

Les stationnements incitatifs du REM

Chronique du 4 mars 2026

Depuis le vendredi 13 février, une partie des stationnements incitatifs du REM sont devenus payants aux stations Sunnybrooke et Pierrefonds-Roxboro. Ce qui déplaît aux automobilistes usagers de ces stations. Un autre, usager des stationnements incitatifs, de la station Deux-Montagnes cette fois, nous dit être « *à deux doigts de tout simplement prendre sa voiture pour aller au travail* » (Journal de Montréal, 12 février).

Ces automobilistes ont-ils raison de se plaindre ?

Les stationnements du REM

Pulsar, l'opérateur du REM pour le compte de CDPQ-Infra, gère présentement un total de 8 419 stationnements incitatifs, répartis entre 9 stations.

Comme on peut le voir au tableau ci-contre, les trois-quarts des espaces de stationnement sont offerts à titre gratuit, le dernier quart étant payant. Qu'est-ce qui justifie ce partage en deux catégories ? Probablement des calculs économétriques dont le seul but serait de maximiser les revenus pour CDPQ-Infra.

J'ai souvent dit à cette antenne que j'aime tout du REM, à tout le moins quand il fonctionne comme prévu, sauf son modèle économique. Car à cet égard, tout, incluant les stationnements incitatifs, a été conçu dans l'optique de pousser le rendement sur le capital investi au plus haut niveau possible. Je suis d'avis qu'il s'agit là d'une façon inappropriée de concevoir de grands projets de transport collectif¹.

Places de stationnement offertes aux stations du REM en février 2026

	Gratuites	Payantes	Total
Deux-Montagnes	666	301	967
Grand-Moulin	157	79	236
Sainte-Dorothée	649	199	848
Pierrefonds-Roxboro	639	262	901
Sunnybrooke	347	147	494
Bois-Franc	498	191	689
Du Ruisseau	757	297	1 054
Panama	368	21	389
Brossard	1 998	843	2 841
Total	6 079	2 340	8 419
	72%	28%	100%

Tarifs : 10,50 \$ par jour ou 121,30 \$ par mois
Source : Site internet du REM

Toujours est-il que les stationnements gratuits seraient tous occupés dès 6h30 du matin,

¹ Je rappelle que c'est pour garder ses clients à 75 ¢/km sur de plus longues distances que depuis l'annonce du projet en 2015, et contrairement à ce qu'aurait recommandé tout planificateur en transport, CDPQ-Infra s'est gardée de faire pression pour que la ligne Orange ouest du métro soit prolongée entre l'actuelle station Côte-Vertu et sa propre station Bois-Francs.

ne laissant que des espaces tarifés aux automobilistes qui se présentent plus tard. C'est ce dont se plaignent ces derniers, qui préféreraient bien sûr n'avoir eux-aussi rien à payer.

Ces plaintes sont-elles justifiées ?

Je comprends qu'il peut être choquant de constater que l'on doive payer pour un service qu'un autre a reçu gratuitement. Mais encore, en est-on réellement perdant ?

On trouvera en annexe une feuille de calcul présentant :

- Le coût payé par l'automobiliste usager des stationnements incitatifs selon qu'il y accède à titre gratuit ou tarifé, majoré de son titre de transport, dont le coût varie en fonction des zones tarifaires, et ce, pour une journée, un mois et une année;
- Les revenus qui s'ensuivent au bénéfice de CDPQ-Infra;
- La subvention publique qui en résulte, soit la différence entre ce qui est versé à CDPQ-Infra par l'ARTM et les coûts payés par les automobilistes.

Tous les automobilistes utilisateurs des stationnements incitatifs du REM bénéficient d'une équation économique avantageuse. Elle l'est d'autant plus que la distance parcourue en tant que passager du REM est importante :

- La subvention **QUOTIDIENNE** varie ainsi d'un **minimum de 6,50 \$** à la station Panama, située en zone tarifaire B (Laval et Longueuil) et distante d'à peine 10 km de la gare centrale, à **un étonnant 31,00 \$** à la station terminus Deux-Montagnes, située pour sa part en zone tarifaire C (couronnes Nord et Sud) et distante de 30 km de la gare centrale;
- Quant à la subvention **ANNUELLE**, pour ces deux mêmes stations, elle va d'un **minimum de 1 276 \$** à un **maximum de 6 210 \$²**.

