

## PSE – Rapport intermédiaire

Chronique du 1<sup>e</sup> février 2023

L'ARTM (Autorité régionale de transport métropolitain) a présenté la semaine dernière (26 janvier) un **Rapport intermédiaire**, sur le **Projet structurant de l'Est**, le **PSE**, nouvel acronyme remplaçant le défunt **REM de l'Est**.

On se souviendra que suite au retrait du projet REM de l'Est de CDPQ-Infra, le gouvernement Legault a créé en mai 2022 un groupe de travail réunissant l'ARTM, la Ville de Montréal, le ministère des Transports (MTQ) et la Société de transport de Montréal (STM). La mission de ces quatre institutions était de proposer une nouvelle version de desserte structurante de l'Est par transport collectif, devenue le PSE.

Je ne donnais pas cher de cette initiative, m'attendant à ce que l'on n'en entende plus parler avant une éternité. Je suis par conséquent surpris de voir apparaître un premier rapport à peine 9 mois plus tard. Heureuse surprise, il va de soi.

Regardons donc ce que contient ce rapport.

### Prisonnier du concept initial

Rappelez-vous l'une des choses que j'ai dites lors de ma toute première chronique sur le REM à cette antenne<sup>1</sup> :

- Qui n'a qu'un marteau dans sa boîte à outils sera tenté de prétendre que tous les problèmes se règlent avec un marteau;
- C'est l'impression que donne CDPQ-Infra : n'ayant que le REM dans sa boîte à outils, ce sera du REM partout.

Théoriquement, l'ARTM pouvait choisir parmi toutes les **technologies** aujourd'hui disponibles de transport collectif. Elle semble se l'être interdit en retenant sans discuter la technologie du mini-métro automatisé.

Pour ce qui concerne le **tracé**, l'ARTM a également retenu celui qui était envisagé par CDPQ-Infra, moins la liaison avec le centre-ville.

Enfin, l'ARTM s'est montrée sensible – trop sensible à mon avis – aux oppositions exprimées à l'endroit de la solution aérienne dans le quartier Mercier. C'est ce qui l'a conduite à faire passer 8 km du futur réseau d'aérien à souterrain.

Les nouvelles caractéristiques du projet de base (scénario de référence) deviennent donc celles du tableau qui suit.

---

<sup>1</sup> 20 octobre 2020

## Caractéristiques comparées du REM de l'Est et du PSE

	Aérien		Souterrain		Total	
	N km	N stations	N km	N stations	N km	N stations
REM de l'Est	15	15	8	8	23	23
PSE	7	10	16	13	23	23

La question des coûts s'impose ici. La référence est forcément ceux annoncés pour le prolongement de la **Ligne Bleue** du métro, puisque la réalisation du PSE serait sans doute confiée à la STM :

- Le budget autorisé pour la Ligne Bleue est de 6,4 milliards de dollars (G\$), auquel il faut désormais ajouter les 565 millions annoncés la semaine dernière pour remplacer le système de contrôle, ce qui donne un nouveau total arrondi de 7 G\$;
- On parle donc d'un projet à plus de 1 G\$ autant pour chacun des 6 kilomètres de tunnel que pour chacune des 5 stations.

La longueur des stations, en l'occurrence 40 mètres plutôt que 150, est tout ce qui distinguerait ce métro léger d'un métro classique :

- Le gabarit des tunnels est le même, les édicules d'accès sont les mêmes, les escaliers roulants et ascenseurs sont les mêmes, etc.

Je ne sais pas comment CDPQ-Infra a fait ses calculs. Chose sûre, elle a bénéficié d'une loi spéciale qui lui a donné les coudées franches concernant les expropriations et la fabrication des wagons en Inde et des traverses ferroviaires aux États-Unis, à titre d'exemples. À l'évidence, il n'en ira pas de même avec la STM :

- Pour 16 km de tunnels et 13 stations souterraines, je ne vois pas comment les coûts pourraient être inférieurs à 12 G\$;
- S'ajoutent à cela les 7 km de voies aériennes et les 10 stations correspondantes, ainsi que l'acquisition des rames du métro-léger, qu'il serait tout à fait scandaleux de faire à nouveau fabriquer en Inde.

Et encore, n'ai-je jusqu'ici parlé que du scénario de référence présenté en annexe 1. Les trois autres scénarios seraient forcément plus coûteux.

Penchons-nous maintenant sur l'achalandage prévu :

- La première chose à faire est de diviser l'achalandage quotidien par deux, pour tenir compte de l'aller et du retour. Il y aurait donc un minimum de 9 400 personnes qui utiliseraient le PSE dans le scénario de référence, et un maximum de 14 050 dans le cas du scénario 4;
- Remarquons au passage que les scénarios 2 à 4 majorent leur achalandage en absorbant l'actuelle Ligne 5 de train de banlieue d'EXO.

Question : est-il raisonnable d'investir autant d'argent – la facture pourrait atteindre 20 G\$ – pour un aussi faible achalandage annoncé ?

## Revenir sur Terre

Qui aurait pu penser, lorsque le premier ministre Legault a demandé d'étudier la possibilité d'étendre le PSE à Lanaudière, que la suggestion qui en résulterait serait d'absorber la Ligne 5 d'EXO :

- En saine planification des transports collectifs, on laisse en place ce qui fonctionne et on y ajoute ce qui apparaît pertinent;
- En fait, l'ARTM fait pire que CDPQ-Infra : elle ne se contentant pas de **parasiter la Ligne 5 d'EXO, elle l'absorbe.**

Dès lors, le seul ajout pertinent au scénario de référence est le prolongement à Rivière-des-Prairies, qui augmenterait de 4 000 le nombre de déplacements quotidiens prévus, le portant donc à environ 23 000.

