

DOSSIER TRANSPORT



TRANSPORT

LE TRANSPORT AU QUÉBEC: UN SURVOL

À l'aube de l'humanité, un de nos ancêtres, l'anthropopithèque, lassé sans doute par le peu de vitesse que lui procurait la locomotion à quatre pattes, eut la brillante idée de se tenir debout et de se mouvoir seulement à l'aide de ses jambes. Depuis ce moment historique, l'homme n'a cessé de vouloir perfectionner ses moyens de locomotion.

D'abord, il dompta les animaux et en fit des montures. Puis un jour, un petit fût inventa la roue et il s'ensuit alors chariots, calèches et cabriolets de toutes sortes. Une fois le principe de la flottaison maîtrisé, il se lança à la conquête des mers. Harnachant la vapeur, il construisit la locomotive et ainsi naquit le chemin de fer. Cet incessant besoin de se déplacer sur de plus grandes distances le plus rapidement possible trouve son apothéose au vingtième siècle, lequel a vu naître, grâce aux prodigieux essor de la technologie, des moyens de transport de plus en plus sophistiqués, comme en témoigne éloquentement le voyage sur la Lune.

De tous les temps, aujourd'hui comme hier, le transport est au cœur de nos économies. En effet, on peut souvent juger du degré d'évolution économique d'une société par la complexité et l'efficacité de son réseau de transport. Le principe est au fond simple : plus on facilite le transports des humains et des biens, plus on favorise le commerce. C'est sans doute ce même principe qui a servi de guide à nos prédécesseurs lorsqu'ils ont choisi de fonder les villes près des cours d'eau qui sont des moyens naturels de transport.

Sise sur le fleuve Saint-Laurent, Montréal n'échappe pas à cette règle. Par contre, fait curieux, nous oublions souvent qu'elle est une ville portuaire d'envergure internationale. Depuis la fondation de la ville, le port de Montréal a joué un rôle clef dans le développement de la région et c'est encore vrai aujourd'hui, puisque le transport maritime est toujours un important secteur d'activité économique régionale.

La situation géographique du port, à l'intérieur des terres, lui confère sa particularité et son avantage, car il est tout près des grands centres industriels canadiens et surtout américains où il recrute bon nombre de ses clients. La Société du port de Montréal gère des installations modernes qui peuvent accueillir toute la gamme des marchandises, du vrac au conteneur, et propose à sa clientèle un système de transport intermodal parfaitement intégré. De nos jours, le transport des marchandises par conteneurs représente une part importante du trafic maritime et c'est justement dans ce domaine que le port de Montréal a su se tailler une place de choix. En effet, sur le marché de l'Atlantique Nord, Montréal est devenu un leader dans le transport de marchandises diverses conteneurisées, surpassant en cette matière même le port de New York.

Autour du port se sont greffées de nombreuses entreprises : agences maritimes, arrimeurs, transporteurs qui font de Montréal leur port d'attache.

D'autres y font escale régulièrement. Plusieurs de ces entreprises sont de propriété canadienne ou québécoise et leur rayonnement dépasse largement nos frontières.

Nos installations portuaires sont directement reliées au chemin de fer, ce qui constitue pour nous un autre avantage. Les deux transporteurs nationaux, le Canadien Pacifique et le Canadien National, maintiennent dans la région un important réseau ferroviaire qui rejoint la plupart des grandes villes canadiennes, mais aussi les villes américaines comme Détroit et Chicago.

Depuis quelques années, le transport ferroviaire a subi de nombreuses modifications. D'une part, le gouvernement fédéral, en nationalisant le CN, s'est retiré de l'exploitation du chemin de fer et d'autre part, toute l'industrie a dû se rationaliser afin de retrouver une bonne santé financière. Boudée de plus en plus par les passagers, l'industrie ferroviaire s'est concentrée sur le transport des marchandises. Mais dans l'est du Canada,

sur les courtes distances, le camionnage lui livre une féroce concurrence et pour le moment emporte la part du lion.

Afin de remédier à cette situation, le Canadien Pacifique a procédé récemment à une restructuration majeure. Elle a en quelque sorte scindé son réseau en deux et elle a créé une nouvelle entité, le Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson (SL&H), qui a la responsabilité de gérer et de développer le réseau dans l'Est canadien. En plus de rendre plus alléchant le transport ferroviaire sur courte distance et d'en faire alors une alternative viable au camionnage, le SL&H a aussi pour mandat de mettre en valeur ses lignes à destination des villes américaines. N'oublions pas qu'une part de plus en plus grande des marchandises qui transitent par Montréal ont comme point d'origine ou d'arrivée les États-Unis, en particulier le Midwest. Mieux faire dans ce créneau aiderait considérablement à la relance de l'industrie ferroviaire dans la région, laquelle, il faut bien l'avouer, a perdu bien des plumes ces dernières années.

Tous les chroniqueurs des radios matinales affectés à la circulation nous le disent à chaque jour, le réseau routier de la grande région de Montréal s'engorge souvent. Et les nombreux nids de poule attestent de sa vétusté. Mais dans ces temps de lutte au déficit et de compressions budgétaires, les gouvernements ne sont guère disposés à investir d'importantes sommes dans de si imposants travaux d'infrastructures que sont les routes et l'on peut dire sans crainte que le réseau routier à Montréal ne subira pas de modifications majeures dans les années à venir. Tout au plus procède-t-on aux réparations qui s'imposent, telle la réfection du tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine cet été.

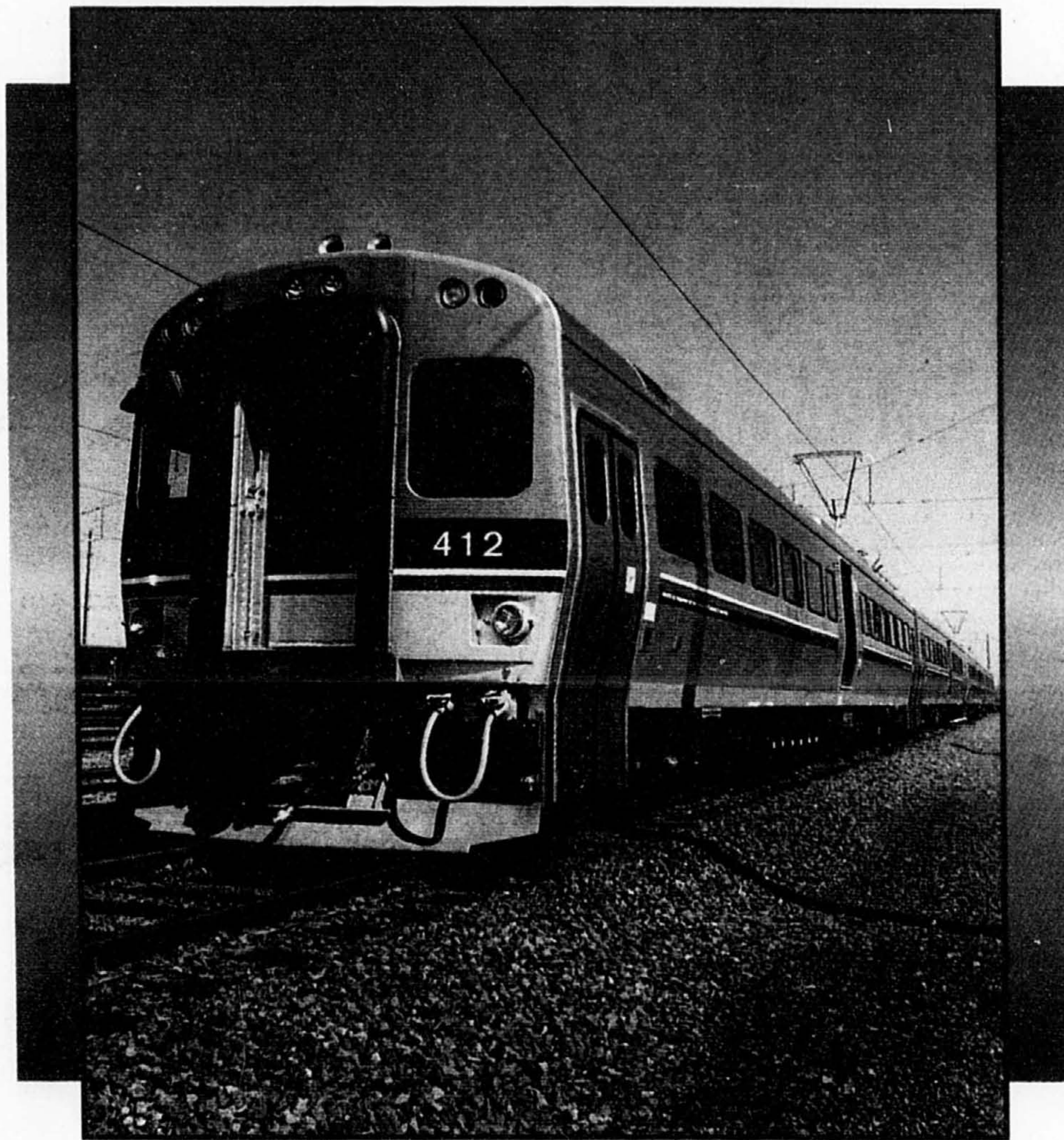
Nos concitoyens des banlieues devront encore, matin et soir, patienter sur les ponts, à moins qu'ils ne choisissent de délaissier l'automobile au profit du transport en commun. Mais en cette matière, il y a loin de la coupe aux lèvres. Malgré une nette amélioration des services et une mise en marché plus vigoureuse, le transport en commun est encore trop souvent perçu par plusieurs d'entre nous comme le transport des pauvres. L'automobile a toujours notre préférence.

Les trois grandes sociétés de transport dans la région de Montréal, soit la Société de transport de la Communauté urbaine de Mon-

tréal, la Société de transport de Laval et la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, font face au même problème : comment augmenter l'achalandage ? La tâche est d'autant plus difficile que les budgets des sociétés s'amenuisent et que l'introduction de nouveaux services susceptibles d'attirer la clientèle coûte cher. Sans compter

tré, le métro a encore moins d'attrait. Difficile alors de vous mettre à contribution.

Par le passé, il a été impossible d'harmoniser tous ces intérêts différents et c'est pourquoi un véritable plan de transport pour la grande région de Montréal se fait toujours attendre. Afin de remédier



De plus en plus, les grandes agglomérations urbaines dans le monde se tournent vers le train de banlieue comme solution au problème du transport régional.

les efforts de tous les intervenants dans ce dossier.

À ce chapitre, l'élaboration d'un véritable réseau de trains de banlieue est sans doute une des pièces maîtresses. Il existe présentement deux lignes de trains de banlieue à Montréal, l'une vers Deux-Montagnes et l'autre vers Rigaud, toutes deux gérées pour le moment par la STCUM. Récemment la ligne Montréal/Deux-Montagnes a été entièrement modernisée. Les travaux ont été réalisés par la firme CANAC, une filiale du CN, et le matériel roulant a été fourni par Bombardier. Aujourd'hui les passagers qui empruntent cette ligne voyagent plus rapidement et jouissent d'un plus grand confort.

Lorsqu'on jette un coup d'œil sur une carte de Montréal et de la région, on remarque aussitôt les nombreuses infrastructures ferroviaires qui pourraient aussi accueillir une ligne de trains de banlieue et l'on se met à rêver à un réseau qui sillonnerait la région dans son ensemble. De plus en plus, les grandes agglomérations urbaines dans le monde se tournent vers le train de banlieue comme solution au problème du transport régional. L'heure est sans doute venue où Montréal devra faire le même choix, d'autant plus que nous disposons de la technologie et des infrastructures nécessaires.

Un autre projet dans le domaine du transport qui pourrait être capital pour la région de Montréal est celui du TGV ou train à grande vitesse. Ce projet, dans les cartons depuis plusieurs années, a dernièrement refait surface lors de la rencontre à Québec entre M. Bouchard et M. Chrétien. Bien devin celui qui aujourd'hui peut dire avec certitude si nos gouvernements ont sérieusement l'intention d'aller de l'avant avec un tel projet. Pourtant les bénéfices sont là. Non seulement c'est la seule façon de relancer le transport ferroviaire des passagers dans le corridor Québec-Windsor, mais les retombées technologiques pour les firmes canadiennes et québécoises



Nos concitoyens des banlieues devront encore, matin et soir, patienter sur les ponts, à moins qu'ils ne choisissent de délaissier l'automobile au profit du transport en commun.

que le volume des passagers dépend de l'activité économique et que la morosité actuelle n'a certes pas aidé. Pour le moment, les sociétés de transports sont condamnées à faire plus avec moins et seule une volonté politique claire peut leur permettre de prendre leur essor.

Dans ce dossier, les nombreuses municipalités qui financent aujourd'hui une bonne partie des coûts du transport en commun ont souvent des intérêts divergents. Par exemple, le métro ne représente pas le même attrait si l'on réside soit sur le Plateau Mont-Royal, soit à Boucherville. Et si l'on habite une petite ville en périphérie, dans la deuxième ceinture disons, et que l'on se déplace rarement à Mon-

à ce problème et mettre fin à ce qui souvent prend l'allure d'une chicane de clochers, le gouvernement du Québec, par le biais de la loi 102, a mis sur pied l'Agence métropolitaine de transport.

Cette agence, dont les membres viennent tout juste d'être nommés, s'est vu confier un double mandat. D'une part, elle doit redistribuer équitablement entre les trois sociétés de transport les sommes générées par la vente des cartes régionales et par la surtaxe sur l'immatriculation ainsi que la part de l'impôt foncier et de la taxe sur l'essence qui revient au transport en commun. De plus, elle doit se pencher sur le problème du plan de transport régional et coordonner

associées au projet seraient importantes. À l'avenir, dans les régions à forte densité de population, le train à grande vitesse peut s'avérer un mode efficace et écologique de transport des personnes. Un TGV canadien donnerait l'occasion aux entreprises d'ici d'acquiescer l'expertise nécessaire afin de pouvoir ensuite se lancer à l'assaut du marché international.

Bien sûr, des projets d'envergure comme le TGV et les trains de banlieue nécessitent d'importants investissements de la part de nos gouvernements. Mais à l'heure de la mondialisation et de la technologie de pointe, n'est-ce pas l'effort que l'on doit consentir si l'on veut demeurer concurrentiel ?

TRANSPORT

LA SOCIÉTÉ DU PORT DE MONTRÉAL

Les festivités du Jour de l'An sont à peine terminées que Dominic J. Taddeo, président-directeur général de la Société du port de Montréal, attend sur un quai le premier navire de l'année afin de remettre à son capitaine la canne au pommeau d'or. A la vue du bateau, tout recouvert de glace, qui a su naviguer à bon port, M. Taddeo n'arrive pas à réprimer son émerveillement.

Autrefois la canne au pommeau d'or célébrait la ténacité du capitaine qui osait le premier remonter le Saint-Laurent à la fonte des glaces, aujourd'hui elle est devenue une tradition qui souligne l'accessibilité du port de Montréal, ouvert à longueur d'année.

Cette réalité nous échappe parfois comme nous échappe le fait que Montréal est une ville portuaire d'envergure internationale. « C'est vrai que les citoyens méconnaissent parfois leur port, commente M. Taddeo mais il ajoute aussitôt, sourire aux lèvres, mais ce n'est heureusement pas le cas de nos clients ». En effet, le port de Montréal s'est taillé une place de choix en devenant le plus important port à conteneurs au Canada et un leader sur le marché de l'Atlantique Nord.

En général, un port de mer se situe sur la mer, niché dans une baie, mais ici, à Montréal, il se trouve à 1,600 kilomètres à l'intérieur des terres. Mais ce qui apparaît à première vue comme un désavantage est plutôt un des atouts stratégiques du port de Montréal. Son emplacement, en effet, le situe tout près des grandes agglomérations urbaines et des grands centres industriels du Canada ainsi que des Etats américains du Nord-Est et du Midwest auxquels il est relié par un excellent réseau routier et ferroviaire. La route terrestre la plus courte et directe entre cet immense arrière-pays et les vastes marchés de l'Europe du Nord et la Méditerranée passe par Montréal. L'activité économique générée par les importations et les exportations qui transigent par le port de Montréal crée quelque 14 000 emplois directs et indirects et totalise, chaque année, des revenus de 1,2 milliards de dollars.

La Société du port de Montréal, depuis 1983, est constituée en société portuaire locale ce qui lui confère les pouvoirs nécessaires pour assumer ses responsabilités en matière de tarification, de promotion et de gestion des biens et des ressources humaines. En décembre dernier, le gouvernement du Canada, dans le cadre de la nouvelle politique maritime nationale, a annoncé la commercialisation des ports publics dont le port de Montréal. Cette nouvelle façon de faire, qui n'est pas une véritable privatisation mais qui s'en inspire, n'inquiète en rien M. Taddeo. Selon lui, il s'agit du simple prolongement des actions que mène déjà la société portuaire depuis plusieurs années. « Au fond nous avons développé au fil des ans une culture d'entreprise privée » précise-t-il.

En effet, depuis qu'elle est devenue une société portuaire locale, La Société du port de Montréal a adopté une orientation résolument commerciale et elle fonctionne de façon efficace et rentable. Et cette nouvelle politique fédérale lui apportera encore plus d'autonomie. « Nous serons en mesure de prendre

nos décisions plus rapidement », ajoute M. Taddeo, et c'est justement ce que nous souhaitons ».

La Société du port de Montréal construit et entretient les installations portuaires qu'elle loue à des entreprises privées d'arrimage. Elle exploite elle-même un silo à céréales, une gare maritime et son propre réseau ferroviaire qui, avec plus de 100 kilomètres de voies ferrées, permet aux chemins de fer transcontinentaux d'avoir accès à presque tous les postes à quai. Etendu sur plus de 25 kilomètres de rive, le port polyvalent de Montréal offre à ses usagers des installations et des équipements capables de manutentionner tous les types de fret. Parmi ses installations, on dénombre notamment : cinq terminaux à conteneurs et trois terminaux pour les vrac solides, 22 hangars de transit et des aires à ciel ouvert réservés aux marchandises diverses non-conteneurisées et des postes à quai pour la manutention du vrac liquide et des produits pétroliers. Ces installations sont dotées d'équipements modernes de manutention telles les grues à portique à forte capacité de levage ainsi que des rampes spéciales pour le trafic roulier. En outre, on trouve aisément sur place tous les services essentiels tels le mazoutage, le remorquage et l'amarrage. Deux bureaux de douanes, situés sur le territoire même du port, accélèrent le dédouanement et assurent un service plus fiable et rapide. L'an dernier, la société portuaire a agrandi et modernisé les installations du terminal à conteneurs Cast et prévoit investir d'ici la fin de l'an 2000 quelque 108,2 millions de dollars en immobilisations. De plus, la société portuaire est propriétaire d'un important terminal de vrac solide situé à Contrecoeur, à 40 kilomètres en aval de Montréal. Lorsque ses installations deviendront surchargées, c'est du côté de sa réserve foncière à Contrecoeur que le port prendra sans doute de l'expansion.

Avec son propre réseau ferroviaire, ses routes, ses multiples installations, ses services d'électricité et d'aqueduc, son service de police même, le port de Montréal constitue une petite ville en soi.

Quelque quarante lignes maritimes relient le port de Montréal à plus de 200 ports sur les cinq continents mais la grande majorité du trafic se situe sur la route de l'Atlantique Nord. Canada Maritime, Hapag-Lloyd, OOCL, Bolt Canada, DSR-Senateur et Cast sont quelques unes des lignes maritimes desservant des ports de mer aussi variés que Zeebrugge et Anvers en Belgique, Liverpool au Royaume-Uni, Cadix en Espagne et Le Havre en France pour ne nommer que ceux-ci. Des destinations plus éloignées comme l'Afrique du Sud sont aussi desservies par le port.

Pour de nombreux océaniques, le port de Montréal est ce que l'on nomme une destination terminus, c'est-à-dire que la cargaison entière est chargée et déchargée ici même sans faire escale dans un autre port. C'est que la clientèle du port de Montréal profite d'un système de transport intermodal parfaitement intégré ce que nos compatriotes anglophones ont baptisé, avec l'économie des mots qui leur est propre, *a seamless system*. Avec ce système, les conteneurs sont placés

directement du bateau sur un wagon de train ce qui permet aux lignes ferroviaires d'organiser des rames avec une manutention minimum. Les conteneurs qui ne voyagent pas par voie ferroviaire prennent la route immédiatement. Ainsi les marchandises sont livrées aux destina-

marchandises transportées atteignent la région de Toronto en 10 heures, de Détroit en 24 heures et de Chicago en un peu plus de 30 heures. « C'est l'un de nos avantages concurrentiels majeurs, explique Dominic Taddeo, et nos clients l'apprécient énormément ». A preuve, le port de Montréal,

pétroliers qui sont dans l'ensemble destinés au marché local. « Il y a une baisse marquée de la consommation locale et Montréal n'a plus l'industrie pétrochimique d'avant, déplore le Pdg du port, M. Taddeo, c'est ce qui explique la baisse de trafic dans ce secteur ».



taires plus rapidement ce qui constitue un avantage net sur le plan commercial. En effet, dans le domaine du transport, choisir la route la plus courte n'est pas le seul moyen d'être plus efficace, il faut aussi réduire le nombre de manutentions ce qui, en plus de réduire les coûts, augmente la rapidité de livraison. Ainsi, à partir de Montréal, les

en matière de trafic conteneurisé destiné au marché de l'Atlantique Nord, dépasse le port de New York.

Le trafic total des marchandises manutentionnées au port de Montréal en 1995 s'est élevé à 19,2 millions de tonnes, soit une baisse de 4,3 pour cent par rapport à celui de 1994. Cela s'explique surtout par un net recul dans le secteur des produits

Le port de Montréal a aussi connu, en mars 1995, un arrêt de travail, le premier en vingt ans. Aujourd'hui, une entente entre le Syndicat des débardeurs et vérificateurs et l'Association des employeurs maritimes assure la paix dans les relations de travail jusqu'à la fin de 1997.

Suite à la page 4

PRENEZ LA VAGUE !



Sur la route de l'Atlantique nord, le Port de Montréal manutentionne autant, sinon plus, de marchandises diverses que tout autre port de la côte est nord-américaine.

Pas étonnant, le Port de Montréal offre le trajet le plus court entre l'Europe et la Méditerranée et le cœur industriel de l'Amérique du Nord. Ses installations ultramodernes prennent tous les types de fret, en toute saison. Les navires y sont vite déchargés et rechargés, et les marchandises, livrées plus rapidement grâce à d'excellentes liaisons intermodales.

Alors, dites adieu aux frais élevés d'expédition. Prenez la vague jusqu'au Port de Montréal.



Port of Montreal
Port de Montréal

Édifice du Port de Montréal, Cité du Havre, Montréal (Québec) H3C 3R5 Tél. : (514) 283-8585 Télécopieur : (514) 283-0829

CAHIER TRANSPORT

Publié et entièrement
réalisé par :

Les Éditions Déca Inc.
1075, rue Serbrooke Est,
Bureau 901
Montréal (Québec)
H2L 4V1
Téléphone: (514) 527-0294
Télécopieur: (514) 527-2345

Sous la direction de :

Christian Coulon

Toute correspondance ou demande relative à ce cahier
spécial doivent être adressées à : Les Éditions Déca Inc.

Tous droits réservés. © Copyright 1996. Toute
utilisation, traduction, adaptation ou reproduction par
quelque procédé que ce soit est interdite sans l'auto-
risation préalable de Les Éditions Déca Inc.

