

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

REM de l'Est – Proposition Yaccarini-Savard

Chronique du 8 septembre 2022

Christian Yaccarini et Christian Savard sont deux ex-membres du Comité d'experts qui avait pour mission de conseiller CDPQ-Infra dans l'ultime effort d'adaptation du REM de l'Est aux attentes de la population. Fin mars dernier, le tout a échoué et entraîné la décision de CDPQ-Infra de se retirer du projet.

Le projet ne fut pas pour autant « abandonné » mais serait simplement passé de son promoteur initial au Gouvernement du Québec, qui en a remis les commandes à l'ARTM, au MTQ, à la Ville de Montréal et à la STM :

- J'ai déjà dit que je n'avais guère confiance en ce quatuor pour s'entendre sur une proposition commune dans des délais raisonnables (Chronique du 3 mai 2022).

Le projet à l'étude par ledit quatuor aurait définitivement écarté toute desserte directe du centre-ville. Il retiendrait pour l'Est de l'île le même REM aérien que proposait CDPQ-Infra, à cette différence qu'il serait prolongé au-delà de la Rivière-des-Prairies pour desservir Terrebonne et Repentigny, dans Lanaudière. Les passagers se destinant au centre-ville devraient emprunter la ligne Orange du métro à partir de la station L'Assomption.

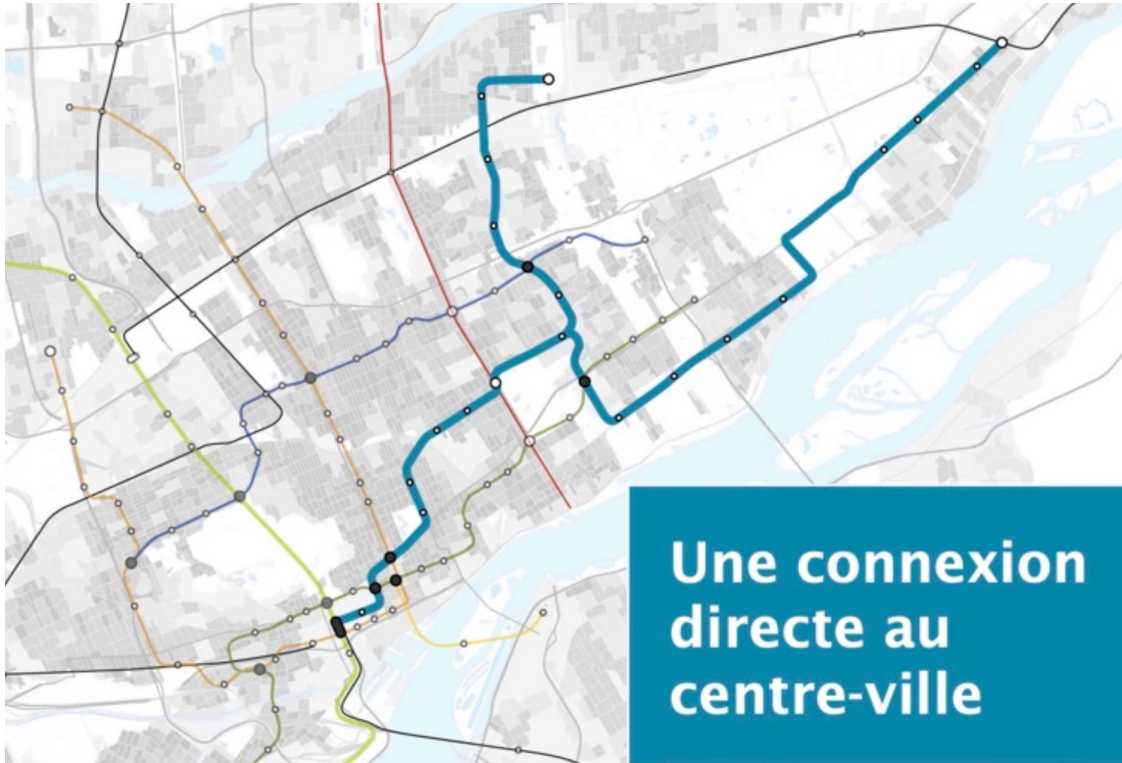
Pour les deux Christian, Yaccarini et Savard, il faut absolument que le REM de l'Est se rende directement au centre-ville. De là la proposition qu'ils viennent de rendre publique.

Description du projet

La carte de la page suivante illustre la proposition Yaccarini-Savard.

