

Pulsar : inauguration de la ligne REM Deux-Montagnes

Chronique du 19 novembre 2025

Pulsar, c'est le nouveau nom que s'est donné l'opérateur du REM, un consortium composé d'**Alstom** et **AtkinsRéalis**, lequel est lui-même le nouveau nom de Lavalin :

- Nous allons nous habituer à **Pulsar** opérateur du REM comme nous nous sommes habitués à **EXO** qui opère les trains de banlieue et les autobus métropolitains.

Vendredi dernier, Pulsar a procédé à l'inauguration officielle de la ligne REM Deux-Montagnes, longue de 33 km et comptant 14 nouvelles stations, ce qui porte cette longue ligne Brossard – Deux-Montagnes à 50 km et 20 stations. À terme, ce sera 15 km et 6 stations supplémentaires, pour réseau de 65 km et 26 stations.

Samedi, c'était porte ouverte au public, gratuitement. La foule s'est précipitée, moi inclus. Après avoir fait l'aller-retour Gare centrale – Deux-Montagnes, je vous dirai aujourd'hui ce que je pense de cette antenne Deux-Montagnes.

Ma réaction générale

Je n'ai entendu personne émettre le moindre commentaire négatif à l'encontre de cette ligne Deux-Montagnes. Au contraire, elle s'est attirée des éloges dithyrambiques. J'abonde dans le même sens : c'est un magnifique projet; quand les antennes Anse-à-l'Orme et YUL-Aéroport seront en service, il ne sera pas faux de dire qu'en quelques années à peine Montréal s'est dotée d'un second réseau de métro, un métro léger automatisé celui-là.

Comme je l'ai dit en introduction, il y avait foule samedi dernier. Les rames étaient toutes bondées au départ de la gare centrale, et le demeurèrent jusqu'à Deux-Montagnes puisque l'idée de tout ce beau monde était de découvrir ce projet dans son entièreté. Au retour, c'était la même chose, à savoir des rames hyper bondées.

Dans cette situation, 80 % des passagers n'ont eu d'autre choix que de voyager debout, une rame n'offrant que 128 sièges, pour une capacité de 600 à 780 passagers. Je fus parmi ceux qui firent l'aller-retour debout. La majorité du temps, je n'eus d'autre choix que d'agripper les poignées situées en hauteur pour garder mon équilibre : après 20 minutes, l'on commence à avoir quelques douleurs à l'épaule. Les usagers embarquant à Deux-Montagnes devront-ils vivre une situation semblable jour après jour ?

Pas du tout, répond CDPQ-Infra, sur son site internet. Comme il y aura 54 départs aux heures de pointe (6h à 9h le matin, 15h30 à 18h30 l'après-midi), Pulsar offrira donc 6 912 places assises durant ces intervalles, ce qui n'est pas si éloigné des 8 100 sièges qu'offraient auparavant 9 départs de trains. J'estime l'argument plutôt convainquant : sauf exception, les usagers réguliers de la ligne Pulsar Deux-Montagnes voyageront assis.

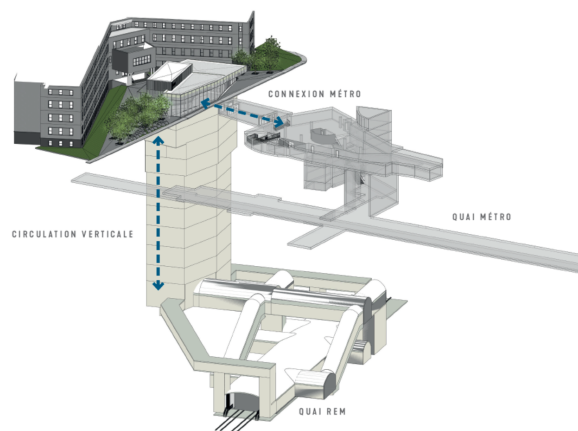
Deux stations d'exception

La ligne Deux-Montagnes comporte deux stations qui n'étaient pas prévues au projet initial de CDPQ-Infra, les stations McGill et Édouard-Montpetit. En transport, rien n'est plus important que le maillage des infrastructures. En l'occurrence :

- La station McGill connecte le REM à la ligne Verte du métro;
- Ainsi que la station Édouard-Montpetit à la ligne Bleue.

On se souviendra de l'importance que j'ai accordée lors de la dernière élection montréalaise au fait, pour une mairesse ou un maire, d'entretenir de bons rapports avec les deux paliers supérieurs de gouvernement. J'ai ajouté que cela n'allait toutefois pas sans une opiniâtreté à défendre les intérêts de Montréal. Prenant la balle au bond, vous, Annie, avez alors cité Denis Coderre en exemple :

- Vous aviez tout à fait raison, car sans l'opiniâtreté de Denis Coderre, ces deux stations n'existeraient pas;
- Puisque l'on parle du personnage, il avait été invité à l'inauguration de l'antenne Brossard en 2023, mais ne le fut apparemment pas cette fois-ci. Pourtant, *via* l'ajout des stations McGill et Édouard-Montpetit, il a joué un rôle beaucoup plus déterminant pour la ligne Deux-Montagnes qu'il ne l'a fait pour l'antenne Brossard.



