiera la réalisation de deux ateliers, incapable de trouver un terrain suffisamment grand, relié aux deux réseaux et à proximité du centre-ville, la maintenance étant réalisée en partie entre la pointe du matin et la pointe du soir. Les ateliers servent aussi à remiser les trains entre la pointe du matin et la pointe du soir. L'atelier s'occupant de la maintenance des trains de banlieue opérant sur le réseau du CP est construit à Lachine et ouvre ses portes le 13 mai 2016 (RTM, 2017) sur le site de l'ancienne cour de triage Sortin. L'atelier s'occupant de la maintenance des trains de banlieue roulant

---

[100] La ligne de Châteauguay ne pourra pas être réalisée suite au démantèlement de la voie ferrée sur le territoire Mohawk de Kahnawá:ke (Kahnawake). Les lignes vers Repentigny et Mascouche seront fusionnées afin de créer le Train de l'est.

sur le réseau du CN doit ouvrir ses portes à la fin de 2017 (Desroches, 2015), rétablissant ainsi d'anciens bâtiments des Ateliers Pointe-Saint-Charles.

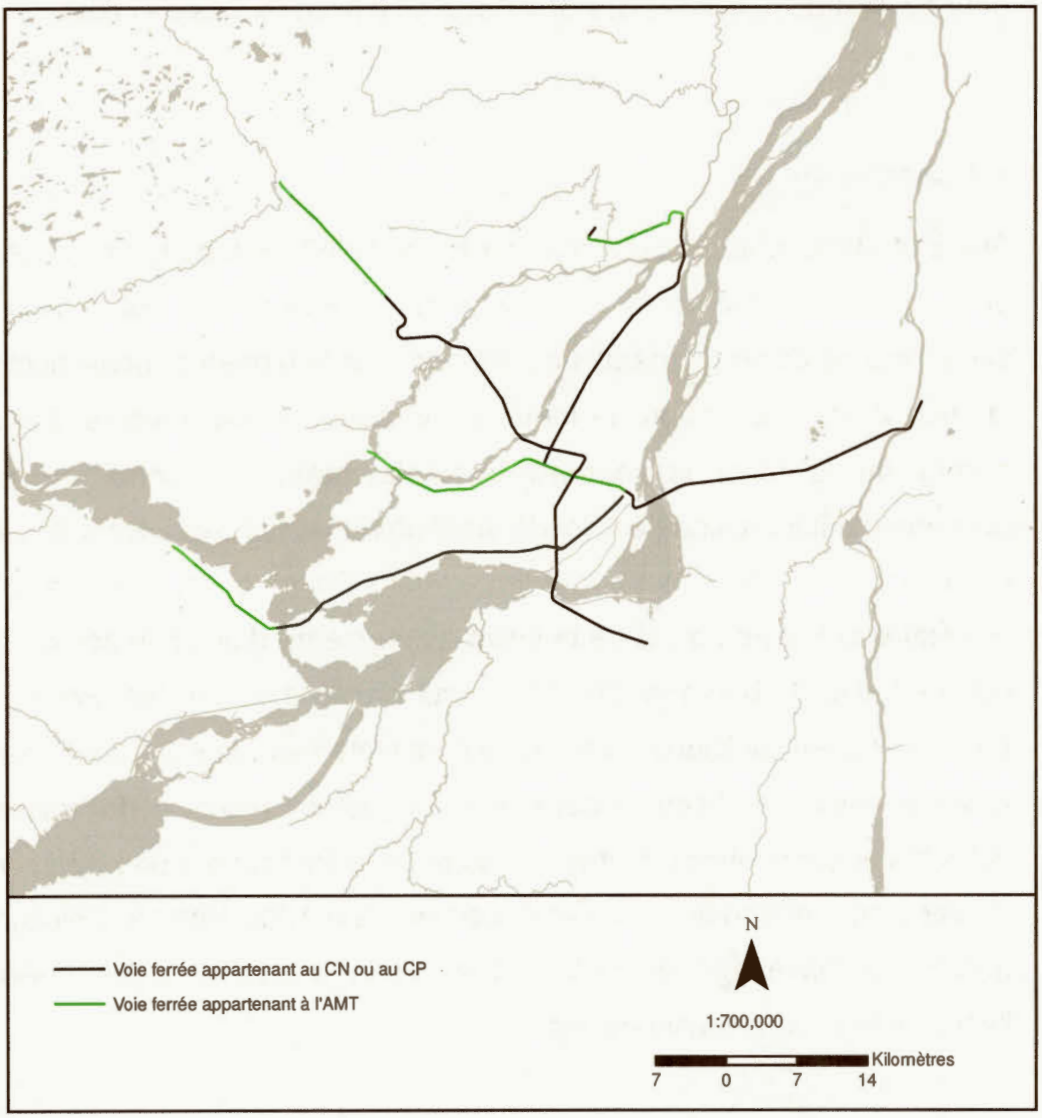
En ce qui concerne l'équipe qui réalise la maintenance, c'est en 2010 que les employés du CP laisseront leur place aux employés de Bombardier (Riga, 2010). Le CN cédera sa place à Bombardier dès le 1er juillet 2017 pour l'ensemble des opérations (Bombardier, 2016).

7.7. Propriété des voies (2011)

L'une des dernières étapes de la prise en charge des trains de banlieue par le public est l'acquisition des voies. En effet, jusqu'ici, les trains de banlieue sont opérés sur des voies appartenant aux chemins de fer privés. Ces chemins de fer dictent les fréquences et les horaires des trains, en fonction de la capacité résiduelle, tant actuelle qu'anticipée de leur réseau. L'AMT désire être propriétaire de ses voies, à l'instar des autres trains de banlieue nord-américains, afin d'améliorer la fréquence ainsi que de procéder à diverses activités de modernisation, tout en diminuant les coûts. Les compagnies de chemin de fer se montrent intéressées à vendre uniquement les voies où aucun train de marchandises, ou presque, ne circule. Ainsi, l'AMT se porte acquéreur du tronçon, Vaudreuil / Rigaud en 2011(AMT et ADMTL, 2009, p.12), ainsi que de la voie entière du train Montréal / Deux-Montagnes et la Doney Spur. qui s'y rattache en 2014 (Fortier, 2014). Lorsque l'AMT a besoin de nouvelles voies ferrées où il n'y en a plus ou pas, elle en fera construire et elle en sera propriétaire, soit le tronçon, Sainte-Thérèse / Saint-Jérôme du train, Montréal / Saint-Jérôme ainsi que le tronçon reliant le réseau du CN et du CP, situé principalement dans l'axe de l'autoroute 640 pour le train Montréal / Mascouche. Le RTM, le successeur

de l'AMT, demeure néanmoins propriétaire de peu des voies ferrées où circulent ses trains par rapport à d'autres réseaux nord-américains[101].

Carte 60 - Propriété des voies (2014)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

[101] Au Canada, GO Transit possède dans la région de Toronto 80 % des voies où circulent ses trains, tandis que West Coast Transit de Vancouver ne possède pas ses voies de circulation (Metrolinx, 2017).

7.8. Opération des trains (2017)

La dernière phase consiste au transfert de l'opération des trains. En réponse à un contrat signé le 18 novembre 2016, les trains de banlieue sont depuis le 1er juillet 2017 opérés et entretenus par Bombardier (2016). Ce transfert a pour objectif de permettre des gains significatifs en termes de coûts.

7.9. Conclusion

Aux États-Unis, comme démontré par Hilton (1962), le transfert de la gestion et de l'opération des trains de banlieue par le privé vers le public s'effectue sans trop de délais. L'opérateur privé annonce la fermeture généralement à la suite d'une déclaration de faillite et un palier gouvernemental (l'État, le comté ou la ville) le reprend immédiatement. Le choix du palier gouvernemental impliqué est fondé sur l'intérêt de celui-ci envers le service et sa capacité d'absorber les frais liés à l'offre. Pourquoi est-ce si « simple »? Généralement, parce qu'ils ne peuvent se permettre d'abolir le service offert par les trains de banlieue. Le choc serait brutal tant pour les usagers que pour la classe politique avec le mécontentement suscité tout comme l'augmentation de l'achalandage sur les autres réseaux de transports collectifs et sur le réseau routier à la suite de la fermeture d'un réseau entier. Or dans ces métropoles nord-américaines (New York, Boston, Chicago), la tradition de navettage ferroviaire est fortement ancrée dans les moeurs et l'achalandage sont considérables.

À Toronto, c'est la volonté du gouvernement de l'Ontario de reprendre l'opération et la gestion des trains de banlieue afin d'assurer une planification de l'espace métropolitain qui fait en sorte que la transition du

privé vers le public se fait rapidement et sans tergiversation pour déterminer à qui revient la responsabilité. Comme Tomas (2012) le mentionne, en 1954 Toronto se dote d'une gouvernance métropolitaine avec la création de *Metropolitan Toronto*. À une échelle encore plus grande, Toronto se fait aider par le gouvernement de l'Ontario qui lance en 1962 la *Metropolitan Toronto and Region Transportation Study*. Cette dernière mène à la mise en place du réseau de trains de banlieue et de l'agence Go Transit en 1967. Montréal ne verra pas ce genre d'organisation avant 1995.

Mais à Montréal, c'est différent, car si le réseau est tout aussi impressionnant que celui des grandes villes états-uniennes, l'achalandage par contre n'a jamais été très important. Les précédents chapitres ont permis de voir comment l'histoire et l'évolution de ce réseau de trains de banlieue montréalais se sont écrites. Ainsi, au-delà des dates et du déploiement du réseau privé de trains de banlieue les grandes forces qui sont en jeu ont été identifiées et décrites. La succession des études, les réalisations et les échecs, les ouvertures, puis fermetures de lignes, permettent de réfléchir sur la manière dont les organismes responsables de la gestion et de l'opération ainsi que les mécanismes de planification et de réalisation d'infrastructures évoluent à travers les décennies. Ce ne sont pas les idées qui manquaient, toutes appuyées par de solides études. C'est plutôt le manque de suivi et de volonté de la part de gouvernements successifs à Québec.

L'impact du désintéressement de la part des compagnies privées, comme présenté dans le Chapitre IV, prend toutefois du temps à se faire sentir. La Commission des transports du Canada très limitative dans ses décisions, prolonge l'agonie du réseau de trains de banlieue montréalais et par le fait

même, assure le maintien d'un certain niveau de service. Puisqu'il ne survient jamais de crise obligeant des prises de décisions rapides de la part du gouvernement provincial, ce *statu quo* est maintenu jusqu'au tournant des années 1980, après l'octroi des premières subventions en 1978.

Malgré l'absence d'un organisme dédié pour la gestion et l'opération des trains de banlieue, de grands enjeux furent réglés permettant l'amorce de la modernisation et de l'expansion du réseau.

CHAPITRE VIII

L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, 1996-2017

Le succès de la modernisation de la ligne, Montréal / Dorion / Rigaud ainsi que le potentiel de la ligne modernisée, la ligne Montréal / Deux-Montagnes complétée par les services de mitigation offerts en 1990 (tels que présentés dans le Chapitre VII) confirment l'intérêt tant pour l'offre que pour l'utilisation d'un service de trains de banlieue. Un *momentum* pour améliorer les services restants et ré-instaurer un réseau de trains de banlieue apparaît. Les études préparées par les compagnies de chemin de fer confirment la possibilité technique et les principaux paramètres de leur réalisation. Le temps n'est plus aux études et aux réflexions, il faut enfin agir, semblerait-il, après des décennies de tergiversations.

En 1993, le *Rapport Pichette* (1993) met la table pour ce qui deviendra l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Enfin, le gouvernement du Québec démontre une volonté réelle de relancer les trains de banlieues montréalais, et non seulement de conserver les dernières lignes restantes, et il s'avère être désormais intéressé à investir financièrement en conséquence. Deux chefs, deux visions se succèdent durant les premières, et les plus influentes années, d'existence de l'AMT.

Le réseau de trains de banlieue remis en marche par Florence Junca-Adenot s'inscrit fermement dans l'idéologie « *can do* ». Elle obtient des résultats

miraculeux par rapport aux budgets octroyés. Opportuniste, à chaque fois qu'un chantier routier majeur se met en place dans la région métropolitaine, elle fait les démarches pour installer un nouveau segment de trains de banlieue comme mesure de mitigation. C'est par cette technique que se produit réellement la relance.

L'arrivée de Joël Gauthier à la tête de l'AMT correspond à ce que nous qualifierions de « professionnalisation » du service, c'est-à-dire qu'il modernise et consolide le réseau « de fortune » mis en place par Junca-Adenot. Les améliorations du service se feront autant au niveau de la fréquence et capacité des trains, mais aussi des services sont offerts.

Puis, avec l'arrivée de Nicolas Girard à la tête de l'AMT, une période de réflexion, voire de remise en question, est enclenchée. Cette réflexion mènera à une révision majeure des projets que l'AMT entend réaliser, une refonte complète de la gouvernance des transports collectifs ainsi que l'arrivée d'un nouveau joueur, la Caisse de dépôt et placements du Québec (CDPQ) avec sa division infrastructures (CDPQ-Infra)

Au courant de cette période de relance des trains de banlieue, l'emphase sera, du moins au début, d'employer les trains de banlieue pour décongestionner les autoroutes et pallier aux travaux routiers.

8.1. Le *Rapport Pichette*

En 1992, suivant la *Réforme Ryan*, le ministre des Affaires municipales du gouvernement provincial libéral de Robert Bourassa, Claude Ryan commande une Commission sur la question de la gouvernance métropolitaine à Montréal. Claude Pichette, qui pilote cette Commission, invite l'économiste Florence Junca-Adenot à y participer. Les grandes lignes du mandat confié à la Commission sont de diagnostiquer les problèmes posés par l'organisation du territoire, d'envisager les conditions futures, de proposer une vision d'avenir et de recommander des pistes d'action pour Montréal et sa région. L'aménagement du territoire, le développement économique et les relations entre Montréal et la région métropolitaine sont parmi les enjeux traités par la Commission Pichette. Selon Junca-Adenot, il s'agit d'une « vue complète et croisée de la planification des enjeux à l'échelle métropolitaine, une première pour Montréal » (2014). Parmi les recommandations du *Rapport Pichette* paru en 1993 en termes de transport, on retrouve celle de lier la planification de l'aménagement du territoire à celle des transports routiers et collectifs. Pour y parvenir, le Rapport propose la création d'une organisation métropolitaine (dont les membres seraient élus au suffrage universel) de planification, possédant une portée régionale (Ministère des Affaires municipales et Groupe de travail sur Montréal et sa région, 1993) et relevant du gouvernement provincial. Le *Rapport* souligne qu'il ne devrait cependant pas s'agir d'un organisme régional de transport distinct; le planificateur du territoire doit contrôler les transports régionaux, dont les trains de banlieue.

Suivant les élections provinciales de 1994 et le passage d'un gouvernement libéral à un gouvernement péquiste sous la gouverne de Jacques Parizeau (1994-1996), les recommandations du *Rapport Pichette* trouvent suite. En

1995, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) est créée par le gouvernement du Québec. Ayant une portée régionale et intégrée pour répondre aux enjeux de transport (Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 1999, p.3), son territoire comprend 94 municipalités et la réserve autochtone de Kahnawake (AMT, 1997, p.xi).

L'AMT est mise sur pied afin de mettre à jour le cadre institutionnel pour permettre la planification et la gestion intégrée des infrastructures liées au transport et pour remédier à la fin de deux subventions gouvernementales pour le déficit d'exploitation des deux lignes de trains de banlieue à la STCUM (Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 1999, p.vii). Mandataire de l'État, sa mission telle que stipulée au paragraphe 21, chapitre II Mission et pouvoirs de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, est de :

- *soutenir, développer, coordonner et promouvoir les transports collectifs, incluant les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées ;*
- *améliorer le service de trains de banlieue, en assurer le développement ;*
- *favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers.*

Alors que les trains de banlieue relevaient de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM) puis de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM)[102] jusqu'à ce

---

[102] Le fait que la gestion, l'opération et le développement des trains de banlieue relève de la CTCUM explique, en partie, la décroissance du réseau. Étant donné que les trains circulent principalement en dehors du territoire de la CTCUM, la Commission ne voit pas l'intérêt d'y investir.

moment, l'Agence détient désormais la compétence exclusive du réseau de trains de banlieue. Elle est aussi responsable du réseau de transport métropolitain par autobus, de la planification et de la construction de prolongements du réseau de métro en plus d'offrir un soutien technique, administratif et financier aux différents organismes de transports de la région montréalaise. Bien que légalement établie le 1er janvier 1996, l'Agence ne prend officiellement en charge les trains de banlieue de la part de la STCUM que le 20 décembre 1996 (Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, 1996).

8.2.Florence Junca-Adenot (1996-2003)

À la requête du ministre d'État à la Métropole Serge Ménard (1996-1997), Florence Junca-Adenot, l'une des expertes derrière le *Rapport Pichette*, devient la première présidente-directrice générale de l'AMT. Entourée d'un conseil d'administration déjà nommé, en reprenant initialement les locaux et en conservant la secrétaire de direction du CMTC, Junca-Adenot doit produire un plan stratégique « précisant les objectifs poursuivis, les priorités établies et les résultats attendus » (AMT, 1997, p.xi) pour la période allant de l'automne 1997 à 2007. Le plan doit présenter une « perspective de développement du transport métropolitain, incluant les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées, sur une période de dix ans, pour tous les modes de transport et tous les équipements et les infrastructures métropolitains » (AMT, 1997, p.xi). Pour y parvenir, elle a entre autres recours aux services de l'avocate Nathalie Mills et du planificateur urbain Pierre Asselin. Elle rencontre d'abord les maires des municipalités concernées, les sociétés de transports ainsi que les groupes de pression. La forte résistance du début laisse progressivement place à une ouverture. Ces rencontres

permettent d'établir les besoins en matière de transports collectifs à portée régionale.

Le *Plan stratégique de développement du transport métropolitain 1997-2007* réalisé par Junca-Adenot s'appuie sur tous les documents existants, une enquête origine-destination et le plan de développement des villes concernées. L'intention est d'identifier et de comprendre les grands axes de déplacement à prioriser (à la fois le réseau routier et les lignes de train), de planifier l'offre de façon à augmenter l'achalandage, d'introduire une tarification métropolitaine et de proposer une stratégie d'intermodalité. Ainsi, avec un budget très limité, Junca-Adenot amorce la relance des trains de banlieue. Il s'agit d'abord de la reprise de services antérieurs, de l'aménagement de stationnements incitatifs sur les terrains dont l'AMT est propriétaire, de construction de quais et d'infrastructures minimales et de convergence des services locaux d'autobus afin d'amorcer la structuration d'un réel réseau. Ensuite, le *Plan* propose de remplacer les stationnements de surface par des stationnements souterrains et de développer, à la manière du Transit-Oriented Development (TOD), des espaces de vie à vocation mixte aux abords des stations.

Le matériel roulant des trains de banlieue est un mélange du matériel hérité lorsque la CTCUM a pris en charge le réseau, des wagons et locomotives achetés lors des projets de modernisation en plus de la flotte de 80 voitures datant de 1967 et appartenant préalablement à GO Transit, ainsi que des locomotives et voitures louées auprès de différents opérateurs de trains de banlieue et passagers en Amérique du Nord, comme la compagnie ferroviaire américaine *Amtrak*. Ce réseau « de fortune » est mis en place

rapidement à très bas coûts (Junca-Adenot, 2014). La plupart des gares, construites à faible coût, peuvent être décrites ainsi : des stationnements recouverts de gravier, des plates-formes construites en planches en bois et dotées d'abribus achetés usagés. Mais malgré un budget extrêmement limité, l'opération de relance n'en est pas moins un énorme succès, comme le démontrera l'augmentation de l'achalandage (Chapitre IX).

Images 27 et 28 - Station de train de banlieue Delson (2014)

Source : P. Barrieau, 2014

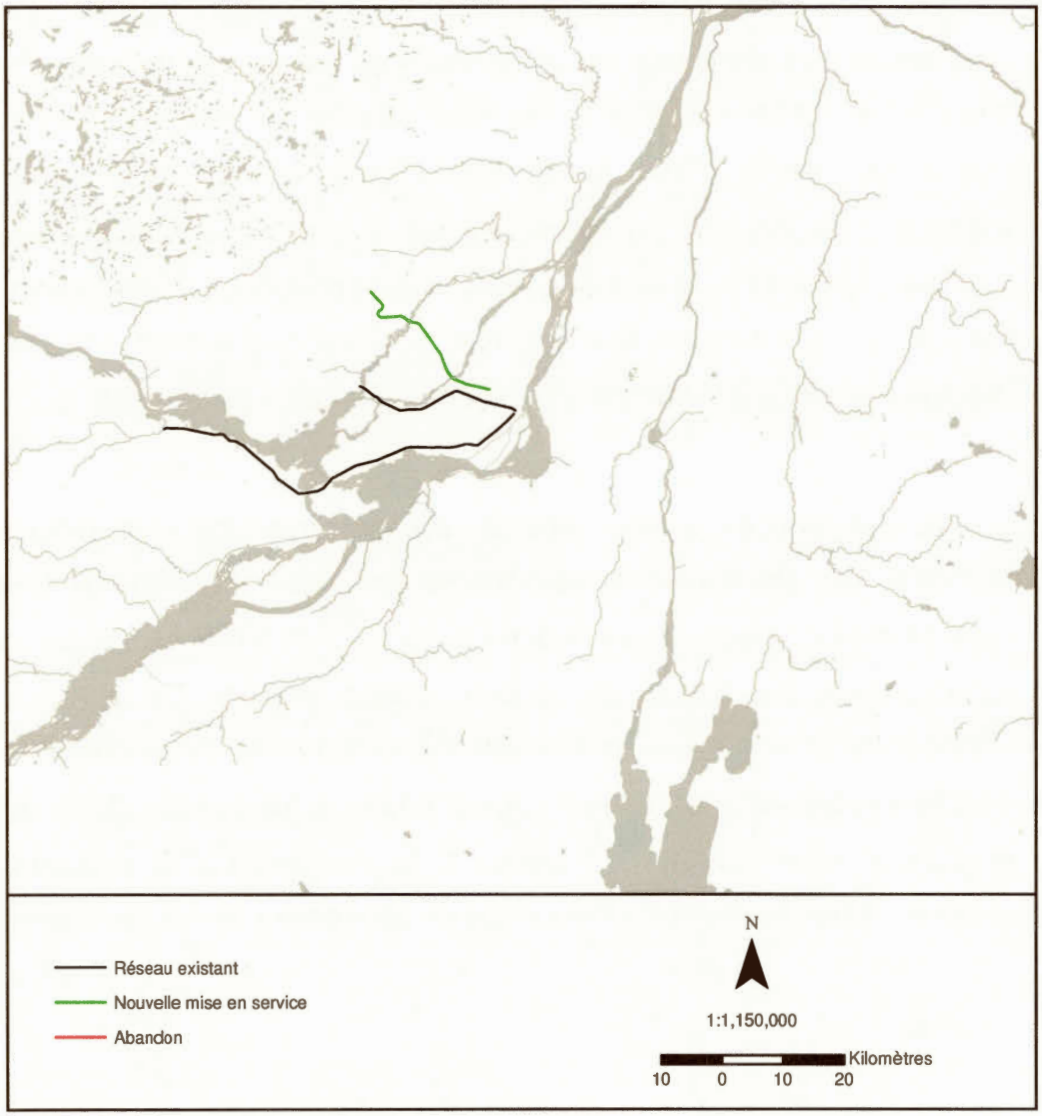
En plus de prendre en charge les opérations des deux lignes existantes, soit, Montréal / Dorion / Rigaud, et Montréal / Deux-Montagnes, l'AMT réhabilite rapidement trois anciennes lignes de trains de banlieue : Montréal / Sainte-Thérèse en 1997, Montréal / Mont-Saint-Hilaire en 2000, et Montréal / Delson en 2001[103]. L'AMT réussit à tirer parti d'un montant minimum de fonds en provenance du gouvernement provincial pour construire de nouvelles lignes de train en tant que mesure de mitigation durant des travaux majeurs de construction routière. Par la suite, ces services deviendront permanents grâce à leur popularité, encouragée par Junca-Adenot.

Le premier tronçon à être relancé relie Montréal (gare Jean-Talon) et Blainville. Les premières interventions se font, plus spécifiquement, sur la ligne Montréal / Sainte-Thérèse dans le cadre d'un projet de mitigation aux inconvénients des travaux sur le pont Marius-Dufresne sur la Route 117 reliant Laval et Rosemère, entièrement financé par le MTQ. En raison de son succès, la ligne est maintenue en opération après les travaux. Si, au départ, le Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL) présente des réserves, notamment sur l'achalandage de son réseau, la mise en place de la ligne Montréal / Sainte-Thérèse permettra l'amélioration des dessertes locales.

---

[103] Ces lignes empruntent les voies ferrées appartenant au CP dans le cas des lignes vers Blainville et Delson, et du CN pour la ligne vers Mont-Saint-Hilaire.

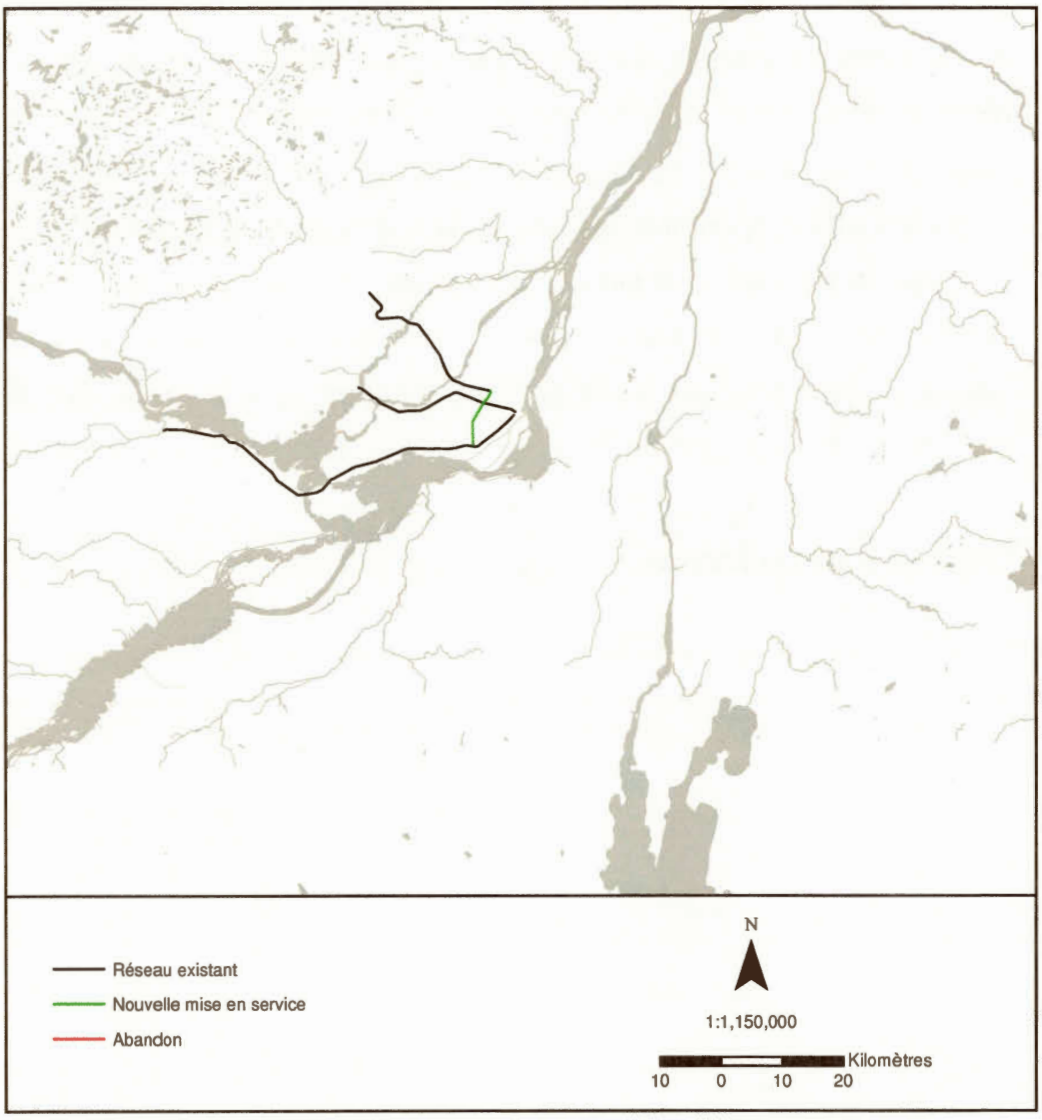
Carte 61 - Service de trains de banlieue (12 mai 1997)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Le 18 janvier 1999, la ligne vers Blainville est prolongée afin de se rendre à la gare Lucien-L'Allier au centre-ville de Montréal. La raison est double. Jusqu'à ce moment, les usagers débarquent à la gare Jean-Talon où ils ont le choix entre la ligne bleue, puis orange et verte du métro afin de se rendre au centre-ville ou encore, ils empruntent la ligne d'autobus 935 Trainbus opéré par la STCUM. Cependant, les nouveaux autobus de la STCUM à planchers bas éprouvent des problèmes techniques qui entraînent leur retrait du service. Ainsi, en prolongeant le service de trains de banlieue vers le centre-ville, il devient possible de libérer des autobus pour d'autres circuits. De plus, le service est plus rapide pour ceux qui désirent se rendre au centre-ville et ne nécessite pas de transfert. Cette mesure qui devait d'abord être temporaire sera conservée.