Éditeur :

Les Éditions Déca Inc.
Christian Coulon
Président et directeur général

Rédaction :

Guy Paquin
Pierre Vallée
Vallier Lapierre

Infographie :

Studio Illustrart Inc.
Sonia Paskaryk

Suite

LE PORT DE MONTRÉAL

Malgré ces légers soubresauts, le port de Montréal a tout de même connu une légère hausse dans le trafic des marchandises diverses conteneurisées et il a maintenu son leadership dans ce secteur du transport maritime. En effet, pour le marché de l'Atlantique Nord, le port de Montréal manutentionne plus de marchandises en conteneurs que tout autre port de la côte est nord-américaine s'accaparant à lui seul près de 36% de ce marché. Plus de la moitié des conteneurs ont comme point d'origine ou de destination les États-Unis, surtout les États du Midwest (Illinois, Michigan, Minnesota, Wisconsin et Ohio) ainsi que la Nouvelle-Angleterre et l'État de New York; l'autre moitié des conteneurs se destinent au marché canadien, principalement l'Ontario et le Québec.



Dominic J. Taddeo, président-directeur général de la Société du port de Montréal.

Si le secteur des marchandises conteneurisées, toujours en croissance, représente le fer de lance du port de Montréal, il ne faudrait pas négliger pour autant les autres secteurs d'activité tels les vrac liquides (produits pétroliers et chimiques, huiles végétales) et les vrac solides (céréales, minerais) qui représentent, bon an mal an, environ 60% des marchandises manutentionnées au port.

En 1996, l'ensemble des marchandises manutentionnées au port ne devrait pas bouger. On prévoit que la croissance reprendra dès 1997 pour atteindre à la fin de l'an 2000 la somme de 21,5 millions de tonnes soit un gain net de 2,5 millions de tonnes. Ce sont les marchandises diverses conteneurisées qui contribueront le plus à cette croissance.

Les principaux concurrents du port de Montréal sont les ports de New York, Baltimore, Hampton Roads en Virginie et Halifax au Canada. Afin de se démarquer de ses rivaux et même d'accroître sa position concurrentielle, la société portuaire a mis en place un énergique plan de marketing qui ne rate aucune occasion de faire valoir à d'éventuels clients les avantages qu'offre le port de Montréal : une situation géographique à proximité des grands marchés industriels du Nord-Est américain et canadien et un système intermodal intégré à un excellent réseau ferroviaire et routier qui favorise la rapidité et l'efficacité des livraisons. Ainsi, la Société du port de Montréal vient appuyer les centaines de représentants des lignes maritimes qui, toujours satisfaits des services reçus, deviennent en quelque sorte de merveilleux porte-paroles. « Cela fait beaucoup de personnes qui parlent en bien du port de Montréal, explique Dominic J. Taddeo, et il n'est pas rare que les amis de nos clients deviennent aussi nos clients ».

Mais la lutte demeure serrée, en particulier avec ses homologues américains, et c'est la raison pour laquelle la société mène une politique de tarification agressive qui la rend encore plus compétitive. Pour la quatrième année de suite, le port de Montréal a gelé ses tarifs généraux tels les droits de port, d'amarrage, de mouillage et de quai par exemple. Et afin de stimuler davantage le trafic, le port a mis sur pied depuis 1986 un programme de primes incitatives qui offre des rabais aux lignes maritimes. Évidemment pour offrir pareil service, il a fallu couper dans les dépenses et rationaliser la gestion. Avec le gel des tarifs et les primes incitatives, les droits de quai pour les conteneurs reviendront en moyenne à 1,90 \$ la tonne en 1996 alors qu'ils étaient de 2,25 \$ il y a dix ans.

Malgré son succès et sa renommée, le port de Montréal ne peut guère se reposer sur ses lauriers car la concurrence est féroce. Dans le monde du transport maritime, il suffit parfois de peu de changement pour modifier la donne. Ainsi dans son effort accru pour réduire le déficit, le gouvernement fédéral a demandé à la Garde côtière de mettre sur pied un programme de recouvrements des coûts reliés aux services qu'elle offre au transport maritime commercial - brise-glaces, aides à la navigation, etc - en facturant ceux-ci progressivement aux entreprises qui en profitent. Pour le moment, toute cette affaire est sur la glace pour ainsi dire puisque le Comité permanent de Pêches et Océans ainsi que le commissaire de la Garde Côtière ont recommandé au gouvernement de consulter tous les intervenants de l'industrie et de procéder à une étude d'impact avant d'accoucher d'une politique définitive.

Selon Dominic J. Taddeo, même si la solution retenue par le fédéral cette année s'avère différente de celle préconisée par le port de Montréal, ce dernier est encore en mesure de s'ajuster. « Ce ne sera pas la première fois dans son histoire que le port de Montréal aura à relever un nouveau défi », lance-t-il. « Lors de la création de la Voie maritime, plusieurs prédisaient notre mort et nous voilà plus que jamais en vie et en bonne santé, poursuit-il, et nous entendons le demeurer ».

Voilà un gage qu'on ne saurait prendre à la légère car la Société du port de Montréal est résolument tournée vers l'avenir.

LE TRANSPORT MARITIME

L'été est de retour, et profitant des rayons du soleil, nous voilà attablés sur une terrasse devant un bon repas. Le serveur nous apporte les salades en précisant que la vinaigrette est confectionnée à base d'une huile d'olive extra vierge. Nous dégustons et apprécions sans pour autant nous étonner de la présence de ce produit sur notre table. Mais puisqu'il n'y a pas d'oliviers au Québec, cette huile a dû quitter ses lointaines collines de la Toscane pour venir jusqu'à nous. Parions qu'elle a emprunté un mode de transport vieux comme le monde : le transport par voie maritime.

Chaque jour, des milliers de cargos sillonnent les mers du globe et transportent dans leurs cales des marchandises aussi diverses que des minerais bruts et des huiles d'olive, sans compter d'innombrables produits manufacturés. Si les Phéniciens connaissaient avant nous les avantages du commerce maritime, deux millénaires plus tard, le transport maritime demeure toujours une manière efficace et économique d'acheminer les marchandises. De continent à continent bien sûr, mais aussi à l'intérieur des terres lorsque les voies navigables le permettent.

Dans le monde sophistiqué qui est le nôtre, où l'économie ne connaît plus de frontières, la navigation commerciale est devenue une mégaindustrie autour de laquelle viennent se greffer une foule d'entreprises : agences maritimes, lignes maritimes, armateurs, armateurs, transporteurs et, au cœur de tout cela, les installations portuaires.

Lorsqu'un industriel québécois, par exemple, trouve un client étranger pour son produit, le problème du transport se pose aussitôt. Sa première démarche consiste alors à approcher, directement ou par l'intermédiaire d'un courtier, une agence maritime. Cette dernière agit un peu à la manière d'un agent d'immobilier et proposera le parcours qui, parmi ceux qu'offrent les lignes maritimes qu'elle représente, convient le mieux aux besoins du client en tenant compte de la destination, du délai de livraison et évidemment des coûts.

La ligne ou la compagnie maritime exploite les navires qui assurent le lien entre les diverses destinations. Il y a essentiellement deux sortes de parcours : d'un port de mer à un autre sur une base régulière, à la manière d'un circuit d'autobus, ou un itinéraire plus irrégulier, comportant parfois plusieurs escales et variant selon le chargement du navire. Une compagnie maritime peut être propriétaire de ses navires ou elle peut les louer d'un armateur qui n'exploite pas de lignes maritimes. C'est ainsi qu'un armateur grec, par exemple, peut être propriétaire d'un cargo battant pavillon roumain et qui est affrété par une compagnie maritime britannique faisant escale régulièrement à Montréal.

Il ne reste plus alors qu'à transporter la marchandise, par route ou par chemin de fer, jusqu'au port de mer et de là, charger sur le navire. Contrairement à la croyance populaire, les débardeurs ne sont pas des employés du port mais plutôt d'un armateur qui exploite les installations portuaires. L'entreprise d'arrimage, dont les clients sont les lignes maritimes, s'occupe du chargement et du déchargement des navires. Les équipements sont aujourd'hui très sophistiqués — les grues à portique par exemple — et dans la plupart des cas, chaque terminal se spécialise dans un type de fret : conteneur, vrac solide ou liquide, chargement à palette, etc. Une même entreprise d'arrimage peut exploiter plusieurs terminaux et quais de débarquement, et ce dans plusieurs ports de mer.

Comme on peut le voir, la navigation commerciale nécessite l'apport de plusieurs intervenants et exige entre eux une étroite collaboration si l'on veut que les marchandises se rendent à bon port dans un délai raisonnable. Il n'est donc pas rare que les entreprises œuvrant dans ce secteur et qui ont atteint un certain volume d'affaires cherchent à offrir à leurs clients la gamme complète des services. Ainsi une compagnie peut être à la fois armateur, opérateur de ligne maritime et armateur et maintenir une présence dans plusieurs villes par le biais d'une agence maritime. En outre, les entreprises nouent entre elles des alliances stratégiques afin de mieux desservir certaines destinations et ainsi y accroître leur part de marché.

MONTRÉAL, UNE VILLE PORTUAIRE D'ENVERGURE INTERNATIONALE

L'industrie du transport maritime est donc fort complexe. Qu'en est-il de la situation de Montréal ? On l'oublie trop souvent, mais Montréal possède un port qui, même s'il ne donne pas directement sur l'océan, est d'envergure internationale. Par ailleurs, le fait d'être situé à l'intérieur des terres lui confère l'avantage d'être à proximité des grands marchés industriels américains et canadiens. Ses installations sont modernes et il met à la disposition de ses clients un système de transport intermodal parfaitement intégré. Grâce à ces qualités, le port de Montréal est devenu un leader en Amérique du Nord en se taillant une part de marché importante dans le domaine du trafic de mar-

En tant que transporteur maritime, CanMar offre à ses clients deux services distincts sur l'Atlantique : l'un vers l'Europe du Nord et l'autre vers la Méditerranée. Elle exploite trois routes hebdomadaires vers l'Europe du Nord et ses porte-conteneurs font escale dans les ports suivants : Felixstowe, Anvers, Hambourg, Liverpool et Le Havre. Sur la Méditerranée, deux routes relient Montréal à Valence, Gênes, Livourne, Naples, Marseille-Fos, Cadix et finalement Lisbonne. Afin de mieux desservir la clientèle, CanMar exploite le service sur l'Atlantique Nord de concert avec la compagnie OOCL, et sur la Méditerranée en collaboration avec Jadrolov, DSR-Sénateur et maintenant Cast. Sauf dans le cas de Jadrolov, avec qui CanMar fonctionne comme une seule entité, les



Les installations du Port de Montréal sont modernes et assurent aux clients un système de transport intermodal parfaitement intégré.

chandises diverses conteneurisées sur le marché de l'Atlantique-Nord.

Un tel succès s'explique par la qualité de toutes les entreprises maritimes qui gravitent autour du port de Montréal. Et elles sont nombreuses puisque quelque quarante lignes maritimes desservant plus de 200 ports de mer viennent accoster à Montréal. Plusieurs d'entre elles en font même leur principal port d'attache.

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE : UN JOUEUR DE PREMIER PLAN

Dans le secteur du transport commercial maritime à Montréal, la société Canadien Pacifique occupe une place de choix. Grâce à deux de ses filiales, CP Navigation et CP Rail, l'entreprise fournit à ses clients toute la gamme des services maritimes et portuaires et en plus, elle est en mesure d'acheminer les marchandises, en particulier les conteneurs, partout au Canada et surtout, c'est ce qui avantage Montréal, vers les États du Midwest américain et de la Nouvelle-Angleterre.

CP Navigation regroupe l'ensemble des activités maritimes de la société-mère qui, par ailleurs, sont situées exclusivement au port de Montréal, et chapeaute deux entreprises clefs, Canada Maritime et Cast, qu'elle exploite de façon distincte. Après cinq années déficitaires, Cast, dont le nom est synonyme de conteneurs pour plusieurs d'entre nous, est la plus récente acquisition de CP Navigation et fait l'objet présentement d'un important plan de relance qui devrait lui permettre de retrouver rapidement le chemin de la rentabilité. En outre, CP Navigation a choisi de réunir les services d'arrimage qu'offraient les deux entreprises aux terminaux Cast et Racine sous une seule opération : Les Terminis de Montréal.

Fondée en 1984, Canada Maritime, maintenant propriété à 100 % de Canadien Pacifique, est un bon exemple d'une société maritime qui, à partir du port de Montréal, a réussi à se tailler une niche dans le secteur hautement compétitif du transport des marchandises conteneurisées entre l'Amérique du Nord et l'Europe. D'abord, elle fait office d'agence maritime auprès de ses clients et maintient, grâce à ses bureaux, une présence dans la plupart des grandes villes canadiennes, mais aussi sur le marché américain, notamment à Détroit et à Chicago, sans compter des villes plus éloignées comme Oakland en Californie.

compagnies mettent en commun des navires, mais chacune est responsable de son marketing. Canada Maritime est propriétaire présentement de dix porte-conteneurs.

Canada Maritime fournit de l'emploi à 1 400 personnes et ses activités dans le port de Montréal apportent des retombées économiques locales d'environ 1,2 milliard de dollars chaque année. Depuis son inauguration en 1984, la compagnie a triplé son chiffre d'affaires et elle affiche des profits pour la quatrième année consécutive. Par ailleurs, se soulignent, et c'est pourquoi la société-mère, le Canadien Pacifique, a décidé d'y investir la coquette somme de 350 millions de dollars selon un plan triennal. Cette somme servira à moderniser les opérations, à faire l'acquisition de nouveaux conteneurs secs et réfrigérés et surtout permettra de renouveler la flotte de porte-conteneurs.

En mars dernier, Canada Maritime procédait au baptême d'un tout nouveau porte-conteneur spécialement armé et équipé pour naviguer sur l'Atlantique Nord et sur le Saint-Laurent. Le Canmar Courage, tout comme son sister-ship le Canmar Fortune, a été construit en Corée du Sud et a une capacité de 2 200 conteneurs eyp (équivalent vingt pieds). Ce navire possède entre autres les caractéristiques suivantes : une coque renforcée contre les glaces, un moteur plus puissant capable de briser ces dernières, un pont et un équipement de superstructure isolés et chauffés afin de prévenir le gel, une passerelle complètement fermée et à l'abri des éléments et enfin un appareillage électronique de pointe permettant la navigation de nuit sur le fleuve Saint-Laurent.

C'est la première fois en dix ans qu'une compagnie maritime met en service un bateau neuf spécialement conçu pour le service sur l'Atlantique Nord. Auparavant, on estimait ce marché trop difficile. Une telle hardiesse indique le degré de confiance de Canada Maritime dans sa capacité de bien réussir dans ce créneau hautement compétitif. De plus, c'est la première fois que Canada Maritime fait construire ses propres bateaux et avec la livraison du Canmar Courage, elle vient de tourner une nouvelle page de son histoire.

TRANSPORT

LE TRANSPORT
MARITIME

Dans le monde sophistiqué qui est le nôtre, où l'économie ne connaît plus de frontières, la navigation commerciale est devenue une méga-industrie autour de laquelle viennent se greffer une foule d'entreprises.

Océanex

Si Canada Maritime est un bon exemple d'une compagnie maritime œuvrant dans le créneau de l'Atlantique Nord, certaines lignes maritimes choisissent d'autres destinations, parfois plus exotiques, comme l'Afrique du Sud, mais parfois simplement plus familières. C'est le cas d'Océanex qui, depuis le port de Montréal, relie le centre du Canada à Terre-Neuve.

Océanex est une société en commandite formée de quatre partenaires à part égale : le Groupe CSL et Fednav de Montréal, Newcap de Halifax et le Groupe Harvey de Toronto. L'entreprise fournit de l'emploi à 150 personnes au Québec et dépense ici près de 30 millions de dollars pour l'achat de biens et de services. Chaque année, elle transporte plus de 100 000 evp de conteneurs en plus de 18 000 automobiles.

La société exploite trois navires rouliers, c'est-à-dire de type Ro/Ro (roll on-roll off), qui à l'aide d'une rampe d'accès permettent aux camions remorques de monter à bord et de descendre du navire. Une fois à quai, les marchandises sont alors acheminées par camions jusqu'à destination. Deux de ses bâtiments, le Cicero et le Cabot, quittent en alternance le port de Montréal tous les quatre jours vers St-John's et Corner Brook. Le troisième navire, le Sanderling, assure une liaison hebdomadaire entre Halifax et St-John's et Corner Brook. Océanex exploite aussi ses propres services d'arrimage dans chacun des ports où ses navires accostent. En outre, l'entreprise possède une flotte de 2 500 conteneurs et remorques de tout genre. Ce système de transport intermodal et intégré est l'une des clefs du succès d'Océanex et lui permet de garantir à ses clients une livraison rapide et « juste à temps ».

Confiant dans son avenir, la société Océanex a investi au cours des cinq dernières années près de 40 millions de dollars dans l'achat et la modernisation de ses équipements. L'an dernier, un des investissements majeurs a été la modernisation et l'allongement du Cabot. Les travaux ont été confiés à la firme MIL Davie de Lauzon. Les moteurs ont été remis à neuf, les facilités de chargement ont été augmentées et les structures internes modifiées afin d'améliorer le comportement du navire dans les glaces. Mais c'est l'allongement du navire qui impressionne. En cale sèche, on a tout bonnement scier le navire en deux pour ensuite rajouter une section préfabriquée de près de 40 mètres qu'on a soudée en place. Ce bricolage, pour utiliser un euphémisme, a permis de presque doubler la capacité de charge du navire.

La réfection du Cabot est une preuve tangible qu'Océanex a confiance qu'elle peut augmenter sa part de marché dans le transport

maritime intermodal entre le centre du Canada et Terre-Neuve. Lancé il y a deux ans, un nouveau service spécialisé dans le transport de marchandises en lots brisés connaît déjà d'excellents résultats et a permis à Océanex d'agrandir sa base de clients. Une alliance stratégique avec le transporteur Maritime-Ontario est venue cette année consolider sa position dans ce créneau. À l'avenir, Océanex souhaite nouer d'autres alliances semblables, car dans le monde du commerce maritime, la synergie entre les entreprises est souvent gage d'efficacité et par conséquent de succès.

Logistec

Comme on l'a mentionné précédemment, ce ne sont pas toutes les entreprises maritimes qui exploitent principalement des navires et des lignes maritimes. Certaines compagnies se spécialisent plutôt dans la manutention des marchandises, en particulier le chargement et le déchargement des bateaux.

Logistec Arrimage inc., filiale à propriété exclusive de Logistec Corporation, est l'une de ces entreprises. Cette compagnie fournit à ses clients, armateurs, expéditeurs et sociétés de transport, un service polyvalent de manutention lui permettant de charger ou décharger toute la gamme des marchandises : du vrac solide aux conteneurs, en passant par les céréales ou les produits forestiers. Les terminaux sont munis des équipements de manutention les plus modernes, grues à portique pour conteneurs, monte-charges de toute sorte, remorques afin d'augmenter l'efficacité et de diminuer le temps à quai. Dans le monde de l'arrimage, le temps est vraiment de l'argent, car c'est en mer qu'un navire est rentable et non amarré au port.

À Montréal, Logistec Arrimage inc. exploite trois terminaux : un terminal à conteneurs et un terminal à fruits, tous deux situés au cœur du port de Montréal, et un troisième pour le vrac solide situé à Contrecoeur. Mais la compagnie n'est pas seulement présente à Montréal ; elle exploite des terminaux portuaires et fournit des services d'arrimage dans une vingtaine de ports de la région des Grands Lacs, du fleuve Saint-Laurent et aussi des côtes atlantiques du Canada et des États-Unis. Chef de file canadien de cette industrie, Logistec a manutentionné l'an dernier 8 millions de tonnes de marchandises diverses.

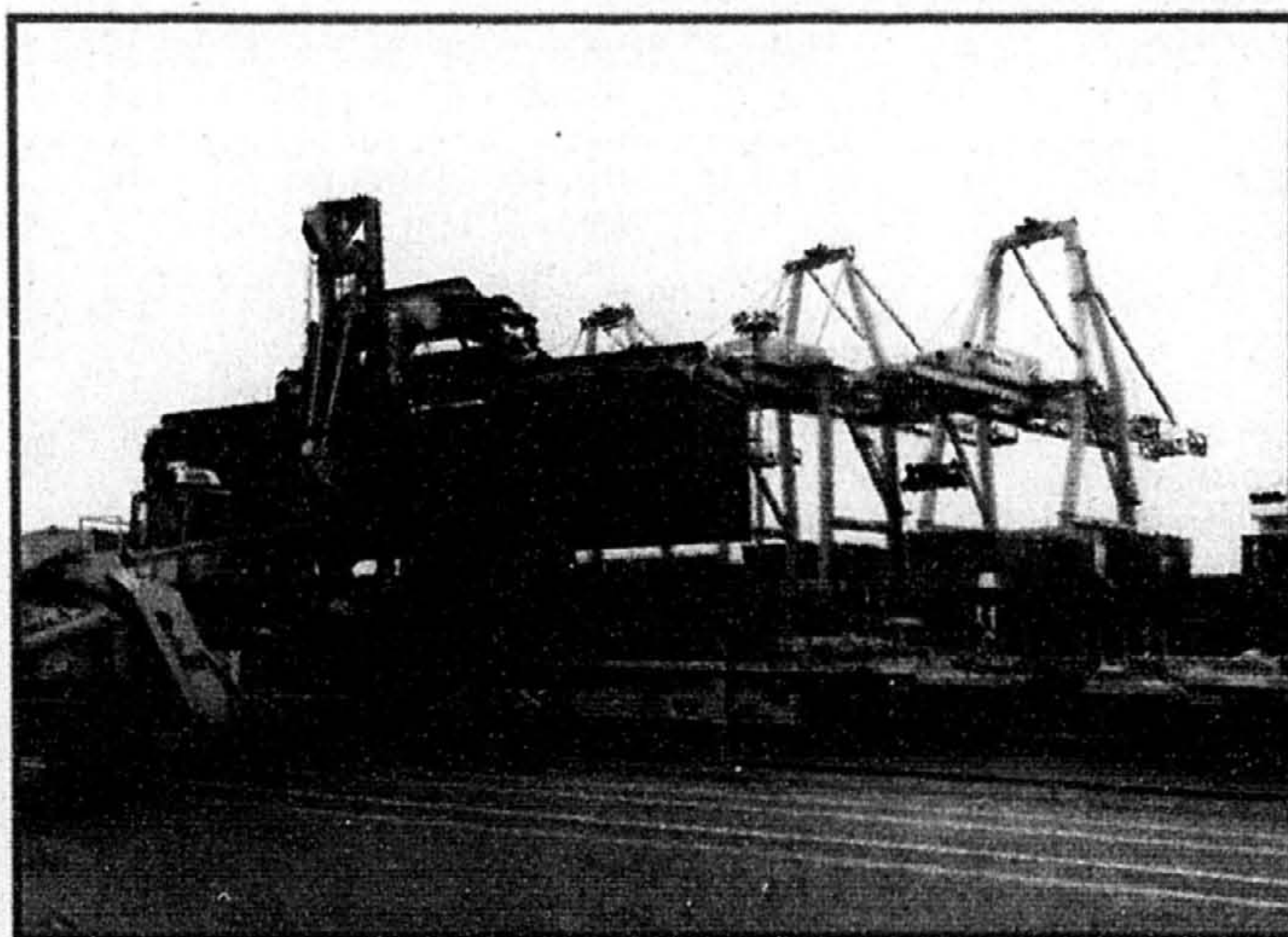
Depuis quelques années, la société mère Logistec Corporation a choisi la voie de l'expansion et de la diversification de ses activités. En plus de consolider ses activités d'arrimage, en particulier aux États-Unis, la société s'est dotée d'un service d'agence maritime ainsi qu'un service de transport maritime. Sous le nom Agences Maritimes Logistec inc., la société possède un important réseau de

représentants, de Vancouver à Halifax, qui en fait aujourd'hui le plus vaste réseau d'agences maritimes au pays. Ses clients viennent de tous les coins du globe. Transport Nanuk, sa division de transport maritime, exploite deux navires qui fournissent des services de navigation principalement vers les côtes de l'Arctique.