Les automobilistes usagers des stations Sunnybrooke et Pierrefonds-Roxboro sont mécontents puisqu'il s'agissait des deux seules stations dont, jusque-là, 100 % des espaces disponibles étaient offerts à titre gratuit. Penchons-nous sur leur malheur :

- Certes, ils devront désormais **payer 2 500 \$** annuellement pour leurs déplacements REM, quand ils n'avaient **budgété que 1 150 \$**;
- Mais moi ce que je vois, c'est que la société québécoise dans son ensemble va leur verser une **subvention variant de 4 067 \$ à 4 657 \$** en remerciement de la grandeur d'âme dont ils font montre en utilisant le REM, plutôt que leur véhicule privé, pour se déplacer jour après jour vers le centre-ville;
- Or, je ne sache pas que l'on fasse montre d'une égale mansuétude à l'endroit de qui attend son autobus au petit matin, par 15 degrés sous zéro.

² Comme l'indique la feuille de calcul, j'ai considéré 17 jours de déplacement de travail par mois, accordant donc une journée par semaine au télétravail, et une année de 11 mois, pour tenir compte des vacances annuelles.

Voyons pour finir le cas de l'utilisateur de Deux-Montagnes qui, se plaignant de devoir payer 300 \$ par mois pour utiliser le REM, menace de recourir à son auto pour venir travailler au centre-ville de Montréal. Combien cela lui coûterait-il ?

- 70 km aller-retour, à 75 ¢ du kilomètre : 52,50 \$
- Stationnement au centre-ville : 20,00 \$
- Coût quotidien : 72,50 \$
- Coût mensuel : 1 232,50 \$
- Coût annuel : 13 557,50 \$

Il est vrai que son coût annuel d'utilisation du REM s'élèvera à **3 540 \$**. Mais, de un, c'est bien lui qui nous coûte à nous tous **6 210 \$** de subvention annuelle. Et de deux, 3 540 \$, c'est toujours **10 000 \$ de moins** que s'il utilisait son véhicule personnel.

Développement urbain

Changeons de perspective. Les auditeurs familiers de mes chroniques savent que je n'aime pas du tout les stationnements incitatifs aménagés aux points d'accès aux infrastructures lourdes de transport collectif. Pour cause, il s'agit d'incitatifs à l'étalement urbain, comme je l'ai souvent avancé. Dans le cas qui nous occupe aujourd'hui, les stationnements incitatifs sont une simple composante de la stratégie maximisatrice de ses revenus pour CDPQ-Infra, une considération qui ne devrait jamais avoir de place dans la planification des transports collectifs.

J'ai évalué sommairement la superficie occupée par les 8 419 espaces de stationnement présentement associés au REM :

- Une trentaine d'hectares;
- À 300 logements à l'hectare, comme le recommande le PMAD révisé de la CMM, le potentiel d'accueil de ces terrains serait donc de 9 000 logements;
- J'en fais ma recommandation : remplacer ces 8 419 espaces de stationnement par 9 000 logements.

En commercialisant ses terrains de stationnement à des fins résidentielles et en y ajoutant la redevance de développement REM, CDPQ-Infra aurait un beau coup d'argent à faire ici. Par ailleurs, l'on peut pendre pour acquis que la très forte majorité des ménages qui choisiraient d'occuper ces logements le ferait dans l'intention d'utiliser intensivement le REM, si bien que, comparativement à la situation actuelle, CDPQ-Infra ne perdrait vraisemblablement rien au niveau des revenus touchés par kilomètre-passager :

- Pardonnez-moi d'avoir insisté sur ces viles questions d'argent;
- Je l'ai fait à seule fin de parler un langage auquel je sais CDPQ-Infra sensible.