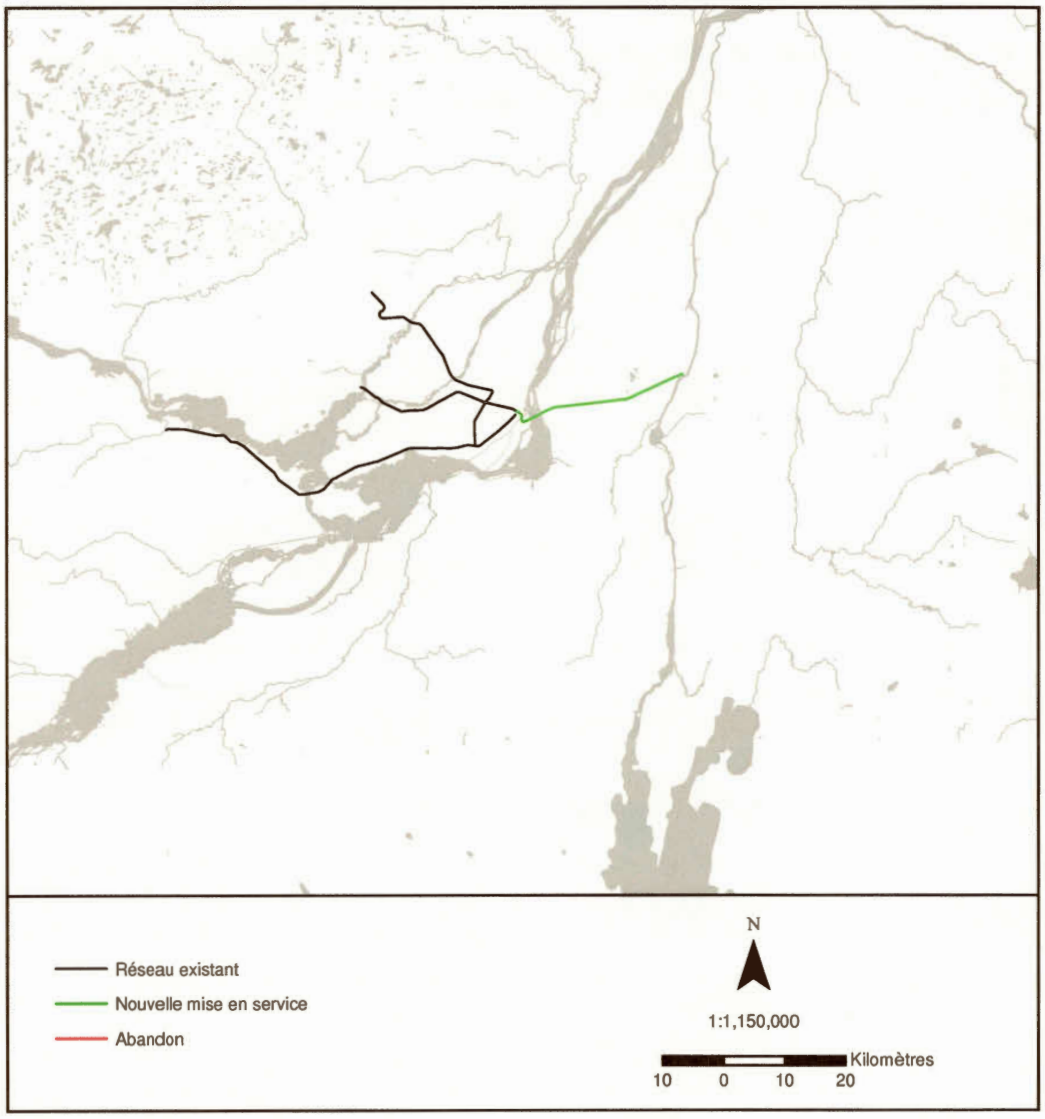
Carte 62 - Service de trains de banlieue (18 janvier 1999)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

La prochaine étape dans la relance du service consiste en la remise en fonction de l'ancien train Montréal / Saint-Hilaire. Le service entre Montréal et McMasterville est mis en service le 29 mai 2000. Cette nouvelle ligne fait partie des mesures de mitigation dans le cadre du chantier de l'Autoroute A-20.

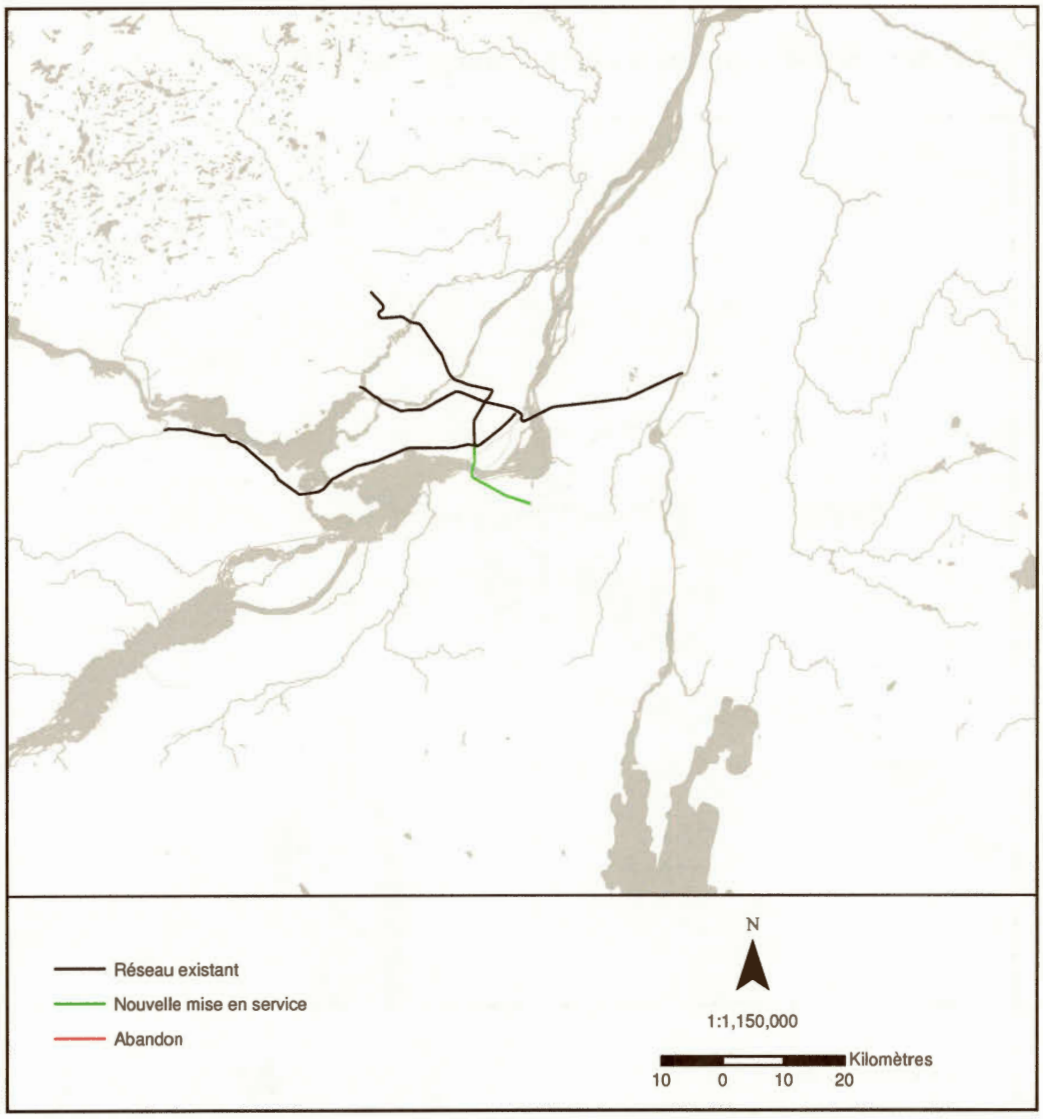
Carte 63 - Service de trains de banlieue (29 mai 2000)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Le train de banlieue Montréal / Delson est lancé le 14 septembre 2001 en tant que mesure de mitigation des travaux de construction sur le pont Mercier.

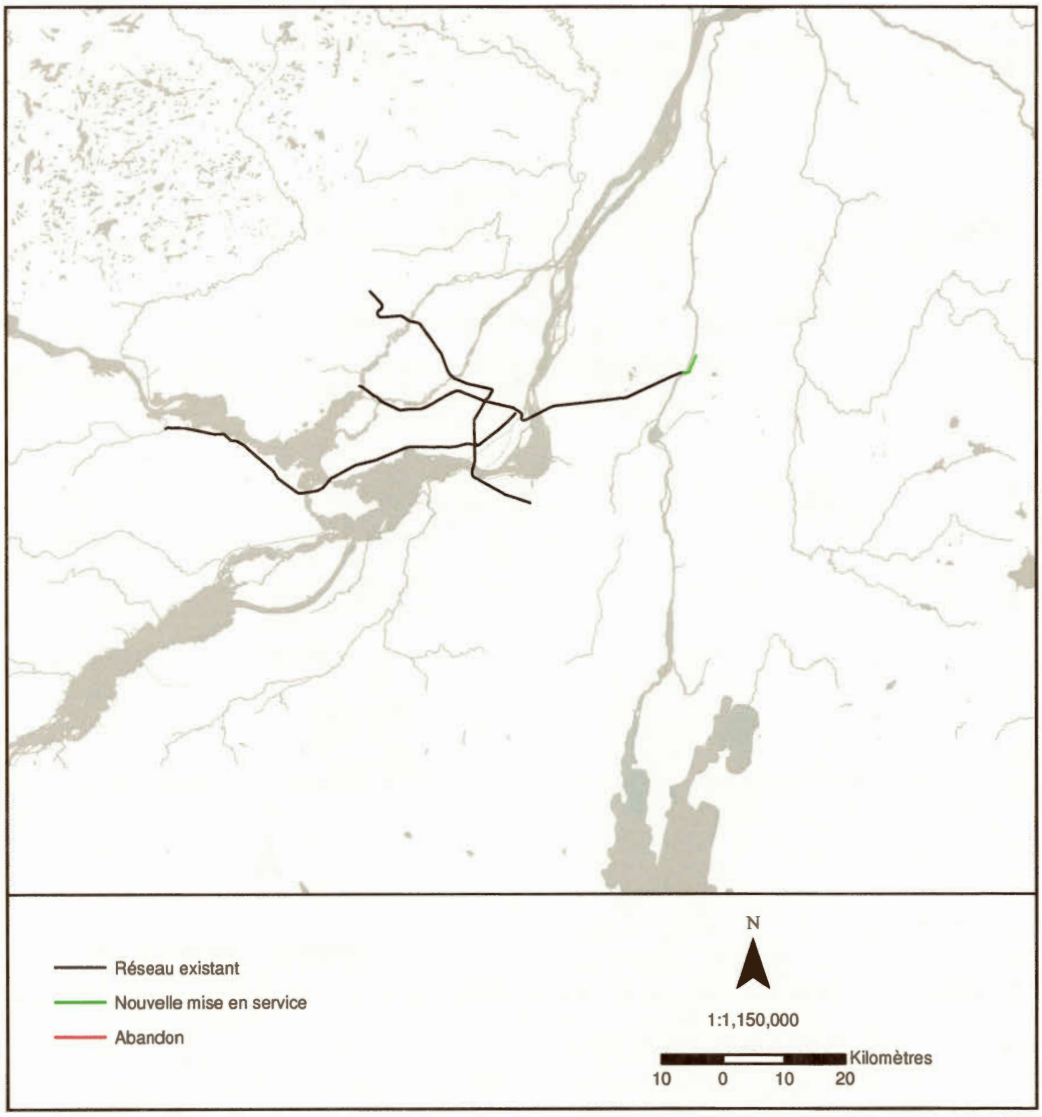
Carte 64 - Service de trains de banlieue (14 septembre 2001)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Le train reliant Montréal à McMasterville est prolongé jusqu'à Mont-Saint-Hilaire le 3 septembre 2002. Ceci donne accès à une gare de remisage suffisante pour la ligne. De plus, l'AMT parraine le développement d'un plan d'aménagement intégré à la nouvelle station de type Transit-Oriented *Development* (TOD) à la gare Mont-Saint-Hilaire.

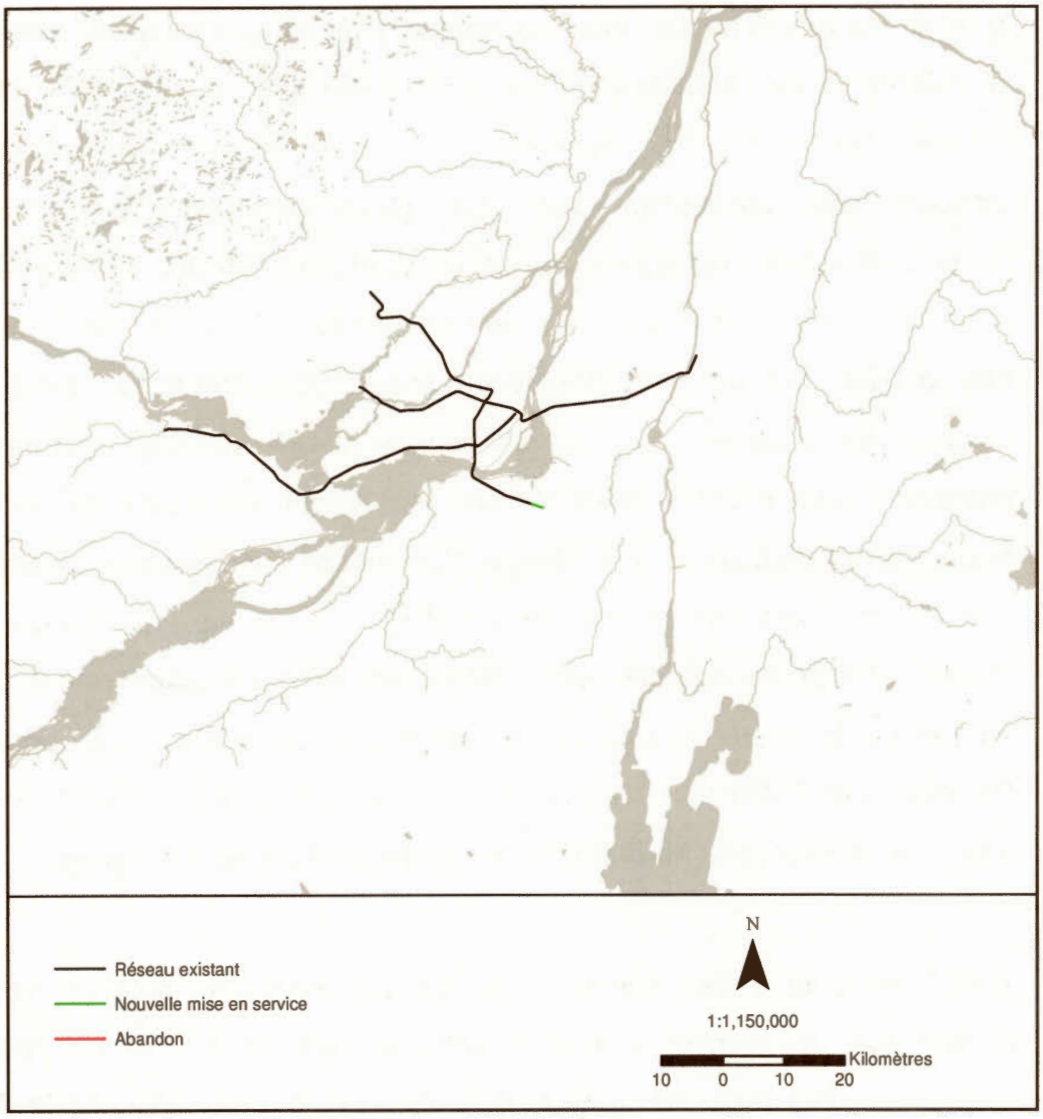
Carte 65 - Service de trains de banlieue (3 septembre 2002)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Le train Montréal / Delson est prolongé vers Candiac afin d'avoir accès à une gare de remisage suffisante pour les opérations de la ligne.

Carte 66 - Service de trains de banlieue (31 janvier 2005)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Les conditions qui ont permis le développement rapide du réseau seront les mêmes qui l'amèneront vers une situation de crise. Les stationnements incitatifs non pavés, non éclairés, et sans système de sécurité deviennent fort problématiques pour les usagers. Les automobiles s'enlisent dans la boue et les vols dans les véhicules sont de plus en plus fréquents. De plus, la croissance de l'achalandage est plus rapide que ce que l'AMT est en mesure de gérer. Des problèmes de débordement de plusieurs stationnements surviennent aussi. Les gares construites avec peu de moyens deviennent rapidement inadéquates et sont difficiles à entretenir. Le matériel roulant subit des pannes de plus en plus fréquentes, car il ne faut pas oublier que ce sont des locomotives, dont certaines, ayant une cinquantaine d'années qui sont en service et que certaines voitures de passagers sont presque aussi vieilles. Finalement, les trains de banlieue fréquents et circulant à une vitesse plus élevée sur les voies accélèrent l'usure des voies ferrées, de ses aiguillages et de sa signalisation, par rapport à l'entretien normalement suffisant. On ne sera éventuellement mieux en mesure de réparer les bris qui eux, deviendront de plus en plus fréquents. Parallèlement, l'AMT travaille à la mise en place de deux nouvelles lignes de trains de banlieue, soit Montréal / Mascouche et Montréal / Repentigny.

L'AMT envisage à l'époque de construire des voies pour autobus dans la portion est, de l'ancienne emprise entre la gare Moreau et Pointe-Aux-Trembles. C'est sur cette même emprise que le plan Gascon de 1984 proposait d'intégrer un SLR. Le projet, Via Bus de l'est qui était destiné principalement aux résidents de Repentigny devait être intégré dans le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame Est. À la suite de l'annulation de

ce projet et le mécontentement populaire contre le Via Bus, le projet est annulé en 2005.

Junca-Adenot incarne la prise en charge des trains de banlieue par un organisme qui ne fait pas seulement hériter de ce mandat sans trop savoir quoi en faire, comme ce fût le cas pour la CTCUM puis la STCUM, mais qui en fait le cœur de ses opérations. De plus, elle sait saisir les opportunités pour remettre sur les rails les différents services disparus en les justifiant comme étant des mesures de mitigation des projets de transports collectifs. Elle a la chance d'être à la tête d'un organisme bien financé, des compagnies de chemins de fer qui désirent que la fréquence des trains de banlieue soit augmentée afin de réaliser des revenus supplémentaires et des projets bien étudiés, dont les dernières études étaient réalisées par les compagnies de chemin de fer eux-mêmes et qui sont prêts à être mis en oeuvre. Cependant, son approche, qui tend à réaliser des infrastructures au coût le plus faible possible afin de s'assurer du financement de la part du gouvernement, devient insoutenable à long-terme lorsque les trois lignes de trains de banlieue commencent à souffrir de leur popularité et parallèlement, de la faiblesse des investissements qui leur sont consacrés. Elle incarne à la fois ces réussites, mais aussi cette crise. De plus, bien que l'on mette en place des autobus de rabattement et que l'on procède à l'intégration tarifaire, ce service de réseau partiel ne répond presqu'exclusivement aux besoins de navettage vers le centre-ville.

Le poste de président-directeur général de l'AMT demeure une nomination politique. Après l'élection de 2003, le nouveau gouvernement libéral de Jean Charest (2003-2012) juge que le modèle doit être changé et opte pour le remplacement de Junca-Adenot par quelqu'un qui pourra moderniser et

poursuivre l'expansion du réseau. Associée aux problèmes de dépassement de coûts du métro vers Laval, elle devient la personne qui, aux yeux du nouveau gouvernement provincial, doit être sacrifiée afin de poursuivre les travaux et d'améliorer la crédibilité de l'organisme.

Junca-Adenot apporte une permanence aux trains de banlieue. De plus, elle a su renverser la vapeur. Après son règne, il semble inconcevable aux yeux de la population et des différents acteurs d'éliminer des dessertes de trains de banlieue, voire même de continuer à seulement offrir le *statu quo*. Il faut continuer à améliorer le réseau qui, rappelons-le, avait atteint 15 lignes à son apogée. Le réseau n'opère plus que deux lignes au début du mandat de Junca-Adenot mais passe rapidement à cinq. Elle a su faire beaucoup avec peu, et elle l'a fait par la voie de la conciliation. C'est somme toute un début très productif pour l'AMT.

8.3. Joël Gauthier (2003-2012)

En 2003, le gouvernement provincial libéral de Jean Charest prend le pouvoir et Joël Gauthier est nommé président-directeur général de l'AMT, après avoir été directeur général du Parti libéral provincial de 1999 à 2003. Son mandat auprès de l'AMT, d'une durée prévue d'un an, vise à régler la problématique liée aux dépassements de coûts de construction du métro vers Laval. Parallèlement, Gauthier se familiarise avec les dossiers liés aux trains de banlieue parce qu'il considère que certaines choses pourraient être faites différemment. C'est pourquoi il demande de poursuivre son travail auprès de l'AMT au-delà de l'année initiale prévue.

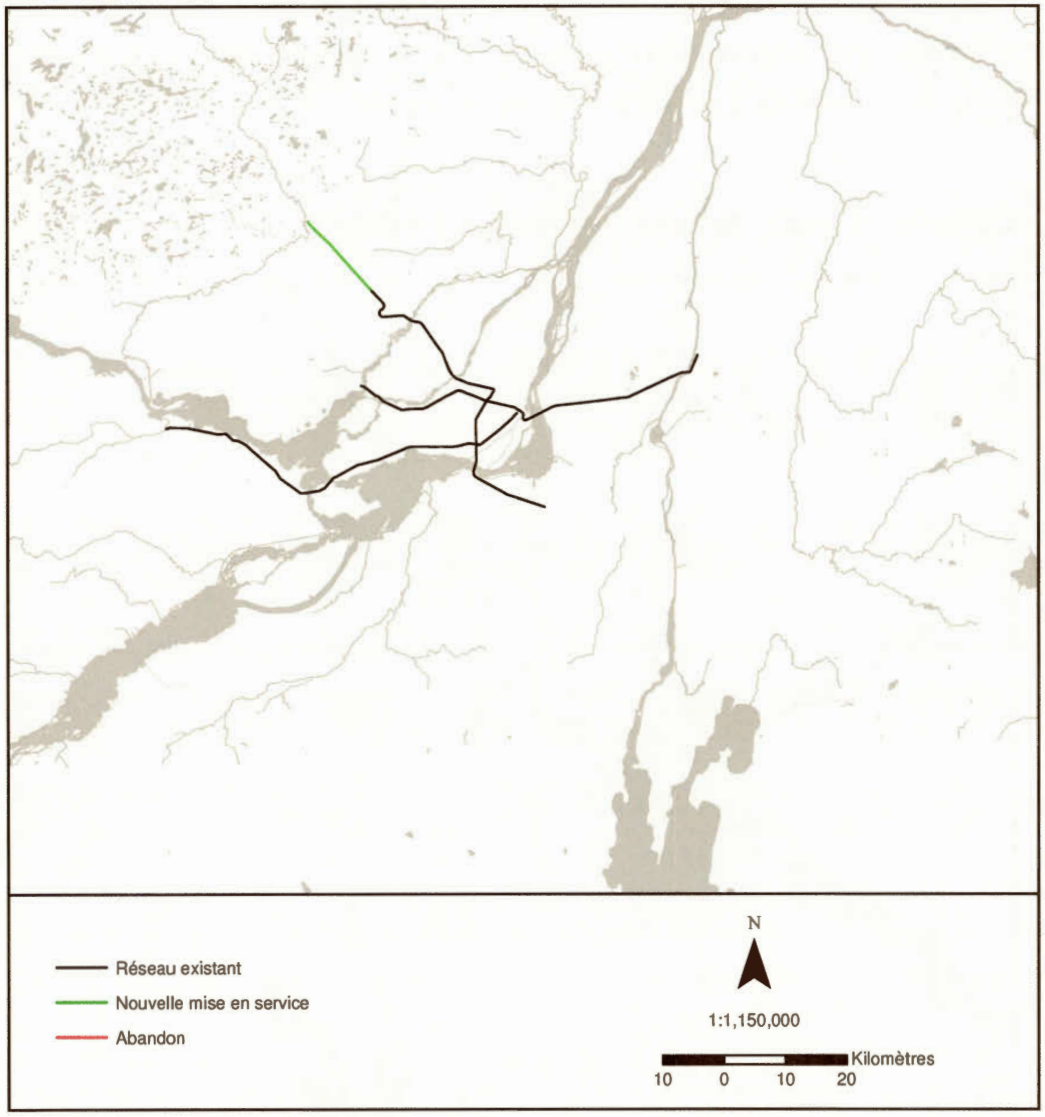
En devenant président-directeur général, Gauthier hérite d'un réseau de trains de banlieue en pleine expansion, passé de deux à cinq lignes, mais en sérieux besoin de réinvestissement. Gauthier poursuit le travail de l'administration Junca-Adenot, mais décide de prendre un virage quant à la qualité et au type d'infrastructures et de matériel roulant offerts aux usagers. Ainsi, contrairement à Junca-Adenot qui, selon lui, cherchait à obtenir le consensus quant aux investissements et aux actions à prendre auprès des différents organismes de transport, paliers gouvernementaux et grands réseaux ferrés que sont le CN et le CP, Gauthier choisi de passer outre ces considérations (2014). En réaffirmant son statut d'opérateur des trains de banlieue, il envisage la construction d'un « vrai » réseau, et ce, peu, importe les réactions et les investissements nécessaires. Le renouvellement de la flotte devient sa priorité puisqu'il considère qu'il s'agit là de l'enjeu central quant à l'avenir des trains de banlieue.

La première journée du mandat de Gauthier est représentative de l'état des trains de banlieue montréalais et du modèle de développement jusqu'ici préconisé. Sa journée débute abruptement lorsqu'un appel reçu très tôt le matin l'informe que le train du CN assurant la livraison de 22 voitures à deux niveaux usagées venant de Chicago a déraillé (Gauthier, 2014). Ces voitures devaient être restaurées et remises en service sur les deux prochaines lignes de trains de banlieue de l'AMT à construire. Parmi les voitures accidentées, six seront complètement détruites et les autres ne pourront justifier leur restauration à cause de leur état (Gauthier, 2014).

L'AMT sous Gauthier veut rapidement entamer la rénovation des trois lignes implantées par Junca-Adenot. La planification débutée sous l'ère Junca-Adenot pour le prolongement de la ligne de Montréal / Blainville vers le nord

sera reprise par Gauthier. La ligne Montréal / Blainville sera ainsi prolongée le 8 janvier 2007 vers Saint-Jérôme. Une station intermédiaire devait être construite sur le territoire de la Ville de Mirabel, mais la Commission de Protection du Territoire Agricole (CPTAQ) s'y est opposée. La voie ferrée construite entre Blainville et Saint-Jérôme devient la propriété de l'AMT. Le caractère temporaire des infrastructures crée des problèmes constants : d'une part, pour les usagers, notamment l'insuffisance d'espaces de stationnement et le sentiment d'insécurité causé par le manque d'éclairage, d'autre part, pour l'opération du service, comme les difficultés relatives à l'entretien des voies notamment en hiver. Les trains sont tout de même bondés et les navetteurs deviennent plus exigeants. Comment arriver à répondre aux nombreuses demandes et aux besoins urgents, et ce, avec un budget d'exploitation limité? L'AMT décide dès lors de mener une évaluation des besoins actuels et futurs.