Plan préliminaire de la station Édouard-Montpetit du REM

Contrairement au métro dont chaque station a une architecture distinctive, CDPQ-Infra a opté pour une architecture générique : les stations sont toutes pareilles, d'un certain chic et d'une bonne qualité apparente, mais toutes pareilles. Sauf nos deux stations, parce qu'elles ne sont pas en surface, mais souterraines. Je me suis fait un plaisir de les visiter :

- La station **Édouard-Montpetit** est située à 70 mètres de profondeur. La progression des quais d'embarquement au sol s'y fait en trois mouvements : 14 mètres environ via un escalier roulant jouté d'un escalier comptant pas moins de 68 marches, 50 mètres ensuite dans des ascenseurs de forte capacité (30 à 40 passagers) permettant d'accéder au niveau du tunnel donnant accès à la station de métro du même nom, pour finir par deux nouveaux escaliers totalisant 28 marches. La station étant en accessibilité universelle, des ascenseurs secondaires desservent chaque section dotée d'escaliers. Ce qui m'a le plus surpris, c'est la douceur de fonctionnement et la rapidité des ascenseurs principaux, ceux qui permettent de franchir 50 mètres. Cette station a dû coûter une beurrée, mais c'en valait la peine au vu du résultat. Bravo ! à CDPQ-Infra.

- Quant à la station **McGill**, elle n'est pas moins impressionnante, mais pour une autre raison : on s'y sent vraiment au cœur d'une métropole vibrante d'énergie. Pour cause, l'on y accède soit par la limite ouest de la station de métro McGill, l'une des plus impressionnantes et achalandées du réseau, soit encore par le large corridor souterrain reliant les deux galeries marchandes que sont le Centre Eaton et Place Montréal-Trust. Encore ici, la facture a assurément été élevée. Bravo à nouveau à CDPQ-Infra.

Un pincement au cœur à la gare Bois-Franc

La mise en service de la ligne Deux-Montagnes intervient 10 années ferme après que le projet REM de la Caisse ait pour la première fois été évoqué, en 2015. En 10 ans, aurait-il été possible de prolonger la ligne Orange ouest de l'actuelle station Côte-Vertu à la gare Bois-Franc, une distance d'à peine trois kilomètres ? Évidemment que oui. J'ai parlé plus tôt de l'importance du maillage des infrastructures de transport : c'est de cela qu'il s'agit ici. Or, la STM ne l'a pas voulu, vraisemblablement pour ne pas mettre à risque son grand projet de prolongement jusqu'au cœur de Laval. Quant à CDPQ-Infra, elle ne l'a pas non plus voulu, parce que tout passager optant pour le métro à partir de Bois-Franc lui aurait fait perdre 75 ¢ du kilomètre pour le reste de son déplacement. Honte à la STM et à CDPQ-Infra sur ce point.

Le potentiel de développement urbain

Les stations REM les plus au nord sont souvent entourées de vastes stationnements, de terrains vagues, d'entrepôts d'un seul niveau et de résidences unifamiliales. Quel formidable potentiel de développement urbain que voilà !

J'espère que les promoteurs immobiliers privés et communautaires sont déjà au travail. D'autant qu'avec l'adoption de la **Loi 104**, la semaine dernière (*Loi modifiant diverses dispositions afin notamment de donner suite à certaines demandes du milieu municipal*), ils n'ont plus à craindre le blocage de leurs projets par les populations riveraines. À cet égard, quoi de mieux que de citer les notes explicatives de cette loi :

« Le projet de loi prévoit qu'une disposition visant à augmenter la densité d'occupation du sol dans certaines zones situées à proximité d'un point d'accès à un service de transport collectif exploité sur rail ou sur une autre voie dédiée n'est pas susceptible d'approbation référendaire ».

Les coûts

Je ne conçois pas que l'on parle du REM sans en évoquer les coûts. À cet égard, vendredi dernier, **Charles Emond**, le PDG de la Caisse (CDPQ), s'est fait fort de dire que le REM est le projet de transport collectif le moins cher d'Amérique. Il serait même deux fois moins cher que le coût ailleurs dans le monde pour un projet de ce type. M. Emond a raison sur le fond, bien qu'il chipote un peu en avançant un coût de 125 M\$ au kilomètre : à un coût global que j'évalue personnellement à 9 milliards, ce serait plutôt 135 M\$ / km.

**Comparaison entre les coûts de réalisation du réseau REM et ceux
du prolongement de la Ligne Bleue du métro**

	REM, réseau complet	Métro ligne bleue	Ligne bleue / REM
Coût par km	135 M\$	1 270 M\$	10 x
Coût par station	346 M\$	1 520 M\$	5 x

Vous vous demandez où je veux en venir. À la comparaison avec le prolongement de la ligne Bleue du métro, cher Watson. N'est-ce pas que cette comparaison donne envie de pleurer ?

Mot de la fin

Toutes mes félicitations à la Caisse et aux milliers de personnes qui ont contribué à la réalisation du REM. Votre oeuvre n'est toutefois pas complétée : vivement que nous puissions utiliser le REM pour nous rendre à l'aéroport.