LE TRANSPORT :
RAIL OU ROUTE

Une fois le navire à quai, sa cargaison déchargée, il faut bien qu'une entreprise s'occupe de transporter les marchandises à leurs destinations finales. Il existe évidemment deux façons de procéder : par camion ou par voie ferrée.

Dans l'est du Canada, en ce qui concerne les livraisons locales ou régionales, c'est le camionnage qui se taille aujourd'hui la part du lion. Mais comme une grande part des marchandises qui transigent par le port de Montréal ont des destinations autres que régionales,



CP Rail accapare près de 85 % de ce marché et a transporté l'an dernier l'équivalent de plus de 350 000 conteneurs.

toute nouvelle unité pour l'est du Canada qui se nomme désormais Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson (SL&H). Cette nouvelle entité est responsable des services ferroviaires dans l'est du pays, lesquels se répartissent en deux grands corridors : un dans l'axe est-ouest, de Montréal à Toronto jusqu'à Chicago ; l'autre dans l'axe nord-sud, de Montréal à la Nouvelle-Angleterre jusqu'à Washington.

CP Rail possède des installations ferroviaires modernes directement reliées aux terminaux du port de Montréal. En plus de desservir ses deux compagnies parentes que sont Canada Maritime et Cast, CP Rail est en mesure de répondre à tous les besoins des lignes maritimes qui choisissent de faire escale à Montréal et entend à l'avenir renforcer sa position et livrer concurrence au camionnage afin d'accroître sa part de marché.

LA POLITIQUE
MARITIME
NATIONALE

Depuis 1994, la gouvernement fédéral s'est penché sur la situation du transport maritime au pays et a formulé à cet égard une nouvelle politique. Même si l'on ne connaît pas tous les tenants et aboutissants de cette politique, puisque plusieurs décisions restent à venir, deux des mesures envisagées risquent d'affecter le transport commercial maritime sur le Saint-Laurent et suscitent à juste titre l'intérêt de tous les membres de l'industrie.

mais aussi des sociétés maritimes pourraient s'en porter acquéreur et alors les exploiter comme des entreprises privées. Dans ce cas, les ports qui ne réussiraient pas à franchir le seuil de rentabilité seraient donc appelés à disparaître.

La deuxième mesure concerne la Garde côtière. Dans le but de réduire le déficit national, le gouvernement exige de cette dernière qu'elle récupère une partie des coûts reliés aux services offerts à la navigation commerciale. L'ensemble de l'industrie est en accord avec cette politique et, comme dans le cas des aides à la navigation, la facture n'est pas trop salée, l'industrie est en mesure d'en absorber le coût. Mais la situation du déglacage du Saint-Laurent est plus délicate. En effet, il n'y a pas seulement la navigation commerciale qui en profite, mais aussi les régions éloignées qui comptent sur le déglacage pour maintenir un lien avec le reste du pays. Comment alors répartir équitablement les coûts ? Sans compter que toute augmentation induit des coûts d'exploitation des transporteurs maritimes naviguant sur le Saint-Laurent réduit d'autant leur avantage concurrentiel, particulièrement sur le marché de l'Atlantique Nord. Cela pourrait avoir pour effet de déplacer une partie du trafic vers les ports de la côte est américaine.

Si la mondialisation de l'économie a aboli les frontières et



Dès l'automne 96, CP Rail mettra à l'essai le tout nouveau Iron Highway (Autoroute ferrée) qui permettra d'offrir un service intermodal sur rames de plates-formes, transportant des semi-remorques toutes longueurs.

vers l'Ontario et notamment vers les États du Midwest américain, le transport par voie ferroviaire dans ce cas devient nettement avantageux. Et c'est le choix de près de la moitié des clients.

À Montréal, CP Rail accapare près de 85 % de ce marché et a transporté l'an dernier l'équivalent de plus de 350 000 conteneurs evp de marchandises diverses. Récemment, le Canadien Pacifique Limitée a procédé à une restructuration de sa division ferroviaire dans le but d'améliorer son efficacité. Une partie du siège social se retrouve maintenant à Calgary et on a mis sur pied une

La première de ces mesures est la commercialisation accrue des ports de mer. En ce qui a trait aux ports de mer à caractère national, comme le port de Montréal par exemple, le gouvernement, tout en demeurant propriétaire des installations, accorderait aux autorités locales une plus grande autonomie de gestion. Dans le cas de Montréal, qui déjà s'auto-finance, c'est plutôt une mesure qui est bienvenue. Mais l'enjeu n'est pas le même dans le cas des ports régionaux ou locaux, puisque le fédéral envisage de les privatiser. Ainsi, des intérêts locaux, municipaux ou privés,

libéré les marchés, elle a aussi ouvert la porte à une plus grande concurrence entre les entreprises. Comme les échanges seront plus nombreux entre les pays dans les années à venir, on peut prévoir une augmentation du transport maritime, mais la lutte sera féroce entre les sociétés pour obtenir la faveur des clients. L'industrie du transport maritime à Montréal, grâce aux installations portuaires modernes, mais surtout grâce à la synergie qui règne entre tous les intervenants, possède aujourd'hui toutes les qualités pour relever les défis de demain.

TRANSPORT

LE TRANSPORT EN COMMUN
DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

L'an dernier, les sociétés de transport en commun de la région de Montréal, soit la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal et la Société de transport de Laval, ont toutes connu une baisse de l'achalandage d'environ 2 %. Pourtant, depuis quelques années, les sociétés de transport ont consenti de nombreux efforts afin d'améliorer le service et de le rendre plus accessible aux usagers avec le résultat qu'on a connu en 1994 une hausse de l'achalandage et que tout laissait présager que la tendance se poursuivait. Comment expliquer alors ce revirement ? Selon M. Claude Gladu, président du conseil d'administration de la STRSM, c'est du côté de la baisse générale de l'activité économique dans la région de Montréal qu'il faut chercher le coupable. En effet, dans le seul secteur de la vente au détail, l'année dernière a été plutôt difficile avec une diminution de 2 % du total des ventes. Et une baisse de clients dans les boutiques se traduit évidemment par une baisse de passagers pour les sociétés de transport. Selon M. Francis Therrien, directeur de la STL, l'automobile occupe encore une trop grande place dans la vie des citoyens que nous sommes. Et M. Trefflé Lacombe de renchérir en soulignant que le transport en commun est encore perçu par plusieurs comme le transport des pauvres.

C'est sans doute une vérité de La Palice, mais le transport en commun est entièrement tributaire des besoins de transport de ses usagers. « Donnez-moi les Expos en série mondiale, ajoute M. Lacombe, mi-blaqueur, et je vous promets une hausse de l'achalandage ».

Qui dit baisse de l'achalandage dit aussi baisse des revenus. C'est la situation que l'on retrouve chez les trois sociétés qui affichent toutes pour l'année en cours des budgets inférieurs aux années passées. Afin d'équilibrer les budgets, toutes les sociétés ont dû emprunter la voie d'une gestion plus serrée et, en quelque sorte, elles sont condamnées à faire plus avec moins.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA
COMMUNAUTÉ URBAINE DE
MONTRÉAL.

Le budget 1996 de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal s'élève à un peu plus de 705 millions de dollars, un montant inférieur de 4,5 % par rapport à l'an dernier. De ce montant, environ un tiers provient des revenus d'exploitation de la société, les autres deux tiers étant fournis par la contribution financière des municipalités ainsi que par l'apport du gouvernement du Québec.

Une baisse de l'achalandage se traduit par une baisse des revenus. C'est la situation que l'on vit présentement à la STCUM. De plus, pour la deuxième année de suite, les municipalités de la Communauté urbaine de Montréal ont choisi de réduire le montant de leurs contributions au financement du transport en commun.

Ces pertes de revenus combinées à des hausses inévitables des dépenses, comme l'indexation des salaires prévue à la convention collective par exemple, ont forcé la STCUM à des compressions budgétaires et aussi à une légère hausse des tarifs. Ainsi, on a vu, dès janvier 1996, la CAM à tarif régulier passer de 43,50 \$ à 44,50 \$ et la CAM à tarif réduit de 18 \$ à 18,50 \$. La lisière de six tickets à tarif régulier passe de 7,50 \$ à 7,75 \$ et le tarif en espèces augmente de 0,10 \$ à 1,85 \$. Malgré cette hausse, les usagers de la STCUM continueront de payer moins cher que les usagers des autres grandes villes canadiennes. Quant aux compressions budgétaires, elles se traduisent par une gestion plus serrée ainsi qu'une rationalisation de l'offre de service afin d'augmenter l'efficacité du réseau et de mieux répondre aux besoins de la clientèle. Cette modification de l'offre de service, nous rassure M. Lacombe, ne devrait en rien diminuer la qualité du service offert aux usagers.

Pour le moment, la STCUM, en plus de plus de présenter un budget réaliste qui tient compte du contexte actuel des finances publiques, poursuit ses efforts pour améliorer son service et se rapprocher de sa clientèle. D'une part, elle a rendu les renseignements concernant ses services plus faciles d'accès aux usagers. Le système téléphonique AUTOBUS, consulté

par près d'un million d'usagers, nous informe sur le parcours le plus efficace à prendre lors de nos déplacements sur l'ensemble du réseau. Les horaires d'autobus, les Planibus, sont maintenant disponibles en plus grand nombre. Mais le service de renseignement qui a la cote de popularité chez les usagers, c'est le système TelBUS, qui a traité l'an dernier plus de 3 000 000 d'appels. Ce système informatisé,

scène. En vertu de celle-ci, la société s'engage à participer à la promotion des arts de la scène et en contrepartie, la Coalition organise des journées d'animation dans le métro.

La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal emploie environ 7 700 personnes. Elle est la septième entreprise en importance au Québec. Elle gère un parc de véhicules qui compte 1 670 autobus, 759 voitures de métro et

STCUM, on espère que tous ces efforts seront récompensés par une hausse de la clientèle.

LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT
DE LA RIVE-SUD
DE MONTRÉAL.

L'année dernière a été une année charnière pour la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal. Conformément au mandat qu'elle s'était donné, la STRSM a évalué et défini

L'année 95 fut aussi l'année où la STRSM a procédé à l'implantation d'une série de mesures préférentielles aux abords du terminus Longueuil. Ces mesures visaient à faciliter l'accès et la sortie au terminus et à décongestionner la circulation aux alentours. Des voies réservées sur le boulevard LaFayette, le boulevard Taschereau et la rue Saint-Charles ainsi qu'un accès privilégié pour les autobus à l'une des bretelles du pont Jacques-Cartier n'ont pas tardé à donner des résultats positifs. Si, au début, certains ont perçu ces mesures comme nuisibles, c'était surtout en raison des inconvénients causés par les travaux de réfection, notamment ceux de la route 132. Mais aujourd'hui tout est rentré dans l'ordre et l'on circule avec beaucoup plus d'aisance aux abords du terminus Longueuil.

La STRSM, dans le but d'accroître l'efficacité de son service, a ajouté quelques lignes d'autobus supplémentaires et a ajusté la fréquence sur certains trajets afin de mieux répondre à la demande. Elle a aussi eu l'heureuse initiative d'introduire un tarif intermédiaire entre le tarif régulier et le tarif réduit qui s'adresse aux étudiants âgés de 18 à 21 ans. C'est pour favoriser la poursuite de la formation académique et professionnelle des jeunes et maintenir chez eux l'utilisation du transport en commun que la société a choisi d'implanter un tel tarif.

Au chapitre des immobilisations, la STRSM a fait en 1995 l'acquisition de 28 autobus neufs et prévoit pour 1996 l'achat du même nombre d'autobus. Dans un effort de modernisation, on a opté cette année pour l'autobus à plancher bas fabriqué par la société NovaBUS, dont on attend la livraison des premières unités d'ici la fin de l'année. Fait notable, ces autobus seront payés à même le budget d'exploitation. Dans le cadre d'une entente entre la STRSM et une entreprise de placement médias, 30 nouveaux abribus viendront s'ajouter, portant à 487 leur nombre total.

Le budget de 1996 s'établit à 96 millions, soit une baisse de 1,15 % par rapport à l'an dernier. D'ailleurs, c'est la troisième année consécutive que le budget subit une cure d'amaigrissement. Malgré cette baisse, la STRSM a tout de même réussi à geler ses tarifs locaux au niveau de 1993. La contribution des usagers aux revenus globaux de la STRSM est estimée à un peu plus du tiers ; les autres revenus proviennent de l'apport du gouvernement du Québec et de la quote-part des municipalités. Pour la cinquième année de suite, ces dernières ont choisi de maintenir leur contribution au même niveau, c'est-à-dire à un peu plus de 42 millions.

La Société de transport de la Rive-Sud de Montréal dessert sept municipalités qui sont Boucherville, Brossard, Greenfield Park, Le-Moyne, Longueuil, Saint-Hubert et Saint-Lambert. Elle gère une flotte de 310 autobus qui sillonnent un territoire de 233,8 km² et un terminus moderne situé au 1000, rue de la Gauchetière. La société fournit de l'emploi à 887 personnes.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT
DE LAVAL.

Cette année, la Société de transport de Laval fête son 25^e anniversaire d'existence. Il ne faut pas s'attendre à des célébrations fastueuses, car la société a choisi de souligner cet anniversaire de façon modeste. « Cela est tout à fait conforme à l'image de notre entreprise », précise M. Francis Therrien, directeur-général de la STL. Une brochure, entièrement autofinancée, nous renseignera sur les faits saillants de son histoire. De plus, la STL inaugurera cette année son nouveau centre administratif.

La Société de transport de Laval pratique depuis quelques années une gestion serrée de ses opérations. Comme les revenus du transport en commun n'augmentent pas, il faut donc surveiller de près les dépenses et rationaliser le service sans pour autant le diminuer. C'est un peu ce tour de force qu'a accompli la Société de transport de Laval, qui gère cette année un budget d'un peu plus de 65 millions \$. De ce montant, le tiers provient des revenus d'exploitation et la Ville de Laval, qui a choisi de maintenir sa quote-part au même niveau qu'avant, fournit quelque 32 millions \$, soit près de la moitié du



Le système TelBUS, qui a traité l'an dernier plus de 3 000 000 d'appels. Ce système informatisé, grâce au numéro de téléphone inscrit sur les panneaux d'arrêt, permet à l'usager de connaître l'heure des trois prochains passages de l'autobus. Ainsi il est possible, du bout des doigts, de prendre rendez-vous avec son autobus. Finis les attentes et les orteils gelés l'hiver.

grâce au numéro de téléphone inscrit sur les panneaux d'arrêt, permet à l'usager de connaître l'heure des trois prochains passages de l'autobus. Ainsi il est possible, du bout des doigts, de prendre rendez-vous avec son autobus. Finis les attentes et les orteils gelés l'hiver. D'autant plus que la ponctualité est maintenant de mise à la STCUM, et les retards de plus en plus rares. Depuis le début avril, la STCUM a lancé la deuxième phase de TelBUS. Maintenant le service, disponible en français et en anglais, permet de connaître les heures de passage à d'autres moments durant la semaine et même d'obtenir les heures de passage à un autre arrêt d'une autre ligne.

D'autres initiatives témoignent du souci qu'a la STCUM de toujours ajuster son service à la demande des clients. Ainsi sur la ligne 5 — bleue, les trains passeront de trois wagons à six wagons aux heures de pointe afin de répondre à la croissance régulière de l'achalandage. Afin d'améliorer la desserte dans les quartiers à plus faible densité de population, un projet-pilote de minibus sur demande a été lancé à l'automne dans l'ouest de l'île.

En réservant leur minibus à une heure précise, il est maintenant possible pour certains résidents d'être transportés de leur domicile au terminus Fairview. À Senneville et à Sainte-Anne de Bellevue, c'est un service expérimental de taxi collectif qui permettra aux résidents de faire la navette entre leur domicile et la gare aux heures de pointe.

Cette année, la STCUM a ajouté deux nouvelles voies réservées à son réseau, le portant à neuf voies réservées. Ce service, fort prisé par les usagers comme en témoigne l'achalandage, ne fait malheureusement pas l'affaire de tout le monde. C'est le cas de la voie réservée sur l'avenue du Parc. Depuis son inauguration, les commerçants s'y sont opposés, prétextant une baisse marquée dans leur chiffre d'affaires due à la présence de la voie réservée. Malgré l'absence d'étude appropriée, la ville de Montréal leur a récemment donné raison. Donc, entre la rue Saint-Viateur et l'avenue du Mont-Royal, la voie réservée sur l'avenue du Parc pourrait disparaître. Comme quoi le bonheur des uns fait parfois le malheur des autres.

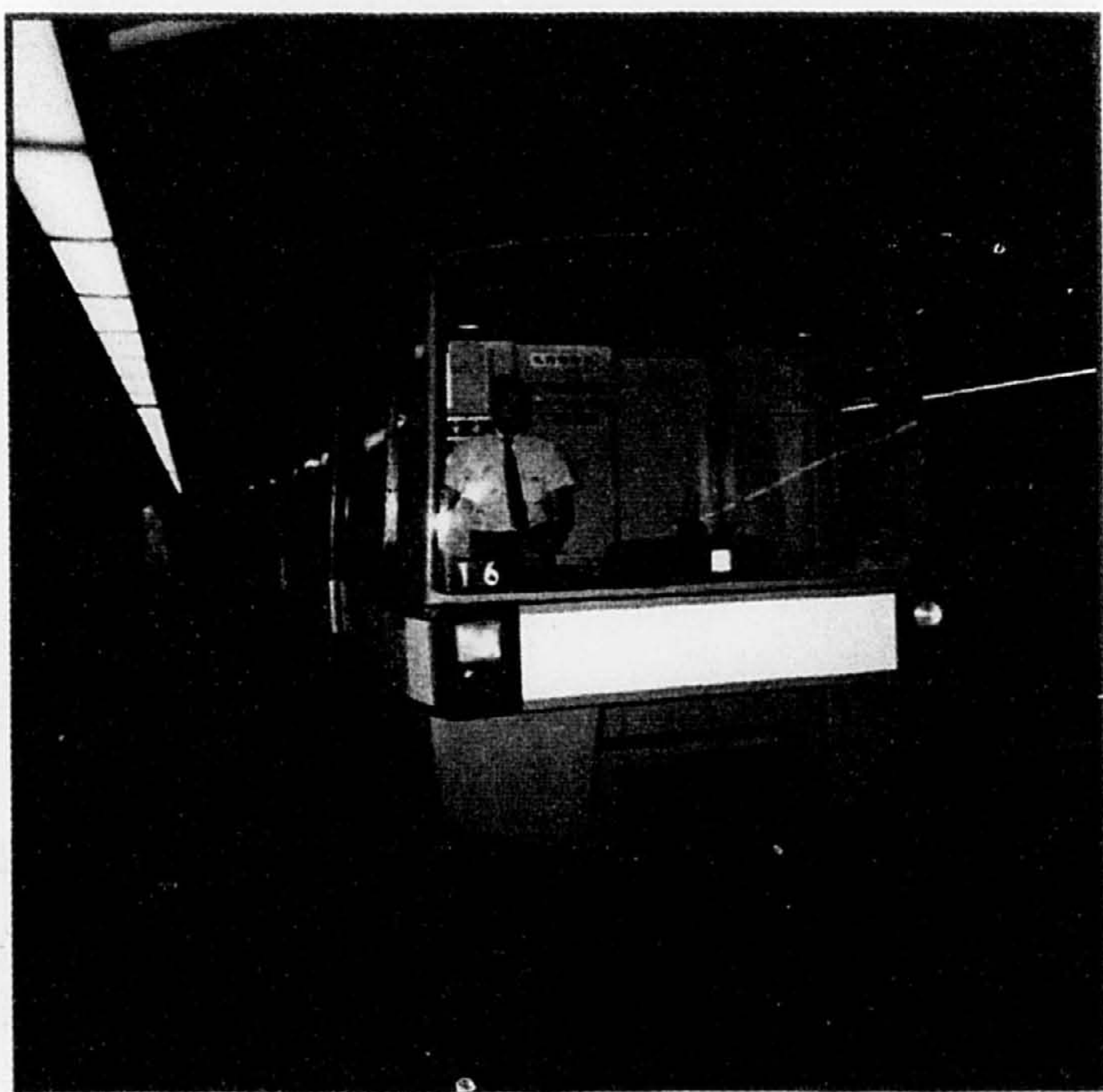
Une collaboration plus harmonieuse est sans aucun doute l'entente entre la STCUM et la Coalition québécoise des arts de la

80 minibus de transport adapté. Son réseau comprend 176 lignes d'autobus et 9 voies réservées, 4 lignes de métro desservant 65 stations et elle exploite en plus deux lignes de trains de banlieue.

Une entreprise de pareille taille nécessite chaque année d'importants investissements dans l'entretien et le renouvellement de ses équipements. Cette année, la STCUM poursuit ses travaux de restauration des voies du métro. Le chantier s'installe

avec plus de précision sa mission afin de favoriser une plus grande efficacité. Selon M. Claude Gladu, président du conseil d'administration, il était important de moderniser la culture de l'entreprise.

On a donc procédé à une importante réorganisation administrative en modifiant l'organigramme de l'entreprise dans le but de poursuivre un effort de décentralisation. Ainsi on a créé deux nouvelles directions autonomes, celles du



Cette année, la STCUM poursuit ses travaux de restauration des voies du métro. Le chantier s'installe sur la ligne 2, orange entre les stations Berri-UQAM et Lionel-Groulx et sur la ligne 1, verte, entre les stations McGill et Lionel-Groulx.

sur la ligne 2 — orange entre les stations Berri-UQAM et Lionel-Groulx et sur la ligne 1 — verte entre les stations McGill et Lionel-Groulx. Les travaux ont lieu le dimanche et la clientèle est invitée à utiliser un service spécial d'autobus. Afin de rajouter sa flotte d'autobus, la STCUM a pris livraison de quelque 400 autobus de type Classic fabriqués par NovaBUS de Saint-Eustache. De plus, la société a commandé de cette même firme quelques unités du NOVA. Ce nouvel autobus révolutionnaire à plancher bas permet un accès plus facile aux usagers et on devrait le voir en service dans les rues de Montréal dès la fin de l'année. À la

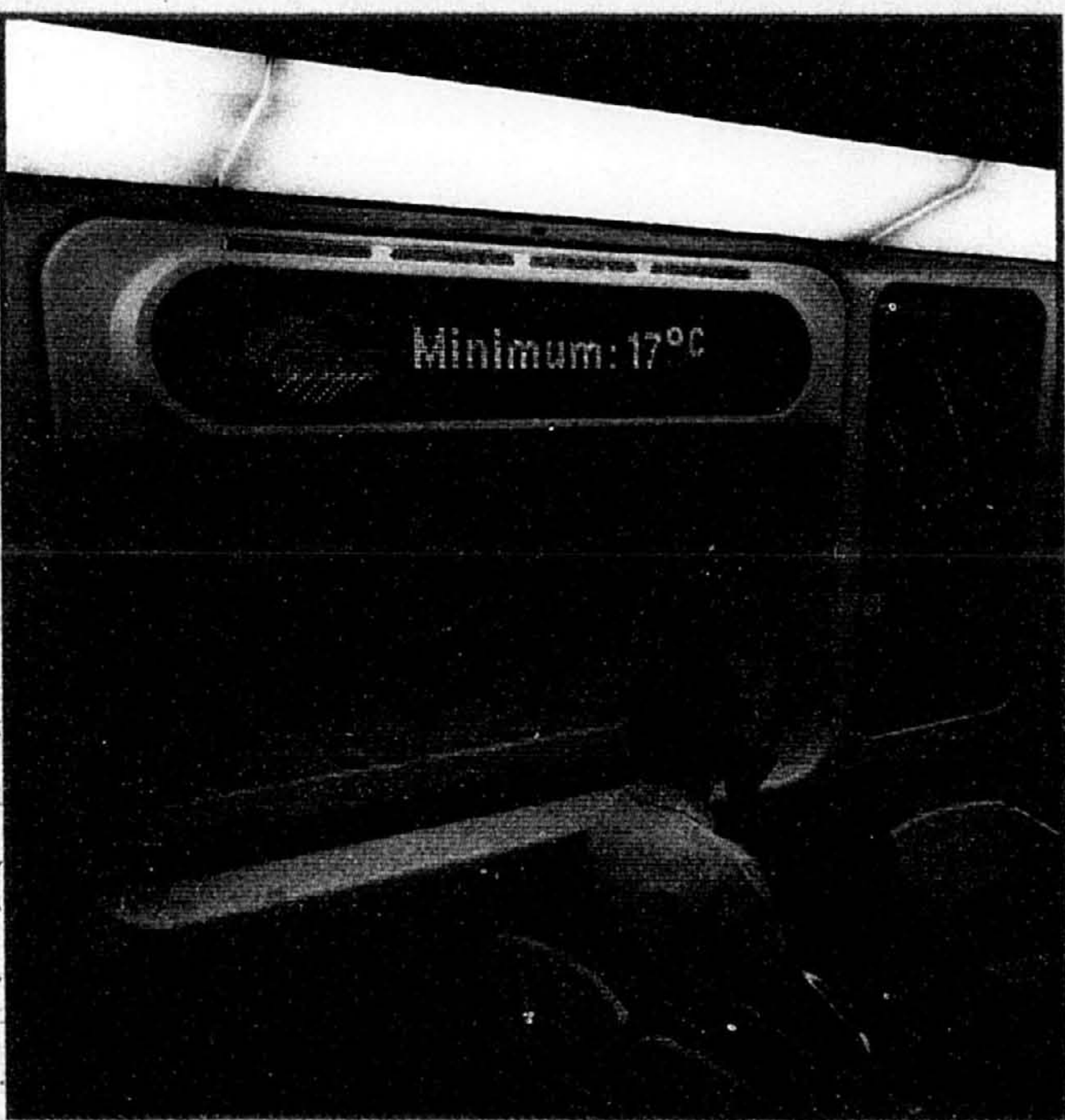
Transport et de l'Entretien des véhicules. En outre, le Service à la clientèle, qui n'avait pas encore fait l'objet d'une révision totale, a été entièrement repensé. On s'est penché plus particulièrement sur trois services, soit l'information téléphonique, le service au comptoir et le traitement des plaintes et des commentaires. Afin d'accroître l'efficacité de ces services, on a mis sur pied un programme visant à actualiser les connaissances du personnel et à mieux répartir son travail. Aussi, on a procédé à un nouvel aménagement des lieux physiques du travail et on cherche à optimiser l'utilisation du nouveau système téléphonique.

