

Richard Bergeron, chroniqueur urbain  
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

## Un réseau REM long de 200 km ?

Chronique du 22 octobre 2020

Divers échos et annonces formelles donnent la nette impression que ça bouge du côté de CDPQ-Infra et de son REM. Je ne parle pas de la Phase 1, présentement en construction, mais de l'intérêt que semble avoir CDPQ-Infra à s'impliquer dans plusieurs autres projets.

Les auditeurs savent combien je suis favorable au REM. Outre le caractère spectaculaire et d'une extraordinaire efficacité de cette technologie, j'apprécie tout particulièrement son coût de réalisation à peine supérieur à **100 M\$ du km** (ensemble de la Phase 1), probablement **moitié moins** pour des projets moins complexes.

Ce qui ne signifie pas qu'il n'y aurait pas de questions à se poser, comme nous le verrons.

### Un réseau de 200 km ?

Si on met ensemble tout ce qui a fait l'objet d'annonces ou de rumeurs, voici ce que l'on obtient, puis examinons le tout projet par projet :

#### REM : linéaire des projets confirmés ou évoqués en date d'aujourd'hui

(sans présumer de leur potentiel réel de réalisation)

<b>Réseau initial</b> (présentement en construction)	<b>67 km</b>
<b>Rive Sud</b>	<b>46 km</b>
Terminus Panama à CEGEP Édouard-Montpetit	12 km
Extensions jusqu'à Laprairie et Boucherville	15 km
Extention jusqu'à Chambly et Saint-Jean sur Richelieu	19 km
<b>Île de Montréal</b>	<b>48 km</b>
Centre-Ville à Pointe-aux-Trembles, via Notre-Dame	26 km
Notre-Dame à CEGEP Marie-Victorin, axe de l'A-25	9 km
Centre-Ville à Lachine, jusqu'à 32 <sup>e</sup> Avenue	13 km
<b>Laval</b>	<b>35 km</b>
Ligne Est-Ouest, de Sainte-Dorothée à A-25	35 km
<b>Total</b>	<b>196 km</b>

### Longueuil

La semaine dernière (20 octobre), nous apprenions que le gouvernement Legault avait accordé un mandat d'études à CDPQ-Infra pour l'implantation d'un « mode de transport collectif électrique » à Longueuil, du stationnement Panama au CÉGEP Édouard-Montpetit. **Mandat d'études ?** Bel euphémisme :

- CDPQ-Infra ne se serait pas prêtée à une telle annonce sans avoir d'abord procédé à toute une série de vérifications quant à son intérêt pour ce projet ;

- Le démantèlement du bureau de projet Tramway, lequel, fort d'un budget de 60 M\$, était à l'œuvre depuis 18 mois, signifie que **Québec exclut tout Plan B** ;
- Seule déduction possible : ce sera le REM.
- Sans doutes de Boucherville à Laprairie, puisque je ne vois pas CDPQ-Infra se limiter à une antenne longue d'à peine 12 km.

Notons que CDPQ-Infra s'intéresse à l'évidence au fort potentiel de développement urbain le long du boulevard Taschereau, évalué à 30 000 logements et 14 000 nouveaux emplois :

- Pour ce seul segment, la redevance de redéveloppement du REM pourrait à elle seule rapporter 450 M\$ à CDPQ-Infra<sup>1</sup>.

## Pointe-aux-Trembles, A-25 et Laval

On se rappellera qu'en mai 2019, le premier ministre François Legault avait invité CDPQ-Infra à étudier sa possible participation à la réalisation de divers projets en mode guidé de transport collectif. Les deux projets qui avaient alors été évoqués publiquement étaient :

- Desserte Centre-Ville / Pointes-aux-Trembles, dans l'axe de la rue Notre-Dame ;
- Prolongement du REM de Brossard à Chambly et Saint-Jean-sur-Richelieu.

Le 28 août dernier, les journaux révélèrent qu'une rencontre avait eu lieu entre CDPQ-Infra, le premier ministre Legault, le ministre des Transports Bonnardel et la ministre responsable de la Métropole Rouleau :

- La rencontre a porté sur trois projets : la lignes Centre-Ville-Pointe-aux-Trembles, une ligne Nord-Sud dans l'axe de l'A-25, ainsi que le ligne Est-Ouest de Laval.
- Selon le journal La Presse, concernant Pointe-aux-Trembles, CDPQ-Infra aurait dit qu'un projet de tramway ne l'intéressait pas, qu'elle préférait prolonger le REM.

Quant à moi, compte-tenu des personnes impliquées, la décision est prise : ce sera le REM, non seulement à Montréal mais également à Laval. Chez cette dernière :

- Le REM pourrait s'étendre sur **35 km**, connectée à l'Ouest à la gare REM Sainte-Dorothée, à l'Est à la ligne A-25 s'arrêtant pour l'heure à la gare REM CÉGEP Marie-Victorin, tout en desservant au passage la station de métro Montmorency.

## Chambly et Saint-Jean-sur-Richelieu

Je suis surpris que l'on n'entende plus parler de ce projet, qui avait pourtant été évoqué en mai 2019 par le premier ministre Legault. J'ai personnellement :

- Réalisé une étude succincte qui en démontre l'intérêt autant en termes d'achalandage que de rendement sur l'investissement ;
- De tous ceux qui sont évoqués, ce serait le projet le plus facile à construire.