Les branches Nord et Est du REM de l'Est reprennent sans le modifier le projet de CDPQ-Infra : REM aérien pour la branche de l'Est, puis souterrain pour la branche Nord. La différence apparaît à l'intersection des boulevards l'Assomption et Rosemont, site de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont. À partir de ce point, les auteurs proposent une diagonale tout en souterrain jusqu'au centre-ville, comptant 9 nouvelles stations :

- Station Pie IX – Rosemont
- Station Masson – Saint-Michel
- Station Masson – Iberville
- Station Mont-Royal – Papineau
- Station Sherbrooke – Papineau
- Station intermodale Sherbrooke, sur la ligne Orange
- Station intermodale Saint-Laurent, sur la ligne Verte
- Station René-Lévesque – Bleury
- Station terminale René-Lévesque – Robert Bourassa



Cela ressemble drôlement à la fameuse **Ligne Rose** du métro proposée par la mairesse Plante, vous direz-vous. Vous n'avez pas tort :

- Pour en avoir parlé avec l'un des deux auteurs, il n'était pas peu fier de me signaler la chose.

Forces et faiblesses de cette proposition

Est-ce que l'ajout de ce tracé fait sens, en termes de transport ? La réponse est oui :

- De la dizaine de nouvelles lignes de métro que m'a présenté Sylvain Ouellet du temps qu'il travaillait au cabinet de Projet Montréal et que j'en étais le chef, celle-là était la meilleure... et je comprends tout à fait que Valérie Plante l'ait adoptée;
- Les deux Christian prennent soin d'en démontrer les avantages, en termes de desserte du territoire, d'achalandage et de gain de temps. Pour n'en donner qu'un exemple, le temps de déplacement par transport collectif entre Montréal-Nord et la Gare centrale passerait de 51 minutes qu'il est aujourd'hui à 23 minutes.

Cette proposition serait donc sans faiblesses ? Non, évidemment :

- **Côté coûts**, on parle d'un tracé de 9 km comptant autant de nouvelles stations, soit grosso-modo le double du projet de prolongement de la **Ligne Bleue** du métro. Il n'y a pas de raisons de penser qu'une station ou un kilomètre de REM en souterrain coûteraient moins cher que son équivalent métro. Il suit qu'à elle seule, cette ligne coûterait 10 à 12 milliards de dollars (G\$);

- D'autant que **côté processus de réalisation**, CDPQ-Infra profitait d'une généreuse loi spéciale qui lui permettait à tous égards d'avoir les mains libres, particulièrement au niveau des expropriations et de l'attribution des contrats... ce qui a notamment conduit à des rames construites en Inde. **Piloté par l'ARTM**, cette ligne aurait à se plier au fastidieux processus québécois de planification et de réalisation des grands projets d'infrastructures.

On parle du prolongement de la Ligne Bleue depuis 35 ans et l'on ne voit toujours pas quand les usagers du transport collectif pourront l'utiliser :

- S'engager à prolonger la Ligne Bleue, c'est du tout bon en période électorale. Au bas mot, l'engagement continuera de payer durant encore deux cycles électoraux complets, à Ottawa, à Québec autant qu'à Montréal;
- Il faut être bien naïf pour croire que ces trois paliers vont s'empressez de tout chambouler. Le nouveau REM de l'Est, *a fortiori* la proposition Yaccarini-Savard et la Ligne Rose dont elle est inspirée, c'est du tout bon pour au minimum 5 cycles électoraux complets.

Des propositions dans le désordre

La proposition Yaccarini-Savard est une première illustration de ce que j'ai craint dès que Québec a passé le dossier au quatuor, en l'occurrence que les uns et les autres se mettent à dessiner chacun de son côté, dans le désordre :

- Je ne suis moi-même pas à l'abri de cette critique puisque j'ai proposé un projet réduit consistant à implanter un tramway moderne sur Sherbrooke, de la station de métro Honoré-Beaugrand au bout de l'île.

J'ai déjà dit qu'aucune proposition ne fera jamais l'unanimité. Si en plus des oppositions en quelque sorte « habituelles » l'on devait avoir 5 ou 10 projets alternatifs défendus avec acharnement par autant de groupes, on n'est pas sorti de l'auberge.

Laissons donc le quatuor faire son travail et l'on jugera sur pièce ce qu'il proposera.

De toute façon, le nouveau REM de l'Est, ce n'est pas pour demain.