

Mise à jour sur le REM (mai 2023)

Chronique du 25 mai 2023

CDPQ-Infra a annoncé la semaine dernière que la mise en service du segment Gare Centrale – Rive Sud du REM, qui avait été promise pour « ce printemps », lequel comme chacun le sait prend fin le 21 juin prochain, était reportée de quelques semaines... ou mois, ce qui demeure flou.

Par ailleurs, des résidents à faible distance du REM, autant à l'Île des Sœurs que dans Pointe-Saint-Charles ou Griffintown, se sont plaints du bruit occasionné par le passage du REM, en phase de test depuis plusieurs mois.

La question des coûts du REM est également revenue sur le devant de la scène.

Enfin, certains se demandent ce qu'il adviendra du REM quand CDPQ-Infra aura totalement rempli ses engagements contractuels avec le Gouvernement du Québec.

Passons donc en revue chacun de ces points.

Les retards

Lors de la présentation de son projet, CDPQ-Infra annonçait une mise en service graduelle de 2021 à 2023, à commencer par le segment Gare Centrale – Rive Sud à l'automne 2021. Force est de constater que ce vaste projet a raté ses cibles :

- 2 années de retard pour ce qui concerne ce premier segment;
- À nouveau 2 années de retard pour les lignes Deux-Montagnes et Ouest de l'île, désormais annoncées pour fin 2024... plutôt 2025 si vous voulez mon avis;
- 4 années de retard pour la ligne Aéroport, en 2027.

Je me souviens de l'état d'esprit qui régnait au moment de la présentation du REM, genre :

- « *Vous allez voir ce que vous allez voir. Nous allons vous montrer qu'il est encore possible de livrer un grand projet en respectant les budgets et les échéanciers – **On budget, on time*** » disait-on fièrement.

Je tiens tout d'abord à souligner que trois grands projets multi milliardaires récents ont respecté autant leur budget que leur échéancier, à quelques ajustements mineurs près : le CHUM, le pont Samuel-de-Champlain et l'Échangeur Turcot.

Cela dit, on sait l'ampleur des problèmes rencontrés avec le tunnel sous le Mont Royal, entre autres déconvenues, dont la crise COVID. Reste que CDPQ Infra trouve ici l'occasion d'un cruel retour à la réalité et, j'ose l'espérer, d'un salutaire exercice d'humilité.

Au point où nous en sommes, on ne rechignera pas pour quelques semaines ou quelques mois supplémentaires d'attente. Même s'il est drôlement frustrant de voir ces magnifiques rames REM rouler à vide.

Le bruit

Je dois admettre que je suis très surpris du bruit, indéniable – les plaintes entendues m'apparaissent fondées –, occasionné par le roulement du REM.

C'est à Vancouver que j'ai fait l'expérience de cette technologie, ce qui m'a fait affirmer plusieurs fois à cette antenne que les craintes de la population à l'égard du bruit étaient sans fondement.



Comme le prouve l'image ci-contre, à Vancouver, d'imposants immeubles d'habitation peuvent être aussi près des voies du Sky Train que 8 à 10 mètres, sans que cela ne pose problème. Pour l'heure, je ne comprends pas pourquoi le REM montréalais est si bruyant. À CDPQ Infra d'y voir... sans chercher à noyer le poisson.

Les coûts du REM

« *On budget, on time* » disaient-ils. Nous avons vu que c'est raté pour l'échéancier. Ce l'est aussi pour le budget, initialement annoncé à 6,5 milliards de dollars (G\$).

En rapatriant les coûts externalisés – Hydro-Québec, Aéroport de Montréal et autres – j'annonçais depuis plus d'un an un coût de 8 G\$. Michel Girard, chroniqueur économique du Journal de Montréal est pour sa part récemment arrivé à 7,95 G\$ (édition du 20 mai).

Comparaison entre le REM et le prolongement de la Ligne Bleue du métro

		REM	Ligne Bleue
Longueur totale	(km)	67	6
Longueur en tunnel			
Nouveau tunnel	(km)	3	6
Rénovation tunnel existant	(km)	5	0
Stations			
Souterraines ¹	(n)	4	5
En surface ou aériennes	(n)	22	0
Coûts de projet ²	(G\$)	8	7

1) Stations McGill, Vincent d'Indy, Technoparc Saint-Laurent et Aéroport

2) Pour être honnête, il faudrait retirer les coûts de financement comptabilisés au projet Ligne Bleue. La disproportion entre les deux projets demeure indéniable.

Est-ce vraiment un drame que le coût du REM atteigne cette somme ? Une comparaison avec le prolongement de la Ligne Bleue du métro s'avère à cet égard très instructive.

Les auditeurs se souviendront que j'ai évalué à 20 G\$ le **Projet structurant de l'Est (PSE)**, tel que récemment présenté, s'il devait être réalisé sous maîtrise d'oeuvre de la STM. Vous comprenez maintenant pourquoi j'ai osé cette évaluation fantastique.

Bref, même à 8 G\$, le REM demeure à mes yeux une excellente affaire.

L'avenir du REM

En vertu de l'entente signée avec le Gouvernement du Québec en 2018¹, celui-ci pourra racheter le REM à CDPQ Infra durant une période de 5 années suivant sa mise en service. Au terme de ces 5 années, CDPQ Infra sera libre soit de continuer à opérer le REM, soit de le vendre au plus offrant sur le marché international.

Le chroniqueur bien connu de La Presse, Michel C. Auger, s'est inquiété de l'avenir ainsi réservé au REM (édition du 21 mai). De fait, l'achalandage en cette ère post-COVID risque fort de ne pas être au niveau espéré. La majoration du tarif kilométrique de 72 à 75 ou même 78¢ risque fort de ne pas suffire à atteindre le rendement de 8 % sur le capital attendu par CDPQ Infra, sans parler du rendement supplémentaire de 4 % pour chacun des deux paliers de gouvernement. Et d'ailleurs, avec tous ces retards au niveau de la mise en service des divers segments du REM, bien malin qui peut dire quand commence et s'achève l'échéance de 5 ans.

En théorie, y voir clair sur ce sujet exigerait de se plonger au cœur du très complexe et tout aussi questionnable modèle financier du REM, ce que je me suis toujours refusé de faire, pour deux raisons :

- Certes, la notion de rendement sur le capital, avec toutes les acrobaties que cela suppose, est pour le moins incongrue dans un projet de transport collectif. Mais à tout prendre, ledit rendement retomberait dans les comptabilités publiques, que ce soit celle de CDPQ-Infra ou celles de Québec et d'Ottawa;
- L'essentiel, à mes yeux, est que ce formidable projet soit réalisé peut-être pas « **On budget, on time** », mais somme toute, dans des délais et des coûts raisonnables.

Pour conclure, je vais aller au fond de ma pensée :

- Je n'ai jamais cru au modèle financier du REM;
- J'ai toujours considéré que le gouvernement du Québec, découragé – et on comprend pourquoi – par les difficultés à réaliser quelque grand projet de transport collectif que ce soit, a confié cette mission à CDPQ Infra en sachant d'avance que peu de temps après que le REM aura été complété, il le « nationalisera » en dédommageant adéquatement CDPQ Infra;
- Ne reste plus qu'à espérer que j'aie raison. Sinon, Dieu que l'avenir du REM s'annonce compliqué !

En attendant ce fin mot de l'histoire, que CDPQ Infra se dépêche de finir ses tests : c'est que j'ai drôlement hâte de faire mon premier tour de REM.

¹ *Entente concernant la gestion et la réalisation du Réseau Express Métropolitain*, Projet REM S.E.C., 22 mars 2018.