TRANSPORT

LE TRANSPORT
EN COMMUN
À MONTRÉAL

budget. Les revenus de la carte régionale et la contribution du gouvernement provincial viennent compléter ce montant. Les tarifs aux usagers cette année n'ont pas été augmentés.

modifier le paysage du financement du transport en commun dans la grande région de Montréal en créant l'Agence métropolitaine de transport (AMT), laquelle vient en quelque sorte



La STCUM ajuste toujours son service à la demande des clients. Ainsi sur la ligne 5, bleue, les trains passeront de trois wagons à six wagons aux heures de pointe afin de répondre à la croissance régulière de l'achalandage.

La STL embauche 671 employés dont 450 sont des chauffeurs d'autobus. On vient tout juste de signer une entente de cinq ans avec ces derniers et on négocie présentement avec les autres unités syndicales. Tout en répondant à certaines demandes des syndiqués, la STL cherche en retour à se donner plus de souplesse et obtenir un gain de productivité. « Le partenariat avec les employés, déclare M. Therrien, est la voie que l'on doit prendre si l'on veut rencontrer nos objectifs. »

La Société de transport de Laval exploite 33 circuits d'autobus qui parcourent 675 km de routes. Afin de renseigner sa clientèle sur les services qu'elle offre, la société dispose des horaires d'autobus et d'un plan du réseau qu'elle distribue largement. On peut aussi obtenir des renseignements grâce à un système téléphonique informatisé. Cette année, on innove en lançant le premier système d'horaires d'autobus télématique accessible par le téléviseur. Les usagers du transport en commun de Laval qui sont abonnés à Vidéoway ont maintenant accès, 24 heures sur 24, à un service complet d'information.

La situation économique actuelle ne permet pas d'investissements majeurs dans de nouvelles infrastructures de transport. Toutefois, on compte cette année prolonger la voie réservée du boulevard des Laurentides ainsi qu'inaugurer une nouvelle voie réservée sur le pont Lachapelle. De surcroît, la STL a elle aussi pris le pari du nouvel autobus à plancher bas de NovaBUS et attend leur livraison cette année.

Du côté du terminus Laval, situé près du métro Henri-Bourassa et où se rabattent plusieurs des circuits de la STL, on ne prévoit aucun changement. De toute façon, ce terminus est maintenant considéré comme une infrastructure régionale et requiert l'aval de l'Agence métropolitaine de transport pour tout nouvel aménagement. Quant au prolongement du métro à Laval, projet que caresse la STL depuis 1989, la situation déficitaire du gouvernement du Québec autorise peu d'espoir quant à sa réalisation dans un avenir rapproché.

Le rôle du gouvernement du Québec dans le transport en commun.

Depuis le 1er janvier 1996, le gouvernement du Québec, en vertu de la loi 102, est venu

prendre la relève du défunt Conseil métropolitain du transport en commun (CMTC).

La nouvelle agence, l'AMT, a pour mandat de prendre en charge la gestion et l'exploitation des trains de banlieue, de soutenir financièrement les sociétés de transport et les conseils intermunicipaux pour l'exploitation et le développement des infrastructures et d'un réseau régional de transport et, enfin, de redistribuer les revenus de cartes régionales de façon équitable entre les sociétés de transport.

Le financement de l'AMT provient des sources suivantes : la surtaxe sur l'immatriculation des véhicules, une partie de la taxe sur l'essence, une part des impôts fonciers et les revenus des cartes régionales. Une partie de ces sommes est consacrée aux infrastructures et le reste est redistribué entre les trois sociétés de transport selon les services régionaux qui sont offerts. La méthode de redistribution retenue s'appuie sur l'achalandage. Chaque société reçoit cinquante cents par passager qui utilise un service régional à l'heure de pointe le matin et le soir. De plus, comme le métro est considéré à juste titre comme un service régional, la STCUM reçoit vingt cents pour chaque passager. Si cette façon de faire, du moins pour cette année, n'affecte en rien le budget de la STCUM, c'est le contraire pour les deux autres sociétés qui écoupent d'un manque à gagner. Manque à gagner qui est appelé à croître année après année si l'on se fie aux prévisions. Comment combler ce déficit ? Hausser les tarifs et réduire les services ? Refiler la note aux municipalités ? Deux solutions qui n'en sont pas.

Le financement du transport en commun, vu d'une perspective régionale, est un dossier où beaucoup d'intérêts doivent être conciliés et où le juste équilibre entre les parties est difficile à atteindre. C'est pourquoi le gouvernement du Québec a un rôle important à jouer. Pour le moment, on demeure un peu dans l'ombre puisque les membres de l'Agence métropolitaine de transport viennent tout juste d'être nommés. Il est donc impossible de prévoir quelles orientations ils choisiront lors de l'élaboration d'une politique du transport en commun pour la région métropolitaine. Mais peu importe leur préférence, espérons qu'ils acceptent au moins d'y consentir les sommes nécessaires.

NOVABUS DE SAINT-EUSTACHE:
UNE PRÉSENCE
NORD-AMÉRICAINE

Nous avons tous été témoins d'une scène semblable. Un parent avec son bambin assis dans une poussette tente de monter à bord d'un autobus. Ce geste pourtant banal se transforme vite en véritable discipline olympique, et malgré le civisme et l'entraide des passagers, exige moults efforts et contorsions.

On se met alors à rêver à un véhicule dont l'accès serait plus facile. La bonne nouvelle, c'est que cet autobus existe bel et bien, et que vous le verrez bientôt sillonné les rues de nos villes. Conçu et fabriqué ici au Québec par la corporation NovaBUS, l'autobus « Nova » — c'est ainsi qu'on le nomme — est un véhicule à plancher bas qui offre une plateforme principale située seulement à 14 pouces du sol, ce qui a pour effet d'éliminer les marches traditionnelles à l'entrée, obstacle majeur pour les personnes à mobilité réduite. De plus, l'autobus possède un système d'agenouillement pneumatique qui permet d'abaisser encore le seuil d'accès au niveau du trottoir. Une rampe mobile, aisément déployée, peut venir faire un pont direct entre le plancher et le trottoir. Que l'on soit une personne âgée ou un simple passager encombré par de trop nombreux colis, monter à bord de l'autobus devient ainsi plus facile et plus accueillant. Tous les passagers en profitent puisque l'absence de marche à l'avant et à l'arrière permet d'entrer et de sortir du véhicule rapidement et en toute sécurité. De plus, le flot des passagers est accéléré par des portes plus larges, diminuant le temps d'arrêt, ce qui se traduit par des économies pour les sociétés de transport.

L'autobus à plancher bas n'est pas inconnu en Europe. En Allemagne seulement, plus de 4 000 véhicules de ce genre circulent aujourd'hui dans les villes. En Amérique du Nord, le concept est relativement nouveau mais sa popularité croît de jour en jour. « Notre carnet de commande compte déjà 250 unités vendues à des sociétés de transport québécoises, précise M. Yvon Lafortune, président de NovaBUS Corporation, et nous entendons devenir un leader de cette industrie en Amérique du Nord ».

Créée en juin 1993 avec l'appui financier du Fonds de solidarité des travailleurs du Québec (FTQ), NovaBUS a racheté et a repris alors l'exploitation de l'ancienne usine d'assemblage d'autobus de la compagnie MCI (Motor Coach Industries) située à Saint-Eustache, tout près de Montréal. L'année suivante, en 1994, NovaBUS procède à une restructuration corporative majeure. En effet, à la faveur d'un investissement en capital-actions de 7,2 millions \$ et une entente de financement à long terme de 8 millions \$, la firme Bombardier inc. devient un des principaux actionnaires de l'entreprise. La société d'investissement Innovatech du Grand Montréal, déjà actionnaire, maintient son niveau de participation en acquérant un million de dollars supplémentaires en actions ordinaires. Forte de ces appuis financiers, NovaBUS Corporation se lance à l'assaut du marché nord-américain en se portant acquéreur des actifs d'une de ses principales concurrentes, la firme américaine Transportation Manufacturing Corporation (TMC) située à Roswell au Nouveau-Mexique. Avec cette transaction, NovaBUS se positionne comme leader dans l'industrie de l'autobus urbain en Amérique du Nord.

Désormais, sous le titre corporatif de NovaBUS Corporation, on compte non seulement l'usine de fabrication d'autobus de Saint-Eustache mais aussi une division, NovaQUINTECH, une entreprise manufacturière de camions d'incendies situé à Saint-François-du-Lac et à Pierreville; et deux filiales:

CMP Mayer inc., un fournisseur de matériel de combat des incendies situé à Sainte-Julie, et pour ses activités américaines, NovaBUS of America, Inc.

En plus d'avoir conçu et fabriqué cet autobus innovateur qu'est le « Nova » à plancher bas, NovaBUS construit et vend aussi des autobus urbains de factures plus conventionnelles. À son usine de Saint-Eustache, on fabrique le modèle « Classic » avec lequel nous sommes tous familiers puisque plus de

7 000 autobus de ce type sillonnent déjà les rues des principales villes du Québec ainsi que plusieurs villes canadiennes et américaines. L'usine de Roswell au Nouveau-Mexique construit pour sa part le modèle « RTS » très prisé chez nos voisins du sud. Quelque 14 000 unités sont présentement en service notamment dans les rues de New York, Boston, Chicago, Détroit et Los Angeles. Ceux parmi nous qui ont fréquenté le Casino de Montréal ont eu la chance de faire connaissance avec ce modèle distinctif puisque quelques unités servent présentement à transporter les clients.

Partant du principe que la recherche et le développement sont des ingrédients essentiels au succès d'une entreprise, NovaBUS poursuit son innovation en participant à un projet pour mettre en service un autobus propulsé à l'hythane. Le gaz hythane, composé de 80 % de gaz naturel et de 20 % d'hydrogène, contribue peu à l'effet de serre et au réchauffement de la planète, contrairement au mazout ou à l'essence régulière. Il représente une alternative viable et écologique à l'utilisation des hydrocarbures conventionnels.

Cette expérience, menée en collaboration avec la Société de transport de la Communauté

que de l'autobus à plancher bas, le « Nova ». De plus, la ville de New York et la société de transport du New Jersey ont récemment confirmé l'achat de près de 500 autobus.

Afin de répondre adéquatement à cette demande, NovaBUS a entrepris une réorganisation complète du travail à l'usine de Saint-Eustache en installant une deuxième chaîne de production. La première continuera d'assembler la modèle « Classic TDS » tandis que la seconde sert maintenant à la production du modèle « Nova » dont les premières unités ont déjà été livrées, notamment à la STCUM. De plus, NovaBUS Corporation a rouvert l'ancienne usine d'assemblage de la firme MCI située à Niskayuna dans le comté de Schenectady dans l'État de New York. Sous le nouvel emblème de NovaBUS Incorporated, on y effectuera l'assemblage final des autobus destinés au marché américain. Par ailleurs, l'usine de Roswell au Nouveau-Mexique, qui compte parmi ses clients les sociétés de transport de la grande région de Boston, a augmenté la production du modèle « RTS » afin de répondre à la demande. En ce qui concerne la présence du modèle « Nova » sur le marché américain, l'autobus n'a pas encore été homologué par les



Conçu et fabriqué ici au Québec par la corporation NovaBUS, l'autobus « Nova FS » — c'est ainsi qu'on le nomme — est un véhicule à plancher bas qui offre une plateforme principale située seulement à 14 pouces du sol, ce qui a pour effet d'éliminer les marches traditionnelles à l'entrée, obstacle majeur pour les personnes à mobilité réduite.

urbaine de Montréal, Hydro-Québec, le gouvernement du Québec et SNC-Lavalin, fait partie du projet pilote « Euro-Québec Hydro-Hydrogène », un important projet de recherche et développement sur les usages de l'hydrogène. Il vise à mesurer avec précision les avantages environnementaux liés à l'usage du gaz hythane comme source d'énergie.

L'autobus utilisé pour cette expérience est un modèle « Classic », fabriqué à Saint-Eustache, et il est mû par un moteur Cummins modifié qui développe 240 chevaux-vapeur. Le véhicule possède une autonomie de 400 kilomètres entre les ravitaillements grâce à quatre réservoirs situés sur le toit de l'autobus et qui contiennent environ 1 500 litres de gaz hythane. Deux de ces autobus circulent présentement à Montréal. Selon Jean-François Lebrun, porte-parole de l'entreprise, les données recueillies par ce projet seront disponibles vers la fin de cette année.

De plus, NovaBUS, de concert avec la Société de transport de la ville de Honolulu, participe dans un second projet de recherche. Il s'agit du prototype d'un autobus hybride propulsé à la fois au gaz hythane et à l'électricité. Comme l'on sait que les gouvernements deviennent de plus en plus sévères quant au lois régissant l'émission de gaz polluants par les véhicules moteurs — on pense à la Californie par exemple —, cet autobus hybride pourrait vite trouver preneur à l'avenir.

Toutes ces initiatives, soit la réorganisation corporative ainsi que les investissements en recherche et développement, ont porté fruit puisque le carnet de commande de NovaBUS est aujourd'hui fort bien garni. En effet, l'entreprise a reçu des commandes pour la livraison de 1 200 autobus de ses modèles « Classic TDS » et « RTS » ainsi

autorités américaines. Mais cela ne devrait pas tarder et dès lors, on peut s'attendre à plusieurs commandes. En effet, aucun des concurrents canadiens ou américains de NovaBUS ne possède d'autobus à plancher bas et à ce jour les projets sont encore au stade de la planche à dessin.

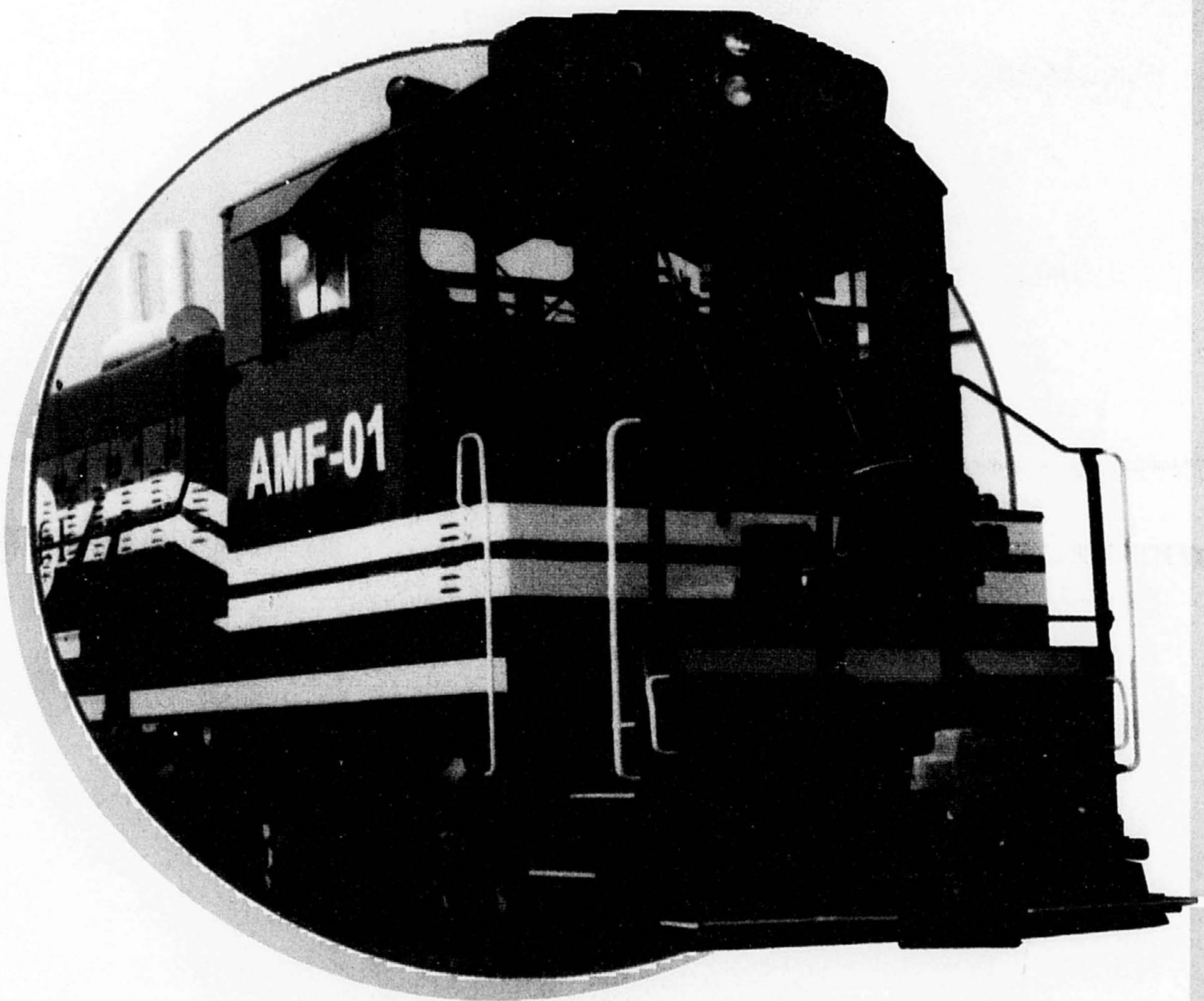
Sans pour autant négliger le marché québécois et canadien, NovaBUS a la ferme intention d'accroître sa présence aux États-Unis. « C'est un marché qui nous apparaît des plus attrayant, souligne Jean-François LeBrun, et nous croyons pouvoir s'y tailler une place de choix ».

« Nous possédons la technologie, l'expertise et la capacité de production pour répondre aux attentes des sociétés de transport des plus grandes agglomérations canadiennes et américaines », déclare M. Yvon Lafortune, président de l'entreprise. De plus en plus, NovaBUS s'impose comme l'un des leaders dans l'industrie du transport urbain en Amérique du Nord.

Le chiffre d'affaires de NovaBUS Corporation, en comptant celui de sa division NovaQUINTECH et de ses filiales CMP Mayer et NovaBUS of America Inc. totalise un montant annuel d'environ 300 millions. De plus, NovaBUS fournit de l'emploi à près de 1 000 personnes.

8

GEC ALSTHOM et AMF Industries un nouveau partenariat!



▼
G E C A L S T H O M
CANADA

1010, rue Sherbrooke ouest, Bureau 2010, Montréal (Québec) Canada H3A 2R7
Tél. : (514) 281-6200 / FAX : (514) 281-6300

TRANSPORT



ETALEMENT URBAIN, CONGESTION ROUTIÈRE, LA SOLUTION: LES TRAINS DE BANLIEUE



Chaque jour, plus d'un demi-million de véhicules tentent d'entrer sur l'île de Montréal. Pendant que l'immense majorité des conducteurs de ces véhicules fulminent sur les ponts, une dizaine de milliers de privilégiés entrent au travail sur l'île, bien assis, le journal à la main, finissant leur café ou bavardant avec leurs compagnons de voyage. Ces chanceux, ce sont les usagers des deux lignes de trains de banlieue qui restent encore en service dans la grande région métropolitaine.

Il fut un temps où le train de banlieue était le moyen de transport privilégié des résidents de la couronne métropolitaine et du West-Island. Mais dans les années 1960-1970, il a été victime d'un développement urbain qui suivait pas à pas l'ouverture des nouveaux axes autoroutiers.

Pourtant, le train de banlieue avait jusque là favorisé un développement métropolitain cohérent, harmonieux. C'est l'opinion de Mme Marie-Odile Trépanier, professeur d'urbanisme à l'Université de Montréal: "Le train de banlieue est un excellent remède à l'effilochage urbain, le mal dont la région métropolitaine souffre à présent. Il concentre l'habitation

autour de Montréal. Selon M. Normand Parisien, directeur de Transport 2000, quand, en 1975, on a parachevé l'autoroute 13, c'est 6 millions et demi de voyageurs par année qui ont abandonné le train Montréal-Deux-Montagnes pour prendre le volant... six millions et demi de plus à vociférer aujourd'hui.

Laissons de côté les stratégies utopistes qui voudraient stopper l'exode des montréalais vers les banlieues. La tendance lourde est claire: dès qu'un jeune ménage a les sous pour s'acheter sa première maison en banlieue, il quitte l'île pour la banlieue. C'est ainsi qu'entre 1981 et 1991, la couronne s'est accrue d'un quart de million de personnes tandis que le cœur se dépeuplait. Ne restent au centre que les jeunes, les pauvres, les nouveaux arrivants et de vieux couples qui, les enfants élevés, reviennent sur les lieux de leur jeunesse.

Comme l'emploi des métropolitains est toujours sur l'île, du moins pour les deux-tiers des travailleurs de la grande région, le trafic sur les ponts et leurs voies d'accès s'accroît: 260 000 véhicules de plus par jour entre 1981 et 1991. En fait, la population fait du réseau autoroutier un usage que ses concep-

Phénomène récent, l'heure de pointe s'allonge et s'éternise. Sur le pont Pie-IX, d'après des mesures prises au compteur, entre 1982 et 1991, elle s'est allongée d'une heure le matin. Même phénomène dans le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Mais là où ça devient carrément invraisemblable, c'est sur l'autoroute Métropolitaine. Alors qu'en 1978, près de l'autoroute 15, en direction Est, on ne dépassait jamais de la journée le niveau des 4000 véhicules à l'heure, en 1991, ce niveau est atteint dès 7 heures 30 le matin et

largement dépassé (avec un pic de 5500 véhicules à l'heure vers 16 h 30) toute la journée. Ce n'est que vers 19 h que l'on retombe sous la barre des 4000 véhicules à l'heure.