L'annexe 2 montre que la capacité du tramway moderne va de 30 000 à 125 000 usagers quotidiens, dépendamment de la longueur des rames. Ici, les rames de 35 mètres d'une capacité de 350 voyageurs suffiraient.

Les auditeurs auront compris que je change complètement mon fusil d'épaule :

- Le PSE peut être **entièrement réalisé en recourant à des tramways circulant exclusivement en surface**. Il irait dès lors de soi de rétablir la desserte vers le centre-ville.
- En s'appuyant sur le projet de Québec<sup>2</sup>, les quelques **36 km de lignes tramway<sup>3</sup>** et la **cinquantaine de stations** devraient coûter **environ 6 G\$**.

En suggérant à l'ARTM de revenir sur terre, je reviens moi-même à mes vieilles amours : le tramway moderne.

---

<sup>2</sup> 19,5 km de long, dont 1,8 km et 2 stations en souterrain, au coût estimé de 3 965 M\$.

<sup>3</sup> 32 km du projet initial de CDPQ-Infra, auxquels serait ajouté 2 km vers Rivière-des-Prairies et 2 km sur René-Lévesque, afin de desservir cette artère sur toute sa longueur (jusqu'à Atwater).

## Les quatre scénarios étudiés par l'ARTM

Scénario du projet de référence



Scénario 2 : Extensions à Rivière-des-Prairies et Mascouche



Scénario 3 : Extensions à Laval par l'A-25 et à Mascouche



Scénario 4 : Extensions à Rivière-des-Prairies et Laval (Saint-François) et à Mascouche



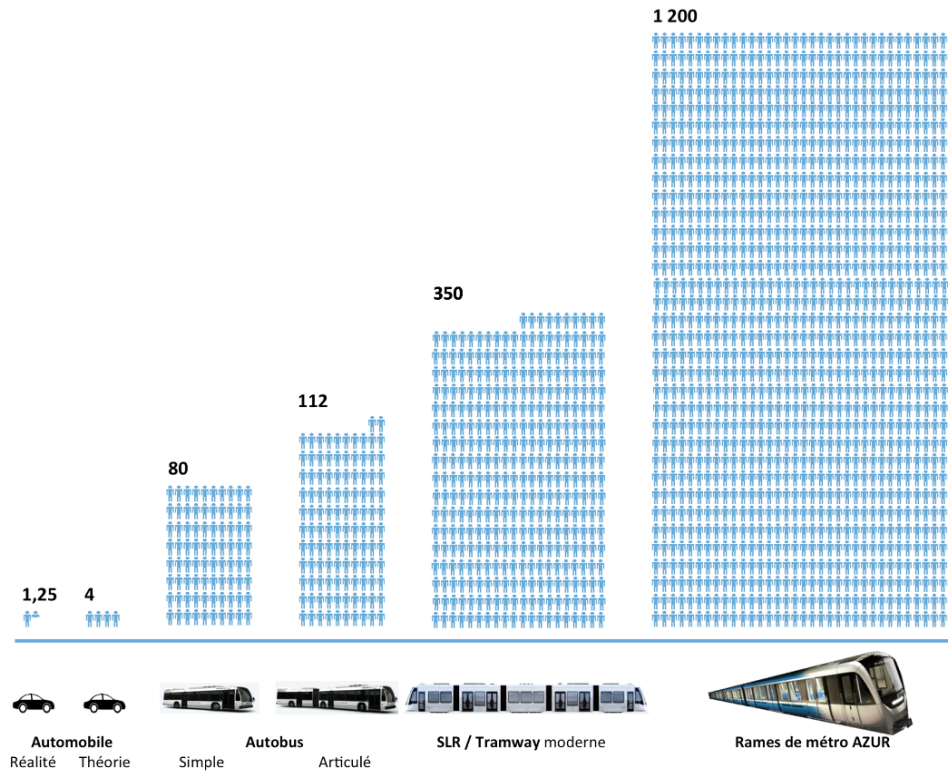
## Achalandage estimé des scénarios, PAM 2036

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
<b>Longueur (km)</b>	23	46	46	48
<b>Achalandage (usagers)</b>	18 800	27 100	24 500	28 100
<b>Transfert modal (usagers et proportion)</b>	3 700 (19 %)	5 600 (21 %)	5 200 (21 %)	6 200 (22 %)
<b>Charge maximale – Antenne cégep Marie-Victorin (pphpd*)</b>	2 900	4 100	3 200	4 600
<b>Charge maximale – Antenne Pointe-aux-Trembles (pphpd*)</b>	4 700	6 500	6 500	6 300
<b>Achalandage par km (usagers par km)</b>	817	590	530	590

Sources : ARTM - Enquête OD 2018 et Modèle prévisionnel intérimaire d'achalandage

Note : Les scénarios 2 à 4 assument la conversion et l'intégration du train de la ligne exo 5 au projet de référence. L'achalandage unidirectionnel quotidien de cette ligne était de 3 200 passagers en 2015, dont environ 2 000 en PAM.

## Capacité des modes



## Qualité et capacité des systèmes