Calculs indicatifs des subventions publiques versées aux usagers du REM utilisant les stationnements incitatifs disponibles à certaines stations

(tenant compte de la zone tarifaire où se trouve chaque station et de la tarification au km-passager versée par l'ARTM à CDPQ-Infra)

Stationnement	1 jour, aller-retour		1 mois, 17 allers-retours		Annuel, 11 mois	
	gratuit	payant	gratuit	payant	gratuit	payant
Deux-Montagnes						
Coût pour l'utilisateur	14,00 \$	24,50 \$	200,50 \$	321,80 \$	2 205,50 \$	3 539,80 \$
Versé à CDPQ	45,00 \$	55,50 \$	765,00 \$	886,30 \$	8 415,00 \$	9 749,30 \$
Subvention	31,00 \$	31,00 \$	564,50 \$	564,50 \$	6 209,50 \$	6 209,50 \$
Grand-Moulin						
Coût pour l'utilisateur	14,00 \$	24,50 \$	200,50 \$	321,80 \$	2 205,50 \$	3 539,80 \$
Versé à CDPQ	41,70 \$	52,20 \$	708,90 \$	830,20 \$	7 797,90 \$	9 132,20 \$
Subvention	27,70 \$	27,70 \$	508,40 \$	508,40 \$	5 592,40 \$	5 592,40 \$
Sainte-Dorothée						
Coût pour l'utilisateur	10,00 \$	20,50 \$	164,50 \$	285,80 \$	1 809,50 \$	3 143,80 \$
Versé à CDPQ	37,65 \$	48,15 \$	640,05 \$	761,35 \$	7 040,55 \$	8 374,85 \$
Subvention	27,65 \$	27,65 \$	475,55 \$	475,55 \$	5 231,05 \$	5 231,05 \$
Pierrefonds-Roxboro						
Coût pour l'utilisateur	7,50 \$	18,00 \$	104,50 \$	225,80 \$	1 149,50 \$	2 483,80 \$
Versé à CDPQ	31,05 \$	41,55 \$	527,85 \$	649,15 \$	5 806,35 \$	7 140,65 \$
Subvention	23,55 \$	23,55 \$	423,35 \$	423,35 \$	4 656,85 \$	4 656,85 \$
Sunnybrooke						
Coût pour l'utilisateur	7,50 \$	18,00 \$	104,50 \$	225,80 \$	1 149,50 \$	2 483,80 \$
Versé à CDPQ	27,90 \$	38,40 \$	474,30 \$	595,60 \$	5 217,30 \$	6 551,60 \$
Subvention	20,40 \$	20,40 \$	369,80 \$	369,80 \$	4 067,80 \$	4 067,80 \$
Bois-Franc						
Coût pour l'utilisateur	7,50 \$	18,00 \$	104,50 \$	225,80 \$	1 149,50 \$	2 483,80 \$
Versé à CDPQ	18,45 \$	28,95 \$	313,65 \$	434,95 \$	3 450,15 \$	4 784,45 \$
Subvention	10,95 \$	10,95 \$	209,15 \$	209,15 \$	2 300,65 \$	2 300,65 \$
Du Ruisseau						
Coût pour l'utilisateur	7,50 \$	18,00 \$	104,50 \$	225,80 \$	1 149,50 \$	2 483,80 \$
Versé à CDPQ	15,60 \$	26,10 \$	265,20 \$	386,50 \$	2 917,20 \$	4 251,50 \$
Subvention	8,10 \$	8,10 \$	160,70 \$	160,70 \$	1 767,70 \$	1 767,70 \$
Panama						
Coût pour l'utilisateur	10,00 \$	20,50 \$	164,50 \$	285,80 \$	1 809,50 \$	3 143,80 \$
Versé à CDPQ	16,50 \$	27,00 \$	280,50 \$	401,80 \$	3 085,50 \$	4 419,80 \$
Subvention	6,50 \$	6,50 \$	116,00 \$	116,00 \$	1 276,00 \$	1 276,00 \$
Brossard						
Coût pour l'utilisateur	10,00 \$	20,50 \$	164,50 \$	285,80 \$	1 809,50 \$	3 143,80 \$
Versé à CDPQ	23,55 \$	34,05 \$	400,35 \$	521,65 \$	4 403,85 \$	5 738,15 \$
Subvention	13,55 \$	13,55 \$	235,85 \$	235,85 \$	2 594,35 \$	2 594,35 \$