Les mouvements de population expliquent bien sûr un tel état de choses. Mais l'absence de concertation politique entre tous les acteurs locaux et régionaux joue un rôle non négligeable dans cette thrombose routière. Début 1995, le ministère des Transports du Québec constatait dans un document essentiel, Vers un Plan de Transport: phase 1: "Le

découpage du territoire entre les différentes autorités organisatrices de transport a eu tendance à favoriser les préoccupations locales au détriment d'une perspective régionale. C'est pour pallier ce problème que l'Assemblée Nationale adoptait en 1990 la loi instituant le Conseil métropolitain de transport en commun." Formé d'élus, maires et préfets de MRC, le CMTC en est resté à ses querelles de clochers, ce que constate aussi le document cité plus haut: "Le CMTC n'a toutefois pas réussi à faire émerger une vision commune et partagée du développement des transports." Bref, pendant que vous ronchonnez, les élus bavardaient inutilement!

Le CMTC est chose du passé depuis le 31 décembre dernier, grâce à l'Agence Métropolitaine de Transports, créée par la loi 102. Consultant les élus (mais avec quel succès?), l'Agence, sur laquelle nous reviendrons, a la mission de soutenir, développer, coordonner et promouvoir, entre autres modes de déplacement, les trains de banlieue, et ce au moment où existe une proposition de redéployer un réseau complet de trains de banlieue dans le grand Montréal métropolitain. Verrons-nous réapparaître le Montréal-St-Hilaire, le Montréal-St-Jérôme ou le Montréal-Iberville?



autour des gares et, au lieu d'encourager les promoteurs à créer des lotissements au milieu des champs de maïs, parce que s'y trouve une bretelle d'autoroute, il les incite à agrandir de vieux villages où existent déjà des services."

Pour les experts, l'inverse est aussi vrai. "Voyez ce qui est arrivé quand on a abandonné la ligne Montréal-Saint-Hilaire," suggère M. Michel Barcelo, également professeur d'urbanisme à l'U. de M. "St-Bruno et St-Hilaire absorbaient une part importante des gens qui cherchaient un domicile champêtre, à coût acceptable et près des services (centre commercial, écoles, etc.). La fermeture de la ligne a créé un rétalement de l'habitation le long des autoroutes. Du coup, on rend le service de transport en commun plus coûteux, plus compliqué à gérer, avec de petits îlots d'habitations éparpillés ici et là."

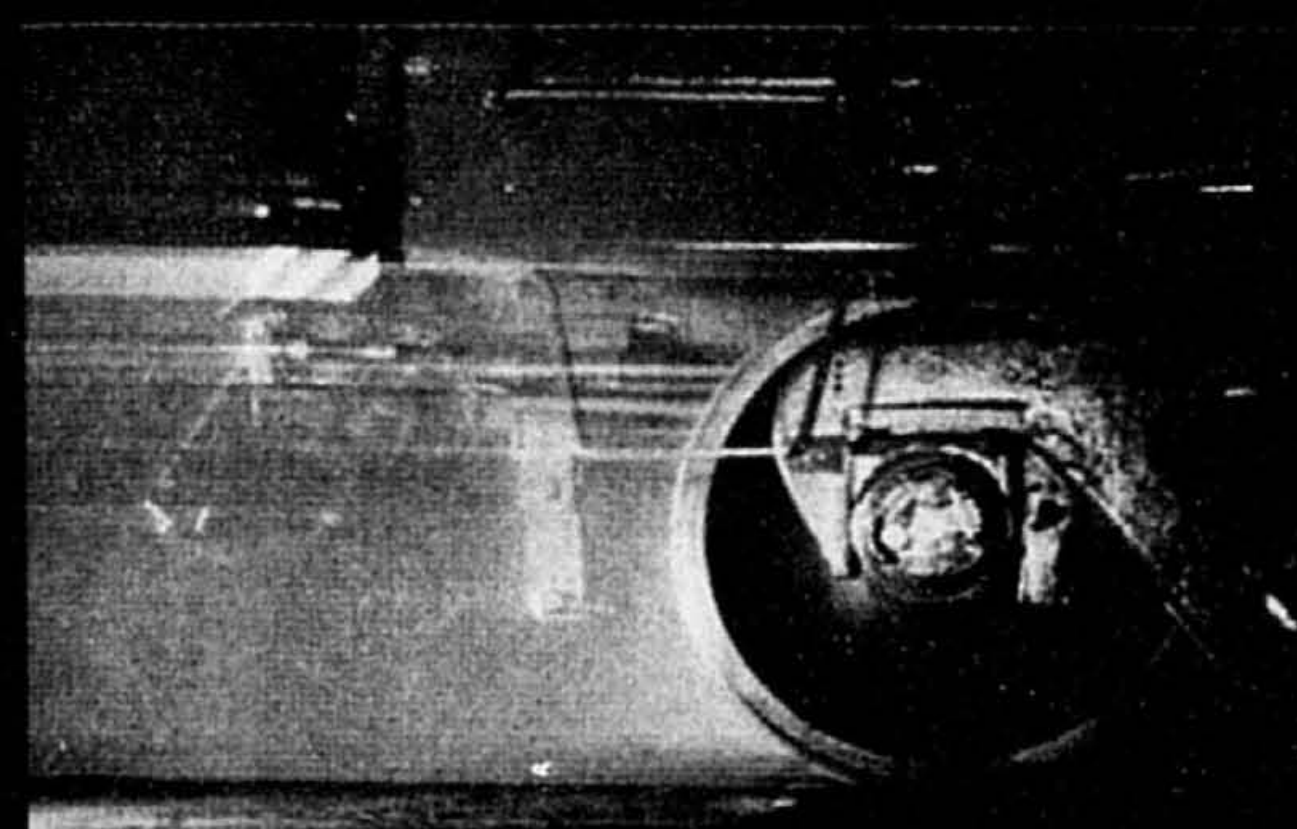
Et puis, disons-le franchement, le banlieusard aime sa voiture et s'y jette dès qu'on lui en donne une chance, ce qui ne lui a pas manqué

teurs n'avaient pas vu venir. Alors que les planificateurs croyaient que les autoroutes serviraient au transit rapide entre deux points relativement éloignés, le développement immobilier qui s'y est accolé en a fait un outil de transport local. Résultat: congestion, accidents, chaussées dans un état déplorable, pleurs et grincements de dents.

Entre 1981 et 1991, le débit journalier moyen sur les ponts entre la couronne Nord et Laval s'est accru de 60%, entre le Nord et la CUM de 32% et entre le Sud et la CUM de 34%. Les ponts autoroutiers, à l'heure de pointe, sont actuellement tous cotés F par le ministère des Transports du Québec. La cote F signifie "capacité maximale dépassée". Ou congestion. Ou "maudit pont".

Quant à l'ensemble du réseau autoroutier de l'île de Montréal, il est coté F à l'heure de pointe sauf la 20 entre Sainte-Anne de Bellevue et Lachine où la circulation est de fluide à passable. La raison de cette exception? Le train Montréal-Rigaud.

« CANAC International La solution ferroviaire globale



Un moteur
de l'économie

LOCALE

300 employés à Montréal

- Gestion et réalisation des travaux d'infrastructure de la ligne entre Montréal et Deux-Montagnes, pour le ministère des Transports du Québec.
- Conception (plans et devis) et surveillance des travaux de construction d'un pont ferroviaire de 728 m de longueur à l'embouchure du canal Lachine pour la Société du Vieux-Port de Montréal.

TRANSPORT

LA MODERNISATION DU RÉSEAU

En 1982, suite à la dévolution du gouvernement fédéral des trains de banlieue, le gouvernement du Québec conclut une entente avec celui-ci pour prendre en charge les trois lignes existantes dans la région. Une contribution financière de 40 millions de dollars a été versée par le fédéral et 10 millions de dollars par le CN Rail. Vu l'état pitoyable des infrastructures et équipements cédés au gouvernement du Québec, c'est 402 millions qu'il fut nécessaire d'investir dont 342 millions de dollars par le gouvernement du Québec.

Durant la même année, le ministère des Transports conclut une entente avec la Société de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal qui héritait, bien malgré elle, de la gestion des lignes de trains de banlieue de la région métropolitaine. Elle était à cette époque propriétaire du matériel roulant en service sur les lignes. Entre 1984 et 1985, la STCUM met en service, sur la ligne Montréal-Rigaud, 7 locomotives diesel F7, datant de 1952, d'une capacité de 1750 h.p. et dont les vitesses de pointe en convoi ne dépassent pas 100/h.

Cela donne une idée du manque d'intérêt de la Société face au train de banlieue au milieu des années 1980. Il faut attendre l'arrivée en 1988 de Louise Roy pour que se crée une direction des trains de banlieue à la STCUM. À partir de là, les choses vont changer. Le premier directeur, M. Marcel Grégoire, toujours en poste à l'heure actuelle, n'a pas de difficulté à convaincre sa patronne de rouvrir le dossier de la modernisation des deux lignes qui restent, Rigaud et Deux-Montagnes.

En 1988, l'achalandage sur la ligne Rigaud stagne à 1,4 millions d'usagers annuellement. On gèle dans les voitures, antédiluviennes, toujours munies de l'antique système de chauffage à vapeur fournie par les locos. Les gares ont besoin d'être revampées et sans stationnements incitatifs de bonne taille, le public continuera de bouder le train.

En 1989, on décide de supprimer le chauffage à vapeur et de le remplacer par une voiture génératrice d'électricité attachée à l'arrière du convoi. Les voitures de passagers sont munies de radiateurs électriques en attendant d'être remplacées par une nouvelle flotte de voitures.

En vertu d'une nouvelle entente entre le ministère des Transports du Québec et la STCUM en 1988, le ministère consent à renouveler le parc de voitures de la ligne Montréal-Rigaud à condition de devenir propriétaire de l'ensemble de la flotte. La STCUM reste le gestionnaire et l'exploitant des lignes.

Dès le mois de mars 1988, Bombardier-St-Bruno (concepteur) et Bombardier-La Pocatière (fabricant) emportent le contrat de fabrication de 24 nouvelles voitures, dont 16 voitures remorques et 8 voitures avec cabine de conduite. Ce système permet au conducteur de manoeuvrer la loco depuis sa cabine à l'autre extrémité du train. Plus besoin de déplacer la loco pour la remettre en tête de train à la fin d'un parcours.



ECONOMIE DE TEMPS ET D'ARGENT.

Les nouvelles voitures permettent d'accueillir 130 passagers assis. Elles sont ventilées, chauffées et climatisées électriquement par un système dont la puissance est de 480 V. en courant alternatif à 60 Hz.

La caisse est en aluminium avec un sous-châssis d'acier et le tout repose sur deux bogies aux châssis d'acier coulé. La suspension consiste en ressorts hélicoïdaux en acier assistés d'une suspension secondaire pneumatique.

Ces voitures, toujours tirées par les locos F7 (vitesse commerciale: 50 km/h), sont des variations sur un modèle développé par Pullman, compagnie acquise par Bombardier. Leurs semblables roulent sur les trains de banlieue de plusieurs sociétés américaines: Metropolitan Transportation Authority et Metro-North Commuter Railroad (toutes les deux de la grande région de New-York), Connecticut Department of Transportation, Massachusetts Bay Transportation Authority, Southeastern Pennsylvania Transportation Authority et New-Jersey Transit.

Après le matériel roulant, on a pensé aux gares. Selon M. Marcel Grégoire, directeur, Trains de banlieue à STCUM, le Ministère des Transports a refait les quais, les abris et les stationnements donnant accès aux trains. Là où de véritables gares existaient, comme à Beaconsfield, on a rénové. On a aussi créé des gares intermodales comme à Vendôme ou à Dorval.

La modernisation de la ligne Rigaud aura coûté 102 millions de dollars au gouvernement du Québec et fait passer l'achalandage annuel de 1,4 millions d'usagers en 1987 à 4 millions en 1992. Surtout, elle aura permis aux quatre partenaires, CN, CP, STCUM et MTQ, de roder leur nouveau modus vivendi.

CN/CP propriétaires des emprises et voies et responsables de l'entretien de celles-ci et du matériel roulant,

STCUM gestionnaire de l'opération et MTQ, planificateur, maître d'oeuvre des travaux et responsable des déficits d'opération.

En 1992, aussitôt la modernisation de Rigaud terminée, le MTQ décide de passer à la remise à neuf de la ligne Deux-Montagnes et de son matériel roulant. Selon Mme Denise Gosselin, directrice et responsable de l'ensemble de ce projet, qui est le plus gros chantier des 50 dernières années pour le Ministère, "un travail de partenariat unique a été réalisé avec la firme Canatrans-Canac (responsable des plans et devis et des infrastructures), la société Canac International (gérance du projet et d'une partie de la construction), le CN (propriétaire de l'emprise et opérateur de la ligne), Bombardier constructeur des voitures) et la STCUM (exploitant de la ligne).

Sur cette ligne, l'achalandage se maintient depuis 1987 à 4,5 millions de passagers annuellement. Là aussi, il est temps d'agir.

Le projet, ici, est ambitieux. Il s'agit de faire entrer dans l'an 2 000 le plus vieux train électrique d'Amérique du Nord, mis en service en 1918. On va y consacrer 300 millions de dollars: de 100 à 125 millions pour le matériel roulant, de 125 à 145 millions pour les infrastructures et équipements, 14 millions pour acquérir des terrains (pour les gares, stationnements et pour la sous-station d'alimentation électrique) et 16 millions pour les plans, devis et pour la gérance et la surveillance des travaux.

Bombardier, encore une fois, fournit le matériel roulant. Il s'agit de 29 couples motrices-remorques électriques en acier inoxydable, chaque couple pesant 101 600 kg. Les motrices sont alimentées par une caténaire captant une tension d'alimentation de 25kV en courant alternatif à 60 Hz. Cette énergie procure au moteur une puissance de 380 hp en régime continu, pour une vitesse maximale de service de 109 km/h. On a choisi

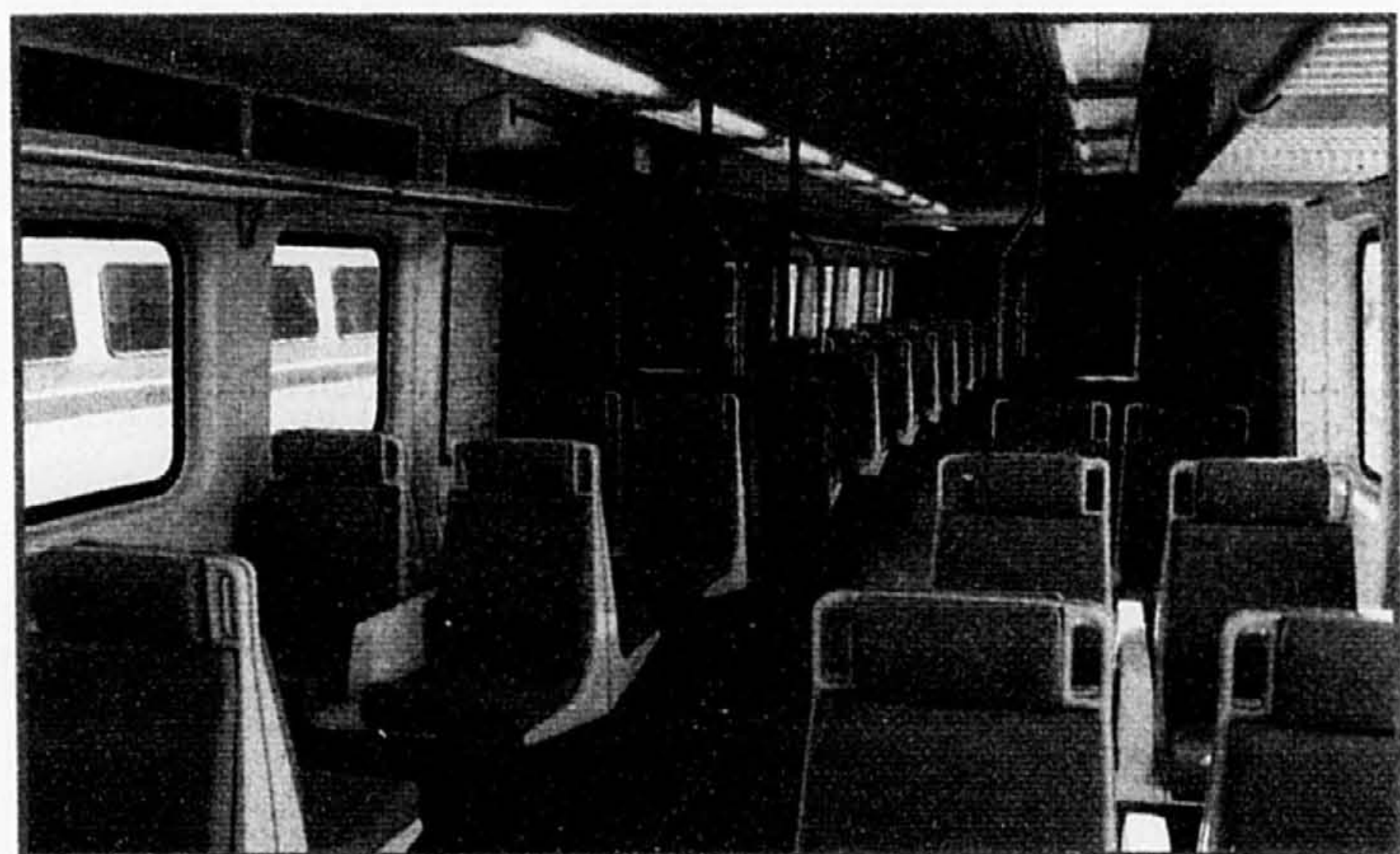
l'alimentation en courant alternatif plutôt que le courant continu parce que ces moteurs nécessitent moins d'entretien que ceux fonctionnant au courant continu. On a adopté un système de freinage électropneumatique indépendant du système d'alimentation électrique.

On peut attacher jusqu'à 5 paires de voitures par rame. Une paire de voitures transporte environ 170 passagers assis et environ 250 personnes debout, à pleine capacité. En heure de pointe, la capacité totale atteint 10 800 passagers.

Pour le confort de tous ces gens debout et pour réduire la masse à déplacer, on a choisi de rouler sur des bogies mécano-soudés (création Bombardier) plutôt que sur des bogies coulés. Ces bogies, comme le moteur, sont plus simples d'entretien.

Deux innovations plairont particulièrement à certains voyageurs. On a prévu dans les voitures motrices et dans les voitures avec loge de conduite 2 emplacements pour les usagers en fauteuils roulants. D'autre part, les remorques comportent toutes une ou deux portes doubles permettant de monter à bord en transportant son vélo.

Le 26 octobre 1995, à 6h 30, le Montréal-Deux-Montagnes nouvelle vague entrait en service. En décembre 1995, toute cette belle technologie tombait en panne. Du 20 décembre 1995 au 8 janvier 1996, le beau train électrique du MTQ retournait sur les voies de garage. "Le bobo," explique M. Jean-Yves Leblanc, président du Groupe matériel de transport-Amérique du Nord chez Bombardier, "provenait du moteur électrique fourni par GE Transportation Systems. L'isolant qui protège les bobines d'induction de l'eau comportait des microfissures par où la neige fondue percolait lentement jusqu'aux bobines. La lenteur du processus explique pourquoi les pannes ne se sont produites ni durant les tests à La Pocatière, ni durant les tests sur la voie Deux-Montagnes elle-même. Il a fallu que l'eau n'atteigne le moteur qu'une fois les rames en service. C'est bien notre chance..."



Le nouveau train Montréal-Deux-Montagnes offre un confort sans pareil. L'aménagement intérieur permet même de ranger... des vélos!

Pendant que Bombardier, entre 1992 et 1995, construisait le matériel roulant, CANAC International

recevait le contrat de réfection de la voirie Montréal-Deux-Montagnes. CANAC est une filiale du CN. Son rôle est de concevoir des voies et ouvrages d'art pour le domaine ferroviaire et de gérer les travaux de construction des voies ferrées.

CANAC a donc géré une enveloppe de 140 millions de dollars destinée à couvrir 5 postes budgétaires principaux. "Nous devons," se souvient M. Gaston Paquin, directeur général, passagers chez CANAC, "commencer par refaire entièrement la voie sous le tunnel Mont-Royal. Dans le tunnel, nous avons aussi vérifié et consolidé la voute qui devait porter les nouvelles lignes d'alimentation électrique. Nous avons changé tout l'éclairage, posé un trottoir d'évacuation des passagers et refait le système de drainage des eaux de ruissellement."

En deuxième lieu, CANAC a changé les trois-quarts des traverses sur les 32 km de la ligne. Troisièmement, on a posé des rails neufs d'un nouveau type. "Les vitesses atteintes, les masses à déplacer et le confort souhaité", commente M. Paquin, "nous ont amené à nous débarrasser des vieux rails rivetés. Nous avons posé des rails soudés en barres longues d'environ 300 mètres chacune. Cette technique permet d'éliminer au maximum les cognements réguliers familiers aux usagers des rails à l'ancienne mode."

Quatrièmement, on a installé un système de communication tout neuf, reposant sur la technologie de la fibre optique.

Finalement, il a fallu mettre au rancart les lignes de transport à 3 000 V. en courant continu et les remplacer par des lignes transportant les 25 kV en courant alternatif requis par la technologie Bombardier. Cela a signifié aussi la construction d'une sous-station de transformation et de distribution de courant pour alimenter les lignes.

On a refait quais, abris, zones d'accueil, affichage et escaliers. En

Au service des usagers d'abord et avant tout

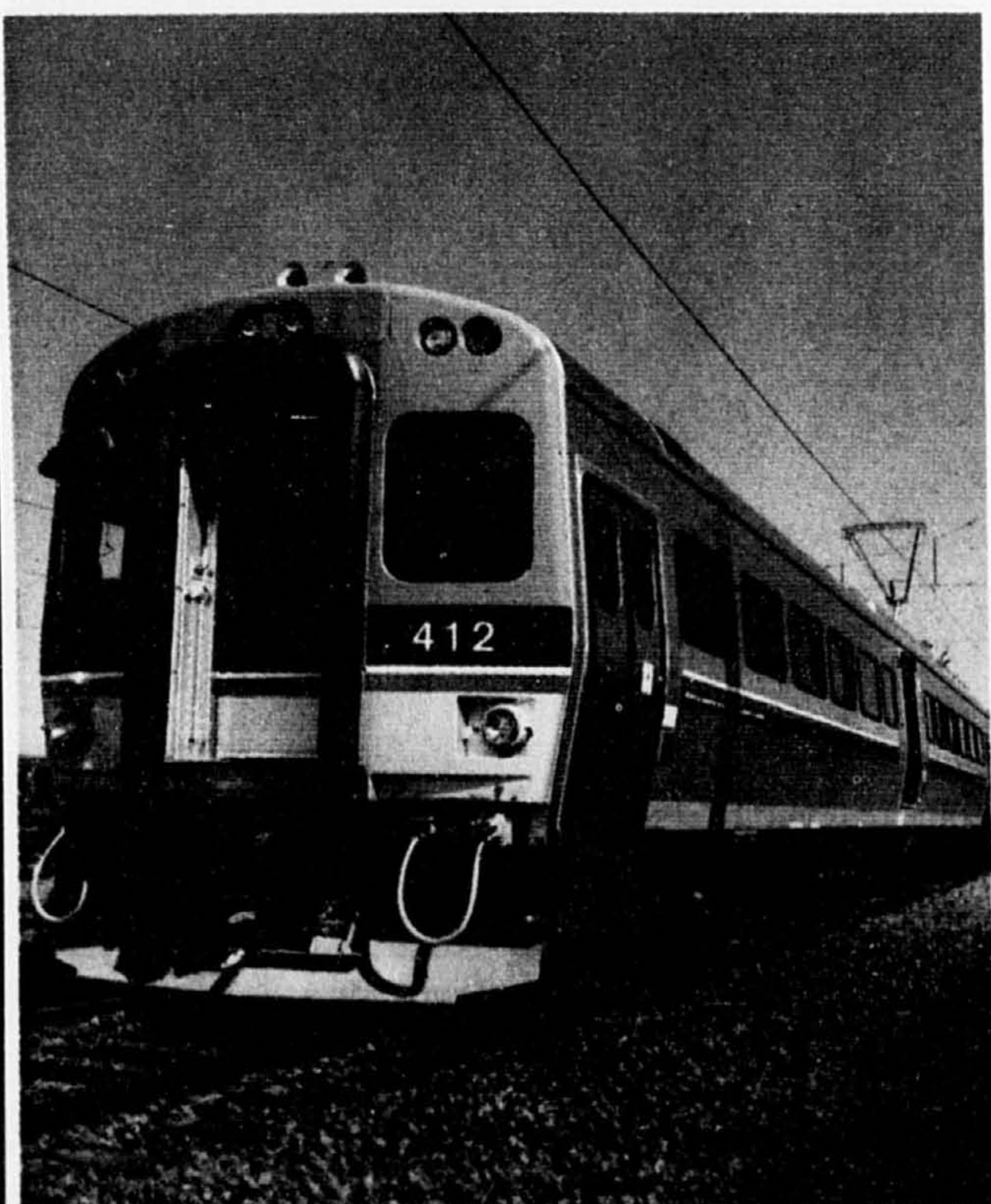


Symbole d'innovation de pointe, la nouvelle rame automotrice électrique, conçue et fabriquée par Bombardier, représente le parfait mélange de technologie, de design et de confort.