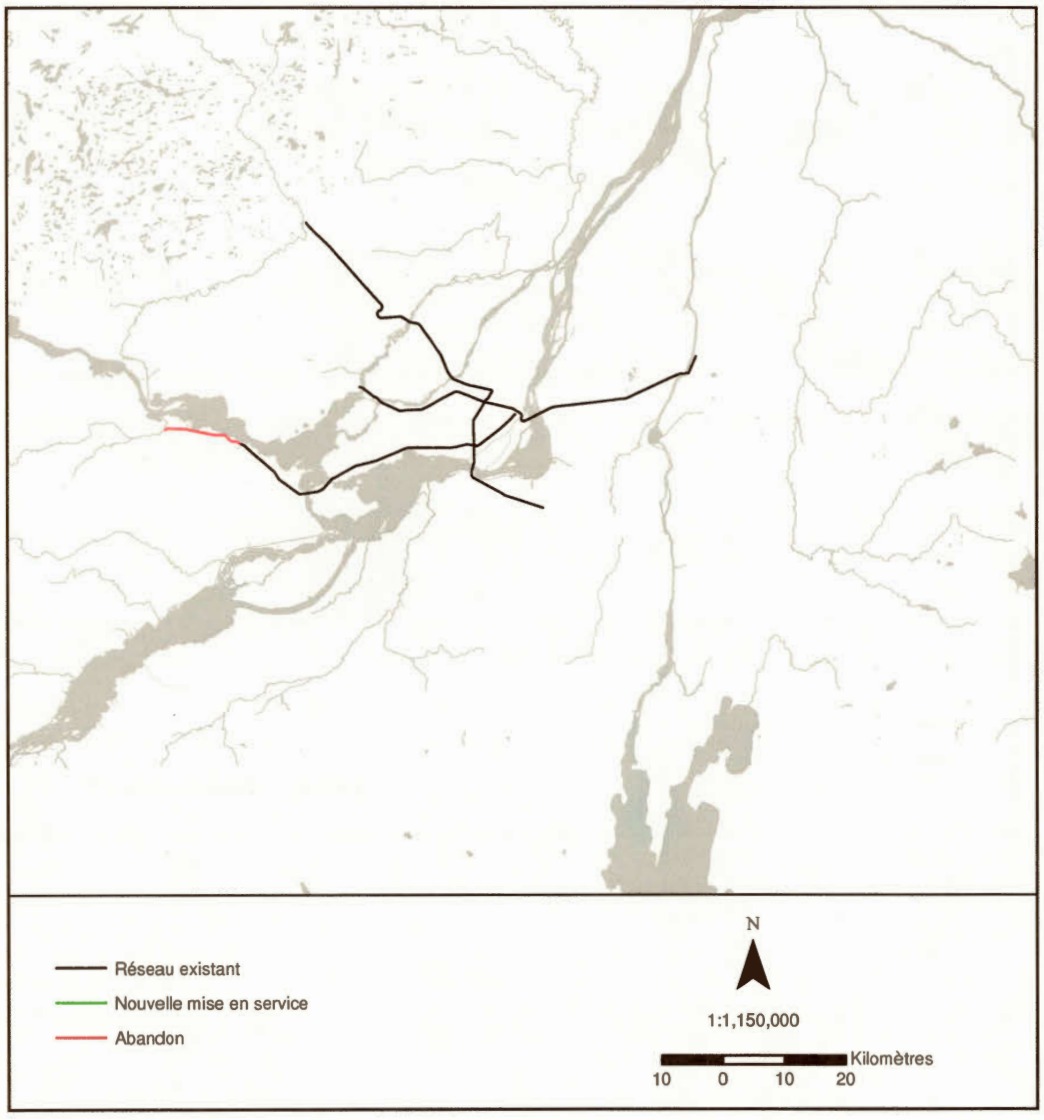
Carte 67 - Service de trains de banlieue (8 janvier 2007)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

En juin 2010, en réponse aux négociations infructueuses avec la Ville de Rigaud, qui est située à l'extérieur de son territoire, l'AMT décide d'abandonner la gare de Rigaud sur la ligne, Montréal / Dorion / Rigaud. La ligne devient donc, Montréal / Vaudreuil / Hudson.

Carte 68 - Service de trains de banlieue (juin 2010)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Un projet inachevé à la fin du mandat de Junca-Adenot est l'ajout de deux nouvelles lignes, l'une vers Mascouche et l'autre vers Repentigny. La ligne vers Mascouche aurait emprunté en grande partie le tracé de l'ancien train de banlieue Montréal / Saint-Lin du CP, tandis que la ligne, Montréal / Repentigny aurait emprunté l'ancienne ligne, Montréal / Montréal-Nord / L'Épiphanie du CN. Sous Gauthier, ces projets seront combinés pour ne former qu'une seule ligne. Les embûches et les problèmes seront cependant nombreux. Premièrement, le matériel roulant destiné aux deux lignes est celui ayant déraillé lors du transport, et qui s'est avéré trop onéreux à réparer. Deuxièmement, des études subséquentes démontrent que l'achalandage avait été surestimé. Troisièmement, les infrastructures ferroviaires à réutiliser qui sont proposées sont dans un piètre état et l'opération d'un service sur celles-ci serait très coûteuse par rapport à l'achalandage et aux contraintes d'opération (Gauthier, 2014). Les voies ferrées appartenant anciennement au CP sont désormais opérées comme un chemin de fer d'intérêt local. Elles ne sont pas en état pour permettre la vitesse nécessaire à l'opération d'une ligne de train de banlieue. De plus, le pont entre Laval et la Couronne Nord nécessite d'importants travaux de réfection, et qui nécessiterait probablement un remplacement complet (Gauthier, 2014). Quatrièmement, la ligne de Mascouche ne se rend pas au centre-ville, ce qui signifie pour les usagers un transfert entre la ligne de Mascouche et celle de Blainville afin d'atteindre le centre-ville. La voie ferrée étant déjà utilisée au maximum de sa capacité, une jonction devrait être construite entre les deux lignes ainsi que d'autres mesures afin d'augmenter la capacité sur toute la ligne. Finalement, le maire de Laval, Gilles Vaillancourt (1989-2012), ne veut pas que sa municipalité se voit contrainte d'absorber le déficit d'opération de cette nouvelle ligne.

Une solution doit être trouvée afin de desservir l'est et le nord-est de la région métropolitaine de Montréal et cela démontre bien le type de défis relevés lors de la planification et du développement d'un réseau (ou du moins un service) de trains de banlieue montréalais. La construction de lignes à faible coût est la solution privilégiée, mais elle n'est possible que lorsque les infrastructures nécessaires sont existantes et que leur état en permet. La réponse controversée[104] à cette situation aura été la convergence de deux projets qui allaient devenir le Train de l'Est. Ce projet reprend plus ou moins le même parcours que l'ancienne ligne de train de banlieue Montréal / Montréal-Nord / L'Épiphanie, empruntant le parcours du CN planifié pour la ligne de Repentigny depuis la gare Centrale avant d'utiliser une nouvelle voie ferrée implantée au centre de l'autoroute A-640 afin de rejoindre le réseau du CP vers Mascouche. C'est ce projet que l'AMT réalisera.

Ce tracé, pressenti à quelques reprises comme solution à la modernisation de la ligne Montréal / Montréal-Nord à travers le projet de la ligne 3 (ou C) du métro (1962), du projet de REM (1967) et en tant que nouvelle ligne de métro (la ligne 6 annoncée en 1979). Une fois rendu hors de l'île de Montréal, le tracé devrait dévier des voies du CN vers un nouveau droit de passage construit au milieu de l'autoroute A-640, avant de rejoindre les voies du CP à la hauteur de Terrebonne. Il est prévu que cette ligne de train de banlieue circule dans le tunnel mont-Royal et conséquemment, elle nécessite

---

[104] La population n'est pas au courant des problèmes avec le matériel roulant usagé envoyé à la ferraille, du refus du maire de Laval de permettre la circulation du service sur son territoire, de l'état des voies ferrées, et de tous les autres problèmes, elle ne pourra comprendre les raisons justifiant le choix du tracé le plus coûteux. L'AMT préfère employer l'argument de la suprématie de son projet et de la non-faisabilité des autres propositions. Elle est incapable de contrer le discours public dominant.

l'utilisation de matériel roulant propulsé de manière électrique. Cependant, il faut aussi maintenir une propulsion diésel puisque la plupart des voies ne sont pas électrifiées.

Gauthier se documente alors sur les différents réseaux de trains de banlieue en Amérique du Nord. Il apprend ainsi que malgré le fait que l'AMT possède 22 wagons Bombardier *Bi-Level*, l'Agence ne fait pas partie de l'association informelle des réseaux de trains de banlieue opérant ces véhicules. Il découvre aussi que la barrière de la langue (français versus anglais) a jusqu'ici empêché l'AMT de participer à ces rencontres. L'Agence décide donc de s'Impliquer. Gauthier et son équipe enchaînent aussi rapidement les visites des réseaux de Boston, New York, Baltimore/Washington, Chicago et Toronto (2014). Subséquemment, l'équipe de l'AMT établit une relation de travail avec celle de New Jersey Transit (NJTransit).[105]. Gauthier est impressionné par les projets de NJTransit et il observe des similarités entre les deux services. Dans les deux cas, un besoin de nouveaux véhicules et de locomotives bimodes a été identifié afin d'opérer leurs services dans les tunnels. S'ensuit un partenariat par lequel NJTransit travaille sur les aspects techniques tandis que l'AMT s'occupe des aspects financiers de l'appel d'offres commun. Les partenaires passent ensuite des commandes pour la livraison de véhicules et de locomotives pour les deux réseaux. Cette association devient la première expérience canado-américaine dans le

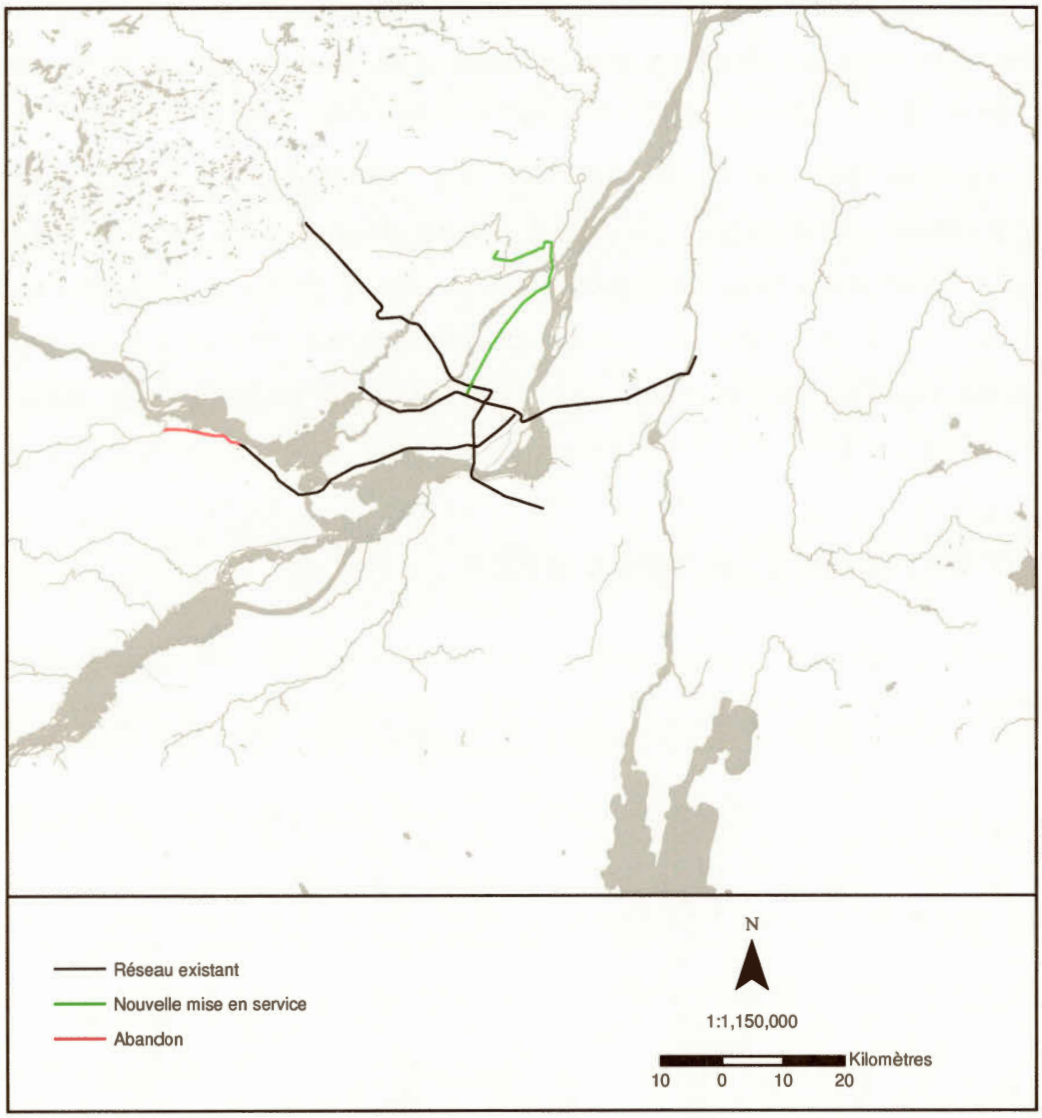
[105] En 1996, la NJTransit lance un service, le MidTOWN DIRECT, permettant à environ 50 % des trains en provenance de trois lignes de poursuivre leur route jusqu'à Penn Station, dans Manhattan, au lieu de s'arrêter à Hoboken, New Jersey. Forte de ce succès, la NJTransit entame la planification de la seconde phase nommée Access to the Region's Core (ARC) (Gauthier, 2014). Il s'agit cette fois d'amener à Penn Station les trains en provenance du terminus de Secaucus Junction. Ce projet nécessite cependant l'expansion de Penn Station, la construction d'un nouveau tunnel sous la rivière Hudson et l'achat d'une quantité importante de matériel roulant. Bien que le matériel roulant soit commandé et que la construction ait commencé, le projet est annulé suite à l'élection en 2013 du nouveau gouverneur de l'État du New Jersey, Chris Christie (2010-2018), qui s'oppose au projet.

domaine de l'approvisionnement en matériel roulant lié aux trains de banlieue. La raison de cette collaboration est fort simple : dans les deux cas, la demande en termes de quantité n'est pas très élevée, mais le produit convoité en est un de spécialité. Afin de réduire les coûts, un protocole commun de développement et d'achat devient la solution la plus logique. La compagnie Bombardier remporte l'appel d'offres et conçoit et construit les 643 voitures à deux niveaux ainsi que les 55 locomotives destinées à l'AMT, la NJTransit et ultérieurement de Maryland Area Régional Commuter (MARC) (Gauthier, 2014). De cette commande, 20 locomotives bipropulsées et 160 voitures à deux niveaux de nouvelle génération sont destinées à l'AMT. Avec ce nouveau matériel roulant, Gauthier peut désormais s'attaquer aux trois problématiques suivantes : l'expansion du service de trains de banlieue, la création d'une vraie gare centrale à Montréal et l'achat des voies ferrées. Finalement, l'on visait la mise en place d'un réseau.

L'utilisation des 20 locomotives bipropulsées est toutefois un peu plus compliquée à Montréal. Un problème de conception (forces latérales sur les rails) cause un déraillement le 9 décembre 2011 (Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2012). La flotte entière est mise hors service. Les locomotives reprennent du service en 2012 sur les voies du CP et ensuite en 2013 sur celles appartenant au CN. Mais un autre problème afflige ces nouvelles locomotives. Le Service de sécurité incendie de Montréal refuse qu'elles circulent dans le tunnel mont-Royal. Le tunnel appartenant au CN a été mis en opération en 1918 (voir Chapitre III) et n'a pas subi de travaux de mise à niveau d'importance en termes de sécurité. Ainsi, dans l'éventualité d'un incendie dans le tunnel, l'évacuation ne pourrait se faire que par l'arrière du train, car il y a parfois moins de 18 pouces entre les wagons et les parois du tunnel. Comme il n'y a pas de matériel d'extinction d'incendie dans le

tunnel, le risque d'un brasier est important. Il convient de noter que, jusqu'en 1995, les locomotives diésel voyageaient dans le tunnel avec leurs moteurs éteints, tirés par des locomotives électriques. Des travaux de mise à niveau sont donc nécessaires et cela entraîne des délais et d'importants dépassements de coûts. De plus, ces nouvelles locomotives bi-modes, achetées à grands frais, ne pourront êtres utilisées à leur plein potentiel tout l'équipement à propulsion électrique ne servira pas. Les nouvelles voitures *Multi-level* de Bombardier (plus dispendieuses à l'achat et à la maintenance que les *Bi-level*, tout en ayant une capacité moindre), ne seront pas exploitées selon leur plein potentiel non plus. Le Train de l'Est, censé être opérationnel en 2009, le sera finalement en 2014. Les derniers travaux de construction seront complétés en 2016.

Carte 69 - Service de trains de banlieue (1er décembre 2014)

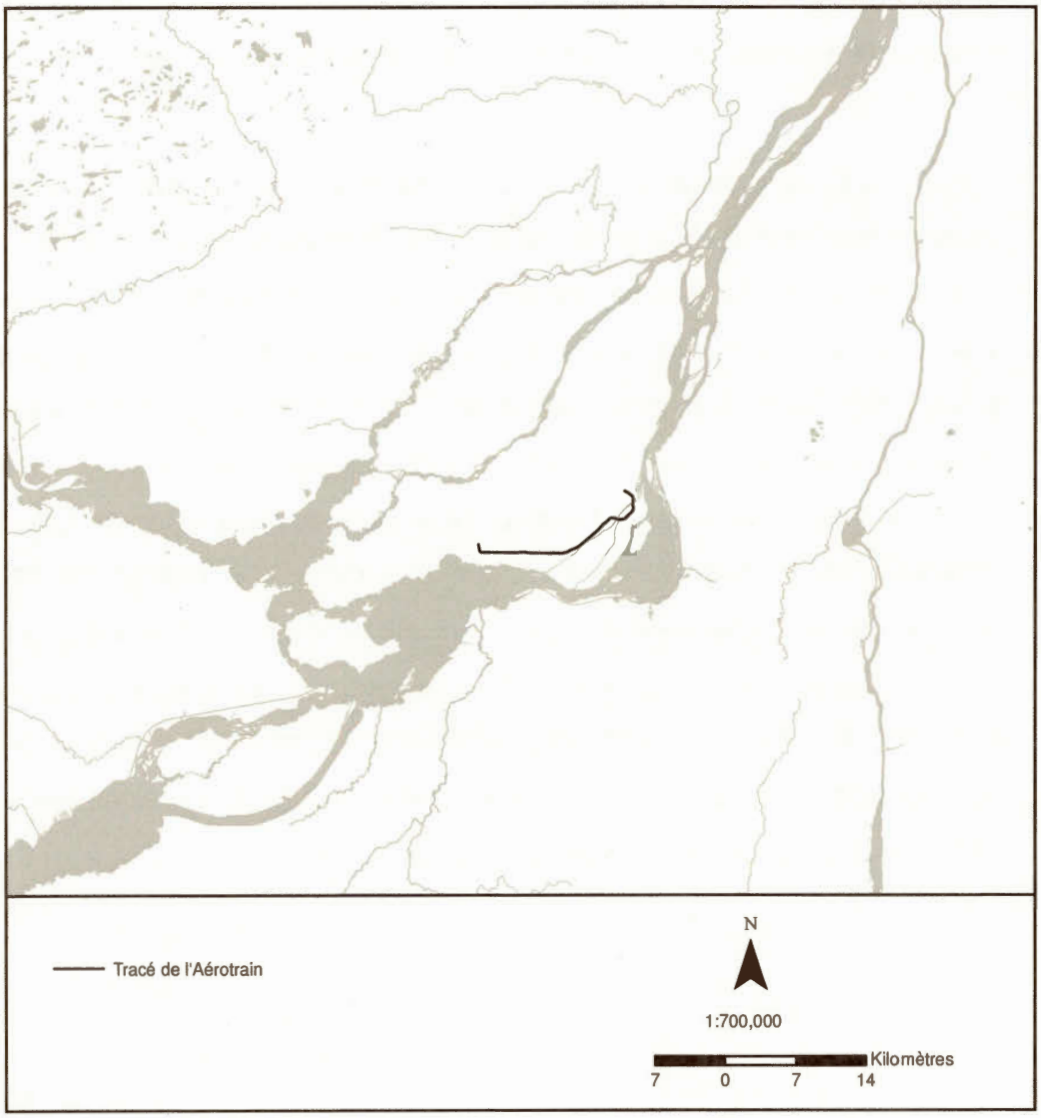


Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Sous la gouvernance de Gauthier, plusieurs autres projets sont également planifiés : une seconde modernisation de la ligne Montréal / Dorion / Rigaud ainsi que la desserte de l'aéroport Dorval-Pierre-Elliott-Trudeau.

L'étude de la ligne, Montréal / Vaudreuil / Hudson s'inscrit dans de nouveaux plans envisageant la mise en place d'un lien ferroviaire direct entre l'aéroport et le centre-ville. Au lieu de construire une ligne ferroviaire dédiée et sans arrêt intermédiaire telle que proposée par Aéroports de Montréal (AdMTL) depuis 2001 avec son projet Aérotrain, l'AMT propose la construction de nouvelles voies électrifiées permettant un service de trains de banlieue sur la ligne, Montréal / Vaudreuil / Hudson ainsi que l'aéroport Dorval. Les trains partiraient de la gare Windsor, située à environ 700 mètres de la gare Centrale, ils bénéficieraient d'un plus fort achalandage et offriraient, en fin de compte d'un temps de déplacement vers l'aéroport plus rapide et ce, malgré les arrêts. AdMTL juge cette proposition inacceptable dû à la trop grande distance entre la gare choisie et le centre-ville. AdMTL persiste et continue à militer pour la réalisation de son projet d'Aérotrain.

Carte 70 - Plan Aérotrain (2003)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Un autre projet qui n'a jamais dépassé le stade des études est celui de la construction d'une liaison ferroviaire entre les gares Lucien-L'Allier et Centrale (Gauthier, 2014). Ce lien, un peu comme le *S-Bahn* à Berlin, le *City Center Connection* à Philadelphie et le RER de Paris, aurait permis d'offrir un

service de banlieue à banlieue via le centre-ville grâce à une configuration et un service en réseau[106]. Le centre-ville de Montréal possède maintenant deux gares principales de trains de banlieue. La gare Windsor (CP) accueille les trains opérant sur les emprises du CP (Montréal / Vaudreuil-Hudson, Montréal / Saint-Jérôme, et Montréal / Candiac). La gare Centrale (CN) fait de même pour les trois lignes circulant sur le réseau du CN (Montréal / Deux-Montagnes, Montréal / Mont-Saint-Hilaire et Montréal / Mascouche) en plus des trains passagers opérés par VIA Rail et AMTRAK. L'AMT propose, non pas de construire une nouvelle gare, mais bien de créer un lien ferroviaire permettant aux trains du réseau CP d'opérer à partir de la gare Centrale. Cela aurait amélioré considérablement l'exploitation et l'achalandage du service. Pour assurer cette liaison, la construction d'un tunnel est hors de question à cause de la présence de la ligne orange du métro, construite durant les années soixante[107], ainsi que celle de l'autoroute souterraine Ville-Marie (A-720) construite durant les années soixante-dix. Le labyrinthe de routes et de bretelles d'accès rend difficile, pour ne pas dire impossible, l'ajout d'un nouveau niveau de circulation souterraine dans ce secteur.

La seule autre possibilité était donc la construction d'un viaduc ferroviaire. Ce viaduc aurait débuté à l'ouest de la gare Lucien-L'Allier. Il se serait prolongé vers l'ancien Planétarium Dow pour ensuite venir se connecter au viaduc existant menant à la gare Centrale. Il ne s'agit que d'une fraction du projet de la gare Union au centre-ville de Montréal discuté en 1929 ainsi que du projet présenté par Bingham en 1958. Par exemple, les trains en

---

[106] La philosophie derrière le développement des trains de banlieue qui vont de banlieue à banlieue est que les transports collectifs, typiquement, desservent très bien les besoins de mobilité en direction du centre-ville par rapport aux déplacements banlieue à banlieue.

[107] Cette précision est importante, car certains projets proposés dans le passé, dont le plan Bingham (1958) deviennent impossible.

provenance de Hudson auraient pu terminer leur trajet à Repentigny, les trains depuis Deux-Montagnes auraient pu rejoindre Mont-Saint-Hilaire et ceux de Saint-Jérôme auraient pu circuler jusqu'à Candiac. C'est dans cette logique que les locomotives bi-modes sont acquises (Gauthier, 2014). En effet, selon ce plan, les lignes de train de banlieue auraient emprunté le tunnel mont-Royal, et auraient permis l'usage de la flotte complète, soit 20 locomotives bi-propulsées, au lieu de se limiter aux cinq toujours nécessaires au Train de l'Est, ainsi qu'aux 160 voitures à deux niveaux plus dispendieuses et ayant une plus faible capacité, au lieu des 30 nécessaires au Train de l'Est. Ces locomotives étaient nécessaires, car l'ensemble des lignes possédaient des segments électrifiés et d'autres non électrifiés. Gauthier envisage d'électrifier l'ensemble du réseau de trains de banlieue montréalais afin d'en augmenter les performances, de limiter les coûts d'opération et de diminuer les problèmes de fiabilité liés à la motorisation diésel (Gauthier, 2014). Sa stratégie repose sur un plan d'une vingtaine d'années au cours desquelles le réseau serait progressivement électrifié afin de culminer en un réseau 100 % électrique. Hydro-Québec participe au financement des études. En fait, ce projet s'insère dans la stratégie plus large du gouvernement du Québec sur l'électrification des transports. Les nouvelles voitures multi-niveaux sont conçues pour pouvoir, dans une commande ultérieure, être propulsées à l'électricité (Gauthier, 2014). Ainsi, les voitures multi-niveaux déjà achetées seraient combinées avec une nouvelle voiture motorisée, créant ainsi des trains autopropulsés, comme une rame de métro. Donc, lorsqu'une ligne serait complètement électrifiée, on pourrait enlever la locomotive bi-mode, rendue inutile. Cette locomotive serait ensuite transférée vers une ligne fonctionnant entièrement au diésel, en attente d'être électrifiée à son tour. Une fois toutes les lignes électrifiées,

les locomotives atteignant la fin de leur vie utile seraient mises hors service et envoyées à la ferraille.

Ce projet ne pourra toutefois pas aller de l'avant. Les plans devant créer des rames automotrices pour les nouvelles voitures électriques sont abandonnés. Em 2018, NJTransit ira de l'avant et commandera des voitures électriques. De son côté, la Ville a l'intention de démolir le viaduc autoroutier de l'Autoroute Bonaventure au centre-ville et de le remplacer par un boulevard urbain (projet complété en 2017). Si la Ville dépense des centaines de millions de dollars pour enlever un viaduc, comment pourra-t-elle autoriser et justifier la construction d'un autre à proximité? L'administration du maire Gérald Tremblay (2002-2012) donne une fin de non-recevoir au projet et c'est pourquoi le projet de construction d'un viaduc ferroviaire est abandonné avant même d'être rendu public (Gauthier, 2014). De plus, il s'avère que les compagnies ferroviaires, tant le CN que le CP, sont très réticentes à autoriser l'AMT à procéder à l'électrification du réseau, évoquant des motifs de responsabilité légale en cas de bris ou d'accidents (Gauthier, 2014). De plus, selon les compagnies de chemin de fer, l'électrification mènerait à la création d'interférence électrique qui ferait en sorte que toute la signalisation ferroviaire serait à refaire. Les locomotives bi-modes, outre celles circulant sur la ligne, Montréal / Mascouche, sont surqualifiées par rapport à leur utilisation réelle et trop dispendieuses, tant sur le plan de l'achat que de la maintenance par rapport à l'usage que l'on en fait[108]. Sur les 160 wagons qui devaient circuler dans le tunnel, uniquement les 30 de la ligne Montréal / Mascouche font le voyage quotidiennement. Les 130 autres circulent sur les lignes, Montréal / Vaudreuil / Hudson, Montréal / Saint-

[108] En 2017, seulement cinq locomotives sont bi-modes. Elles circulent toujours sur la ligne Montréal / Mascouche. Les quinze autre locomotives sont seulement utilisées en mode diésel.

Jérôme, et Montréal / Mont-Saint-Hilaire. On aurait pu desservir ces lignes avec des wagons *Bi-Level* moins dispendieux, plus spacieux et avec une plus grande capacité et les lignes, Montréal / Vaudreuil / Hudson ainsi que, Montréal / Saint-Jérôme, auraient pu être accessibles pour les personnes à mobilité réduite.

À l'arrivée de Gauthier, l'AMT ne possède aucune voie ferrée (Gauthier, 2014). Quelques grands réseaux, dont NJTransit, Metrolink et GO Transit, détiennent certaines des voies, ce qui leur permet un contrôle sur les horaires de passage, une meilleure planification pour l'entretien et l'amélioration des voies en plus de minimiser les coûts liés à la location de ces voies. Sous l'ère Gauthier, l'AMT procède à l'acquisition de certains tronçons, soit entre Vaudreuil et Pointe-Fortune (qui n'est pas pleinement utilisé), entre Blainville et Saint-Jérôme (construit et utilisé uniquement par l'AMT) et le nouveau segment au centre de la A-640 (utilisé par le Train de l'Est). Des négociations ont lieu entre l'AMT et le CN afin d'acquérir la voie où circule la ligne de Deux-Montagnes, mais le Gouvernent provincial s'y oppose pour des questions de responsabilités suivant une poursuite judiciaire non réglée survenue lors de la modernisation de 1992-1995. La transaction est finalement approuvée après le départ de Gauthier, de même que l'achat de certains tronçons de l'ancienne Montreal & Southern Counties Railway Company (M&SC). De nouveau, le projet de RER montréalais est mort.