---

<sup>1</sup> 4 millions de mètres carrés, à 111 \$ l'unité, égale 444 M\$.

## Centre-Ville – Lachine

Maintenant qu'il est acquis que le mode guidé empruntera l'emprise du train de banlieue vers Delson – Candiac, le choix du REM devient une quasi évidence :

- Le problème de l'intégration au milieu ne se pose pas pour un corridor ferroviaire ;
- Pas plus qu'il ne se pose une fois arrivé à Lachine, tout au long de la rue Victoria, jusqu'à la 32<sup>e</sup> avenue.

Voilà donc comment j'en arrive à évoquer un réseau REM pouvant atteindre 200 km.

## Deux questions

### 1) L'intégration au milieu

Quand on planifie un projet de transport collectif, on s'intéresse d'abord à deux choses : l'achalandage potentiel et le contexte d'implantation.

Puis on regarde ce dont on dispose dans notre coffre à outils : taxi collectif, minibus, autobus simple, autobus articulé, autobus en site propre (SRB), configurations diverses de tramways et tram-trains, métro léger (automatisé ou non), métro, train de banlieue :

- Une technologie de transport collectif **idéale et universelle**, cela n'existe pas ;
- Tout dépend de l'achalandage attendu et du contexte d'implantation ;
- Face à telle demande et dans tel contexte d'implantation, le mode approprié pourra être l'autobus simple, face à tel autre volume de la demande et contexte d'implantation, ce pourrait être l'un des nombreux types de tramways, etc.

**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 un peu l'impression que donne CDPQ-Infra : **n'ayant que le REM dans sa boîte à outils, ce sera du REM partout.** Or, un métro automatisé soulève des enjeux particuliers, notamment en termes de contexte d'implantation, ou intégration au milieu :

- L'infrastructure d'un métro automatisé doit être totalement inaccessible aux personnes et aux animaux ;
- Une implantation au niveau du sol ne peut donc être envisagée que si de part et d'autre des voies, des grillages parfaitement étanches empêchent toute intrusion ;
- En milieux urbains habités, un métro automatisé sera obligatoirement soit aérien, soit souterrain ;
  - L'option aérienne, nettement moins coûteuse, convient parfaitement aux contextes péri-urbains et aux quartiers peu denses ;
  - L'option souterraine, beaucoup plus coûteuse, est la seule possible dans les parties plus denses d'une ville, tout particulièrement en son centre-ville.

- Ces considérations sont parfaitement illustrées par les exemples du Sky Train, à Vancouver, autant que de la Phase 1 du REM, à Montréal.

Je ne soulève **pas ici une objection mais pose une question**, concernant la ligne REM de la rue Notre-Dame, plus ou moins à partir du pont Jacques-Cartier :

- Considérant qu'une infrastructure aérienne serait impensable dans les 4 seuls axes disponibles que sont Notre-Dame, Saint-Antoine, Viger et René-Lévesque ;
- Comment CDPQ-Infra prévoit-elle faire entrer le REM au centre-ville et, idéalement, le desservir sur une partie significative de sa longueur ?

## 2) Des transports collectifs privés

Le REM est un réseau totalement privé, puisque l'infrastructure et le matériel roulant appartiennent en propre à CDPQ-Infra, et qu'il sera de surcroît opéré par CDPQ-Infra.

Je n'ai bien sûr aucun *a priori* anti privé. Si besoin était, la ville de Stockholm, capitale de la sociale démocratie la plus authentique et achevée qui soit, a depuis 1992 fait la preuve que le système complexe de transports collectifs d'une grande métropole peut être opéré en entier par le secteur privé... à la pleine satisfaction des usagers.

À nouveau, je ne soulève **pas ici une objection mais pose une question** :

- Nous qui sommes habitués à des transports collectifs totalement publics, réalisons-nous vraiment ce que pourrait signifier l'existence d'un réseau d'une telle ampleur et qui serait totalement privé ?

## Conclusion

J'ai confiance que CDPQ-Infra saura répondre plus qu'adéquatement à la première question et que nous tous, comme société, saurons faire la part des choses et répondre sereinement à la seconde.

Pour le reste, je me félicite de voir le Québec avoir autant d'ambition. Mieux, j'en redemande : **vivement que CDPQ-Infra s'intéresse à la ligne Bleue du métro** :

- Qu'elle convertirait à la technologie automatisée du REM ;
- Qu'elle prolongerait de 5 km à ses deux extrémités actuelles :
  - De la station de métro St-Michel à la ligne REM de l'A-25 à Anjou ;
  - De la station de métro Snowdown au parc Meadowbrook à Côte-Saint-Luc.
- Je suis prêt à parier que CDPQ-Infra nous ferait cela pour tout au plus 2,5 G\$.

Ce n'était pas qu'une blague, lors de ma chronique dénonçant l'évaluation à 5 G\$ du prolongement de la ligne Bleue vers Anjou, quand je disais que Québec devrait envisager de confier ce projet à CDPQ-Infra.

Régis Labaume, ça c'était de l'humour.