Les trains de banlieue de la ligne Montréal/Deux-Montagnes offrent plus d'espace, un meilleur accès et des voitures modernes pour le bénéfice des usagers.

Derrière chaque amélioration technologique, Bombardier réaffirme son constant souci d'améliorer les conditions de transport des passagers de ses voitures. Chez Bombardier, la pleine satisfaction des passagers reste le critère le plus élevé.

Bombardier, premier fabricant de voitures de train passagers en Amérique du Nord, demeure au service de chacun des usagers d'abord et avant tout.



Bombardier Inc.
Groupe matériel de transport - Amérique du Nord

St-Bruno (Québec)

LA FORCE DE L'INNOVATION

LE PROJET DU CONSEIL FERROVIAIRE DES TRAINS DE BANLIEUE DU GRAND MONTRÉAL

Le 29 mai 1992, devant la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain, M. Raymond O'Meara, à l'époque directeur général, réglementation gouvernementale à CP Rail, lançait un séduisant projet d'expansion du réseau de trains de banlieue de la région montréalaise. Il s'agissait ni plus ni moins que de rentabiliser les lignes du CP et du CN sous-utilisées dans la région montréalaise et de les transformer en voies de trains de banlieue.

Le Projet du Conseil ferroviaire des trains de banlieue du Grand Montréal, auquel les maires de banlieues souscrivirent d'abord avec enthousiasme, créait une filiale du CP chargée d'exploiter et de gérer le nouveau réseau selon des "balises" établies par les autorités publiques, municipales, régionales, provinciales ou fédérales.

Depuis, le CN a pris sa place au sein du Conseil Ferroviaire des trains de banlieue du Grand Montréal, organisme dont le seul autre partenaire est le CP. Ce lobby a fait faire quelques kilomètres au projet de nouveau réseau de trains de banlieue au point où il constitue maintenant la proposition la plus détaillée de solution à une partie du problème de surcharge du réseau routier de la région montréalaise. On croit en effet que la clientèle des trains augmenterait de 14 000 personnes par direction, soit 65 000 déplacements par jour dont près du tiers proviendrait de l'automobile.

De quoi s'agit-il? D'ajouter aux deux lignes actuelles (Montréal-Rigaud et Montréal-Deux-Montagnes) cinq nouvelles lignes desservant en étoile la totalité de la région et non plus seulement sa partie ouest.

1- La ligne Montréal-St-Jérôme: partant de la gare Windsor, la ligne passe sur l'emprise CP et relie Ville St-Laurent, Laval, Ste-Thérèse, Blainville et St-Antoine, aux portes de St-Jérôme. Au sortir de la gare Windsor, la ligne se dirige au sud-ouest jusqu'à Montréal-Ouest puis remonte au nord-est vers la station de métro du Parc, après quoi elle file tout droit vers St-Antoine, tout en desservant les stations Concorde, St-Martin, Sts-Rose, Ste-Thérèse et Blainville.

Cette ligne pourrait représenter une alternative économiquement intéressante au prolongement du métro vers Laval. En effet, on estime les coûts d'immobilisations globaux moyens des lignes de trains de banlieue montréalaise à 800 000 dollars par kilomètre, contre 60 millions le kilomètre pour le métro.

Ce train prendrait 65 minutes, arrêts inclus, pour parcourir les 60 kms de son trajet, dont 50 minutes à partir de la station Blainville et 35 minutes à partir de la station St-Martin vers le centre-ville. L'achalandage quotidien prévu en 1996 serait de de 7 600 personnes alors qu'en l'an 2011, il serait de 11 000 personnes. On estime les coûts d'immobilisation à 30 millions pour les infrastructures (travaux sur les voies, gares, signalisation, stationnements etc) et à près de 18 millions pour le matériel roulant (4 locos et 33 voitures).

2- La ligne Montréal-Mascouche: il s'agit d'un embranchement de la précédente; à Laval, à la hauteur de la 440, au lieu de monter au nord, la ligne bifurque vers l'est et, sur les emprises CP, s'arrête au Centre de la Nature de Laval (autoroute 25), à Terrebonne et enfin à Mascouche. Les 53 kms sont franchis en 55 mins. L'achalandage quotidien est estimé à environ 3 800 voyageurs. Il faudrait ajouter 15 millions de dollars aux immobilisations de la ligne précédente pour réaliser celle-ci.

3- La ligne Montréal-St-Hilaire: partant de la gare Centrale, sur des emprises du CN, la ligne compte trois arrêts: un à Ville LeMoine, près du carrefour de la 112 et du boul. Taschereau, un autre au carrefour du boul. Wilfrid-Laurier et de la 30 et une gare à St-Hilaire. Il faudra 30 mins pour parcourir les 35 kms de trajet. On croit que cette ligne desservirait environ 5 400 personnes chaque jour. Il en coûterait 28,8 millions de dollars d'immobilisations pour payer les coûts d'aménagement des infrastructures et le matériel roulant (4 locos, 28 voitures).

4- La ligne Montréal-Iberville: sur des emprises CP, la ligne s'arrête à Vendôme, à Montréal-ouest, à La Salle, près de l'autoroute 30, à St-Constant, à Delson, à St-Jean et à Iberville. On prévoit franchir les 45 kms entre la gare Windsor et le

terminus en 50 mins environ. On estime que 4 200 personnes emprunteraient quotidiennement cette ligne. Les 3 locomotives, les 20 voitures et les travaux d'infrastructures coûteraient au total 22,4 millions de dollars.

des voies pratiquement désaffectées."

Le CN et le CP répondent que c'est une pratique courante partout en Amérique du Nord. Dans une lettre adressée en septembre 1995 aux deux sous-ministres Ligori

d'exploitation et de RAI (la redevance) sur l'ensemble du réseau ont été abaissés de l'ordre de 10% par rapport aux estimés de décembre 1994."

Au ministère, on ne nie pas, mais on a le RAI dans le colimateur, lui

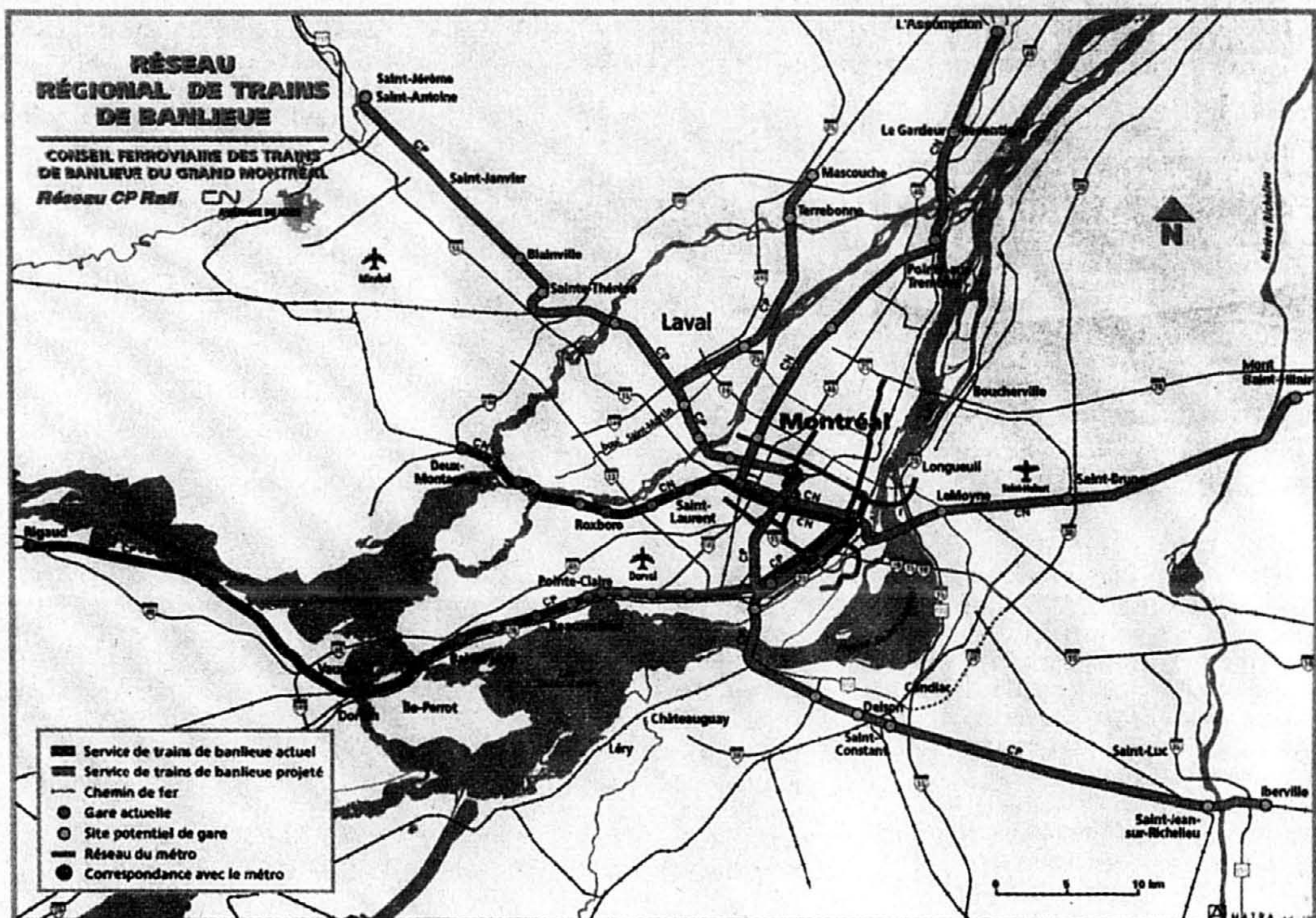
redevance avec CN et CP dans le cas de chaque ligne à l'exclusion de Deux-Montagnes, déjà négocié. Madame Denise Gosselin, directrice aux activités régionalisées du MTQ, estime en revanche que le Ministère devrait sérieusement examiner la possibilité d'acquiescer l'emprise Deux-Montagnes où les deniers publics ont servi à remplacer 95% des infrastructures et des équipements.

Quelle que soit la décision de l'Agence métropolitaine de transport là-dessus et sur toute la proposition CN-CP, deux autres projets ont du plomb dans l'aile.

Il s'agit d'abord du projet annoncé par Pierre Bourque pendant sa campagne pour la mairie de Montréal, projet d'un train vers Repentigny qui passerait à l'extrême sud-est de l'île. "Une nuisance dans le port", Une concurrence coûteuse pour le métro", ne sont que deux des arguments qui laissent peu d'espoir au train du maire Bourque. La ligne de train de banlieue Montréal L'Assomption remplacerait le train du maire.

Egalement concocté dans les cornues du conseil exécutif de Montréal, le projet d'un aéroglisseur qui ferait la navette entre Repentigny et le port de Montréal. Les spécialistes ont fait remarqué que l'hiver, la navette éprouverait des problèmes de fiabilité et coûterait très cher compte tenu de la faible clientèle attirée.

Reste donc à aménager la proposition du CN-CP. Il ne semble y avoir que 3 options: la réaliser en partie et par étapes; en faire un choix de société et la réaliser totalement; ou le classique "Pas de budget because le déficit". Le retour des péages serait en tous cas un puissant incitatif à abandonner l'auto pour le train et à accélérer la rentabilité.



La proposition CN-CP prétend faire réaliser des économies de 7 millions par année aux sociétés de transport en commun des municipalités de la région. Grâce au réseau, c'est plus de 8 900 autos de moins à l'heure de pointe.

5- La ligne Montréal-L'Assomption: sur emprises CN, la ligne part de la gare Centrale, fait un arrêt à la station Sauvé, un autre à l'intersection d'Henri-Bourassa et d'Armand-Bombardier, puis à Pointe-aux-Trembles, à Charlemagne, à La Gardeur et à L'Assomption. Elle drainerait quotidiennement 5 800 personnes en 1996. Elle serait la seule à combiner, assez incommodément, la traction diesel avec l'électricité, parce que la traversée du tunnel sous le Mont-Royal interdirait l'usage de la traction diesel à cet endroit et parce qu'on ne songe pas à électrifier la ligne sur toute sa longueur. Pour 5 locos (3 diesel et 2 électriques), 27 voitures et les travaux d'infrastructures, on s'attend à une facture de 42 millions de dollars.

Si on réalise le projet dans son ensemble, soit l'ajout de 5 nouvelles lignes aux deux existantes, en plus des 156,5 millions de dollars d'investissement de départ pour la réalisation, il faut prévoir 20 millions de dollars de frais d'exploitation annuels, 2,2 millions en taxes sur les emprises, 1 millions d'autres taxes et 6,3 millions en droit de passage à verser au CN-CP chaque année. Facture totale, la première année: près de 186 millions, pour des revenus anticipés de 17 millions. En réalité, en convertissant les coûts d'investissement en une dette amortie sur 20 ans, ce n'est qu'une portion du 236 millions que l'Etat aurait à payer dès la première année, soit environ 70 millions.

Si le projet, dans l'ensemble, est bien reçu par le ministère, la STCUM et même Transport 2000, qu'on ne s'attende pas à ce qu'il soit réalisé dans sa totalité, même à long terme. Les lignes Iberville et L'Assomption ne font pas l'unanimité. Au ministère, des analystes font remarquer que cette dernière longe des terrains industriels du nord-est de Montréal et ne contribue pas efficacement à remplacer le transport par autobus.

La proposition CN-CP prétend faire réaliser des économies de 7 millions par année aux sociétés de transport en commun des municipalités de la région. Grâce au réseau, c'est plus de 8 900 autos de moins à l'heure de pointe, soutien la proposition. Ce qui fait grincer des dents ministère, STCUM et experts, c'est le RAI de 12,25 millions annuel que réclament CN et CP dans leur projet. Il s'agit d'un droit d'utilisation des voies, un bail, qui ne garantit pas l'exclusivité du passage, ni même la priorité. "Pourquoi diable," demande Marcel Grégoire, directeur des trains de banlieue à la STCUM, "faudrait-il payer un loyer sur des infrastructures dont nous aurions payé toute la modernisation, les gares, quais, stationnements etc? Surtout considérant qu'on nous demande des millions pour utiliser

Hinse et Yvon Tourigny de Transports Québec, Raymond O'Meara et son vis-à-vis du CN Raynald Bélanger défendent leur redevance écrivant que "... les coûts annuels

dont ne sait pas de combien il a été abaissé vraiment puisque dans le calcul de la lettre, on le combine aux coûts d'exploitation annuels. Le MTQ reconnaît devoir négocier la

CANAC International
La solution ferroviaire globale

100%

NATIONAL

Des entreprises dans
le monde entier

- Installation de traverses d'acier sur la ligne du C.A. Rogers Pass, Colombie-Britannique.
- Pose d'un câble de fibre optique sur une distance de 441 km pour le compte du Ontario Northland Railway.

TRANSPORT

MODERNISATION DE DEUX-MONTAGNES:
LA STRATÉGIE DE LA SOUS-TRAITANCE

Quand CANAC, compagnie d'ingénierie ferroviaire filiale du CN, reçut le mandat de moderniser la ligne Deux-Montagnes, ni Transports Québec ni la STCUM ne cachèrent au mandataire que le travail serait une course contre la montre. Afin de ne pas affecter l'achalandage, la ligne ne serait fermée que 12 semaines à l'été 1994 et 12 semaines à l'été 1995, seules longues périodes où le courant serait débranché. Le reste des travaux devait se faire en hiver, la nuit, les fins de semaines et dans les périodes hors-pointes.

Devant un échéancier aussi périlleux, M. Gaston Paquin, directeur général, voyageurs chez Canac International inc. résolut de s'adjoindre une foule de sous-traitants qui attaquaient simultanément le problème sous différents angles. Tandis qu'une filiale du CN recevait le mandat de construire les rails, on se mit en quête de l'équipement électrique nécessaire à l'alimentation des trains.

On passa d'abord commande chez Asea Brown Boveri inc. de deux transformateurs de 30 mégawatts, pesant chacun 50 tonnes métriques, capables de transformer le courant à 230 kV, du poste Saraguay en courant à 25 kV, requis par le devis. Ces 2 monstres forment le cœur de la sous-station d'alimentation de la ligne. ABB fournit aussi 7 autres plus petits transfos disposés le long de la voie et quelques disjoncteurs. Facture totale: 1 million de dollars.

Siemens Electric Limitée a fourni une bonne partie des équipements restants, fabriqués surtout à son usine de Pointe-Claire. Il s'agit principalement des disjoncteurs et des commutateurs. La compagnie a accepté un contrat de 10 millions de dollars, mais représentait en fait une constellation de sous-traitants, pour lesquels elle a fourni certaines garanties.

Un de ses partenaires, la firme d'ingénierie Dessau de Laval, s'est

chargée de la conception détaillée des systèmes de commande et de protection du réseau d'alimentation électrique (400 000\$).

Envitech de Ville St-Laurent, a fourni les systèmes de contrôle, de commande

Alstom, faisait fabriquer à Winnipeg les 50 km de fibre optique requis pour les communications (250 000\$).

Restait à assembler ce jeu de mécano électrique et ce, rappelons-le, dans des conditions difficiles et suivant des délais

soins pour éviter qu'un arrêt le long de la chaîne n'immobilise toutes les équipes en amont.

Une centaine de travailleurs ont donc monté les supports de caténaire, à tous les 50 mètres en ligne droite et parfois à tous les 25 mètres dans les courbes. Arno disposait de 23 millions de dollars pour ces travaux.

La compagnie trifluvienne avait aussi hérité du mandat d'assemblage de la sous-station d'alimentation dont la conception globale avait été assurée par SNC Lavalin. Arno a obtenu le contrat de construction grâce à une soumission à 2 millions de dollars.

Plusieurs firmes d'ingénieurs-conseils avaient aidé Arno à préparer l'ingénierie de détail du projet. Ainsi, Breton, Banville et Associés de Mont-Saint-Hilaire (BBA), ont exécuté les calculs de structure de la fondation en béton devant porter les 100 tonnes des deux transformateurs ABB. C'est également BBA qui a fait la conception des structures d'acier des sous-stations d'alimentation. Retombées totales pour BBA: 700 000 de dollars.

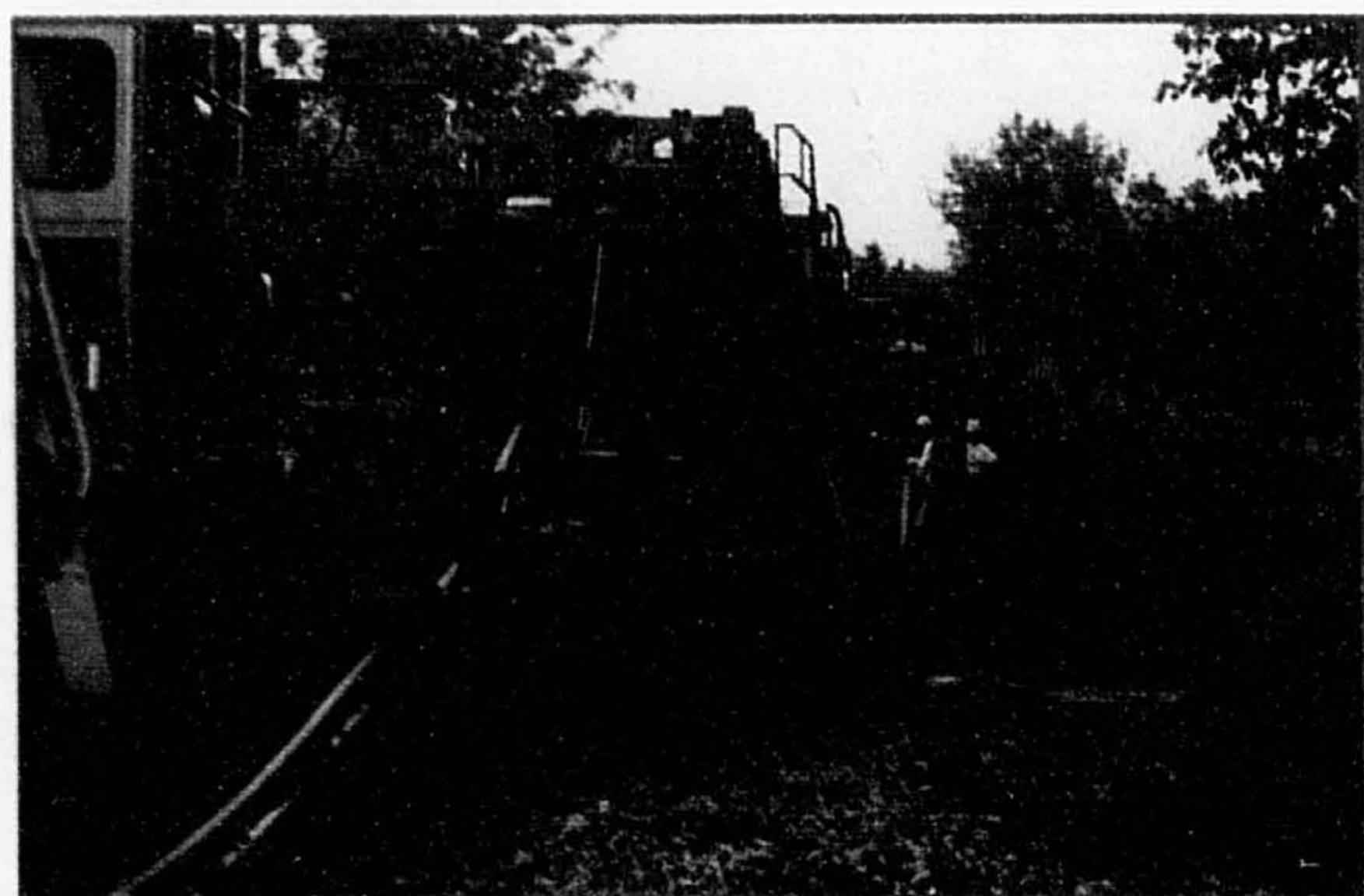
Les calculs d'infrastructures métalliques le long de la ligne ont été confiés, eux, à une firme de génie-conseil de

Montréal, Hatch et Associés. L'expérience acquise par la firme il y a 10 ans dans la construction du train électrique régional de Colombie-Britannique a sûrement compté dans l'attribution de ce contrat d'une valeur d'environ 10 millions de dollars.