Une autre composante de la vision de Gauthier était celle de la réalisation d'un réseau radial, sans connexion avec le centre-ville. Ainsi, des lignes parcourent la Rive-Sud ou la Rive-Nord sans entrer sur l'île. Ceci aurait

l'avantage d'offrir une solution de transports collectifs pour les déplacements entre les banlieues.

En 2011, Gauthier lance un processus de planification stratégique pour les réalisations futures de l'AMT. Le plan présenté propose 17 milliards d'investissements dans le métro, des lignes de SLR et de SRB (Veilleux, 2014). Gauthier démissionnera en 2012 avant de pouvoir continuer de mettre en place des projets.

Sous l'administration Gauthier, le réseau de trains de banlieue montréalais a été modernisé grâce à plusieurs projets. Cependant, l'examen public du dépassement de coûts, les retards, les accusations de corruption en ce qui concerne le Train de l'Est et le refus par le Service de sécurité incendie de Montréal de permettre aux nouvelles locomotives de circuler dans le tunnel mont-Royal forcent le gouvernement provincial à exiger la démission de Gauthier.

Gauthier incarne tout de même la professionnalisation du service de trains de banlieue montréalais. Sa vision et ses actions visent à réaliser un réseau se positionnant, en termes de qualité, parmi les plus grands réseaux au monde. Mais la vision de développement technologique de Gauthier sera aussi son talon d'Achille. Sa quête d'amélioration du réseau de trains de banlieue se fera à coup d'investissements massifs dans les équipements, qui ne pourront pas être utilisés selon leur plein potentiel. De plus, son projet d'interconnexion nous rappelle la vision de Lash et celle d'*Horizon 2000*. Gauthier croit en l'importance de relier les banlieues entre elles par un

service de transports collectifs de qualité (Gauthier, 2014). Il évoqua à plusieurs reprises la volonté de réaliser des lignes radiales.

Cependant, la critique de l'ère Gauthier ne vient pas seulement du fait que ses projets ne se réalisent pas puisque sa vision n'est pas rendue publique. La critique provient plutôt du fait qu'il ne peut communiquer de manière efficace la vision et l'argumentaire des projets que son organisation réalise. Les différents intervenants à l'extérieur de l'AMT, ne connaissant pas sa grande vision pour l'avenir des trains de banlieue montréalais et peinent à comprendre ses décisions. L'incompréhension concernant sa direction de l'AMT ainsi que les échecs successifs des projets non réalisés de concert avec des améliorations au réseau jugées insuffisantes, mènent au départ de Gauthier et, conséquemment, annoncent la fin des grands projets de trains de banlieue. Son modèle de gestion s'inscrit dans la lignée de l'urbanisme fonctionnaliste guidé par les technocrates tandis que les acteurs s'étaient habitués à une planification s'inspirant de l'urbanisme stratégique préconisé par Junca-Adenot alliant consultation et consensus entre les acteurs. Il laissera néanmoins comme legs un réseau moderne et aussi performant que le lui permet le réseau ferré sur lequel il opère.

Malheureusement, son approche agressive, différente de celle à qui il a succédé et qui était plus conciliante, fait de lui un personnage contesté. De plus, certaines allégations et articles de journaux laissent planer des doutes sur Gauthier, mais aucune accusation ne sera portée contre lui à ce jour et il reprendra un rôle de direction dans différentes entreprises privées.

8.4. Paul Côté, Nicolas Girard et la remise en question de l'AMT (2012-2017)

Les dernières années d'existence de l'AMT seront marquées par une succession de dirigeants, de remise en question de son mandat, de l'arrivée de nouveaux acteurs ainsi que de son remplacement à la suite d'une réforme de la gouvernance des transports collectifs montréalais.

8.4.1. Paul Côté

Paul Côté entre au CN en 1972. Dès 1977, il est engagé chez VIA Rail, dont il deviendra le vice-président puis chef de direction, entre 2004 à 2010 (Paquet, 2008). Il est l'un des vice-présidents de l'AMT lorsque Gauthier est limogé et, en février 2012, le ministre des Transports du Québec, Pierre Moreau (2011-2012), nomme Côté[109] à titre de président-directeur général par intérim. « M. Côté prend aussi les rênes d'une agence gouvernementale en pleine crise, en raison de la mauvaise gestion du projet de développement du train Montréal / Mascouche, surnommé le train de l'Est, qui accuse plusieurs années de retard et dont les coût ont plus que doublé depuis son annonce, en 2006 » (Bisson, 2012). Il s'affaire à répondre aux problèmes techniques du réseau afin d'améliorer l'état du service et de mettre en place une nouvelle politique de mobilité durable. Néanmoins, la direction stratégique annoncée qu'empruntera l'AMT après l'élection prévue en 2012 fait en sorte qu'aucune grande décision n'est prise sous sa gouverne. Le 1er août 2012, l'élection est déclenchée. Le 4 septembre, le gouvernement libéral de Jean Charest est défait par le Parti québécois de Pauline Marois (2012-2014), mettant fin à cette brève ère de Paul Côté.

---

[109] Le 18 août 2015, Côté est de nouveau nommé à titre de PDG de l'ATM, en remplacement de Nicolas Girard.Il entre en fonction dans une période de transition de l'Agence, où les activités de planification seront séparées de celles d'opération (Cormier, 2015).

8.4.2. Nicolas Girard

La soirée électorale n'en est pas une de célébration. En plus de ne pas avoir été en mesure de remporter suffisamment de sièges pour obtenir une majorité, une tentative d'assassinat contre Pauline Marois vient ébranler le Québec. Député élu du Parti québécois Nicolas Girard (2004-2012), ardent défenseur des transports collectifs et adepte des critiques virulentes contre l'AMT, est défait par Françoise David de Québec Solidaire dans le comté de Gouin. Celui qui devait être le ministre des Transports du gouvernement Marois n'a pas été élu. Au lieu, il sera nommé PDG de l'AMT.

La nomination de Nicolas Girard est comme celle de Gauthier, controversée. Son absence d'expérience en direction d'organisme ainsi que sa préférence pour les enjeux de mobilité urbaine et non de banlieue en plus que ses importantes critiques face à l'organisme font craindre à certains que l'AMT ne poursuivra pas son mandat, comme elle le fait depuis sa création. Girard avait fait du projet de prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou une priorité. En effet, il annonce la fin de la construction des nouvelles lignes de trains de banlieue, et ce, du moins jusqu'à la fin de la décennie. Il annonce l'ouverture d'un bureau d'études afin de préparer la réalisation du prolongement de la ligne bleue du métro.

Malgré la défaite du Parti québécois à l'élection du 7 avril 2014 et la reprise du pouvoir par le Parti libéral du Québec maintenant dirigé par Philippe Couillard (2014-2018), le nouveau gouvernement conserve Girard à la tête de l'AMT. Cependant, une combinaison des tensions entre lui et le nouveau ministre des Transports, Robert Poëti (2014-2016) ainsi que les rumeurs

incessantes dans les médias au sujet de son départ éventuel mèneront au remplacement de Nicolas Girard le 19 août 2015 par Paul Côté.

8.4.3. Paul Côté *bis*

Depuis le retour de Côté à la tête de l'AMT, la ligne de Mascouche a été mise en service le 1er décembre 2014. Les deux dernières gares de ce projet (Sauvé et Pointe-aux-Trembles) ont été inaugurées le 6 juillet 2015 (AMT, s.d.).

Une querelle éclate entre le gouvernement du Québec et l'AMT en rapport avec le choix du mode de transports collectifs à être intégré sur le nouveau pont Champlain. Ce pont de remplacement à l'étude depuis plusieurs années sera annoncé le 11 octobre 2011 et mis en chantier le 16 juin 2015 (Nouveau Pont Champlain, s.d.). Au cœur du débat, la préférence de l'AMT pour un système léger sur rail (SLR) tandis que le ministre Poëti préfère le système rapide par bus (SRB). Depuis un certain temps, plusieurs acteurs de la Rive-Sud font connaître leur préférence pour la réalisation du SLR, et ce dès l'ouverture du nouveau pont. Afin de faire pression et pour la réalisation de leur projet, la Ville de Brossard va mandater la Banque Nationale du Canada pour étudier la possibilité de trouver les fonds nécessaires pour que le pont soit construit par le privé, et ce, sans fonds publics. La ville de Brossard gagnera la manche, mais pas la Banque Nationale, car le gouvernement Couillard amène un nouvel acteur dans la scène, la CDPQ.

Le ministre Poëti, après des tergiversations entre un projet de SRB ou de SLR, puis du SLR automatisé (SLRA) dans l'axe du nouveau pont

Champlain, a décidé de privilégier l'option du SLRA. Il opte aussi pour cette technologie pour la mise en place du projet de Gauthier du Train de l'ouest ainsi que de la navette aéroportuaire demandé par Aéroport de Montréal (AdMTL).

Le second mandat de Côté débute le 19 août 2015. Le 24 avril 2015, le ministre des Transports Robert Poëti a évoqué la dissolution possible de l'AMT et des conseils intermunicipaux de transport (CIT). Tous seraient remplacés par l'Agence régionale de transport (ART) relevant de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et par le Réseau de transports métropolitains (RTM) (Lessard et Lavoie, 2015). Le premier organisme, l'ART maintient le mandat de la planification de tous les réseaux de transports collectifs de la région métropolitaine de Montréal et le second, le RTM, celui de l'opération des autobus et des trains de banlieue. La Société de transport de Montréal (STM), le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et la Société de transport de Laval (STL) conserveraient l'opération de leurs autobus, ainsi que celle du métro dans le cas de la STM. La réforme de la gouvernance des transports collectifs sera complétée par le nouveau ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Jacques Daoust (1948-2017). Ainsi le 19 mai 2016 la *Loi 76* soit la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal* sera adoptée (Publications Québec, 2016). Cette loi remplacera tous les opérateurs de transports collectifs sauf ceux de Montréal, Longueuil et Laval, incluant les trains et autobus de l'AMT par le RTM, devenu EXO Montréal. Les activités de planification des transports collectifs de l'espace métropolitain seront confiées à la nouvelle organisation supramunicipale, soit l'Autorité régionale

de transport métropolitain (ARTM). Ce changement est entré en vigueur le 1er juin 2017 (CMM, 2017).

Paul Côté sera responsable du comité de transition de la loi 76 et sera par la suite le directeur général de l'ARTM. C'est sous la seconde gouverne de Côté que la CDPQ réalisera ses études et deviendra un acteur, pour l'instant, incontournable dans le futur des transports collectifs montréalais.

8.5. Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) et CDPQ Infra

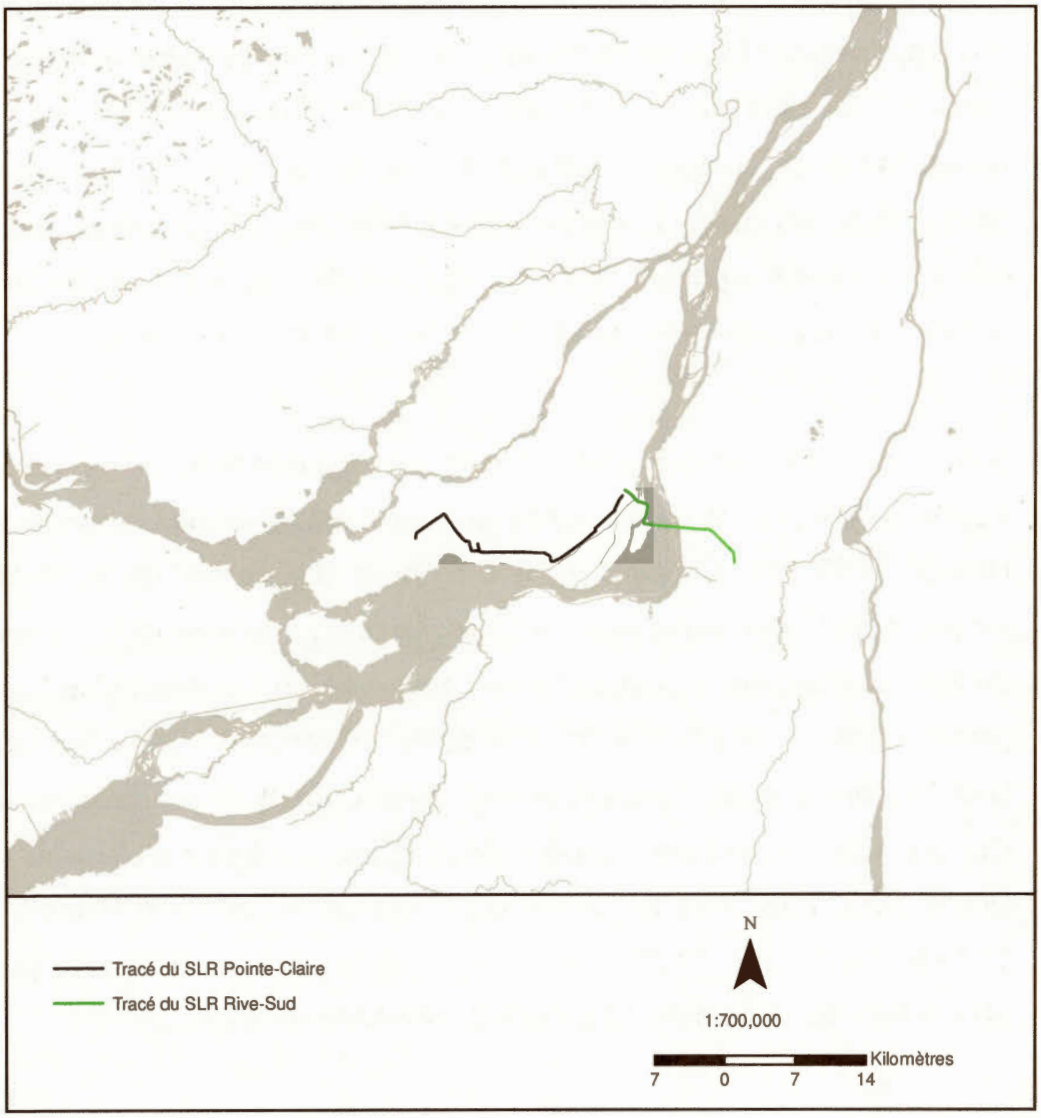
Le projet de SLR privé, étudié par la Banque Nationale a été jugé inacceptable par le gouvernement Couillard, désirant laisser le douloureux épisode des Partenariat public-privé (PPP) du gouvernement Charest dans le passé. Il propose que la réalisation du projet soit confiée à la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), le « bas de laine des québécois ». Une réalisation avec un fonds de pension géré par l'État serait mieux perçue que la participation d'une banque ou autre grand acteur du secteur privé. Ainsi, un partenariat « public-pension » et non en PPP conventionnel a été jugé comme étant la solution la plus appropriée afin de réaliser ce projet de la manière la plus expéditive et au meilleur coût, tout en respectant le cadre financier du gouvernement et en amenant un autre investissement sûr à la Caisse de dépôt et placement du Québec.

En 2014, la CDPQ s'entend avec le gouvernement du Québec pour étudier la construction de deux lignes de SLR dans la région montréalaise. La première relierait le centre-ville à l'Aéroport Dorval-Pierre-Elliott-Trudeau et continuerait jusqu'au centre commercial Cadillac-Fairview à Pointe-Claire. La

seconde relierait le centre-ville de Montréal à Brossard via le nouveau pont Champlain.

En 2015, la CDPQ confirme son intérêt à réaliser les deux lignes. La ligne reliant l'aéroport au centre-ville emprunterait entre autre l'emprise du CP où circulait le train, Montréal / Dorion / Rigaud / Pointe-Fortune ainsi que l'emprise de l'Autoroute 20. La ligne reliant le centre-ville à Brossard circulerait principalement dans l'emprise du SRB existant dans cet axe. Parallèlement, le gouvernement procède à des changements au cadre législatif encadrant la CDPQ et crée la CDPQ-Infra. Il s'agit d'une filiale responsable de notamment assurer la réalisation des deux lignes (CDPQ Infra, 2015).

Carte 71 - Lignes étudiées par la CDPQ-Infra (2015)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

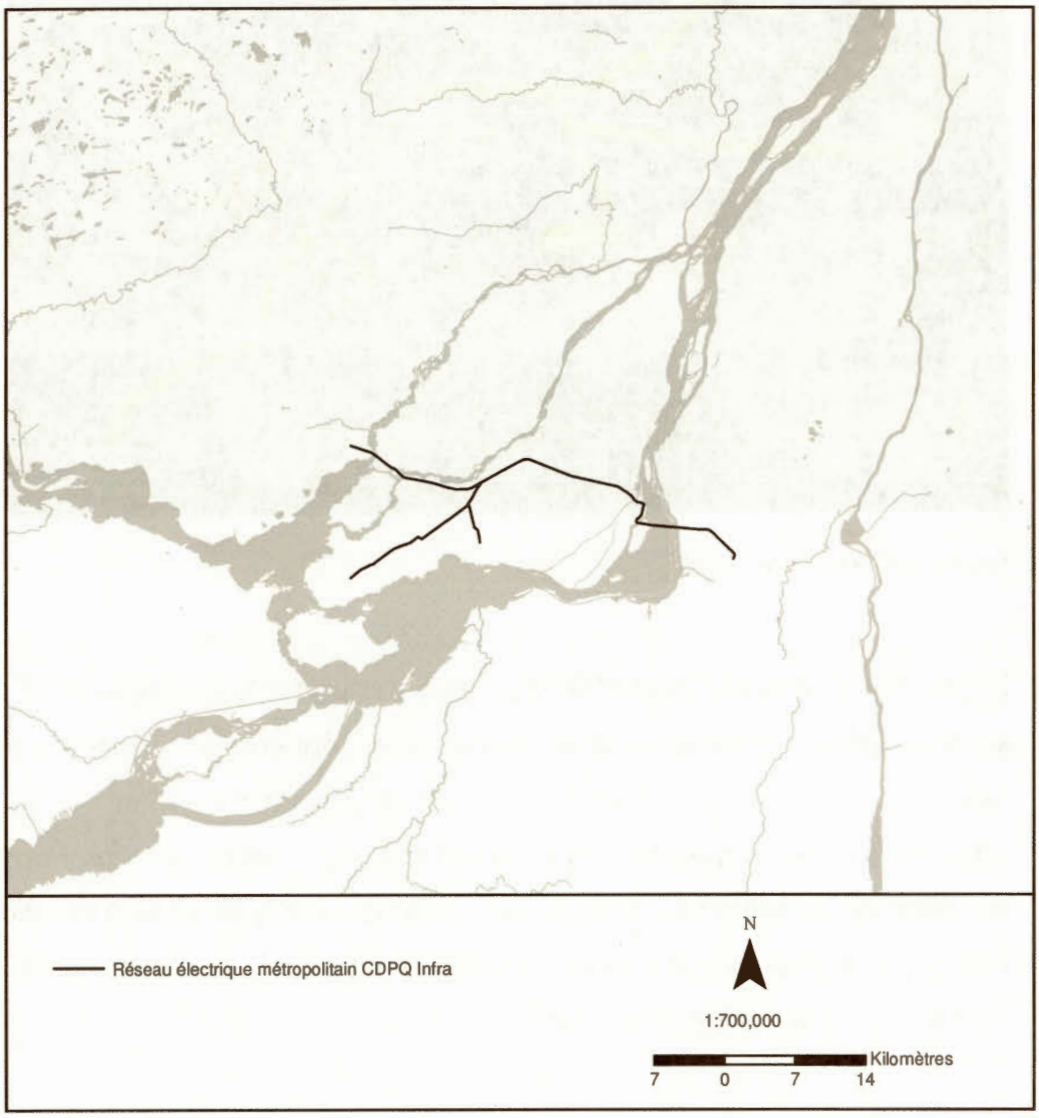
En 2016, la CDPQ-Infra révise le projet d'une manière importante. Les études techniques démontrent des problèmes par rapport à la largeur insuffisante de l'emprise dans l'axe de l'Autoroute 20 à la hauteur de l'arrondissement de Lachine. De plus, les deux lignes n'étant pas reliées entre elles, le projet nécessitait deux garages, souffrant encore de l'absence de lien entre les deux principales gares au centre-ville de Montréal. Elle propose donc une refonte complète du projet. Il n'y a donc plus deux lignes, mais un tronçon commun et trois antennes. Au lieu de deux lignes, on a un réseau!

Sans que la CDPQ Infra en soit consciente, la nouvelle mouture de son projet s'appelle REM, le même acronyme que celui présenté dans le projet dans Horizon 2000 (voir Chapitre V). Elle propose de réaliser un SLRA d'une longueur de 67 kilomètres avec 24 gares. Le réseau débute par la conversion du SRB existant entre Brossard et le centre-ville de Montréal. Une fois à la gare Centrale, il remplace le train de banlieue Montréal / Deux-Montagnes. Une fois arrivé dans l'arrondissement Saint-Laurent, il se divise en trois. Certains trains iraient jusqu'à Deux-Montagnes, d'autres circuleraient via la Doney Spur. puis sous les pistes d'atterrissage à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, tandis que d'autres continueront dans l'axe de la Doney Spur. en plein milieu de l'Autoroute 40 jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue.

Le 25 novembre 2016, la CDPQ annonce l'ajout de trois stations supplémentaires au projet, dont une dans Griffintown ainsi qu'une station permettant la correspondance à la station McGill de la ligne verte du métro et une autre permettant la correspondance avec la station de métro Édouard-Montpetit sur la ligne bleue. Il est important de noter que ces deux stations de métro avaient été conçues pour accueillir éventuellement une correspondance avec un service de transports collectifs bonifié dans le

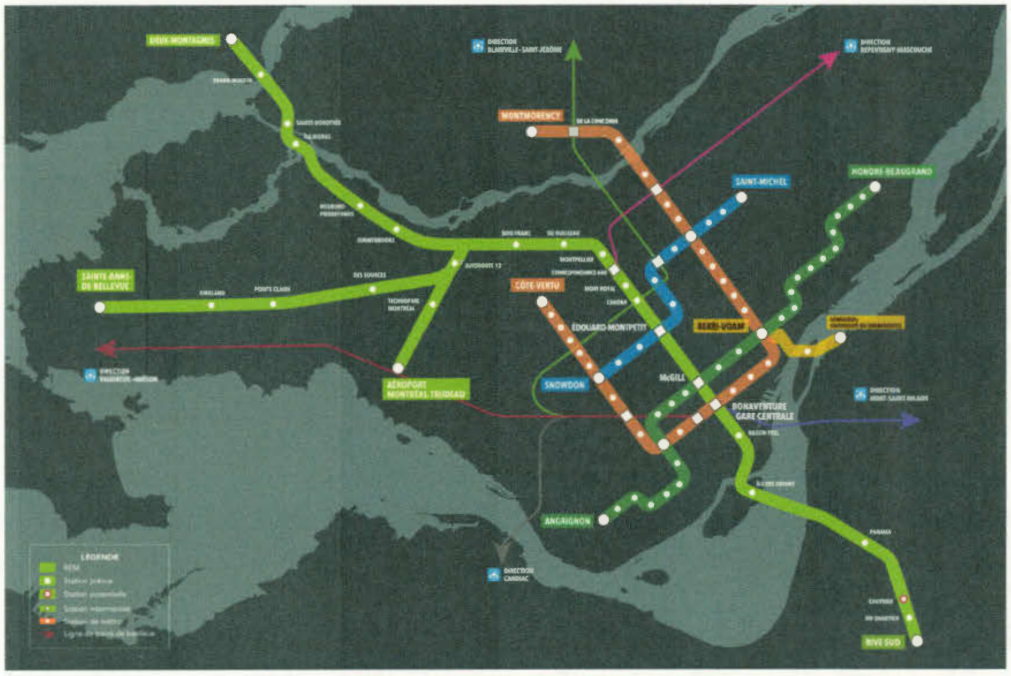
tunnel mont-Royal. La facture du projet s'élève maintenant à 6,04 milliards de dollars.

Carte 72 - Plan REM (2016)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Image 29- - Maillage des réseaux REM et métro (2016)



Source: CDPQ-INFRA, 2016.

L'ajout des trois stations modifie de manière importante le réseau REM. D'un service opérant comme un train de banlieue fréquent, on a maintenant un réseau qui se prolonge dans les banlieues rapprochées de Montréal, tout en apportant une capacité supplémentaire au métro en déchargeant partiellement la branche est de la ligne orange. Une quatrième connexion au métro est même prévue lors du prolongement depuis la station Côte-Vertu vers le nord à la station Bois-Franc.

Le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) publiera son rapport sur le projet le 20 janvier 2017 (BAPE, 2017). On y trouve plusieurs réserves par rapport au projet, dont les études incomplètes, le processus de planification opaque et l'impact du projet sur les terres

agricoles. Le 28 mars 2017, le gouvernement du Québec annonce qu'il détiendra 24,5 % du capital-actions du projet grâce à une contribution de 1,28 milliard. À ce montant s'ajoutent 295 millions de dollars d'Hydro-Québec et 512 millions de dollars de l'ARTM (CDPQ-Infra, 2017b). Le 17 juin 2017, le gouvernement du Canada s'engage à contribuer au projet à la hauteur de 1,28 milliard de dollars pour 24,5 % du capital-actions. La CDPQ-Infra contribuera à 2,67 milliards de dollars pour 51 % du capital-actions (CDPQ-Infra, 2015).

Les appels d'offres ont été publiés en 2016 et cinq consortiums sont retenus pour les offres finales. Les trois propositions finales pour la composante MRSEM (matériel roulant, systèmes et services d'exploitation et maintenance) ainsi que les deux propositions finales pour la composante IAC (ingénierie, approvisionnement et construction des infrastructures) ont été reçues durant l'été 2017 et la décision est attendue à l'automne 2017 pour un début des travaux vers la fin 2017 ou au début 2018 (CDPQ-Infra, 2017b).

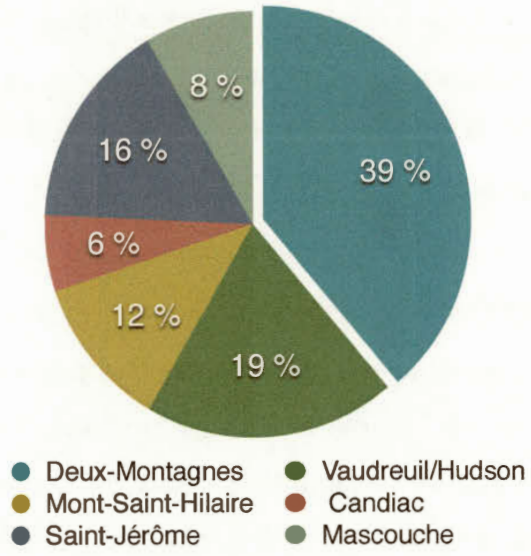
Le projet de la CDPQ-Infra n'a pas été accueilli positivement par tous. Parmi les critiques du projet, le transfert d'actifs publics vers la CDPQ, le processus opaque de la planification du projet, l'impact sur l'espace métropolitain, le tracé du réseau et le choix de desservir ces banlieues au lieu d'investir dans les quartiers centraux sont dénoncés.

De plus, le projet utilisera seul le tunnel mont-Royal. Ceci obligera des changements au train de banlieue, Montréal / Mascouche qui circule actuellement dans le tunnel tout comme la révision de certains scénarios visant l'amélioration du train de VIA Rail dans le corridor Québec / Windsor,

et de la ligne de trains de banlieue Montréal / Saint-Jérôme qui prévoit l'emprunt du tunnel afin de se rendre au centre-ville. Encore une fois, l'absence d'un lien direct entre la gare Jean-Talon du CP et le centre-ville cause des maux de têtes aux planificateurs.

Avec la réalisation du REM, la ligne la plus achalandée du réseau de trains de banlieue avec 39 % de l'achalandage annuel, soit plus du double de la deuxième plus achalandée, soit la ligne Montréal / Vaudreuil / Hudson disparaîtrait du réseau.