Pendant qu'on travaillait le long de la ligne, Dessau gérait les travaux de construction et d'accès aux stationnements de quelques gares, telles celles de Bois-Franc, Desruisseaux, AMa-Baie et Roxboro (500 000 dollars).

Au total, on peut dire que la proportion du contenu québécois des travaux de modernisation de la ligne Montréal-Deux-Montagnes reflète la compétence de nos firmes, solides en matière d'alimentation électrique. Il fallut toutefois aller à Winnipeg pour trouver un gros fabricant de fibre optique et en France pour acheter le câble de caténaire, interface direct entre le réseau d'alimentation et les motrices.

Mais le consortium mis sur pied par CANAC et ses principaux lieutenants, fort de la prouesse réalisée en si peu de temps sur le train de banlieue, se positionne mondialement.



C'est une filiale du CN qui a reçu le mandat de construire les rails d'un tout nouveau type. L'opération de pose, gigantesque, a nécessité plus de 20 équipes de travailleurs pendant plusieurs semaines.

et de signalisation de la distribution électrique, utilisant souvent des équipements Siemens. Le contrat d'Envitech s'élevait à 400 000 \$.

SDCEM de Boisbriand, une filiale à 70 % de la firme française Société Dauphinoise de Construction Electro-Mécanique, a fourni le câble et l'équipement de caténaire ainsi que certains sectionneurs (3,3 millions). Les composants de SDCEM furent fabriqués par la maison-mère française.

Alors que Phillips Cables Ltd, filiale de la multinationale britannique BICC, recevait le contrat de fourniture des câbles électriques, fabriqués à St-Jérôme, (3 millions), Alcatel, une filiale du puissant groupe français GEC

très serrés. C'est la firme d'ingénierie et de construction Arno Electric ltée de Trois-Rivières qui hérita du casse-tête, coiffant la GEC Alstom au poteau. Là encore, il y eut distribution des rôles entre plusieurs firmes d'ingénierie et de gestion des travaux de construction.

"Le plus dur", se rappelle M. Louis St-Arnaud, fils du fondateur d'Arno Electric, Robert St-Arnaud, "fut de démanteler le vieux système d'alimentation et de monter la nouvelle ligne en seulement 12 semaines à l'été 1995." 40 équipes de travailleurs se suivirent donc à la queue leu leu dans ce gigantesque travail à la chaîne. On comprend que la préparation du montage a nécessité les plus grands

CANAC: L'EXPERTISE
FERROVIAIRE AU
SERVICE DU MONDE

Si tout n'est pas rose dans le secteur ferroviaire à Montréal, la compagnie CANAC International Inc. ne s'en tire pas mal, merci. Le consultant ferroviaire est actif dans 22 pays. On fait appel à lui pour construire des voies, exploiter des lignes, entretenir du matériel roulant et des voies ainsi que pour fournir des analyses économiques d'achalandage et autres. Toutes ces activités ont généré en 1995 un chiffre d'affaires de 175 millions de dollars. CANAC, dont le siège social est à Montréal, y emploie 300 personnes et 150 autres hors Québec.

La compagnie, fut, tout récemment, maître d'œuvre de la modernisation de la ligne de trains de banlieue Montréal-Deux-Montagnes. Fidèle à sa mission de développer sa compétence au pays et de l'exporter dans le monde, CANAC a été retenu comme spécialiste de la formation du personnel qui travaillera sur la ligne du train interurbain de la province mexicaine de Guanajuato. Il s'agit là d'un vaste projet (450 millions de dollars US) réalisé grâce à une importante collaboration Québec-Mexique. La présence de CANAC comme formateur aurait été beaucoup plus aléatoire sans le tremplin de l'expérience acquise sur la ligne Montréal-Deux-Montagnes.

"C'est un projet initié par le Groupe Métropolitain d'Aménagement et de Transport (GMAT)", souligne M. Gaston Paquin, directeur général, voyageurs, de CANAC. "Notre rôle à nous serait de former tous les travailleurs, conducteurs, responsables de la signalisation, des communications, personnel de gare et à bord, spécialistes de l'entretien des voitures, des motrices et de la voie ainsi que les responsables de la sécurité. Il est possible qu'on nous demande aussi d'exploiter la ligne pour une longue période de temps, autour de 30 ans. Pour l'instant, c'est le GMAT qui a officiellement le contrat d'exploitation en mains, mais il ne faut pas oublier que nous avons une longue expérience de l'exploitation de lignes de chemins de fer, ce que n'a pas le GMAT. Nous ferions donc un sous-traitant idéal."

Le président du GMAT, M. Normand Nadeau, se félicite de la présence de CANAC au sein du consortium qu'il dirige. "La précieuse expérience qu'ils ont acquise en modernisant Deux-Montagnes en fait un partenaire de choix. Ils ont réussi à donner en peu de temps une solide formation à tout le personnel de la ligne. Leur présence au sein du groupe québécois est une garantie de crédibilité de plus."

Comme charité bien ordonnée commence par soi-même, CANAC a dans ses cartons des projets pour la région métropolitaine et, au premier chef, celui d'une liaison ferroviaire rapide entre l'aéroport de Dorval, récemment promu au rang de terminus international, et la gare Centrale. "Nous n'avons pas attendu qu'on nous fasse signe, nous avons pris les devants", signale Gaston Paquin.

L'étude préliminaire, déjà déposée au CN, à Aéroports de Montréal et à Transports Québec, prévoit la remise en service de l'antenne Doney du CN qui relierait la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes à l'aéroport via un tunnel sous les pistes d'atterrissage. Comme la liaison emprunterait, pour entrer à Montréal, un important

segment de la voie électrifiée du train de banlieue, on envisage d'utiliser le matériel roulant de Bombardier, du même type que celui qui est déjà en service sur Montréal-Deux-Montagnes.

"Quant aux passagers qui prendraient le train pour se rendre à Dorval", suggère M. Paquin, "ils pourraient enregistrer leurs bagages dès la gare Centrale et n'auraient plus à s'en soucier avant leur descente d'avion quelques heures plus tard." Il va de soi que les experts du CP se livrent à l'exercice concurrent, celui de transporter au centre-ville les passagers arrivant à Dorval via la voie du CP longeant le sud de l'île.

De plus, CANAC se consacre actuellement à des études commandées par Via afin de trouver des moyens d'augmenter la vitesse des trains de passagers dans le couloir Montréal-Toronto. Via espère ainsi abaisser le temps de déplacement sous la barre des 3 heures 30. Sans songer à un véritable TGV, on reconnaît chez CANAC qu'il faudrait un train capable de maintenir une vitesse de croisière d'environ 200 Km./hre. De telles vitesses sont impensables pour les locomotives diesel actuelles.

Quant au matériel roulant, les voitures LRC de Via ne semblent pas pouvoir soutenir les forces de freinage requises à ces vitesses. La signalisation devrait être repensée et une grande partie des courbes devront être redessinées pour permettre la circulation sécuritaire d'un train à cette vitesse.

CANAC offre sa compétence ferroviaire au Canada et à la planète depuis 25 ans cette année. C'est en 1971 que le CN et sa filiale Air Canada (le AC de CANAC) créèrent une entité juridique distincte dont le but était de regrouper les cerveaux des deux sociétés d'État et de les lancer sur le marché mondial. Dès 1971, la firme signait ses deux premiers contrats internationaux, tous deux en Afrique, dont l'un, sur la construction et la gestion d'un train guinéen destiné à transporter de la bauxite. Ce premier contrat vient à peine de prendre fin.

Au fil des années, CANAC a touché à tout. Dans les années 1970, elle avait la responsabilité de l'entretien de la ligne de défense avancée du grand nord canadien, la ligne DEW, abandonnée depuis au profit de technologies plus performantes. Suivirent d'importants contrats de gestion et d'exploitation de voies ferrées en Afrique et en Amérique du Sud.

En 1986, autre temps autres mœurs, Air Canada ne faisait plus partie de l'organigramme du CN et CANAC devint une filiale à part entière de ce dernier. Désormais sa vocation ferroviaire internationale se confirmait. En 25 ans, malgré une forte concurrence américaine et européenne, la compagnie montréalaise a réalisé plus de 500 projets dans 60 pays, développant sa compétence dans tous les domaines reliés au transport ferroviaire. La région métropolitaine en a bénéficié récemment et pourrait en profiter encore bientôt si, comme tous les signaux en provenance de Québec le portent à croire, d'autres lignes de trains de banlieue voient bientôt le jour.

Modernisation
de la ligne de
train de banlieue

MONTRÉAL • DEUX-MONTAGNES

Un investissement de 300 M \$:

- qui rentabilise l'acquis inestimable qu'est le patrimoine ferroviaire en lui redonnant ses lettres de noblesse;
- qui constitue une véritable vitrine technologique pour certaines entreprises québécoises et qui leur a permis de développer un savoir-faire exportable partout dans le monde, tout en contribuant à la création et à la consolidation d'emplois.

En bref, une solution fiable, écologique et sécuritaire dont nous pouvons tous être fiers. Un pas de plus qui démontre bien l'importance du transport collectif dans la grande région de Montréal.

UN NOUVEAU NOM...
UN NOUVEAU DÉFI...

Une nouvelle compagnie ferroviaire vient de prendre sa place auprès des grands joueurs dans le marché du transport. De Québec à Chicago dans l'axe est-ouest et jusqu'à Washington vers le sud, le StL&H offre un service concurrentiel à ses clients canadiens et américains.

Dotée d'une main d'oeuvre hautement qualifiée, de liens privilégiés avec le réseau continental du Chemin de fer Canadien Pacifique, le StL&H possède tous les atouts pour desservir les exportateurs du Québec et de la région métropolitaine.

Le train de banlieue - Une solution d'avenir pour la région métropolitaine.

Le C&H poursuit ses discussions avec les autorités publiques pour offrir trois nouvelles dessertes de train de banlieue vers Laval, Sainte-Thérèse, Beauport, Terrebonne, Mascouche et Saint-Constant, Delson-Iberville.

Grâce à nos infrastructures et notre matériel, H&H assure 90% de nos conteneurs dans le Port de Manzanillo, Nord-est des États-Unis, le Midwest américain.

&

Une division du Chemin de fer Canadien Pacifique

TRANSPORT

LA LOI 102 SIFFLE LA FIN DE LA RÉCRÉ

Le 1er janvier 1996, la création, par la loi 102, de l'Agence métropolitaine de transport, mettait en échec, d'un seul coup d'épaule, la STCUM et le Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC). Dorénavant, ni l'un ni l'autre n'aurait plus rien à voir avec les trains de banlieue. Dans le cas du Conseil, c'est bien simple, l'Agence l'a aboli. Quant à la STCUM, elle ne reste mandataire de la gestion et de l'exploitation des deux lignes de trains de banlieue que le temps qu'il faudra à l'Agence pour se donner une organisation suffisante. Pour que chacun sache qu'en matière de trains de banlieue, la responsabilité de l'Agence est complète, l'article 22 de la Loi 102 met les points sur les i: "L'Agence a compétence exclusive sur le transport en commun par trains de banlieue sur son territoire."

Sortie de piste, donc, pour le CMTC. On en trouve la raison principale dans un document de Transports Québec intitulé Vers un plan de transport pour la région de Montréal: "Le CMTC n'a (...) pas réussi à faire émerger une vision commune et partagée du développement des transports."

Selon des analystes à Transports Québec, l'échec de l'organisme dépend beaucoup de ce qu'il regroupait des élus municipaux, d'abord mandatés par leurs commettants pour favoriser leur patelin et non celui du voisin. Dès lors, les maires et préfets, de 1990 à 1996, ont été dans l'incapacité de dépasser leur réalité concurrentielle pour accéder à une vision régionale. Selon le mot de Jacques Léonard, ex-ministre des Transports à Québec, initiateur de la loi 102 et fossoyeur du CMTC: "Le Conseil, au lieu de faire preuve d'une logique de vision, s'est cantonné dans une dynamique de compromis." Au lieu de la planification régionale, la "game politique" et 6 ans de perdu.

Dans le cas du train de banlieue, cet esprit de clocher a paralysé les choses parce que les principaux intéressés n'y étaient pas. Comme l'explique M. Normand Parisien, directeur de

Transport 2000: "Les maires et préfets des municipalités éloignées n'étaient pas au CMTC. Pourtant, c'est eux qui ont besoin du train de banlieue, c'est eux qui représentent ses usagers potentiels. A Longueuil, on se fout du train. Pas à St-Hilaire."

Ce n'est d'ailleurs pas des 6 ans d'échec du CMTC dont il faudrait parler, selon certains, mais des 25 ans d'inertie de la demi-douzaine d'organismes de "concertation" régionale

transports cohérente, dont le train de banlieue aurait pu faire partie. L'absence de réglementation régionale permettait aux promoteurs d'abaisser leurs coûts de construction et d'offrir les maisons à moindre coût. La très grande dispersion des pouvoirs municipaux a permis aux promoteurs de jouer les municipalités les unes contre les autres et les a conduit à bâtir n'importe où, tant que les infrastructures ne leur coûtaient rien.



Mme Denise Gosselin, directrice du plan et des activités régionalisées à la direction montréalaise de Transports Québec

qui se sont succédés pour discuter du partage des coûts du transport en commun dans la grande région montréalaise depuis 1972.

Bernard-André Genest, ingénieur et professeur du Département des sciences administratives de l'UQAM, grand spécialiste et consultant en matière de trains de banlieue se souvient de chacune de ces tentatives: CTRM, puis BAREM, puis à nouveau CTRM, puis COTREM, puis version 1 du CMTC et enfin CMTC renouvelé. "Tous des échecs parce que la région métropolitaine n'est pas une personne morale, n'a pas de vrai champion local puissant et crédible," de déplorer le spécialiste.

Cet étalement politique a singulièrement favorisé l'étalement urbain au détriment d'une offre de services de

Et l'Agence? La loi 102 lui fait des muscles, et surtout en ce qui concerne les trains de banlieue: compétence exclusive, capacité d'étendre son réseau de trains en dehors de son territoire, pouvoir de créer une compagnie, d'acquiescer voies et emprises, réglementation tarifaire et pouvoir de se financer à même certaines taxes et fonds municipaux.

Michel Champoux, attaché politique au cabinet du ministre des Transports, résume lapidement les pouvoirs de l'Agence: "Elle devient le boss des trains de banlieue à la place de la STCUM."

La composition de son conseil d'administration reflète la volonté de mettre les tergiversations des élus municipaux sur une voie de garage. On y retrouve 5 membres nommés

par le gouvernement "dont deux nommés pour représenter les municipalités." Et non pas nommés par les municipalités. Un des membres est nommé après consultations avec le comité exécutif de la CUM, un autre après consultation avec le maire de Laval et des préfets dont la municipalité se situe sur le territoire de l'Agence. Le pdg est nommé par le gouvernement.

Si le rapport Pichette sur la région métropolitaine avait été suivi plus fidèlement, l'Agence ne dépendrait pas du ministre Serge Ménard, "grand capo de tutti le capi" de la région. Elle dépendrait d'un palier de gouvernement intermédiaire, le Conseil Métropolitain, formé de délégués directement élus par la population à ce poste. C'est eux qui nommeraient les membres du conseil de l'Agence. Mais on n'a pas voulu créer ce 4^e palier de gouvernement. On prétend que les députés et ministres provinciaux n'étaient pas fous de ces concurrents politiques avec qui ils auraient dû partager pouvoir et budget...

Mme Denise Gosselin, directrice du plan et des activités régionalisées à la direction montréalaise de Transports Québec veille personnellement aux premiers pas de l'Agence. "Les investissements de 402 millions de dollars par le gouvernement du Québec sur les 2 lignes existantes témoignent de l'intérêt du Ministère pour les trains de banlieue. Si des décisions étaient prises de développer le réseau, il nous semble que les lignes projetées de Blainville et de St-Hilaire sont celles qui présentent le plus de potentiel."

Oui, mais quand Mme Gosselin parle de l'An 1 de l'Agence et du train de banlieue, la locomotive fait marche arrière. "Ce sera surtout l'année du rééquilibrage du partage des coûts. On ne doit pas s'attendre à de vastes projets."

Il est vrai que le problème de la participation des municipalités aux frais des trains de banlieue reste crucial. Celles qui sont situées entre Dorion et Rigaud refusent tout net de déboursier pour la ligne.

Cette mentalité de clocher se heurte directement aux dispositions budgétaires de l'Agence qui prévoit que les municipalités doivent fournir 35 millions des 168 millions de dollars dont elle disposera d'abord pour faire son travail (qui, rappelons-le, débordent largement la question du train de banlieue et englobe tout le transport en commun ainsi que la totalité des corridors routiers).

En fait, l'Agence mangera à plus d'un ratelier. Elle gèrera d'abord la part de la contribution des automobilistes au transport en commun; elle recevra éventuellement du ministre du Revenu le montant prévu par la loi concernant la taxe sur les carburants; elle se verra octroyer dans l'avenir le produit d'une taxe sur certains stationnements; les municipalités devront lui verser un montant calculé en fonction de leur richesse foncière, afin de financer ses dépenses d'immobilisation; finalement, les municipalités desservies par le train de banlieue assumeront 40% des coûts d'exploitation du train. On se doute que si les municipalités tardaient à voir les retombées positives de ces sommes versées à l'Agence, les pressions de leur part seraient énormes.

Selon Mme Gosselin, les recettes du train resteront à l'Agence qui en retournera, par exemple, une partie à la STCUM dans la mesure où ses usagers utilisent ses services.

Toutes ces dispositions sont déjà perçues comme du dirigisme intolérable par certains maires de municipalités de banlieue qui ont vu leur population et leur prospérité s'accroître sous le régime néolibéral de Robert Bourassa où la déréglementation favorisait les promoteurs immobiliers. Voilà pourquoi le premier président de l'Agence doit froisser un minimum de susceptibilités. Voilà pourquoi aussi M. Serge Ménard l'a choisit avec tant de soin.

VOS PAPIERS...

Il n'est pas content, le jeune homme. Vraiment pas. C'est qu'il vient de rater son train à la gare de Deux-Montagnes et que ça n'est absolument pas sa faute. Il est arrivé une bonne demi-heure en avance. Mais il n'avait pas prévu dans quel univers un peu tordu il arrivait.

Premièrement, à la gare Deux-Montagnes, personne ne vend de billets. Ni aujourd'hui, ni jamais. Il y a bien deux distributrices automatiques, mais elle ne prennent que la monnaie exacte. Le jeune homme commence à lire le panneau explicatif (?) qui, en 42 paragraphes fait savoir aux voyageurs combien ils doivent payer s'ils vont à Laval et combien pour telle et telle destination et combien c'est un aller simple et combien aller-retour etc.

Il finit par comprendre qu'il y a 4 zones, qu'on y vend 3 types de tickets, qu'on peut se procurer 4 sortes de cartes mensuelles et puis tout ça! Il avise un préposé de la STCUM à qui il demande combien c'est pour un aller simple vers la gare Centrale. "Trois dollars trente." Bien. "Pouvez-vous me faire la monnaie de 20 dollars?" "Non." "Y a-t-il une machine qui fait la monnaie?" "Non." "Y a-t-il quelqu'un qui fait la monnaie?" "Non." "Qu'est-ce que je fais?" "Vous pouvez toujours sortir de la gare, monter la rue et, en haut de la côte, demander de la monnaie au dépanneur. Mais d'habitude, il ne veut pas." Kafka.

Le jeune homme est fumeur. Il va s'acheter des cigarettes et réussit à obtenir la précieuse monnaie: 3 huarts, un original et un castor. Mais il a tant perdu de temps qu'en sortant du dépanneur, il entend son train qui arrive. Il galope, son lourd sac de voyageur sur l'épaule. Il traverse la gare en trombe et débouche sur le quai, sa monnaie (exacte) en main. Le préposé de la STCUM l'interpelle et, très physiquement, l'arrête, lui fait faire marche arrière dans la gare manu militari.

C'est que le jeune homme était sur le point de se rendre coupable d'une grave infraction, passible d'une amende de 60 dollars. Il a failli mettre un pied sur un quai de gare des trains de la ligne Montréal-Deux-

Montagnes sans avoir son titre de transport (ticket) en main. Il avait son équivalent en monnaie (exacte) mais ça, c'est pas de jeu.

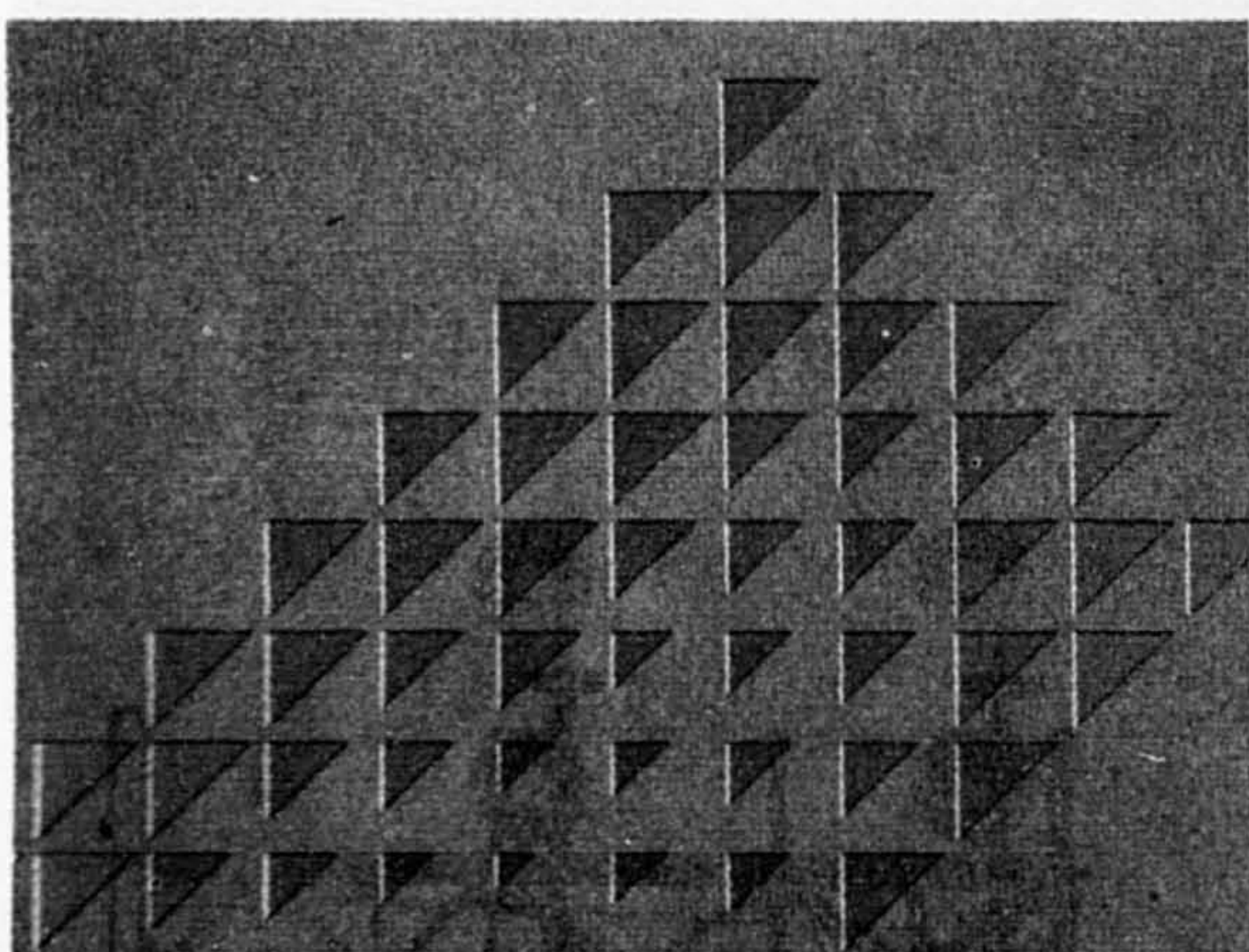
Il est furax, le jeune homme. Il se jette sur la distributrice, insère nerveusement ses pièces, retire son ticket et se retourne juste à temps pour regarder partir son train. Le préposé de la STCUM est alors occupé à rédiger procès-verbal à une dangereuse contrevenante surprise en flagrant délit de vagabondage sur les quais sans ticket.