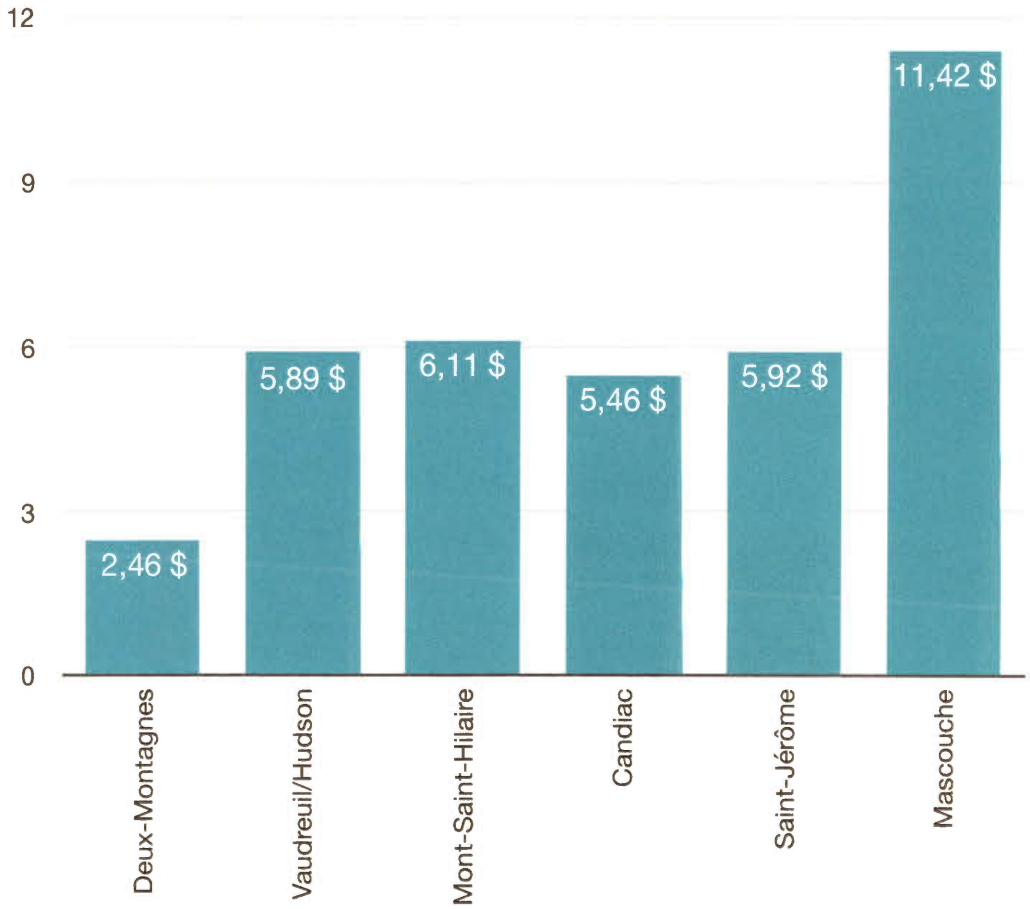
Graphique 3 - Distribution de l'achalandage des trains de banlieue en fonction de la ligne (2016)



Source : AMT, Rapport annuel 2016

De plus, la ligne affiche le plus faible déficit par passage, soit 2,46 $ en moyenne. Ainsi, l'état financier du réseau serait affaibli. Le déficit moyen par passage passera de 5,03 $ à 6,66 $, soit une augmentation de 32 %.

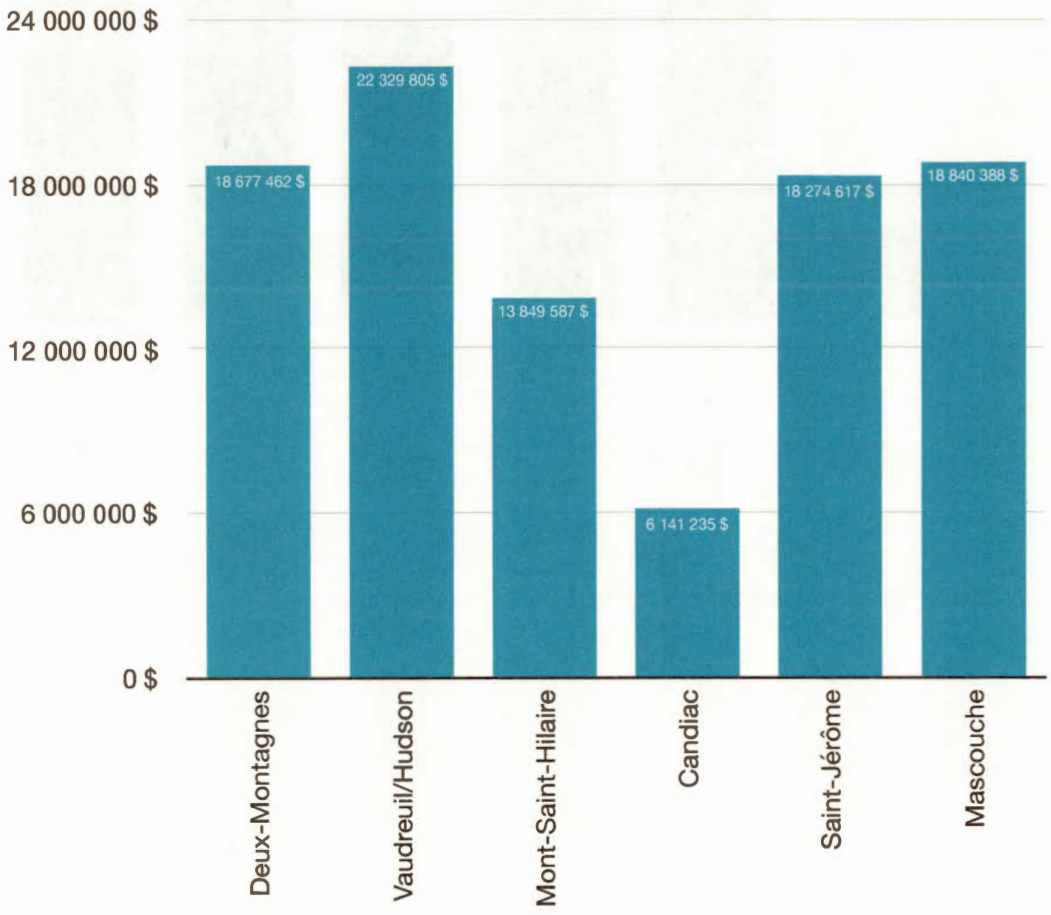
Graphique 4 - Déficit moyen par passage (2016)



Source : AMT, Rapport annuel 2016

La ligne Montréal / Deux-Montagnes est si performante sur le plan financier que le déficit annuel est moindre que celui des lignes Montréal / Vaudreuil / Hudson et Montréal / Mascouche et ce, malgré le fait qu'elles y font circuler moins de trains quotidiennement. De plus, la perte de l'accès direct au centre-ville par la ligne Montréal / Mascouche laisse présager une perte d'achalandage et donc, une augmentation significative du déficit par passager de la ligne qui présente déjà la pire bilan.

Graphique 5 - Déficit par ligne (2016)



Source : AMT, Rapport annuel 2016

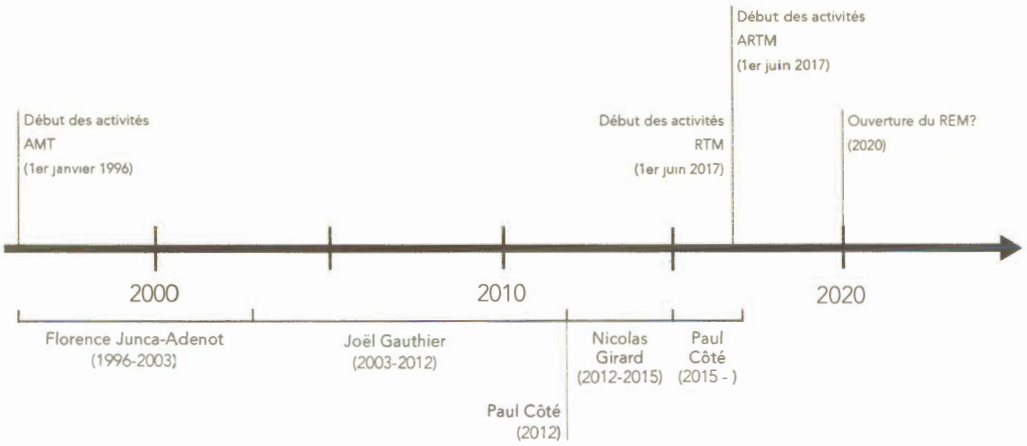
8.6. Conclusion

Les astres étaient enfin alignés pour que l'AMT et par conséquent les trains de banlieue connaissent du succès, et ce, dès sa création. Premièrement, l'AMT était responsable de deux lignes de trains de banlieue récemment modernisées ce qui est un bel acquis. Deuxièmement, elle disposait des sources de financement lui permettant d'être, du moins en partie, autonome afin de réaliser ses projets. Troisièmement, les études de planification pour le redéploiement et la modernisation nécessaires avaient déjà été réalisées afin d'aller de l'avant avec la construction. Quatrièmement, le gouvernement du Québec réalisait de grands chantiers routiers nécessitant des mesures de mitigation, idéalement localisées dans les corridors où la planification de la relance des trains de banlieue était envisagée. Cinquièmement, les problèmes de congestion routière entre la banlieue et le centre-ville de Montréal devenaient de plus en plus importants. Sixièmement et dernièrement, les compagnies de chemin de fers étaient intéressées à obtenir les revenus générés par les trains de banlieue en échange du droit de circuler sur leurs réseaux en fonction de la capacité excédentaire.

L'AMT apparaît donc comme la solution au vide significatif de gouvernance métropolitaine. Ses projets de relance du service se font avec le choix modal du train de banlieue et non en envisageant une panoplie d'autres modes, tel que cela s'est fait durant les décennies précédentes. On crie donc haro sur les métros classiques, métros régionaux, monorails, systèmes légers sur rails, tant automatisés que non. L'amélioration des transports collectifs en banlieue se feront principalement avec le retour des trains de banlieue, sur

six lignes du moins et non 15 comme à l'origine. Sur une période de 18 ans, après près d'un siècle d'attente, d'études et de projets, Florence Junca-Adenot et Joël Gauthier réussissent à mettre en place le réseau de trains de banlieue public, tel qu'on le connaît aujourd'hui.

Illustration 12 - Ligne de temps (1996-2020)



Source : P. Barrieau, 2018

Sans Junca-Adenot, sans sa vision, nous avançons que la relance tant envisagée n'aurait pas été possible, et ce, malgré la disponibilité du financement. Elle a su saisir le *momentum* créé à la suite du *Rapport Pichette*. Avec son approche « *Can do* », Junca-Adenot profite du fait des études déjà faites, et les négociations sont entamées avec les compagnies de chemin de fer qui désirent d'obtenir de nouveaux revenus et du financement rendu disponible par le gouvernement. En quelques années, elle parvient à assurer la prise en charge et le redéploiement du réseau, la mise en place de trois lignes et la planification de deux autres, devançant ainsi le modèle convenu de vitesse et d'efficacité des projets menés par le public.

Ce réseau renaissant fournit la démonstration du potentiel du train de banlieue montréalais.

Gauthier poursuit et consolide le réseau développé sous Junca-Adenot. Malgré son enthousiasme pour le rôle des trains de banlieue, son approche tend cependant à démontrer que le train de banlieue n'est pas le choix modal répondant le mieux aux besoins des Montréalais et des résidents de la CMM. Des problèmes d'articulation entre la planification et la vision de l'AMT et les disponibilités et possibilités des propriétaires des voies ferrées associée à la planification réalisée en catimini faisant en sorte que les différents intervenants sont sollicités beaucoup trop tard freinent notamment le redéploiement du réseau. L'état du réseau ne permet pas d'atteindre les ambitions de relance et de modernisation. La capacité y est insuffisante et les voies sont parfois en si mauvais état que les trains de banlieue ne pourraient y circuler sans réinvestissement massif.

Les difficultés de Gauthier à améliorer les trains en termes d'électrification, d'interconnexion ainsi que d'expansion vers de nouvelles directions, et ce, sans oublier l'amélioration des fréquences sont quasi-insurmontables. Les fréquences sur certaines lignes sont anémiques et ceci apparaît parmi les causes ayant freiné le développement du réseau de trains de banlieue montréalais dans les dernières années. Bloqué de tout bord et de tout côté, le réseau ne peut se développer de manière soutenue afin d'améliorer le service. Certes, certaines lignes seront ultérieurement possiblement prolongées, comme celle entre Candiac et Saint-Jean-sur-Richelieu et celle entre Mont-Saint-Hilaire et Saint-Hyacinthe, mais aucune nouvelle ligne ne semble être prête à être réalisée. Lorsqu'on retourne à la proposition du CMTC de 1993 qui suggérait la création de six nouvelles lignes de trains de

banlieue, on s'aperçoit que toutes celles qui étaient techniquement faisables et justifiables ont été réalisées depuis, à peu de chose près. Gauthier, compte tenu du piètre état dans lequel se trouvaient les infrastructures existantes a fusionné les lignes proposées Montréal / Terrebonne ainsi que Montréal /Mascouche afin de n'en faire qu'une. L'autre ligne qui n'est pas encore réalisée, à savoir la ligne Montréal / Châteauguay n'est actuellement pas envisageable, car les voies ferrées qui traversent la communauté autochtone de Kahnawake ont été retirées lors de la Crise d'Oka en 1990 et aucune entente en vue de leur reconstruction n'est envisagée. Nous sommes donc arrivés à la fin de la vision qui guide depuis plus de vingt ans le développement du réseau de trains de banlieue montréalais.

Le train de banlieue se heurte à ses propres limites. Les investissements nécessaires pour améliorer le service deviennent de plus en plus importants. Le choix du mode revient à l'avant-scène. Pouvons-nous offrir un service avec une grande fréquence, des plages de service étendues et des coûts d'opération moins élevés pour un financement comparable à celui du train de banlieue tout en se débarrassant des contraintes imposées par, et aux trains de banlieue (normes de sécurité en cas de collision, poids imposants des véhicules, etc)? C'est dans ce contexte que Gauthier amène l'AMT à retourner dans le passé et reconsidérer d'autres modes. Le Train de l'est, devenue la ligne Montréal / Mascouche sera possiblement la dernière ligne de trains de banlieue à être mise en service.

Les conditions ayant permis la relance du train de banlieue ont donc encore une fois changé. Premièrement, les tronçons potentiels pour offrir de nouveaux services de trains de banlieue opèrent déjà au maximum de leur capacité ou les voies sont en trop mauvais état. Deuxièmement, les

fréquences sur les lignes existantes sont maximisées et ne peuvent être augmentées sans des investissements significatifs. Troisièmement, la congestion routière est de plus en plus causée par des déplacements entre les banlieues et, pour les déplacements pendulaires entre la banlieue et le centre-ville, par des déplacements qui ne sont pas typiquement desservis par les trains de banlieue. Quatrièmement, les sources de financement de l'AMT lui permettent d'opérer son réseau et non de l'étendre, d'où la remise en question de l'idée de l'expansion du réseau, tel que présentée à la fin du mandat de Gauthier, puis durant les mandats successifs de Côté et Girard. Afin de réaliser des gains significatifs en achalandage des transports collectifs, il faut de nouveau regarder ailleurs.

Ces changements amènent le gouvernement du Québec à apporter des modifications majeures sur les manières de gouverner et de planifier les transports collectifs de la grande région montréalaise. La transformation de l'AMT est complétée avec la création de l'ARTM et du RTM. Le rôle de planificateur est solidifié dans l'ARTM, qui actuellement s'intéresse aux prolongements du réseau de métro notamment par la réalisation d'une enquête origine-destination. Les autobus de Deuxième couronne opérés par les CIT et les OMIT sont désormais intégrés avec l'opération des trains de banlieue dans le cadre du RTM.

Mais comment seront-ils en mesure de répondre à l'augmentation de la demande des déplacements liés à la croissance continue de la population de la région métropolitaine de Montréal?

Pour ce qui est du transport individuel, bien qu'il reste quelques projets autoroutiers à réaliser, tels que les prolongements des Autoroutes 13 et 19, aucun autre ne semble être à l'horizon. Certes, l'automobile autonome est appelée à améliorer la capacité du réseau routier, mais les gains ne répondront pas à l'augmentation des besoins de mobilité.

Cela ramène les SLRA étudiés au fil des décennies, et qui avaient démontrés des avantages considérables en termes de qualité du service offert, de leur coût acceptable et de leur attractivité.

L'implantation des SLRA dans les axes de trains de banlieue le permettant apparaît alors être de mise. La ligne de train de banlieue Montréal / Deux-Montagnes peine à répondre à la demande. Sa conversion vers un SLRA est actuellement envisagée, comme cela fût proposé au cours des années soixante. La ligne Montréal / Vaudreuil-Hudson est déjà en voie d'être, du moins pour une partie de son bassin de desserte, convertie en SLRA. Des investissements plus importants seraient nécessaires pour faire de même avec les autres lignes afin de dégager la capacité nécessaire aux améliorations du service. L'avenir du train de banlieue classique tel qu'on l'a connu est donc incertain. Les besoins de mobilité sont non seulement entre la banlieue et le centre-ville, et la congestion non plus. Un réel réseau métropolitain de transports collectifs est la seule issue à la crise actuelle et future.

CONCLUSION

Le réseau ferré permet à Montréal de jouer son rôle de métropole canadienne. Reliant Montréal aux provinces maritimes, au reste du Québec, au Canada tout entier ainsi qu'aux États-Unis, le réseau ferré, de concert avec le fleuve, propulsera Montréal à l'avant-scène durant la période 1880-1930 (Hanna, 1998). En plus des trains qui amenaient la matière première aux usines montréalaises ou qui repartaient avec de la marchandise, des trains passagers qui relient Montréal au reste du continent de manière efficace, des trains de banlieue, dans l'ombre des autres trains, circulent matin et soir entre la banlieue et le centre-ville, viennent nourrir de travailleurs et patrons les édifices de bureaux, usines et magasins. Mais la fin de cette période de gloire vient avec une période de lent déclin qui va débuter avec la Grande Dépression et se terminer en 1988 avec la fermeture du dernier train de banlieue privé reliant Belœil à Montréal. Ce déclin ne s'est pas fait sans que la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec ne s'en aperçoivent. L'intérêt croissant de l'État envers les trains de banlieue restera cependant pendant des décennies sans réalisation. Du simple intérêt manifesté dès 1911 pour les emprises ferroviaires alors que l'État souhaite réaliser divers projets de transports collectifs, on passe à un engagement ferme de l'État depuis 1978 dans une série de mesures qui vont non seulement sauvegarder les trains de banlieue mais, ultimement, les relancer. Une nouvelle remise en question des trains de banlieue est actuellement en cours et mènera potentiellement à une redéfinition et au redéploiement des

transports collectifs montréalais et ce, possiblement, aux dépens des trains de banlieue mais au profit d'autres modes qui se déploient sous la typologie d'un réseau.

L'objectif de la thèse était de retracer l'histoire des trains de banlieue montréalais. Plus spécifiquement, nous voulions comprendre le processus de déploiement et de repli du service par le privé, la difficulté du public de le prendre en charge et de le redéployer avant qu'à son tour, ce service public aussi stagne et ne soit remis en question.

Nous avons proposé au Chapitre I un cadre conceptuel reprenant trois grands antagonismes. Le déchirement des trois antagonismes a guidé la prise en charge et la modernisation des trains de banlieue montréalais, tel que nous l'avons démontré dans les chapitres III à VIII. Ces trois antagonismes nous ont permis de tirer autant de conclusions par rapport aux forces qui ont guidés l'évolution du réseau.

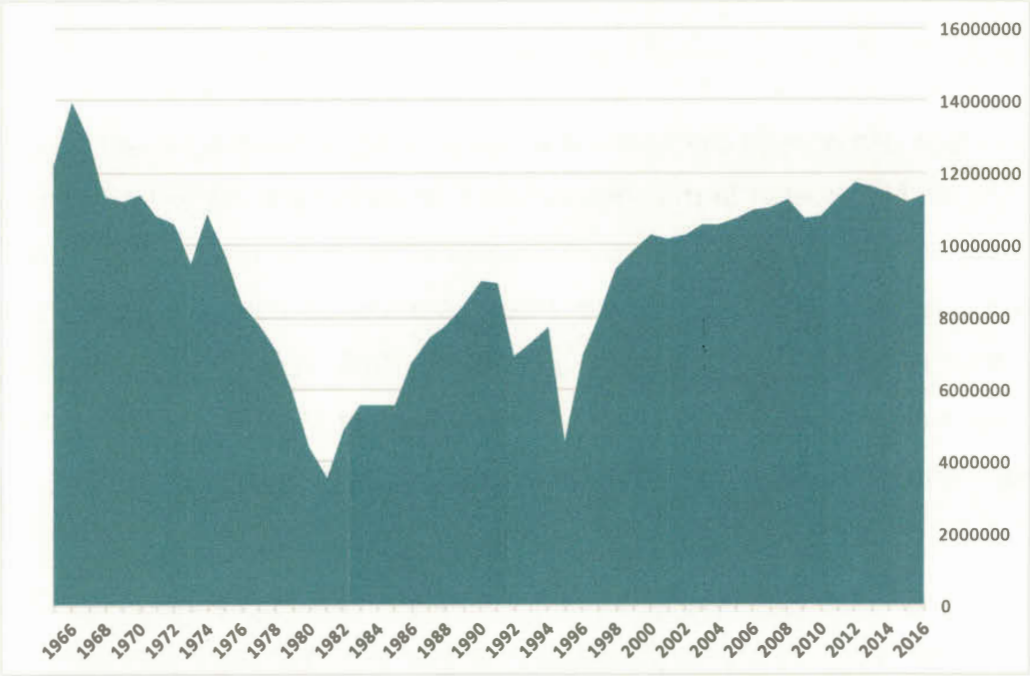
9.1 Premier antagonisme : Rentabilité (=) Bien commun

Notre thèse de doctorat a permis de démontrer que le cadre réglementaire et syndical a bel et bien limité la capacité des chemins de fer à rendre viables leurs opérations de trains de banlieue. En tant que compagnies privées ou publiques, mais gérées comme si elles étaient privées, sans rentabilité, point de salut possible pour les trains de banlieue montréalais. Cette absence de viabilité a mené au déclin du réseau. Tandis que bien des réseaux de trains de banlieue secondaires en Amérique du Nord vont s'éclipser totalement avant que les gouvernements puissent poser les actions nécessaires afin de

les sauver, à Montréal, les revenus provenant de leurs autres activités permettent aux trains de banlieue de survivre, du moins de manière partielle.

L'achalandage reprend durant la Seconde Guerre mondiale ainsi que dans le courant des années cinquante et soixante avec le développement du centre-ville de Montréal et la multiplication des emplois dans les tours de bureaux. Les banlieues ferroviaires d'après-guerre en forte croissance telles que Kirkland vont quand même alimenter les trains de nouveaux usagers, mais cette reprise sera de courte durée. En 1966, les deux lignes les plus importantes, soit Montréal / Deux-Montagnes, et Montréal / Dorion / Rigaud, atteignent des sommets historiques d'achalandage.

Graphique 6 - Achalandage combiné des lignes Montréal / Deux-Montagnes, et Montréal / Vaudreuil / Hudson (1965-2016)



Source : P. Barrieau, 2018[110]

Le système réglementaire qui avait été mis en place afin de protéger les clients, tant des trains de marchandises que passagers, contre le monopole des chemins de fer au XIXe siècle devient alors un frein à leur rentabilité. Incapables d'augmenter leurs tarifs, de diminuer la fréquence des trains ou même d'abandonner certaines lignes, les compagnies de chemin de fer économiseront aux seuls postes possibles : l'entretien du réseau et le renouvellement des équipements[111].

---

[110] Données internes fournies par la STM, le MTQ et l'AMT.

[111] L'exemple le plus frappant est la ligne Montréal / Deux-Montagnes. Le nouveau matériel roulant mis en service en 1995 vient remplacer du matériel roulant dont certains datent de l'ouverture de la ligne en 1918, soit plus de 77 ans de service.

Certaines activités seront néanmoins mises en place afin de diminuer les coûts d'opération du réseau. Le Canadien National (CN) procède à l'abandon de la gare Moreau, puis de la gare Bonaventure afin de centraliser les opérations à la gare Centrale. Il remplace plusieurs gares victoriennes par des constructions modernes afin de diminuer les coûts d'entretien. Le Canadien Pacifique (CP) procède plutôt à la modernisation du matériel roulant afin de diminuer ses coûts d'opération. Il effectue un achat massif d'autorails[112] modernes ainsi qu'à l'achat, en 1969, de voitures à deux niveaux. Bien que ces opérations arrivent à diminuer les coûts d'opération, elles ne sont pas suffisantes pour assurer la rentabilité du réseau.

Nous pouvons donc confirmer que le cadre réglementaire mis en place par le gouvernement fédéral afin de veiller au bien commun a été un facteur décisif dans le déclin des trains de banlieue. En mettant en place des conditions rendant impossible la survie du réseau à l'intérieur des compagnies privées dans le contexte de la période suivant la Seconde Guerre mondiale, les décisions des Commissions entraînent leur déclin. Il nous est cependant impossible de savoir si un train de banlieue opérant dans un contexte de libre marché aurait été en mesure de survivre à cette période, car le déclin de la rentabilité des transports collectifs est généralisé à cette époque. Mais la santé du réseau aurait été meilleure et la pression aurait été plus forte sur l'État afin d'assurer la mise en place des politiques nécessaires à sa survie et des changements dans les règles syndicales, qui prennent leur logique dans l'opération des trains grandes lignes. L'augmentation des coûts d'opération a un effet désastreux sur la rentabilité des trains de banlieue. Par exemple, suivant la règle des huit heures de travail, un employé de chemin de fer peut

---

[112] Un autorail est une voiture de train autopropulsée qui peut être opérée soit seule, soit regroupées et opérées en groupe. Le modèle le plus employé au Canada est le Budd RDC, opéré tant par le CN que par le CP.

être payé deux jours de travail par journée. Car, comme l'équipe rentre chez elle après l'heure de pointe du matin et qu'elle revient au travail pour l'heure de pointe du soir, la convention collective juge qu'il s'agit de l'équivalent de deux quarts de travail, et ce, même si le nombre d'heures continues correspond à un seul (Hanna, 1993).

9.2 Deuxième antagonisme : Urbain (=) Métropolitain

Historiquement, deux échelles de livraison de services publics existent dans l'arène montréalaise et ailleurs. Dans le cas des transports montréalais, l'échelle urbaine était desservie par le réseau routier local : les omnibus, les tramways et les autobus. L'échelle suburbaine et régionale était desservie par les trains de banlieue, le réseau de routes nationales et d'autoroutes, les tramways de banlieue ainsi que les autobus de banlieue. Les services de l'échelle urbaine ont été pris en charge par l'administration municipale dès 1951[113]. Les services régionaux ont été pris en charge par l'État provincial de manière progressive au cours de plusieurs décennies, à défaut d'avoir une gouvernance régionale forte apte à les prendre en charge; cela vient tardivement, quelques décennies plus tard et de manière progressive.

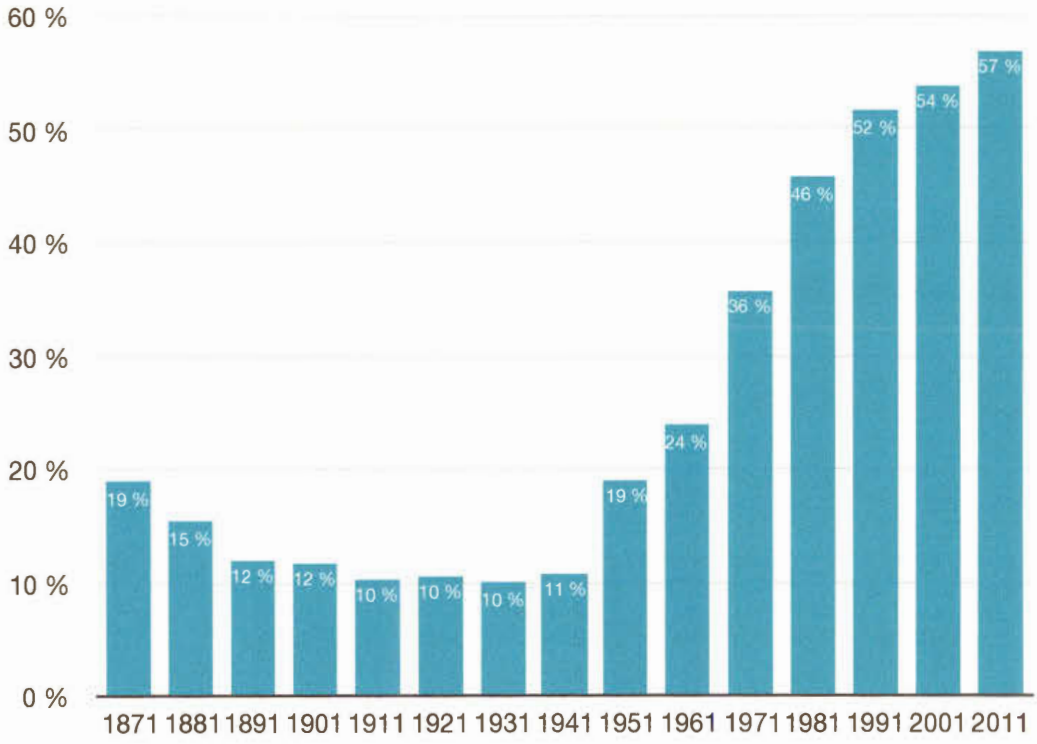
Jusqu'avant la fin de la Seconde Guerre mondiale, la banlieue était reléguée au second rang. En empruntant le territoire de l'actuelle Ville de Montréal ainsi que de la Région Métropolitaine de Montréal, tel que défini par Statistiques Canada, on s'aperçoit que la proportion des gens vivant en

---

[113] En 1951, la Ville de Montréal procède à la municipalisation du transport collectif urbain en achetant la Montreal Tramway Company (MTC) et transfère ses activités à la nouvellement créée Commission de transport de Montréal (CTM).

banlieue est relativement limitée[114]. Même en 1951, moins de 20 % de la population de la région métropolitaine de Montréal vit à l'extérieur du territoire actuel de la Ville de Montréal. La part du marché pour le train de banlieue est ainsi limitée.