On croit rêver, mais la scène a eu lieu le 8 mars dernier vers 17 h 30. Et pourquoi ne se trouve-t-il pas à bord du train un préposé habilité à percevoir les titres? Parce qu'à bord des trains, les employés sont ceux du CN et que le CN a mandat de CONDUIRE les trains et pas de GERER les opérations. Kafka.

Il peut se consoler, le jeune homme. Il n'est pas seul à être furax. Il y a là, descendant du train qui vient d'arriver (et de repartir, comme on l'a vu) des centaines de voyageurs. Des dizaines d'entre eux doivent faire la queue dans la gare en attendant d'avoir accès au téléphone public, question de demander au conjoint, ami, collègue, papa, maman de venir les chercher à la gare.

Quant à ceux qui n'ont pas pensé à satisfaire certaines petites envies à Centrale ou ailleurs, c'est la crampe, parce que dans le train, pas de toilettes. A Deux-Montagnes, la toilette des hommes est cadenassée et dans celle des femmes il n'y a qu'une cuvette. 12 minutes de file d'attente, ça vous exerce le sphincter et ça vous rappelle qu'aujourd'hui, c'est fou ce qu'on obtient pas grand-chose pour 3,30\$.

Sur le beau dépliant en couleurs de la STCUM, Horaire et Informations générales, on indique un stationnement incitatif à la gare Du Ruisseau (Monkland). En réalité, le 8 mars il était vide parce que son entrée était bloquée par des blocs de ciment qui avaient l'air d'être là depuis et pour un bon bout de temps. Question: le stationnement, il appartient au CN, à la STCUM ou à Transports Québec?

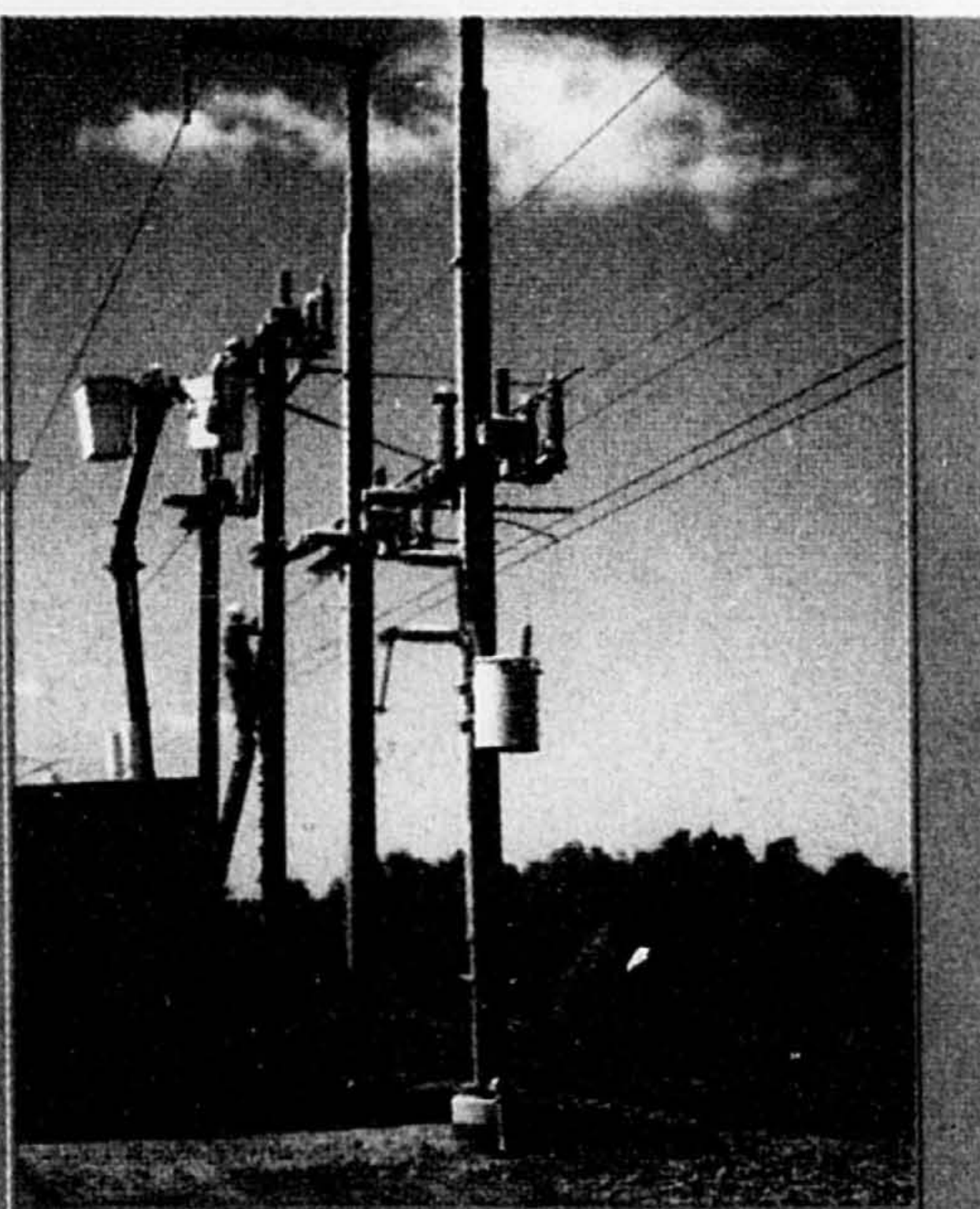


Arno a su relever le défi de l'électrification du Train de Banlieue Montréal/Deux-Montagnes.

Outre le fait de devoir assimiler une technologie inédite, l'entreprise devait assumer l'approvisionnement de l'ensemble des matériaux, réaliser une part importante de la conception, développer des méthodes de travail innovatrices et adapter de nombreux équipements pour ce type de projet très particulier.

Ce succès, Arno le doit à la compétence de sa main-d'œuvre et à son expérience des grands travaux, acquises dans les centrales hydroélectriques, les alumineries, les papeteries et bien d'autres. Cette réalisation démontre le dynamisme, la capacité d'adaptation et la ténacité qui caractérisent la compagnie.

Arno Électrique Ltée est fière d'avoir contribué à la réalisation du Train de banlieue, et tient à remercier son client et ses différents partenaires dans ce projet.



2300, boul. des Récollets
C.R. 849, Trois-Rivières (Québec)
CANADA G9A 5J9
Tél. : (819) 379-5222
Téléc. : 05-837265
Téléfax : (819) 373-5852



BOMBARDIER MATÉRIEL DE TRANSPORT: LA SORTIE DU TUNNEL

Jean-Yves Leblanc, président de la division Matériel de transport (en gros, le ferroviaire) chez Bombardier, a dit adieu sans regret aux années 1993-94. Ces deux années-là, pour la première fois de son histoire, la division signalait des bilans déficitaires. Malgré des ventes records de 1,3 milliard de dollars chacune des 2 années, la division enregistrait des pertes nettes totales de 100 millions.

Ce gouffre financier, c'était en fait un tunnel, l'Eurotunnel. Mais voilà, en 1995, M. Leblanc a vu poindre la lumière. Tout en maintenant ses ventes au même niveau que les 2 années précédentes, la division a déclaré pour 1995 un bénéfice net

Transports de la Floride, M. Ben Watts, choisissait le groupe Florida Overland Express (FOX) pour construire, au coût total de 4,8 milliards de dollars une liaison TGV entre Miami, Orlando et Tampa.

FOX, c'est tout d'abord les 2 constructeurs de matériel roulant, Bombardier et GEC/Alsthom, qui ensemble hériteront de 800 millions de dollars américains pour fabriquer le TGV floridien. Ils se sont associés à Fluor Daniel de Californie, la plus grande entreprise publique d'ingénierie-construction en Amérique et à Odebrecht Contractors, important entrepreneur brésilien déjà bien implanté en Floride.



record de 66 millions. Surtout, elle a renoué avec des projets majeurs en Amérique du Nord et dans le monde, à la fois parce que ses relations avec son partenaire anglo-français, GEC Alsthom sont restées intactes malgré les aléas du Tunnel, et parce que ses partenaires stratégiques québécois, SNC-Lavalin et Power Corp., ont apporté de l'eau au moulin.

«ON PREND TOUJOURS UN TRAIN...»

Pour le marché américain, Bombardier vient tout juste de terminer la commande de 190 voitures à double niveau pour la seconde génération du Superliner d'Amtrak. Il s'agissait d'un contrat de 625 millions de dollars exécuté par les usines de Bombardier à la Pocatière au Québec et à Barre, Vermont.

Amtrak semble plus que satisfait du travail de la firme québécoise puisque c'est au consortium Bombardier/GEC Alsthom que le transporteur ferroviaire américain vient de confier, en mars dernier, la réalisation de l'American Flyer devant circuler à des vitesses supérieures à 200 kms/hre dans le corridor de Boston-New-York-Washington. Le consortium concevra et fabriquera 18 rames comprenant chacune 2 voitures motrices et 6 voitures remorques ainsi que 15 locomotives électriques.

L'équipe anglo-franco-québécoise emporte donc le contrat de 840 millions canadiens (610 millions US), dont une part de 610 millions canadiens à Bombardier. «Nos sous-traitants peuvent applaudir la nouvelle», commente Jean-Yves Leblanc, «puisque en moyenne nous leur refilons de 55 à 60% de la somme totale de contrats de cette taille.»

Mais les employés de Bombardier à La Pocatière ont aussi de quoi se réjouir puisque l'American Flyer créera chez-eux 1 330 emplois-années pour la durée du contrat devant débuter en automne 1997.

Cette fois, le consortium a profité au maximum de sa synergie. Le concept lie la technologie TGV de GEC/Alsthom (structures de bogies, équipement de traction et systèmes électriques) à la suspension inclinable et aux voitures en acier inoxydable du LRC canadien de Bombardier. Un compromis qui permet de rouler jusqu'à 240 kms/hrs sur de emprises traditionnelles. Il ne faudrait pas croire que le TGV pur et dur est pour autant tenu en échec aux États-Unis et qu'on ne veut que de sa version mitigée. Deux semaines avant l'octroi par Amtrak du contrat American Flyer, le Secrétaire d'État aux

LE TGV CANADIEN MAXIMISERA LES RETOMBÉES POUR AMF

Si les gouvernements canadien, québécois et ontarien appuyaient le projet de TGV entre Québec et Toronto, ils assureraient du même coup la fabrication en sol canadien de plus de 85% de la valeur du projet. A cet égard, la nouvelle division GEC ALSTHOM AMF Transport serait particulièrement bien placée pour obtenir des commandes des plus intéressantes.

Robert Tessier, président de GEC ALSTHOM Canada, affirme: «Il n'y a pas de doute que l'ajout d'un contrat canadien aux deux projets américains que notre consortium a décrochés récemment, notamment pour le corridor Washington-Boston et dans l'État de la Floride consoliderait le marché et du même coup le transfert de technologies nouvelles vers l'Amérique du Nord et en particulier vers le Canada. Un marché semblable ne justifierait-il pas la mise en place de capacités de production orientées justement vers les technologies de la très grande vitesse?»

Ainsi, l'American Flyer, ce train qui reliera Boston, New York et Washington démontrera bien comment une technologie européenne peut s'adapter à un environnement américain. En effet, GEC ALSTHOM et Bombardier ont décidé de combiner les technologies du TGV et du LRC pour le mettre au point. Cette version hybride qui intégrera la technologie pendulaire du LRC permettra de rectifier l'inclinaison du train dans les courbes.

Robert Tessier précise toutefois: «L'avenir des anciens ateliers du CN de Pointe Saint-Charles ne repose certes pas pour le moment sur cette activité qui nécessiterait l'apprentissage d'un tout nouveau savoir-faire pour AMF et aussi d'importants investissements. Nous croyons et c'est d'ailleurs notre objectif que AMF sera rentable d'ici deux ans grâce à ses deux marchés actuels: la

remise à neuf de locomotives et la rénovation de rames de métro et de trains de banlieue.»

GEC ALSTHOM Canada mise sur la nouvelle équipe de GEC ALSTHOM AMF Transport pour bien consolider et accroître le rôle de l'entreprise partout en Amérique du Nord. Monsieur Michael Monteferrante, le président nouvellement nommé de AMF, est bien placé pour atteindre cet objectif puisqu'il a auparavant occupé des postes de direction chez MK Rail et GT Nelson, deux joueurs majeurs de l'industrie du rail aux États-Unis. Il s'agit d'un homme de terrain qui connaît bien le marché américain. Par ailleurs, l'entreprise vient d'ouvrir un bureau de ventes à Chicago afin de se rapprocher des donneurs d'ordres.

On estime à 26 000 le nombre de locomotives ayant plus de vingt ans de service en Amérique du Nord. Le véritable marché potentiel est cependant plus restreint puisque nombre de transporteurs dont jusqu'à récemment le CN, exploitent leurs propres ateliers de réparation...

De nos jours, les compagnies de chemin de fer semblent toutefois de plus en plus enclines à favoriser la sous-traitance pour la réfection du matériel roulant. AMF a récemment décroché un contrat de 7,2 millions pour la remise à neuf de six locomotives de l'ALCAN. Avec les deux tiers de ses ventes en provenance des États-Unis, GEC ALSTHOM AMF Transport saura sûrement tirer son épingle du jeu.

La modernisation des locomotives constitue une solution attrayante pour les réseaux ferroviaires car ils obtiennent une locomotive à meilleur prix qu'une neuve mais pourvue de garanties comparables. Pour moderniser une locomotive, le personnel d'AMF démonte complètement la locomotive, remplace ou ré-utilise les pièces usées et assemble de nouveau tous ses composants.

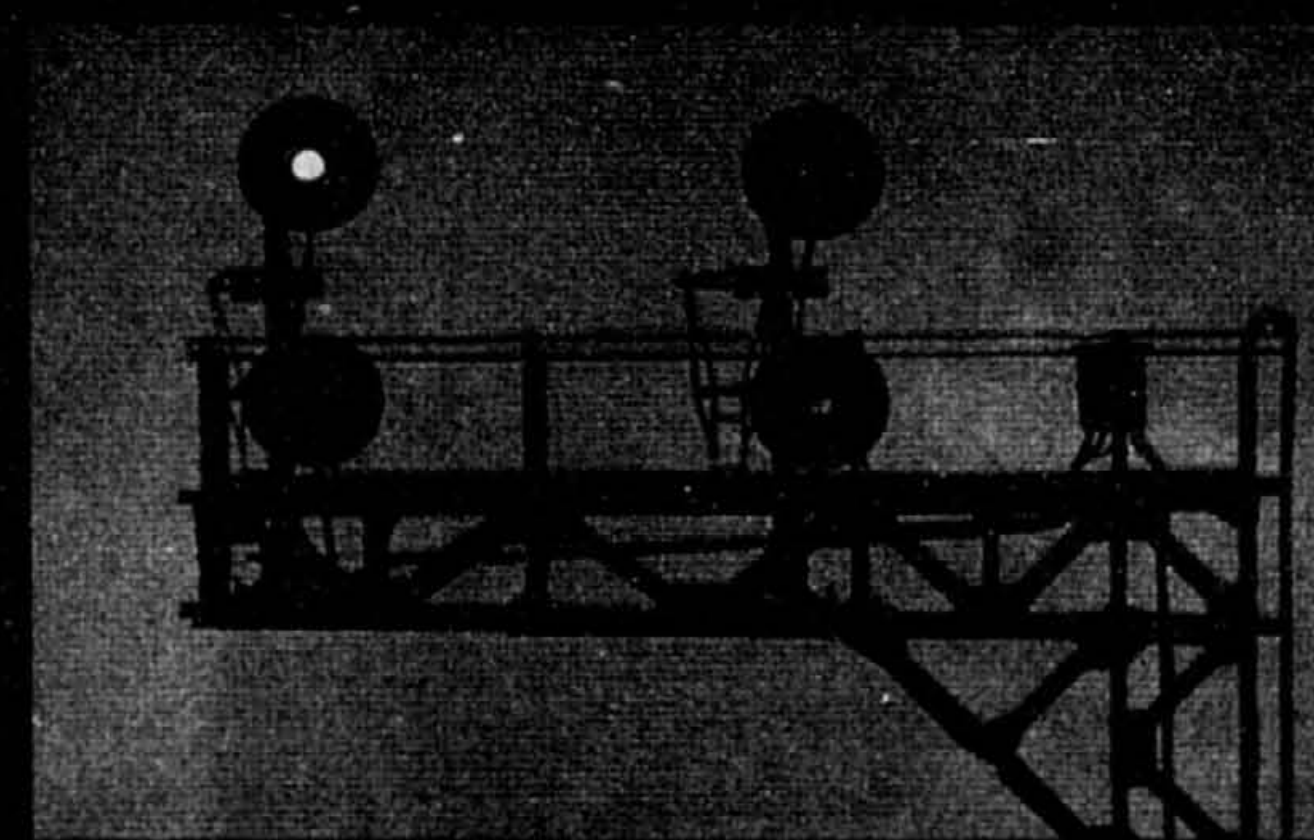
Autre marché prometteur pour AMF, la modernisation de voitures de passagers pour le transport en commun dans les grands centres urbains. «Les sociétés de transport ont effectué des investissements massifs dans les métros et les trains de banlieue, il y a vingt ou trente ans. Nous travaillons actuellement à des contrats de modernisation de ces flottes et comptons en décrocher d'autres!», explique M. Tessier.

Bien que GEC ALSTHOM et Bombardier se livrent une saine concurrence dans certains domaines, les deux entreprises ont choisi de collaborer en Amérique du Nord. L'acquisition de AMF n'a pas modifié cette complémentarité puisque la force de Bombardier provient de la fabrication de voitures de passagers neufs, un domaine auquel la nouvelle division de GEC ALSTHOM n'entend pas toucher.

«L'avenir de AMF est plein de promesses. Trois mois seulement après la conclusion de l'entente avec le CN, souligne M. Tessier, le carnet de commandes atteint 240 millions de dollars. 50 millions de dollars de nouveaux contrats s'y sont ajoutés. Un chiffre d'affaires annuel de près de 130 millions, sera suffisant pour dégager des profits lorsque l'entreprise aura terminé sa réorganisation.»

La coopération avec le syndicat a en plus permis d'augmenter la productivité. M. Tessier poursuit: «Le climat de travail qui règne chez AMF est très bon. L'esprit de collaboration des employés est manifeste et encourageant. Nous nous étions engagés à employer 500 travailleurs syndiqués au cours de trois prochaines années. Ils seront 650 en septembre. Voilà qui augure bien pour l'avenir des ateliers de Pointe-Saint-Charles!»

«CANAC International La solution ferroviaire globale



Une force

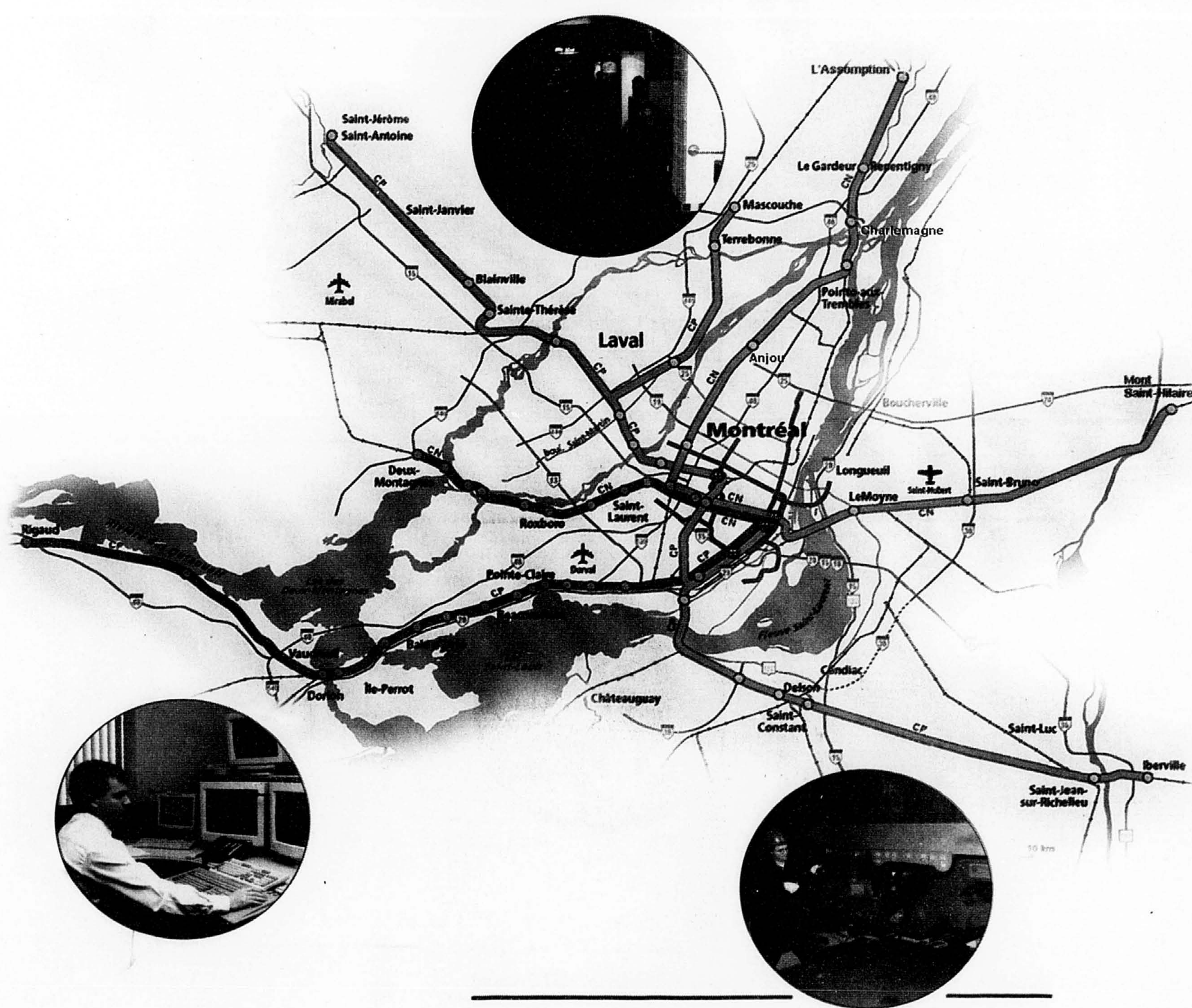
INTERNATIONALE

Une présence dans 27 pays

- Implantation d'un système de téléphonie rurale d'une capacité de 20 000 abonnés au Sahel (comprenant le Sénégal, le Mali, le Bénin et le Niger).
- Canac opère et gère un chemin de fer de 3 300 km en Argentine pour le compte d'une société privée.

75

ans d'expertise en
administration
et techniques d'exploitation
des trains de banlieue.



**Infrastructure ferroviaire de première qualité disponible
pour l'expansion du réseau des trains de banlieue
de même que la desserte des aéroports
à partir de la gare Centrale**

MONTRAIN