Graphique 7 - Pourcentage de la population vivant à l'extérieur du territoire actuel de la Ville de Montréal.

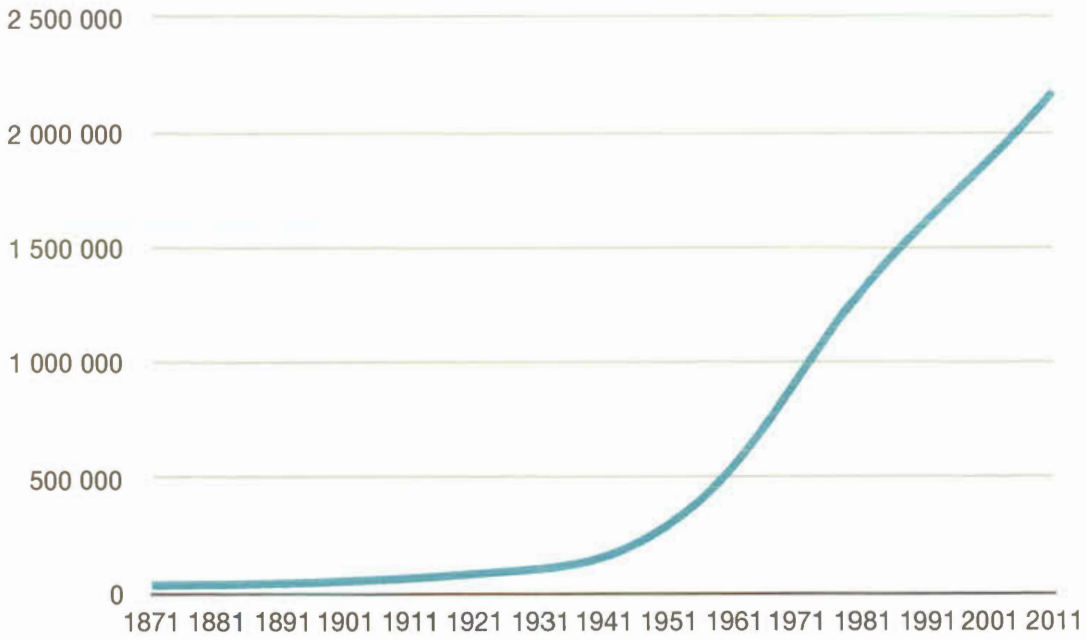


Source : P. Barrieau, 2018, données fournies par la Ville de Montréal

[114] Nous sommes évidemment conscient que le choix du territoire de la Ville de Montréal et de la Région Métropolitaine de Montréal est loin d'être parfait. En plus du fait que le territoire à évolué à travers le temps, certaines zones, telles que le territoire à proximité de la station de métro Longueuil-Université de Sherbrooke, sont bien plus denses que des secteurs des arrondissements de Lachine ou de Rivière-des-Prairies- Pointe-aux-Trembles. Leur usage nous permet néanmoins d'illustrer l'impact du déploiement du réseau routier, autoroutier et la démocratisation de la voiture.

Il faudra même attendre 1961 avant qu'il y ait 500 000 personnes vivant à l'extérieur du territoire actuel de la Ville de Montréal. Ce volume insuffisant rend difficile de mettre en place un service avec une fréquence plus élevée. La montée de l'importance de l'échelle métropolitaine vient en même temps où le service a déjà amorcé son déclin.

Graphique 8 - Population vivant à l'extérieur du territoire actuel de la Ville de Montréal.

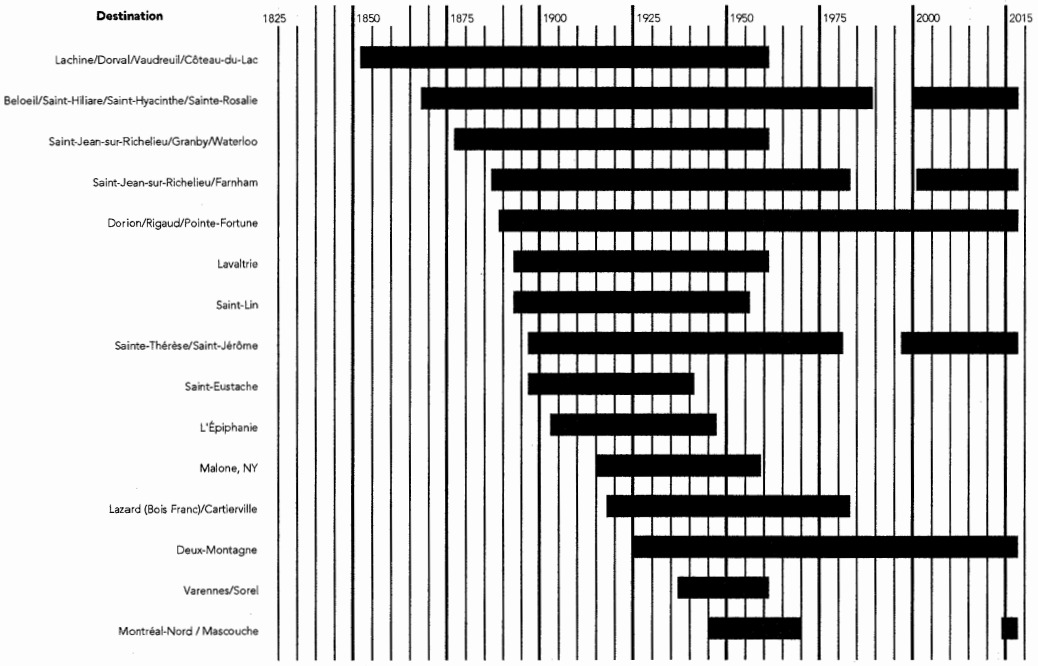


Source: P. Barrieau, 2018, données fournies par la Ville de Montréal

Cette thèse a su démontrer que c'est un vide partiel de gouvernance qui sera un frein non seulement à la conservation du service, mais aussi à sa modernisation. Lors de la période 1911-1964, plusieurs projets novateurs sont proposés par la Ville de Montréal. Ces projets étudieront la faisabilité de plusieurs corridors et modes de transports collectifs. Ces études mèneront lors de la période de métropolisation 1967-1979 à une confirmation des corridors à prioriser et fourniront un aperçu de ce que deviendront les transports collectifs de banlieue montréalais.

Pendant trop longtemps, le train de banlieue ne sera la priorité de personne. Le fédéral s'occupe de réguler les tarifs et de limiter les abandons de service, sans plus. Pendant des décennies, on propose une multitude de projets qui visent le réemploi des corridors de trains de banlieue, sans lui. L'approche pragmatique des ministres provinciaux Lessard et Clair va venir limiter le déclin du service. Il faudra attendre le ministre Elkas pour commencer à planifier la relance du service. La relance sera réalisée une fois le vide partiel de gouvernance comblé par la création de l'AMT. Avec un représentant puissant et performant responsable des trains de banlieue, leur relance est assurée. L'achalandage sera au rendez-vous sur les deux lignes sauvegardées, mais il n'atteint toujours pas le sommet de 1966 (voir graphique 6).

Illustration 13 - Ligne de temps - Trains de banlieue montréalais



Source : P. Barrieau, 2018

Le vide partiel de gouvernance qui aurait permis à un organisme de réaliser les projets est marquant. Sans porte-étendard, les études s'empilent sur les tablettes. De plus, lorsque le gouvernement commande les études nécessaires en vue de la réalisation des projets, aucune stratégie sérieuse afin de financer les projets n'est mise de l'avant. Avant l'AMT, il y avait un vide significatif de gouvernance à remplir de concert avec ses propres sources de financement dédiées afin de peut-être s'avérer en mesure de relancer le réseau. Avec la mise en place de l'AMT, le vide est comblé, les projets se concrétisent. De plus, étant donné que le président de l'AMT répond directement au ministre des Transports, au même titre que le Ministère, il est en mesure d'avoir un accès direct et de profiter de l'oreille

captive du Ministre et gagne ainsi un porte-étendard au Conseil des ministres.

9.3 Troisième antagonisme : Service (=) Réseau

La multiplication des typologies des milieux de vie fait en sorte que la livraison de service devient de plus en plus problématique, car l'échelle de livraison de service, et donc de la conception du bien commun, est de plus en plus diversifiée. La décision de prioriser à l'intérieur même des interventions et des services à offrir est donc directement liée à la multiplication des origines et destinations. De plus, plusieurs secteurs de la région métropolitaine sont en pleine mutation et l'offre de services publics a de la difficulté à s'y adapter. Ainsi, les résidents de Candiac se rendent en transports collectifs au centre-ville en autocars, tandis que les usagers de Sainte-Anne-de-Bellevue, qui doivent faire le double de la distance, reçoivent un service par autobus urbain avec un faible nombre de sièges. L'autobus sur la rue Sainte-Catherine au centre-ville de Montréal offre un service aux 35 minutes, tandis que celui sur le boulevard Côte-Vertu a un service aux 5 minutes. Cette multiplication des besoins mènera à des luttes entre les différents acteurs afin de faire avancer « leur propre bien commun ». Les projets sont donc en compétition entre eux.

Nos espaces métropolitains deviennent de plus en plus grands et de plus en plus diversifiés. Ainsi, les besoins sont de plus en plus fluides et relatifs. Ainsi, comment pouvons-nous réguler l'action de l'État en fonction du bien commun, s'il y en a plusieurs? Les acteurs sont donc multipliés. Cependant, les acteurs ne sont pas tous outillés au même niveau afin de répondre aux besoins à être comblés.

Nous arrivons maintenant avec une multitude d'échelles de types de services à offrir. Néanmoins, les services et acteurs ne sont pas aussi diversifiés. La prise de décision quant aux choix de mode constitue un enjeu majeur en aménagement du territoire et en regard du type de service offert qui lui, influencera grandement son utilisation.

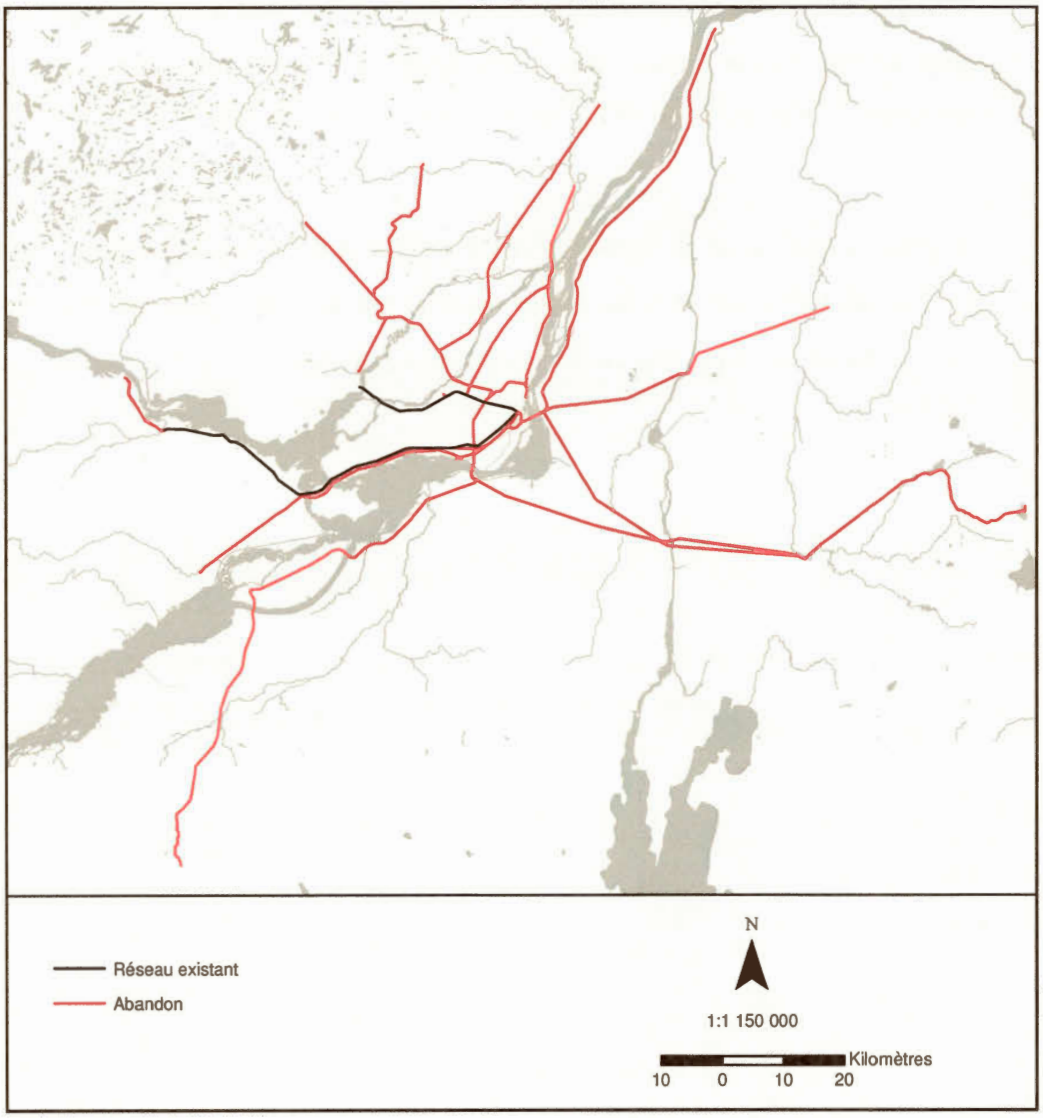
Le recours à la reconstruction historique afin de démontrer l'évolution du choix modal à privilégier pour mieux desservir en transports collectifs la banlieue montréalaise démontre la grande diversité des modes préconisés à travers les époques. De plus, en traçant les parallèles entre Montréal et d'autres grandes villes à l'échelle nationale, continentale et internationale, des similitudes émergent de manière flagrante.

Au cours de la centaine d'années consacrées à la réalisation du réseau de trains de banlieue privé, quinze lignes ont été inaugurées. Néanmoins, dès la première fois où la Ville de Montréal s'intéresse aux trains de banlieue, elle est incapable de réaliser les projets qu'elle propose. Malgré les avantages des projets, ils ne dépassent pas le stade des planches à dessin. La sortie de cette impasse est évoquée avec *Horizon 2000* et envisagée dès 1969 avec la mise en place des structures métropolitaines qui pouvaient planifier et réaliser de tels projets. Cependant, les études d'époque ne pourront être réalisées. La conjoncture économique de l'époque, de concert avec une aversion aux grands projets à la suite de plusieurs fiascos (Stade olympique, retards et dépassements de coûts lors des prolongements du métro, Aéroport international Montréal-Mirabel, etc.), vient tuer dans l'œuf tout projet de modernisation via le changement vers un mode plus performant, mais plus coûteux. À l'heure des choix difficiles, le gouvernement du Québec peut soit financer des projets de prolongement de métro qui sont demandés

et défendus par les instances locales ou les projets d'envergure métropolitains développés à même le gouvernement via ses organismes et agences qui ne bénéficient pas d'un tel appui. Ce vide de leadership va venir renforcer l'incapacité de l'État de sauvegarder le réseau.

La contraction sera violente et verra la disparition de 13 des 15 lignes du réseau. Même avec la relance du réseau qui suivra, l'étendue du réseau ne reverra qu'un soupçon de son importance antérieure.

Carte 73 - Étendue du réseau de trains de banlieue montréalais (2017)



Source : P. Barrieau & F. Coderre, 2018

Le second déclin des trains de banlieue montréalais est donc amené par l'incapacité de répondre aux besoins de mobilité des gens. L'achalandage stagne. La congestion routière augmente. La multiplication à la fois des origines, des destinations et des couplets reliant les deux rend difficile la

desserte par le service de trains de banlieue. L'absence d'un réseau intégré répondant aux besoins des gens est en cause.

9.4 Les limites du train de banlieue

Les conditions permettant et encourageant la relance des trains de banlieue au cours des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix ont grandement changé. La situation financière des compagnies des chemins de fer s'est améliorée et elles sont désormais solides. Les revenus générés par l'opération publique des trains de banlieue ne sont plus nécessaires pour la survie de ces entreprises. De plus, les trains de banlieue limitent la capacité du réseau ferroviaire et augmentent les contraintes à l'exploitation.

De plus, la croissance du trafic ferroviaire de trains de marchandise vient augmenter la congestion du réseau ferré national. La région métropolitaine de Montréal figure parmi les plus importants goulots d'étranglement du réseau national. L'augmentation de la fréquence des trains de banlieue n'est pas possible sans investissement significatif de la part des chemins de fer. Les réseaux ferroviaires sont aussi réticents à autoriser le droit d'opérer de nouvelles lignes afin de conserver la capacité du réseau pour les besoins futurs de mobilité de la population de l'espace métropolitain de Montréal. Un dialogue de sourds émerge, cette fois-ci entre les compagnies de chemins de fer et l'opérateur public des trains de banlieue.

Lors du processus du choix du mode à privilégier afin de relier la banlieue au centre-ville de Montréal, celui du choix du train de banlieue est devenu lourd

de conséquences puisqu'il vient limiter sévèrement tant le type de service à offrir que les axes à desservir.

En raison des contraintes financières[115] et techniques[116] majeures par rapport à la capacité d'offrir un service fréquent, l'opérateur tend à privilégier une augmentation de la capacité par train et non à augmenter la fréquence. Elle s'en trouve donc limitée. Ceci mène à un mode qui tend à limiter la fréquence et qui est coûteux à opérer.

Le choix des tracés actuels et potentiels est aussi problématique. Le problème existe tant au niveau des axes que de l'emplacement des stations. À l'opposé de projets de métro où l'optimisation du tracé est faite en grande partie en se basant sur les coûts et l'achalandage, celle des lignes de trains de banlieue est élaborée différemment. Il doit y avoir une emprise disponible, et si possible avec une voie ferrée existante, sinon les coûts du projet explosent tel qu'il a été observé dans le cas du projet du train Montréal / Mascouche. De plus, la voie ferrée doit être dans un état satisfaisant afin de permettre la vitesse, la sécurité et le confort auxquels les usagers s'attendent. Plusieurs axes de mobilité sont donc rapidement éliminés, et ce, même s'il existe une voie ferroviaire ou du moins une emprise. Par exemple,

---

[115] Chaque train doit avoir au moins deux employés afin d'opérer la locomotive ainsi que valider les tarifs et assurer la sécurité. L'opérateur des trains de banlieue est facturé pour chaque train qui passe sur les voies ferroviaires privées en employant une formule complexe prenant en compte chaque passage. Il est bien plus coûteux d'opérer deux trains courts qu'un train long.

[116] Les trains de banlieue montréalais circulent à la limite actuelle du réseau ferroviaire aux heures d'affluence. Afin d'augmenter la fréquence, il faudrait procéder à des travaux très coûteux de doublement de voies ferroviaires, de remplacement de la signalisation ferroviaire ainsi que d'étagement de la voie afin de diminuer les conflits entre la voie et d'autres voies, tant routières que ferroviaires. De plus, dans le cas de la ligne Montréal / Deux-Montagnes, le système de distribution électrique est déjà très près de ses limites. Une augmentation de la fréquence est techniquement difficile.

le Réseau de transport métropolitain (RTM) ainsi que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) sont les propriétaires d'une vaste portion de l'emprise de l'ancienne ligne de tramways de banlieue reliant Montréal à Granby de la *Montreal & Southern Counties* (M&SC). Cette ligne dessert plusieurs villes de banlieue qui bénéficieraient grandement d'une amélioration de leur offre de transport collectif. Néanmoins, les coûts de réhabilitation d'une voie ferrée, et encore plus ceux qu'entraînerait la construction d'une nouvelle voie, rendent très improbable la réalisation du projet. Les trains de banlieue sont donc limités presqu'exclusivement là où les voies ferrées existantes le permettent. De plus le cadre bâti, en bonne partie industriel, qui borde les voies ferrées, de concert avec les normes de sécurité interdisant, entre autres, le développement résidentiel aux abords des voies, limite l'achalandage et ce, malgré des stratégies l'encourageant (dont le Transit-Oriented Development).

Les services de trains de banlieue sont utilisés presque exclusivement pour les déplacements liant la banlieue au centre-ville et ce, pour plusieurs raisons. Les trains de banlieue prennent la forme d'un réseau, mais sont opérés uniquement comme des lignes. Les deux principales gares de trains de Montréal, un héritage du CN et du CP, se divisent le rôle de terminus pour les six lignes de trains de banlieue, trois circulant essentiellement sur le réseau traditionnel du CP, et trois sur celui du CN, rendant difficile le transfert entre les lignes. De plus, les horaires limités rendent peu intéressants les transferts entre les lignes. Finalement, peu de générateurs de déplacements significatifs, outre le centre-ville, ne sont reliés aux trains de banlieue[117]. Ceci

[117] Ceci est différent de ce que dessert NJTransit. Le réseau relie la banlieue new-yorkaise située à l'ouest de la rivière Hudson à plusieurs pôles, tel que l'aéroport de Newark, les villes de Newark, de Jersey City et d'Hoboken en plus de Downtown et de Mid-Town Manhattan.

a pour impact que les trains de banlieue montréalais sont très efficaces à amener les travailleurs et étudiants universitaires au centre-ville, mais ne répondent aucunement aux besoins de mobilité à l'intérieur de la banlieue ainsi qu'entre les banlieues et pas plus aux vastes parcs industriels de la région. Plusieurs des propositions qui avaient été élaborées depuis des décennies en regard de la modernisation des trains de banlieue montréalais via de nouveaux modes découlaient de ce constat. Les trains de banlieue étaient efficaces comme solution pour répondre aux problèmes de congestion pour les déplacements vers le centre-ville. Cependant, la congestion en forte croissante sur les réseaux autoroutier et routier impliquant la mobilité à l'intérieur de la banlieue n'est pas servie par ce mode. Finalement, le train de banlieue, tel qu'opéré dans la région montréalaise, tarde à avoir les effets escomptés sur le développement immobilier. Plusieurs projets TOD, dont ceux de Sainte-Thérèse, McMasterville, et de Mont-Saint-Hilaire, tardent à se concrétiser, car la fréquence du service est insuffisante et incomplète hors pointe.

Le choix du train de banlieue a été fait, car il était celui pour lequel l'État était en mesure de dédier les sommes nécessaires afin de réaliser le projet, tel que demandé par l'AMT de Junca-Adenot, sa première directrice. Le succès du réseau est tel, et les besoins de mobilité à l'échelle métropolitaine sont si importants que l'AMT, puis l'ARTM font face à une impasse qui se doit d'être réglée, ce qui ne peut se faire en combinant le mode train de banlieue avec les voies ferroviaires que les trains doivent partager.

Arrive alors en 2015 le projet du REM qui vise à remplacer la ligne la plus achalandée du réseau de trains de banlieue de Montréal, soit Montréal / Deux-Montagnes, par un système léger sur rails (SLR). Ce projet s'inscrit

dans la mouvance de plusieurs autres réseaux en Amérique du Nord en ce qui concerne la modernisation des transports collectifs en banlieue au-delà des autobus et des trains de banlieue traditionnels. GO Transit à Toronto s'apprête à électrifier son réseau de trains de banlieue, à augmenter considérablement la capacité du système et à réaliser un tunnel au centre-ville. Certaines lignes auront une fréquence toutes les quinze minutes, toute la journée. *À* San Francisco, CalTrain a débuté en 2016 la modernisation de sa ligne de train de banlieue. Dès 2020-2021, un service électrique de train y circulera aux dix minutes. À Los Angeles, comme à Toronto, les chantiers de lignes de tramways ou de systèmes légers sur rails en banlieue continuent leur progression.

Les trains de banlieue classiques, suite à 170 ans d'évolution continue, sont appelés non pas à disparaître comme ils ont failli le faire dans la phase de déclin alors qu'ils relevaient du privé, mais à se métamorphoser en quelque chose d'autre qui répond aux nouveaux impératifs de mobilité dans l'espace métropolitain montréalais. Un autre chapitre de l'histoire des trains de banlieue à Montréal est sur le point de commencer. Cette thèse aura servi à expliquer clairement les 170 premières années, et surtout la phase moins traitée de 1951 à 2017.

9.5 Cette thèse et l'avenir

Tout au long de la rédaction de cette thèse, une succession d'évènements sont venus modifier de manière significative l'évolution des trains de banlieue. Dans les premières versions, la conclusion annonçait qu'il serait opportun à nouveau d'étudier la possibilité de moderniser les trains de

banlieue par la mise en place d'un réseau de SLRA, et que l'on devait réfléchir aux méthodes alternatives au financement des infrastructures. Puis on a vu à une rapidité qu'on n'a pas vue à Montréal depuis l'ère Drapeau avec la réalisation des études et des autorisations environnementales, la rédaction des documents d'appel d'offre, l'appel aux candidatures et même la mise en chantier du REM avant même que la soutenance orale de cette thèse n'ait lieu.

Lors des consultations publiques sur le projet, le candidat a proposé de se pencher dès maintenant sur une série de prolongements du réseau initial. J'avais même proposé quelques corridors potentiels. Plusieurs personnes impliquées dans le projet lui ont indiqué qu'il voyait trop loin et trop vite. Néanmoins, durant la campagne électorale provinciale de 2018, les quatre grands partis ont tous proposés, quoique de manière différente, de venir bonifier de manière significative la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal, via le prolongement et/ou l'ajout de lignes supplémentaires du REM et/ou l'amélioration des trains de banlieue existants. On ne sait pas comment les prochains chapitres de cette histoire se dérouleront, mais grâce à une meilleure compréhension des tendances lourdes (via les trois antagonismes), on est en mesure de mieux prévoir les développement ultérieurs.

Les trains de banlieue, quoique couverts de manière succincte dans cette thèse, ont eu un impact sur la forme métropolitaine de Montréal. Le REM est appelé à venir le bouleverser d'une manière très importante. Plusieurs développements immobiliers aux abords du réseau sont déjà en construction, et plusieurs autres sont en planification. La pression par les promoteurs et les villes souhaitant densifier leur territoire et procéder à leur

développement immobilier vont sûrement faire grande pression pour le prolongement du réseau chez eux. Ceci est en contraste significatif avec les demandes traditionnelles de prolongements d'autoroutes et de dézonage agricole.

Nous sommes à une période charnière dans l'histoire non seulement des transports collectifs, mais aussi de l'aménagement du territoire. Cet alignement des astres permet en effet de revoir complètement l'aménagement du territoire. Cette conjoncture est, et sera sûrement, un terrain très fertile pour des recherches ultérieures.

ANNEXE A

FORMULAIRE DE CONSENTEMENT PRÉSENTÉ À L'INTERVIEWÉ ET SIGNÉ LORS DE L'ENTRETIEN

Page couverture du guide d'entretien

Chercheur responsable du projet : Pierre Barrieau

Programme d'enseignement : Ph.D. Études urbaines UQÀM

Adresse courriel: *******@*****.***

Téléphone: ***-***-*****

But général du projet et direction

Vous êtes invité(e) à prendre part à ce projet visant reconstruire l'histoire de la prise en charge par l'État des trains de banlieue montréalais ainsi que leur modernisation. Nous nous intéressons aux acteurs et aux institutions, à la planification des projets ainsi qu'à leur réalisation.

Ce projet est réalisé dans le cadre d'une thèse de doctorat sous la direction de David Hanna professeur du département d'Études urbaines et touristiques de l'École des sciences de la gestion. Il peut être joint au***_***_****, poste * ou par courriel à l'adresse : *******@*****.***

Procédures ou tâches demandées au participant

Votre participation consiste à donner une entrevue semi-dirigée individuelle au cours de laquelle il vous sera demandé de raconter votre implication dans

la prise en charge par l'état des trains de banlieue montréalais de même que leur modernisation.

Cette entrevue est enregistrée numériquement avec votre permission et pourra prendre quelques heures. Le lieu et l'heure de l'entrevue sont à convenir avec le responsable du projet. La transcription sur support informatique qui en suivra ne permettra pas de vous identifier si vous y consentez plus bas dans ce document.

Avantages et risques

Votre participation volontaire à ce projet permettra de fournir des informations disponibles nulle part ailleurs. En tant qu'un des principaux acteurs du dossier des trains de banlieue montréalais, votre expérience nous permettra de peindre un portrait bien plus détaillé et juste du cheminement de cette composante importante des infrastructures de transport de Montréal.

Ceci ne se fait pas sans risque pour vous. Se remémorer des moments pénibles peut vous affecter. De plus, le dévoilement d'information vous concernant qui n'était pas jusqu'ici du domaine public pourrait vous affecter dans le futur.

Anonymat et confidentialité

L'information recueillie durant l'entretien peut être sensible et/ou ne pas être du domaine public. Pour cette raison, nous offrons aux interviewés deux choix en ce qui concerne la confidentialité des informations obtenues. De plus, l'interviewé a la possibilité tout au long de l'entretien de redéfinir le

niveau de confidentialité pour une portion ou la totalité de l'entretien. Les deux niveaux du respect de la confidentialité sont :

- Information pouvant être diffusée auprès du public, incluant l'utilisation de citations, le nom et le titre de l'interviewé ;
- Information ne pouvant être citée auprès du public à cause du contenu de l'entretien.

Vous aurez à identifier tout au long de l'entretien les segments qui ne répondent pas au premier niveau.

Les enregistrements des entretiens seront sauvegardés dans l'ordinateur portable du chercheur nécessitant un mot de passe pour y accéder. Les fichiers seront aussi cryptés et nécessiteront un mot de passe afin d'y accéder. Aucune copie papier de l'entretien ne sera produite. Finalement, nous demanderons l'autorisation de conserver le *verbatim* pour des recherches subséquentes. Si cette autorisation est refusée, les enregistrements seront détruits cinq ans après la fin de la thèse.

Participation volontaire

Votre participation à ce projet est volontaire. Cela signifie que vous acceptez de participer au projet sans aucune contrainte ou pression extérieure, et que par ailleurs vous être libre de mettre fin à votre participation en tout temps au cours de cette recherche. Dans ce cas, les renseignements vous concernant seront détruits. Votre accord à participer implique également que vous acceptez que le responsable du projet puisse utiliser aux fins de la présente recherche (articles, mémoire, essai ou thèse, livre, conférences et communications scientifiques) les renseignements recueillis à la condition

qu'aucune information permettant de vous identifier ne soit divulguée publiquement à moins d'un consentement explicite de votre part.

Compensation financière

Votre participation à ce projet est offerte gratuitement. Un résumé des résultats de recherche vous sera transmis au terme du projet.

Des questions sur le projet ou sur vos droits?

Vous pouvez contacter le responsable du projet au numéro ***_***_**** pour des questions additionnelles sur le projet. Vous pouvez également discuter avec le directeur de recherche des conditions dans lesquelles se déroule votre participation et de vos droits en tant que participant de recherche.

Le projet auquel vous allez participer a été approuvé sur le plan de l'éthique de la recherche avec des êtres humains. Pour toute question ne pouvant être posées au directeur de recherche ou pour formuler une plainte ou des commentaires, vous pouvez contacter le Président du Comité d'éthique de la recherche pour étudiants (CÉRPÉ), par l'intermédiaire de son secrétariat au numéro ***_***_****.

Remerciements et consentement

Votre collaboration est importante à la réalisation de ce projet et nous tenons à vous en remercier.

Signatures

Je reconnais avoir lu le présent formulaire de consentement et consens volontairement à participer à ce projet de recherche.

Je reconnais aussi que le responsable du projet a répondu à mes questions de manière satisfaisante et que j'ai disposé suffisamment de temps pour réfléchir à ma décision de participer. Je comprends que ma participation à cette recherche est totalement volontaire et que je peux y mettre fin en tout temps, sans pénalité d'aucune forme ni justification à donner. Il me suffit d'en informer le responsable du projet.

Consens :_____

Consens à la conservation des enregistrements :_____

Signature du participant :_____

Nom et coordonnées :_____

Date :_____

Je déclare avoir expliqué le but, la nature, les avantages, les risques du projet et avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.

Signature du responsable du projet :_____

Nom et coordonnées:_____

Date:_____

ANNEXE B

GUIDE D'ENTRETIEN

1. Comment en êtes-vous venu à travailler dans le domaine des transports collectifs? Et pourriez-vous nous présenter rapidement votre cheminement de carrière qui vous a mené à ce poste?

2. Pourriez-vous vous identifier et décrire votre implication dans la planification et l'élaboration des trains de banlieue à Montréal ?

3. Étiez-vous présent lors de la création de l'organisme que vous avez dirigé ou pour lequel vous avez travaillé? Si oui, pourriez vous nous décrire le processus par lequel cette mise en place s'est effectuée?

4. Est-ce-que les balises de votre organisation lors de sa création ou de votre temps vous ont permis de mener à terme les projets évoqués?

5. Comment ont émergé les propositions de projets?

6. La prochaine série de questions sera posée pour chacun des grands projets:

    a. Dans quel contexte ce projet a été élaboré?

b. De quelle manière a-t-il été élaboré?

c. A-t-il été modifié avant d'être rendu public suite aux commentaires des autres paliers gouvernementaux où même à l'interne?

d. Comment a-t-il été perçu une fois rendue publique?

e. Avez-vous été en mesure de le réaliser (ou non)?

f. Pourquoi?

g. Avec le recul, croyez-vous toujours en ce projet ou le feriez vous différemment aujourd'hui?

7. Avez-vous d'autres points dont vous aimeriez discuter?

BIBLIOGRAPHIE

Actes et communications de colloques

Anon. s.d. « Implantation de deux gares de train de banlieue dans le tunnel Mont-Royal à Montréal », *Actes de colloque*, AQTR 2007, 22 pages.

Barrieau, P. (2014). "Montreal's Commuter Rail Revival: Fifty Years in the Making", *TRB 94th Annual Meeting Compendium of Papers, Washington*, D.C. : Transportation Research Board, 16 pages.

Bussière, Y. (1993). « L'étalement urbain à Montréal : un diagnostic » in Y. Bussière (dir.) et Alain Bonnafous (dir.), *Transport et Étalement Urbain : les Enjeux : Colloque Transport et étalement urbain : les enjeux* (Montréal, 7-8 octobre 1992). Montréal : Programme Rhônes-Alpes Recherche en Sciences Humaines, pp.5-29.

Hanna, D. (1992). « Stratégies ferroviaires : emprises et terminus de Montréal », *Montréal portuaire et ferroviaire,* Actes du 5e congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel (Montréal, 1992), pp.34-60.

Langlois, C. (1993). « Montréal, de villes de banlieue à mégabanlieue» *in* Y. Bussière (dir.) et Alain Bonnafous (dir.), *Transport et Étalement Urbain : les Enjeux : Colloque Transport et étalement urbain : les enjeux* (Montréal, 7-8 octobre 1992). Montréal : Programme Rhônes-Alpes Recherche en Sciences Humaines, pp.207-230.

Roy, L. (1984). « La planification des transports de la ville central à la dynamique régionale : jeux et enjeux politiques », *Actes du Colloque organisé par la Faculté des Sciences Économiques, Sociales et Politiques des Facultés universitaires Saint-Louis*, mars 1984, pages 23-54.

Articles de journaux

-, (1948). « Publicité annonçant l'interruption du service des voyages à la gare Bonaventure », *Le Devoir*, Montréal, Québec, 25 août 1948, p.7.

-. (1953). "Bingham Gets Manager Post Of New Transit Authority", *The Herald Statesman*, Yonkers, New York, 6 juin 1953, p.14.

-. (1957). « Sorel-Montréal en 70 minutes par train », *La Presse*, Montréal, Québec, 8 août 1957.

-. (1958a). "Would use CPR Tracks - Rail-Subway Belt Line Plan Under Discussion", *The Gazette*, Montréal, Québec, 21 mars 1953, p.3.

-. (1958b). « Le service du NYC Malone-Montréal va cesser en octobre », *La Presse*, Montréal, Québec, 19 septembre 1958.

-. (1958c). « « En voiture »... pour la dernière fois », *La Presse*, Montréal, Québec, 25 octobre 1958.

-. (1958d). « Disparition prévisible des trains de voyageurs », *La Presse*, Montréal, Québec, 19 septembre 1958, p.11.

-. (1958e). « En bref... Fin du service », *Le Devoir*, Montréal, Québec, 25 octobre, p.8.

-. (1959). « Montréal et banlieue : hausse des tarifs de chemin de fer ET Protestation des maires de huit municipalités », *Le Devoir*, Montréal, Québec, 21 février 1959.

-. (1960a). « Détermination des édiles relativement aux trains », *La Presse*, Montréal, Québec, 9 mars 1960.

-. (1960b). « Le train du CNR Montréal-Dorval sera supprimé », *Le Devoir*, Montréal, Québec, 2 avril 1960.

-. (1960c), « À la fin de 1960, le CN n'aura plus de trains de banlieue pour Lachine et Dorval... mais en ajoutera à St-Eustache », *La Presse*, Montréal, Québec, 23 mai 1959, p.3.

-. (1961). « Le Canadien National utilisera ses voies nouvelles vers l'ouest dès dimanche », *La Presse*, Montréal, Québec, 2juin 1961, p.23 et p.45.

-. (1962). "Montréal retient les services de la RATP pour le métro", *La Presse*, Montréal, Québec, 1er mai 1962.

-. (1966). « Dorval et Pointe-Claire s'élèvent, à leur tour, contre la hausse des tarifs des trains de banlieue », *La Presse*, Montréal, Québec, 16 septembre 1966, p.3.

-. (1990). « À la suite de la grève chez Auger, Châteauguay veut ravoir son train », *La Presse*, Montréal, Québec, 15 décembre 1990.

Bellemare, P. (1988). « « En voiture! - *All Aboard!* » : c'est fini », *La Presse*, Montréal, Québec, 9 septembre 1988, p.A5.

Bisson, B. (2012). « Nouveau président intérimaire pour l'AMT », *La Presse*, Montréal, Québec, 20 février 2012.

Cazelais, N. (2002). « Voyages : Requiem », *Le Devoir*, Montréal, Québec, 11 mai 2002.

Canadian Pacific Railway. (2012). « Paul Côté Appointed President and Interim CEO of AMT », *Policy Monitor*, 17 février 2012.

Desroches, A. (2015). « Centre d'entretien de l'AMT : début du chantier de 320 M$ dans Pointe-Saint-Charles », *Métro*, Montréal, Québec, 11 août 2015.

Fortier, M. (2014). « Deux-Montagnes : Feux vert à l'AMT pour l'achat de la voie du CN », *Le Devoir*, Montréal, Québec, 16 janvier 2017.

Girard, M. (1979). « Trains de banlieue : hausses des tarifs de 25 à 50 p.c. dès juillet », *La Presse*, Montréal, Québec, 15 juin 1979, p.D12.

Lamon, G. (1992). « Projet monorail-train de 430 millions du CN et de AMF », *La Presse*, Montréal, Québec, 1er décembre 1992.

Lessard, D. (2012a). « AMT : Joël Gauthier annonce sa démission », *La Presse*, Montréal, Québec, 14 janvier 2012.

Lessard, D. (2012b). « Nicolas Girard sera nommé PDG de l'AMT », *La Presse*, Montréal, Québec, 26 septembre 2012.

Lessard, D. et J. LAVOIE. (2015). « Québec compte abolir l'AMT », *La Presse*, Montréal, Québec, 25 avril 2015.

Lévesque, L. (1991). "La réforme Ryan fait exploser les coût du transport en commun", *Le Devoir*, Montréal, Québec, 20 décembre 1991.

Martin, S. (2009, révisé 2012). "Sandy van Ginkel rescued Old Montreal from freeway developers", *The Globe and Mail*, Toronto, Ontario, 23 juillet 2009, mis à jour 23 août 2012.

Murphy, P. (2011). « The Glen Yard's Glorious Era », *The Gazette*, Montréal, Québec, 12 mars 2011.

Negru, M. (1961a). "Suburbs to Pay Share", *The Gazette*, Montréal, Québec, 21 octobre 1961, p.1.

Negru, M. (1961b). "Pair Of Top Engineers From Paris "Metro" Had Major Role In Present Subway Plan", *The Gazette*, Montréal, Québec, 21 octobre 1961, p.8.

Ouellet, M. et P. Bergeron. (2015). « Nicolas Girard limogé, Paul Côté nommé à la tête de l'AMT », *La Presse*, Montréal, Québec, 19 août 2015.

Paquet, S. (2008). « Paul Côté, président de VIA Rail, le cheminot devenu président », *La Presse*, Montréal, Québec, 1er mars 2008.

Pépin, A. (1993). « La Rive-Sud dit non au train de banlieue », *La Presse*, Montréal, Québec, 27 mars 1993.

Riga, A. (2010). « Bombardier to maintain commuter trains », *The Gazette*, Montréal, Québec, 5 février 2010.

Shaffer, M.-È. (2015). « Tunnel du mont Royal : l'AMT se prépare à d'autres travaux », *Métro*, Montréal, Québec, 30 mars 2015.

Articles scientifiques

-. (1963). « St.Lin Service Ends », *Canadian Rail*, No.150, décembre 1963, pp.258-261.

Acerete, J. B., J. SHAOUL, A. Stafford et P. Stapleton. (2010). « The Cost of Using Private Finance for Roads in Spain and the UK », *Australian Journal of Public Administration*, vol.69, s.1, mars 2010, pp.48-60.

Appold, S. J. et J. Kasarda. (2013). « The Airport City Phenomenon : Evidence from Large US Airports », *Urban Studies*, vol.50, no.6, pp. 1239-1259.

Bales, R. G. (1966). « The Montreal and Lachine Rail Road and its Successors », *Canadian Rail*, no.177, mai 1966, pp.95-110.

Barrieau, P. (2015). « Turning Failure in Research into Success: the Intermediate Capacity Transit System Story », *Transportation Research Circular*, vol.201, pp.19-22.

Bemdickson, J. (1991). « The Canadian Board of Railway Commissioners: Regulation, Policy and Legal Process at the Turn-of-the-Century », *Revue de Droit de McGill*, vol.36, pp.1222-1281.

Bollens, S. A. (1997). « Fragments of Regionalism : The Limits of Southern California Governance », *Journal of Urban Affairs*, vol.19, no.1, pp. 105-122.

Brenner, N. (1999). « Globalization as reterritorialisation: the re-scaling of urban governance in the European Union », *Urban Studies*, vol.36, no.3, pp.431-451.

Bussière, Y. (1989). « L'automobile et L'expansion des banlieues : le cas de Montréal, 1901-2001», *Revue d'histoire urbaine*, vol.18, no.2, pp. 159-165.

Collin, J.-P. (2001). « La gestion métropolitaine et les relations ville-banlieue à Montréal, depuis 1830 », Villes Régions Monde.

Collin, J.-P. et C. Poitras. (2002). « La fabrication d'un espace suburbain : la Rive-Sud de Montréal », *Recherches sociographiques*, vol.43, no.2, pp. 275-310.

Demirag, I., I. Khadaroo, P. Stapleton et C. Stevenson. (2011). « Risks and the financing of PPP: Perspectives from the financiers », *The British Accounting Review*, 43, 2 mars 2011, pp.294-310.

Divall, C. (2008). « Histoire des transports, histoire culturelle : mobiliser le passé des chemins de fer - Transport history, cultural history : mobilizing the railways' past », *Revue d'histoire des chemins de fer*, no. 39, 1 juin 2008, pp.313-326.

Fischler, R. et J. M. Wolfe. (2000). « Regional Restructuring in Montreal: An Historical Analysis », *Canadian Journal of Regional Science/Revue canadienne des sciences régionales*, XXII:1, printemps/été 2000, pp. 89-114.

Gagnon-Doré, J. (1997). "Aimé Desautels : artisan de la fierté", *Continuité*, no.72, 1997, pp.32-34.

Godfrey, J. et J.-F. Turcotte. 2010. « Montreal's Agence Métropolitaine de Transport », *Canadian Rail*, no.538, septembre-octobre 2010, pp. 187-243.

Grignon, C.-H. (1996). « Le chemin de fer de Saint-Eustache », *La Revue des Deux Montagnes*, no.4, juin 1996, pp.47-68.

Harter, H. (2005). « Les métropoles américaines et l'invention de l'intérêt général à la fin du XIXe siècle. La constitution des services municipaux », *Les Annales de la recherche urbaine*, no.99, 2005, pp. 20-28.

Hess, D. B. et P.A. Lombardi. (2005). « Governmental Subsidies for Public Transit », *Public Works Management & Policy*, vol.10, no2., 1 octobre 2005, pp.138-156.

Hodges, A. (2006). Roping the Wild Jitney: the Jitney bus craze and the rise of urban autobus systems», *Planning Perspectives*, vol.21, no.3, juillet 2006, pp.253-276.

Hilton, G. W. (1962). « The Decline of Railroad Commutation », *The Business History Review*, vol.36, été 1962, pp.171-187.

Inderst, G. (2009). « Pension Fund Investment in Infrastructure », *OECD Workin Papers on Insurance and Private Pensions*, no.32, OECD publishing, Copyright OECD, 47 pages.

Jouve, B. (2002). « Innovation without Change? », *German Policy Studies 2(4)*, pp.65-82.

Lasserre, J.-C. (1983). « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes en milieu urbain : le cas de Montréal », *Revue de géographie de Lyon*, vol.58, no.1, pp.61-68.

Lavoie, P. (2003). « Horizon 2000 » : il y a 40 ans, un effort de planification métropolitaine intégrée... », *Urbanité*, novembre 2003, pp.61-63.

Le Galès, P. (1995). « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbainFe », *Revue française de science politique*, vol.45, no.1, pp. 57-95.

Newman, P. et J. Kenworthy. (1996). « The Land Use – Transport Connection : An Overview », *Land Use Policy*, vol.13, no.1, janvier 1996, pp.1-22.

Offner, J.-M. (1993). « Le développement des réseaux techniques : un modèle générique », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, 1993, no.13-14, pp.11-18.

Orfeuil, J.-P. (2002). « Mobilités et inégalités dans l'aptitude à la pratique des territoires », *Informations sociales*, no.104.

Osmont, A. (1998). « La « Gouvernance » : concept mou, politique ferme », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, no.80-81, pp.19-25.

Ostrom, V., C. M. Tiebout et R. Warren. (1961). « The Organization of Government in Metropolitan Areas: A Theoretical Inquiry », *American Political Science Review*, vol.55, no 4, décembre 1961, pp.831-842.

Robinson, D. (2011). « The Spadina Expressway Controversy in Toronto » *Canadian Historical Review*, vol.92, no.2, pp295-322.

Rouge, M.-F. (1989). « L'organisation de l'espace et les réseaux », *Flux Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, numéro spécial, 1989, pp.79-87.

Savitch, H. et R. Vogel. (2000). « Paths to new regionalism », *State and Local Government Review*, vol.32, no.3, automne 2000, pp..

Scheineson, J. (1971). "Highway Engineering Education in the United States", *Traffic Engineering*, janvier 1971, pp.26-36.

Sénécal, G. (1997). « Les récits du déclin et de la relance de Montréal face aux défis de l'aménagement urbain », *Cahiers de géographie du Québec*, vol.41, no.114, pp.381-391.

Stoker, G. (1998). « Governance as theory: five propositions », *International Social Science Journal*, vo.50 (155), pp.17-28.

Thoenig, J.-C. (1985). « L'analyse des politiques publiques », *Traité de science politique*, vol.4, pp.1-60.

Thoms, W.E. (1979). « Via Rail - A Canadian Amtrak? » 55 *N.D.L. Review*, pp. 61-76.

Tittley, L. (2003). «Regards sur le passé - Le SATRA, un jalon en matière d'aménagement du territoire », *Urbanité*, novembre 2003, pp. 58-60.

Viehe, F. W. (1981). « Black Gold Suburbs : The Influence of the Extractive Industry on the Suburbanization of Los Angeles, 1890-1930 », *Journal of Urban History*, vol.8, no.3, 1981, 23 pages.

Werry, S.D. (1997). « Rails across the river: the story of the St. Lawrence Bridge (1881-1915) », *Canadian Journal of Civil Engineering*, Vol. 24. pp. 480-488.

Wheller, C. M. (1954). "Progress in Railway Signaling", *The Analysts Journal*, vol.10, no.5, novembre 1954, pp.29-31.

Whitt, A. et G. Yago. (1985). « Corporate Strategies and the Decline of Transit in US Cities », *Urban Affairs Quaterly*, vol.21, pp.37-65.

Cadre réglementaire

Anonyme. (1867). « 30º Victoriae, Cap.3, », *British North America Act*, 29 mars 1867, pp.9-47.

Commission canadienne des transports. (1969). « Ordonnance Nº R-6751, *Recueil des décisions de la Commission canadienne des transports*, Ottawa : Commission canadienne des transports, Brochure nº 22, pp. 704-706.

Commission canadienne des transports. (1981). *Recueil des décisions de la Commission canadienne des transports = Canadian Transport Commission reports*, Ottawa : Commission canadienne des transports.

Commission des transports du Canada. (1940a). « Order No. 58946 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol.XXX, pp.94-96.

Commission des transports du Canada. (1940b). « Order No.59215 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol.XXX, pp.245.

Commission des transports du Canada. (1940c). « File No.28420 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol.XXX, no.8, 15 juillet 1940, pp. 223-233.

Commission des transports du Canada. (1940d). « File No.28420 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol.XXX, no.11, 1er septembre 1940, pp.277-278 .

Commission des transports du Canada. (1941). « File 39309.20 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol.XXXI, no.11, 1er septembre 1941, pp.293-298.

Commission des transports du Canada. (1943). « File 28420 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol. XXXIII, no.10, 15 août 1943, pp. 171-174.

Commission des transports du Canada. (1950a). « File No.29984-18 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol. XL, pp. 250-260.

Commission des transports du Canada. (1950b). « Dossier nº 29984.18 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol. XL, pp. 261-271.

Commission des transports du Canada. (1950c). « File No. 29984-18 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol.XL, pp. 373-375.

Commission des transports du Canada. (1951). « File No. 27563.431 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol, XLI, pp. 88-89.

Commission des transports du Canada. (1953). « Order No. 82244 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol. XLIII p.225.

Commission des transports du Canada. (1955a). « File No. 29984-18 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol. XLV, No.3, pp. 57-71.

Commission des transports du Canada. (1955b). File No. 39310- 65, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol.XLV, No.8, pp.215-218.

Commission des transports du Canada. (1955c). « Dossier nº 29984.18 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol.XLV pp.72-87.

Commission des transports du Canada. (1955d). « File No. 27563-181 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol.XLV, pp. 219-224.

Commission des transports du Canada. (1956). « File No. 39310.65 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol XLVI, No. 18, pp.289-292.

Commission des transports du Canada. (1957). « File No. 28420 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol. XLVII, pp.99-102.

Commission des transports du Canada. (1958). « File No. 28420 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol. XLVIII, pp.308.

Commission des transports du Canada. (1959a). « File No. 28420 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol. XLVIII, No.21, pp.481-486.

Commission des transports du Canada. (1959b). « File No. 16939.12 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol. XLIX, pp. 678-683.

Commission des transports du Canada. (1960a). « File No. 35628 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol. L, No.2, pp.11-21.

Commission des transports du Canada. (1960b). « Files No. 16939.12 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa :

Commission des transports du Canada 1939-1967, Vol.L, No.4, pp. 93-96.

Commission des transports du Canada. (1961). « File No. 25357.6 », *Rapport de la Commission des transports du Canada*, Ottawa : Commission des transports du Canada 1939-1967, Pamphlet No. 10, mars 1961, pp. 131-139.

Ministère des Transports du Québec. (2014) (mis à jour 1er juillet 2014). *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, Québec : Publications du Québec.

Publication Québec. (2016). *O-7.3 Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, à jour le 1er juin 2017.

Entretiens semi-dirigés

Clair, M. (2014). *Entretien avec Michel Clair*, 2014.

De Bellval, D. (2014). Entretien avec Denis de Belleval, 2014.

Elkes, S. (2014). *Entretien avec Sam Elkas*, 2014.

Gascon, G. (2014). *Entretien avec Gérard Gascon*, 2014

Gauthier, J. (2014). *Entretien avec Joël Gauthier*, 2014.

Junca-Adenot, F. (2014). *Entretien avec Florence Junca-Adenot*, 2014.

Perrault, R. (2014). *Entretien avec Robert Perreault*, 2014.

Veilleux, M. (2014). *Entretien avec Michel Veilleux*, 2014.

Fonds d'archives

Aéroports de Montréal

Agence métropolitaine de transport (AMT)

Archives de la Ville de Montréal

Archives du Musée ferroviaire Canadien Archives Lanaudière, Fonds Gérard Gascon

Archives du Service d'urbanisme de la Ville de Montréal

Archives personnelles de David Hanna

Bibliothèques de l'Université Concordia

Bibliothèques de l'Université de Montréal

Bibliothèques de l'Université du Québec à Montréal

Bibliothèques de l'Université McGill

Bibliothèques de l'Université York (Toronto)

Bibliothèque et Archives Canada

Bibliothèque et Archives Nationales du Québec

Bibliothèque du service d'urbanisme de la Ville de Vancouver, *Harry Lash Library*

Centre de documentation de l'Institut national de recherche scientifique, Centre urbanisation, culture, société

Chemin de Fer du Canadien National (CN)[118]

Chemin de Fer Canadien Pacifique (CP)

---

[118] Ce centre d'archives contient aussi les archives du CNR et du GTR.

Ministère des Transports du Québec (MTQ)

Musée McCord

Musée des sciences et de la technologie du Canada

Société de Transport de Montréal (STM)

Mémoires et thèses

Arbour, A. (2000). *L'Agence métropolitaine de transport : itinéraire d'une politique de gouvernance métropolitaine*, mémoire présenté pour l'obtention de la maîtrise en Science politique, programme offert par l'UQAM, octobre 2000, 78 pages.

Champagne, É. (2002). *L'émergence du nouveau régionalisme aux États-Unis et sa portée sur la réorganisation des pratiques métropolitaines. Une étude de cas du nouveau régionalisme dans la région métropolitaine de Baltimore*, Montréal, thèse présentée pour l'obtention du grade de Philosophiae doctor (Ph.D.) en Études urbaines, programme offert conjointement par l'INRS-UCS et l'UQAM), 312 pages.

Fougères, D. (1992). *L'encadrement juridique des infrastructures et des services publics urbains : le cas du transport en commun à Montréal, 1860-1880*, Montréal, mémoire de maîtrise présenté pour l'obtention du grade de Maître ès arts, (M.A.) en Histoire, UQAM.

Fougères, D. (2002). *Histoire de la mise en place d'un service urbain public : l'approvisionnement en eau à Montréal , 1796-1865*, thèse présentée pour l'obtention du grade de Philosophiae Doctor (Ph.D.) en Études urbaines, INRS-UCS, 404 pages.

Ingelaere, R. (2002). *Gestion et (re)structuration de deux grandes aires métropolitaines : les transports urbains à Lille et à Montréal*, Toulouse, thèse présentée pour l'obtention du grade de Philosophiae Doctor (Ph.D.), Université de Toulouse II – Le Mirail, 887 pages.

Lafortune, M.-È. (2010). *La construction d'une capacité de gouvernance métropolitaine : le cas de la Communauté métropolitaine de Montréal*. mémoire de maîtrise présenté pour l'obtention du grade de Maître ès sciences, M. Sc., Université du Québec à Montréal, Institut national d la recherche scientifiques, 154 pages.

Landry, R. (1989). *Réflexion sur l'efficacité des gestionnaires et des organisations, à partir de l'étude de son organisation, le Bureau de transport métropolitain*, Rapport d'activité présenté à l'ENAP, à l'INRS

et à l'UQAM en vue de l'obtention de la maîtrise en analyse et gestion urbaine, Montréal, avril 1989, 68 pages.

Leclerc, R. (1991). *La politique ferroviaire québécoise et l'organisation du territoire (1867-1990)*, Québec, thèse présentée pour l'obtention du grade de Philosophiae Doctor (Ph.D.) en géographie, Université Laval, 303 pages.

Poitras, C. (1996). « La construction des réseaux dans la ville : l'exemple de la téléphonie à Montréal, de 1879 à 1930 », thèse présentée à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Philosophiæ Doctor (Ph.D.) en aménagement, Montréal, Université de Montréal, Faculté de l'aménagement, 484 pages.

Schrag, Z.M. (2002). « The Washington Metro as Vision and Vehicle, 1955-2001 », thèse présentée à Columbia University.

Tomas, M. (2007). « Penser métropolitain? L'institutionnalisation des pratiques de coopération dans la région métropolitaine de Montréal », mémoire de maîtrise présenté pour l'obtention du grade de Maître ès sciences, M. Sc., Université du Québec à Montréal, Institut national d la recherche scientifique, 489 pages.

Monographies

Amar, G. (2010). *Homo mobilis, Le nouvel âge de la mobilité*, France : FYP éditions, 207 pages.

Bernier, L. et G. Lachapelle. (1998). *L'étude des politiques gouvernementales : les politiques publiques canadiennes*, Québec : Presses de l'Université Laval, 317 pages.

Bernoux, P. (1990). *La sociologie des organisations*, Paris : Éditions du Seuil, 378 pages.

Berton, P. (1970). *The National Dream*, Toronto : McClelland & Stewart, Toronto, 439 pages.

Bertron, P. (1971). *The Last Spike*, Toronto : McClelland & Stewart, 478 pages.

Blumenfeld, H. (1987). *Life begins at 65 : the not entirely candid autobiography of a drifter*, Montréal : Harvest House, 326 pages.

Brooks, S. (1989). *Public Policy in Canada: an Introduction*, Toronto : McClellan & Stewart. 378 pages.

Castells, M. (1998). *L'ère de l'information - Tome 1: La Société en réseau*, Paris : Fayard, 1998-1999, 674 pages.

Cervero, R. (1998). *The Transit Metropolis*, Washington, D.C. : Island Press, 480 pages.

Clairoux, B. (2001). *Le Métro de Montréal : 35 ans déjà*, Montréal : Éditions Hurtubise, 159 pages.

Clegg, A. (1963). *The Mount Royal Tunnel : Canada's First Subway*, Montréal : Trains and Trolleys Book Club, 30 pages.

Clegg, A. (1967). *The Minirail at Expo67 and Man and his World*, 1967, 12 pages.

Clegg, A. (2008). *The Mount Royal Tunnel : Canada's First Subway : An Illustrated Story of the Construction and Operation of CN's Railway Tunnel under Montreal's Mount Royal*, Ontario : Railfare DC Books, 100 pages.

Clegg, A. et O. Lavallée. (1966). *Catenary through the Counties : the Story of Montreal & Southern Counties Railway*, Montréal : Canadian Railroad Historical Association, 64 pages.

Clermont, Y. (1997). *Histoire de la Commission de transport de Montréal : Les dix premières années 1950-1960*, Outremont : Carte Blanche, 243 pages.

Cruise, D. et A. Griffiths. (1989). *Lords of the line: The men who built the CPR*, London, United Kingdom : Penguin Books, 486 pages.

Cudahy, B. J. (2002). *Cash, Tokens and Transfers : A History of Urban Mass Transit in North America*, New York : Fordham University Press, 266 pages.

Currie, A.W. (1957). *The Grand Trunk Railway of Canada*, Toronto : University of Toronto Press, 556 pages.

Dittmay, H. et G. Ohland. (2004). *The New Transit Town: Best practices in transit-oriented development*, Washington-Covelo-London : Island Press, 254 pages.

Dittmay, H. et G. Ohland. (2004). *The New Transit Town: Best practices in transit-oriented development*, Washington-Covelo-London : Island Press, 254 pages.

Doig, J. W. (2001). *Empire on the Hudson : Entrepreneurial Vision and Political Power at the Port of New York Authority,* Columbia University Press : New York, 582 pages.

Downs, A. (2003). *Still Stuck in Traffic*, Washington, D.C. : Brookings Institution, 472 pages.

Due, J. F. (1966). *The Intercity Electric Railway Industry in Canada*, Toronto : University of Toronto Press, 118 pages.

Dupuy, G. (1991). *L'urbanisme des réseaux : Théories et méthodes*, Paris : Armand Colin Éditeur, 198 pages.

Dye, T. R. (2005). *Understanding Public Policy*, New York : Pearson, 384 pages.

Elkind, E. (2014). *Railtown: The fight for the Los Angeles Metro Rail and the Future of the City*, Berkley : University of California Press, 292 pages.

Flonneau, M. et V. Guigueno (dir.) (2009). *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?*, UHB Rennes 2 - Campus de la Harpe : Presses universitaires de Rennes, 331 pages.

Fougères, D. (2004). *L'approvisionnement en eau à Montréal, du privé au public 1796-1865*, Québec : Septentrion, 472 pages.

Frisken, F. (2007). *The Public Metropolis*, Toronto : Canadian Scholars' Press, 364 pages.

Gagnon, R. (2006). *Questions d'égouts : Santé publique, infrastructures et urbanisation à Montréal au XIXe siècle*, Montréal : Boréal, 263 pages.

Gaston, J. (1976). *Le métro de Montréal*, Montréal : Communauté urbain de Montréal, Bureau de transport métropolitain, 149 pages.

Hayden, D. (2004). *Building Suburbia: Green Fields and Urban Growth, 1820-2000*, New York : Vintage Books, a division of Random House, 318 pages.

Hilton, G.W. et J. F. Due. (1960). *The Electric Interurban Railways in America* (première édition), Standford, California : Stanford University Press, 463 pages.

Hilton, G. W. et J. F. Due. (2000, première édition 1960). *The Electric Interurban Railways in America*, Stanford, California : Stanford University Press, 172 pages.

Hood, C. (1993). *722 Miles : the Building of the Subways and how they Transformed New York*, New York : Simon & Schuster, 335 pages.

Jenish, D. (2009). *La Voie maritime du Saint-Laurent : cinquante ans et l'avenir à nos portes*, Manotick (ON) : Penumbra Press, éditeurs, 199 pages.

Kasarda, J.D. et G. Lindsay. (2011). *Aerotropolis: The way we'll live next*, New York : Farrar, Straus and Firoux, 477 pages.

Keynes, J.M. (1997, c1936). *The General Theory of Employment, Interest, and Money*, Amherst (NY) : Prometheus Books, 403 pages.

Latour, B. (1992). *ARAMIS ou l'amour des techniques*, Paris: La Découverte, 248 pages.

Leduc, M. (2004). *The Turcot Story*, Dollard-des-Ormeaux : Michael D. Leduc Enr., 62 pages.

Leduc, M. (2005). *The Glen*, Dollard-des-Ormaux : Michael D. Leduc Enr., 62 pages.

Legault, G.R. (2002). *La ville qu'on a bâtie. Trente ans au service de l'urbanisme et de l'habitation à Montréal 1956-1986*, Montréal : Éditions Liber, 268 pages.

Legget, R. (1987). *Railroads of Canada*, Vancouver : Douglas & McIntyre, 255 pages.

Lemieux, V. (2002). *L'étude des politiques publiques : les acteurs et leurs pouvoirs*, Québec : Presses de l'Université Laval, 195 pages.

Lortie, A. (sous la dir.). (2004). *Les années 60 Montréal voit grand*, Montréal : Centre Canadien d'Architecture / Vancouver et Toronto : Douglas & McIntyre, 216 pages.

Mace, G. et F. Pétry. (2000). *Guide d'élaboration d'un projet de recherche*, 2e édition, Québec : Les Presses de l'Université de Laval, 134 pages.

MacKay, D. (1992). *The People's Railway: a History of Canadian National*, Vancouver : Douglas & McIntyre, 328 pages.

Marec, Y. (dir.) (2007). *Villes en crise? Les politiques municipales face aux pathologies urbaines (fin XVIIIe - fin XXe siècle)*, Rouen : Creaphis, 753 pages.

Marsan, J-C. (1994). M*ontréal en évolution. Historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais* (3e édition, revue, corrigée et mise à jour), Laval, Québec : Éditions du Méridien, 515 pages.

Martins-Manteiga, J. (2011). *Métro: Design in Motion / Métro : le design en mouvement*, Canada : Dominion Modern, 443 pages.

Marty, F., S. Trosa et A. Voisin. (2006). *Les partenariats public-privé*, Paris : La Découverte, 122 pages.

Massot, M.-H. (dir.) (2010). *Mobilités & Modes de vie métropolitaines : Les intelligences du quotidien*, Paris : Éditions L'Oeil d'Or, 334 pages.

McCormack, K. (2011). *London Underground Steam*, Shepperton : Ian Allan Publishing, 85 pages.

Mény, Y. et J.-C. Thoenig. (1989). *Politiques publiques*, Paris : Presses Universitaires de France, Collection Thémis, Série Sciences Politiques, 391 pages.

National Railway Publication Company, s.d.. *The Official Guide of the Railways and Steam Navigation Lines of the United States, Porto Rico, Canada, Mexico and Cuba*, New York : National Railway Publication Company (numéros multiples).

Negron-Poblete, P. et F. Paulhiac-Scherrer (dirs). (2017). *Villes à vivre : Le quotidien métropolitain entre ancrage et mobilité*, Canada : Les Presses de l'Université Laval, 357 pages.

Offner, J.-M. Et D. Pumain (dirs). (1996). *Réseaux et territoires - significations croisées*, Paris : Éditions de l'Aube, 281 pages.

Ostrom, E. (1990). *Governing the commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*, Londres : Cambridge University Press, 298 pages.

Paillé, P. et A. Mucchielli. (2012). *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*, Paris : Armand Colin, 423 pages.

Pelletier, M.-L. (2014). *Histoire de chemins de fer du Québec*, Québec : Les Éditions GID, 750 pages.

Pharand, J. (1997). *À la belle époque des tramways*, Montréal : Éditions de l'Homme, 286 pages.

Proulx, M.-U. (2011). *Territoires et développement : La richesse du Québec*, Québec : Presses de l'Université du Québec, 480 pages.

Regher, T.D. (1976). *The Canadian Northern Railway : Pioneer Road of the Northern Prairies, 1895-1918*, Toronto : Maclean-Hunter Press. 543 pages.

Rousseau, J.-J. [avant 1800]. *Du contrat social / Rousseau ; notes et commentaires de Jean-François Braunstein avec la collaboration de Christique Thubert*, Paris : Nathan, 2014, c1998, p.215 pages.

Sassen, S. (2001). *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, New Jersey : Princeton University Press; 2nd edition (September 16 2001), 480 pages.

Schaick J.van et I. T. Klaasen (ed.) (2008). *Urban Networks - Network Urbanism / Gabriel Dupuy*, Amsterdam : Techne Press, 295 pages.

Sénécal, G. (dir.). (2011). *L'espace-temps métropolitain: forme et représentations de la région de Montréal*, Québec : Presses de l'Université Laval, 334 page.

Schrag, Z.M. (2008). T*he Great Society Subway : A History of the Washington Metro*, Baltimore, Maryland : JHU Press, 376 pages.

Sergeant, W. (2004). *Building GO-Transit : The Rail Commuter Initiative of the Government of Ontario & Canadian National Railways*, Starkville, MS : HTA Press.

Stevens, G.R. (1973). *History of the Canadian National Railways*, New York : Macmillan, 538 pages.

Tomas, M. (2012). *Penser métropolitain? La bataille politique du Grand Montréal*, Montréal : Presses de l'Université du Québec, 268 pages.

Tricoire, J. (2015). *Le RER - Le Réseau francilien*, Paris : Éditions RATP, 144 pages.

Vennat, P. (2012). *Guy Gauvreau : libérateur de la Normandie, père du métro de Montréal, fondateur de la Place Bonaventure*, Ste-Élisabeth-d'Atray : Valiquette, 150 pages.

Vuchic, V. (2007). *Urban Transit : Systems and Technology*, Hoboken, NJ : John Wiley & Sons, 607 pages.

Walker, C.T. (1995). *Privatized Infrastructure: The Build Operate Transfer Approach*, Westminster, Londres : ICE Publishing, 304 pages.

Yago, G. (1984). *The Decline of Transit : Urban Transportation in German and U.S. Cities, 1900-1970,* Cambridge : Cambridge University Press, 293 pages.

Chapitres de monographies

Fougères, D. (1998). « Une Approche socio-technique pour l'étude historique des infrastructures et des services urbains : l'exemple du service d'eau potable à Montréal », *Barcelona-Montréal : Desarrollo urbano coparado / développement urbain comparé* (H. CAPEL et P.-A. LINTEAU, dir.) Barcelone : Universitat de Barcelona, pp.201-218.

Hanna, D. (1998a). « L'importance des infrastructures de transport », 1998, *Montréal Métropole 1880-1930* (F. Vanlaethem, dir. et Centre Canadien d'architecture (CCA), Montréal : Boréal, 223 pages.

Hanna, D. (1998b). « Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal », *Barcelona-Montréal : Desarrollo urbano coparado / développement urbain comparé* (H. CAPEL et P.-A. LINTEAU, dir.) Barcelone : Universitat de Barcelona,, pp.117-132.

Luther, G. (1937). « Notes on the theory of organization », i *Notes on the theory of organization* (L. Gulick et L. Urwick), New York : Columbia University, Institute of Public Administration, 45 pages.

Mercier, J. (2011). « Le rôle des idées, des institutions et des instruments de politiques publiques pour le transport durable dans les villes », *L'État et la société civile sous le joug de la gouvernance* (C. Rouillard et N. Burlone), Sainte-Foy, Québec : Presses de l'Université Laval, pp. 142-168.

Poitras, C. (2014). « La ville en mouvement. Les formes urbaines et architecturales du système automobile, 1900-1960 », *Atlas historique du Québec - Le fait urbain* (C. Bellavance et M. Saint-Hilaire, dir.), mis en ligne en novembre 2014.

Wachs, M. (1996). « The Evolution of Transportation Policy in Los Angeles : Images of Past Policy and Future Prospects », *The City : Los Angeles and Urban Theory At The End Of The Twentieth Century* (A.J. Scott et E. SOJA, dir), Berkley, CA : University of California Press, pp.106-159.

Publications officielles et rapports

-. s.d. « Employee Timetable », publiées par divers chemins de fer.

Archambault, C. et Ministère des Transports du Québec. (1974). R*apport sur l'implantation d'un système TRRAMM : transport rapide régional aéroportuaire Montréal Mirabel*, Quebec : Ministère des Transports du Québec.

Agence métropolitaine de transport. (1997). *Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, 7 novembre 1997, Montréal : Agence métropolitaine de transport, 114 pages.

Agence métropolitaine de transport. (2016). *Rapport annuel 2016*, Montréal : Agence métropolitaine de transport, 82 pages.

Agence métropolitaine de transport et Aéroport de Montréal (2009). *Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount : Mémoire conjoint de l'Agence Métropolitaine de Transport et d'Aéroports de Montréal*, 11 juin 2009, 15 pages.

American Public Transportation Association. (2017). *Transit Ridership Report - First Quarter 2017*, 6 juin 2017, 33 pages.

Bherer, L. et J.-P. Collin. (2008). *Étude comparative des modèles de gouvernance et de financement en transport collectif métropolitain*, client inconnu, 205 pages.

Blain, G. (1976). *Étude de la ligne 2 nord-ouest du métro et de la ligne Gare centrale/Deux-Montagnes du CN*, 38 pages.

Bombardier Inc. (1980). *Concept definition study of an intermediate capacity transit system: summary report*, Montréal : Transport Canada, Development, 1980, 3 volumes.

Bombardier. (2016) . *Bombardier décroche un contrat d'exploitation et de maintenance à Montréal*, Communiqué de presse, 22 novembre 2016.

Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal. (1978). *Ligne Mirabel : réseau express de Montréal - fascicule 4 : l'exploitation*, Montréal : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. (2017). "Le rapport du BAPE est maintenant public", *Communiqué*, Québec, 20 janvier 2017.

Bureau de la sécurité des transports du Canada. (2013). *Déraillement en voie non principale du train de banlieue 805 exploité par l'Agence métropolitaine de transport au point millaire 73,84 de la subdivision Saint-Hyacinthe à Montréal (Québec) le 9 décembre 2011*, 32 pages.

Bureau du métro. (1968). *Le métro de Montréal après une année d'exploitation*, janvier 1968, 54 pages.

Canadian National (1947). *Canadian National Railways, Folder D*, 22 juin 1947.

CDPQ-Infra. (2017a). « Appels de propositions du projet de REM : processus de sélection et protection des informations confidentielles », *Communiqué de presse*, Montréal, 14 février 2017.

CDPQ-Infra. (2017b). *Chiffres-clés*, mars 2017.

Conseil ferroviaire des trains de banlieue du Grand Montréal. (1995). *Pour un service intégré de transports en commun axé sur le client : rapport synthèse, projet de train régional*, 43 pages.

Chemin de fer Canadien National. (1992). *Mon Train : monorail et train pour la région du grand Montréal*, CN, AMF.

Chemin de fer Canadien Pacifique. (1992). *BMI : projet d'un réseau de trains de banlieue dans la région de Montréal*, CP Rail.

City Planning Department, City of Montreal. (1967). *Montreal: Horizon 2000*, 3 pages.

Collin, J-P., C. Poitras et Y. Bussière. (1998). *La gestion métropolitaine du transport en commun au Canada, aux États-Unis et en France. Analyse comparative de huit cas,* Montréal : INRS-UCS.

Comité des transports de la région de Montréal. (1977). *Le transport des personnes : rapport du Comité des transports de la région de Montréal*, Comité des transports de la région de Montréal, Montréal.

Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal. (1984). *Plan directeur 1984-1986*, Montréal : CTCUM, 100 pages.

Commission de transport de Montréal. (1953). *Un système de transport en commun rapide*, juin 1953, 119 pages + 26 planches.

Conseil ferroviaire des trains de banlieue du Grand Montréal. (1995). *Pour un service intégré de transport en commun axé sur le client : rapport-synthèse, projet de train régional*.

De Belleval, D. (1979). *Plan de transport intégré de la région de Montréal*, Quebec : Ministère des Transports du Québec, 51 pages.

Duperron, A. et Commission de transport de Montréal. (1953). *Rapport de la Commission de transport de Montréal pour l'établissement d'un système de transport en commun rapide*, La Commission : Montréal.

Gascon, G. (sous la dir.). (1984). *Rapport du comité ad hoc sur le transport des personnes dans l'est de la communauté urbaine de Montréal*, Montréal: Communauté urbaine de Montréal / Bureau de transport métropolitain, 29 février 1984, 140 pages.

GO Transit. (2017). *Go Transit: Fact Sheet*, janvier 2017, 1 page.

Gouvernement du Québe. (2000). *La réorganisation municipale : changer les façons de faire, pour mieux servir les citoyens*, Québec : Gouvernement du Québec, 2000.

Gravelle, A. (1978). *Rapport technique sur les accords temporaires avec les compagnies ferroviaires pour le maintien des services de banlieue dans la région de Montréal*, 74 pages.

Groupe de travail sur Montréal et sa région. (1993). *Montréal une ville-région efficace, prospère et vibrante, à vocation internationale, au service de ses citoyens*, Québec : Gouvernement du Québec, 1993.

Hanna, D. (1993). *Transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération Montréalaise : un essai d'interprétation historique*, Montréal : CUM, 83 pages.

Lessard, L. (1978). « Notes pour une allocution de monsieur Lucien Lessard, ministre des transports », présentée à l'occasion de la 73e Assemblée annuelle de l'Association canadienne du transport urbain, 13 juin 1978, 16 pages.

Massé, J.-G. et Comité technique de la communauté urbaine de Montréal. (1985). *Modernisation de la ligne 3 : Gare centrale / Deux-Montagnes et la desserte de l'aéroport Mirabel*, Montréal : Communauté urbaine de Montréal.

Ministère des Affaires municipales et Groupe de travail sur Montréal et sa région. (1993). *Groupe de travail sur Montréal et sa région : rapport d'étape*, Montréal : Groupe de travail sur Montréal et sa région.

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole. (1999). *Évaluation de l'application de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, Québec : Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 42 pages.

Ministère des Transports du Gouvernement du Québec. (1974). *TRRAMM rapport technique sur la praticabilité d'un système de TRRAMM : 1 - problématique*, Québec : ministère des Transports du Québec, 50 pages.

Ministère des Transports du Québec et Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal. (1977). *Ligne Mirabel : réseau express de Montréal : rapport technique d'avant-projet*, Québec : Ministère des Transports du Québec.

Ministère des Transports du Québec. (1982). *Le transport en commun, un choix régional : proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal*, Québec : Direction des communications, ministère des Transports, 92 pages.

Ministère des Transports du Québec. (1987). *Les infrastructures de Transport en Commun de la région de Montréal : Document de Consultation; Orientations, Financement, Incidences*, Montréal : MTQ, 16 pages.

Ministère des Transports du Québec. (1993). *Les trains de banlieue une vision d'avenir*, dépliant.

Ministère des Transports du Québec - CMTC-CIT. (1992). *Optimisation du réseau de train de banlieue : Rapport Synthèse*, décembre 1992.

Morissette, H. (sous la dir.). (1977). *Le transport des personnes*, Montréal : Communauté urbaine de Montréal, 103 pages.

Office des transports du Canada. 2017. *Au cœur des transports : l'histoire en mouvement*, Ottawa : Office des transports du Canada, 132 pages. En ligne : https://www.otc-cta.gc.ca/fra/publication/au-cœur-des-transports-lhistoire-mouvement. Consultation en avril 2017.

Ouellette, A. (1967). *Montréal an 2000 : un plan témoin*, Montréal : Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 3 avril 1967, 7 pages.

Pichette, R. (dir.). (1993). « Montréal une ville-région: efficace, prospère et vibrante, à vocation internationale, au service de ses citoyens », *Rapport du Groupe de travail sur Montréal et sa région*, décembre 1993, 147 pages.

Saulnier, L. (1970). Le *transport public...un bond en avant*, Montréal : Bureau de transport métropolitain, septembre 1970, 37 pages.

Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine et Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise. (2008). *La falaise Saint-Jacques : Survol historique*, Montréal : Ville de Montréal, mai 2008, 30 pages.

Société d'ingénierie Shawinigan. (1964). *Rapport de l'étude de rentabilité relative à un service express empruntant le tunnel du mont Royal : effectuée pour le compte du Comité d'étude du métro du tunnel mont Royal, Québec / De Leuw, Cather & Associé, the Shawinigan Engineering Company Limited*, Montréal : De Leuw, Cather, & Assoc. ; The Shawinigan Engineering Company Limited, septembre 1964.

Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. (1996). *Rapport annuel STCUM*, Montréal : Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

Sites Web

-. 1957. *Time Table No.55*, 17 octobre 1957. En ligne : http://1.bp.blogspot.com/-riKXWcByJ0s/VQJBOEc30xI/AAAAAAAACIM/Yr-j8gOFHRA/s1600/CNR%2Bett%2BOct%2B1957%2B2500%2B%2B.png. Consultation en janvier 2017.

Agence métropolitaine de transport. (s.d.) « Train de l'Est ». En ligne : https://amt.qc.ca/fr/actualites/projets/train-de-l-est. Consultation en avril 2015.

Agence métropolitaine de transport.. (2014). En ligne : www.amt.qc.ca. Consultation en juillet 2014.

American Public Transportation Association (APTA). (s.d.). « Definition: Commuter Rail », APTA Streetcar and Heritage Trolley Site. En ligne : http://www.heritagetrolley.org/defCommuterRail.htm. Consultation en septembre 2018.

Assemblée nationale du Québec. (2013a). « Sam Elkas », *Députés*. En ligne : www.assnat.qc.ca/fr/deputes/lessard-lucien.4193/biographie.html. Consultation le 13 juin 2014.

Assemblée nationale du Québec. (2013b). « Lucien Lessard », *Députés*. En ligne : www.assnat.qc.ca/fr/deputes/elkas-sam-3105/biographie.html. Consultation le 13 juin 2014.

Breton, J., (2015). « La Cie de Transport Provincial / Provincial Transport Company (permis no.231-A) », *Capsules historiques - Cie - Opérateurs - Sociétés, Société d'histoire d'autobus du Québec*, 29 octobre 2015. En ligne : http://www.histoireautobusquebec.com/index.php?option=com_content&view=article&id=154:la-cie-de-transport-provincial-provincial-transport-company-permis-231a&catid=16:cie-operateurs&Itemid=34. Consultation en février 2017.

Bur, J. (1992). « Pouvoir locaux et transports régionaux », travail présenté dans le cours GEO 6758 Planification territoriale des transports urbains,

UdeM. En ligne : http://jbb.poslfit.com/Pages/transportation/1992-04_transp-reg.html. Consultation le 12 septembre 2011.

CDPQ-Infra. (2015). *Réseau électrique métropolitain - Un nouveau mode de transport, un nouveau mode de vie*, En ligne : https://www.cdpqinfra.com/fr/Reseau_electrique_metropolitain. Consultation en juin 2017.

Chicago Department of Aviation. (2017). « O'Hare History », *Business-About the CDA - O'Hare History*. En ligne : http://www.flychicago.com/business/CDA/Pages/OHare.aspx. Consultation en mars 2017.

Communauté métropolitaine de Montréal. (2017). Nomination des administrateurs de l'ARTM et au RTM », *Champs d'intervention - Transport - Dossiers - Gouvernance*. En ligne : http://cmm.qc.ca/fr/champs-intervention/transport/dossiers-en-transport/gouvernance/. Consultation en juillet 2017.

Cormier, F. (2015). *Nicolas Girard remplacé par Paul Côté à la tête de l'AMT*, 18 août 2015. En ligne : http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/politique/2015/08/18/004-nicolas-girard-amt-remplace-paul-cote.shtml. Consultation en novembre 2015.

Cournoyer, J. (2006-2017). « Glen Yard (entreprise de services, transports ferroviaires) », *La Mémoire du Québec en ligne*, Dollard des Ormeaux : ProGestion JMA Inc. : Communications Cournoyer Inc. dernière modification 25 décembre 2016. En ligne : https://www.memoireduquebec.com/wiki/index.php?title=Glen_Yard_%28entreprise_de_services%2C_transports_ferroviaires%29. Consultation en août 2017.

Gagnon, D.J. (2015). « Tunnel Terminal (CNR) to Central Station (CNR) », *Turcot York - Some aspects of Montreal railroading pre*-1970, 7 avril 2015. En ligne : http://turcotyard.blogspot.ca/2015/04/tunnel-terminal-cnr-to-central-station.html. Consultation en août 2017.

GO Transit. (2012). « Quickfacts – Go Trains » En ligne :http://gotransitnlb.gotransit.com/public/en/docs/publications/

Train_QuickFacts_Mar2012.pdf, mars 2012. Consultation le 17 mars 2012.

Heathrow. s.d. « Our history », *Home - Company news and information - Company information*. En ligne : http://www.heathrow.com/company/company-news-and-information/company-information/our-history. Consultation en mars 2017.

John Hopkins Institute for Policy Studies. s.d. "..." , en ligne : http://ips.jhu.edu/pub/public-policy. Consultation en novembre 2013.

Les amis de la Montagne. s.d. En ligne : lemontroyal.qc.ca. Consultation en septembre 2014.

Metrolink. (2017). « Rail Corridor Ownership », *Project & Programs*. En ligne : http://www.metrolinx.com/en/projectsandprograms/corridorownership/corridor_ownership.aspx. Consultation en juin 2017.

Musée des sciences et de la technologie, [s.d.]. *Rue, gare Moreau, Montréal, Québec, Canada (1944), N° d'image : CN004252*. http://imagescn.techno-science.ca/structures/index_choice.cfm?id=37&photoid=982837999. Consultation en mai 2017.

Patrimoine Canadien et Héritage Montréal. s.d. « Pont Victoria », *Montréal en quartiers*. En ligne : http://www.memorablemontreal.com/accessibleQA/ponts/?id=176&menu=histoire. Consultation en janvier 2017.

Pressman, N. (2008-2013). "Hans Blumenfeld", *Historica Canada*, publié le 24 mars 2008, mis à jour le 13 décembre 2013. En ligne : www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/hans-blumenfeld/. Consultation en juillet 2014.

Railroadiana. s.d. *Turcot Yards, Montreal, 1956*. En ligne : http://www.flickriver.com/photos/striderv/sets/72157604940277523/.

Réseau de transport métropolitain. (2017). « Centre de maintenance de Lachine », *Projets, nouvelles et évènements - Réalisations*. En ligne :

https://rtm.quebec/fr/actualites/realisations/centre-maintenance-lachine. Consultation en août 2017.

Signature sur le Saint-Laurent. s.d. *Nouveau pont Champlain*. En ligne : http://www.nouveauchamplain.ca/. Consultation en juin 2017.

Société de transport de Montréal. (1997-2017). « Bref historique des titres de transport à Montréal », *À propos - Découvrez la STM et son histoire - Histoire*. En ligne : http://www.stm.info/fr/a-propos/decouvrez-la-STM-et-son-histoire/histoire/bref-historique-des-titres-de-transport-montreal. Consultation en mai 2017.

Toronto Pearson. (2014). « Toronto Pearson (Enplaned + Deplaned) Passenger », 31 janvier 2014. En ligne : https://origingtaa.torontopearson.com/uploadedFiles/GTAA/Content/About_GTAA/Statistics/12-DecPax(1).pdf. Consultation en juillet 2017.

Translink. (2017). « West Coast Express », *TransLink - About Us - Corporate Overview - Operating Companies - WCE*. En ligne : https://www.translink.ca/en/About-Us/Corporate-Overview/Operating-Companies/WCE.aspx. Consultation en juin 2017.

Vennat, P. et Maj. J. Guilbault. s.d. "Brigadier Général J. Guy Gauvreau", *Les Fusiliers Mont-Royal - D'hier à aujourd'hui - Membres Émérites*, En ligne : www.lesfusiliersmont-royal.com/dhier-a-aujourdhui/membres-emerites/guy-gauvreau/. Consultation en juillet 2014.

Ville de Montréal, [s.d.] "Lucien Saulnier, le "bras droit" de Jean Drapeau", *Capsule découverte*. En ligne : www.ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=65,13492006&_dad=portal&_schema=PORTAL. Consultation en juillet 2014.

Ville de Montréal - Centre d'histoire de Montréal. s.d. "26. Le métro de Montréal", *Liste des thématiques*. En ligne : www.ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2497,3090381&_dadportal&_schema=PORTAL. Consultation en juillet 2014.