

Projets de transport collectif : mise à jour

Chronique du 23 mars 2021

De nouveaux développements sont survenus ces derniers jours concernant les trois principaux projets de transport collectif au Québec : le tramway de Québec, la ligne Bleue du métro de Montréal, le REM de l'Est à Montréal.

Il y a du bon et du moins bon. Examinons le tout, projet par projet.

Tramway de Québec : fin d'une chicane stérile

Le premier ministre François Legault et le maire de Québec Régis Labeaume se seraient finalement entendus sur un tracé définitif de la première ligne de tramway.

Lors d'une chronique précédente, j'avais souligné la forte similitude entre le projet du maire L'Allier en première moitié des années 2000 et la proposition Labeaume. Il n'y avait pas à s'en surprendre puisque :

- Pour tout projet tramway chez une ville de la taille de Québec, la première phase doit inclure ce qui deviendra la colonne vertébrale de l'ensemble du futur réseau;
- À Québec, cette colonne vertébrale est constituée du boulevard Laurier Ouest, de l'Université Laval, du chemin Sainte-Foy, puis du boulevard René-Lévesque jusqu'aux portes du Vieux-Québec, avant de descendre dans la Basse-Ville, dans le quartier Saint-Roch. Le tout couvre une distance d'environ 12 km;
- Demandez à 100 équipes compétentes de proposer la phase 1 d'un réseau tramway pour Québec et 99 d'entre elles commenceront par ces 12 km;
- Une fois la colonne vertébrale assurée, il est indifférent que le tramway aille dans une direction plutôt qu'une autre, de façon à compléter le linéaire de la Phase 1 :
 - Jean-Paul L'Allier allait moins loin que Régis Labeaume dans Charlebourg mais projetait une ligne vers l'Est, jusqu'à D'Estimauville;
 - Des considérations techniques, tel la localisation des garages et ateliers d'entretien, peuvent compter dans la prise de décision relativement à un complément de tracé dans une direction plutôt qu'une autre;
- Les secteurs non desservis par la Phase 1 le seront par les phases suivantes :
 - À Bordeaux, ville de taille similaire à Québec, ce n'est qu'après plusieurs phases et la construction d'un réseau long de 84 km que l'ensemble des secteurs justifiant le recours au tramway ont pu être desservis.

Enfin, si j'ai bien compris, à Québec, on serait revenu à la proposition L'Allier, à quelques détails près. **Tout ça pour ça ?** a-t-on envie de se dire :

- Ces derniers mois, nous avons simplement assisté à une bataille de coqs entre François Legault et Régis Labeaume;
- Le maire Labeaume a fini par comprendre qu'il ne pouvait pas gagner, pour cette raison évidente qu'aucun maire ne peut gagner contre le Premier ministre du Québec... encore moins lorsque ce dernier assume la facture :
 - Même le tout-puissant Jean Drapeau dut céder l'organisation de « **ses** » **Olympiques** au premier ministre Robert Bourassa.

Vivement que les appels d'offres soient lancés et que les pépines se mettent au travail.

Métro Ligne Bleue : nouveau délais

Dès que j'ai vu que la ligne REM sous le boulevard Lacordaire croiserait le prolongement de la ligne Bleue du métro et que les deux prévoient chacun une station angle Jean-Talon et Lacordaire, je me suis dit et ai fait savoir à certains interlocuteurs clefs :

- Qu'il fallait éviter le **scénario Jean-Talon**, à savoir que chaque mode construise sa station, puis qu'on les relie tant bien que mal par des tunnels et des escaliers;
- Qu'il fallait plutôt faire comme aux **stations Snowdon et Lionel-Groulx**, où une station unique permet le passage aisé d'une ligne de métro à l'autre.

Ça n'a pas raté : on annonçait la semaine dernière de nouveaux délais pouvant atteindre 18 mois, justifiés par la conception de la nouvelle station unique :

- Depuis plus de 30 ans qu'on nous le promet « à brève échéance », un nouveau retard de 18 mois pour le prolongement de la ligne Bleue n'a rien pour étonner.

Il y a plus grave. Le journal Métro nous apprenait récemment (18 mars) que le premier ministre Legault aurait tenu des propos plus qu'ambigus sur le prolongement de la ligne Bleue. Je cite l'article :

« L'arrivée du REM dans l'Est pourrait rendre la vision actuelle du projet caduque, évoque même François Legault. (...) Un projet (le REM de l'Est) qui amène une réflexion sur la ligne bleue. (...) « On ne veut pas dédoubler le service » a-t-il dit ».

François Legault aurait par la suite réaffirmé son engagement de réaliser la ligne Bleue, à la condition que son budget de 4,5 G\$ ne soit pas dépassé :

- Budget que, comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises à cette antenne, je trouve extravagant pour un prolongement d'à peine 5 km, sans défi particulier;
- J'en profite pour réitérer ma proposition, qui permettrait de prolonger la ligne Bleue sur 5 km à chacune de ses deux extrémités actuelles à un coût moitié moindre, à savoir confier ce projet à CDPQ-Infra.

REM : oppositions multiples à l'aérien

Dans le dossier du REM de l'Est, tous sont au fait du débat en cours concernant la proposition de CDPQ-Infra de recourir à une implantation aérienne sur René-Lévesque :

- Il n'y a pas à s'en surprendre puisqu'il s'agit du centre-ville de la métropole du Québec, dont l'avenir concerne l'ensemble de la population.

On sait moins que la solution aérienne déplaît ailleurs, dans des secteurs où ce sont quasi exclusivement les populations locales qui prennent la parole via une foison de regroupements citoyens, qu'il s'agisse de :

- *Regroupement des riverains de la rue Notre-Dame;*
- *REM et citoyennes de l'Est de Montréal;*
- *Regroupement citoyen REM Ville-Marie;*
- Et autres.

Rappelons que le REM de l'Est a un linéaire de 32 km, dont 24 sur structures aériennes.

Parallèlement, je crois avoir proposé une piste crédible qui permettrait d'implanter le REM au sol sur René-Lévesque, qui deviendrait dès lors **l'équivalent d'un tramway au centre-ville**. J'ai transmis la chronique en cause à CDPQ-Infra, qui m'a répondu :

- *« Il y a de nombreux arguments en défaveur de la solution que tu proposes ».*

Les auditeurs se souviendront que j'ai moi-même pris les devants en soulignant que :

- Le temps de parcours serait augmenté de 6 minutes;
- Ce qui entraînerait une perte de capacité de 10 % en périodes de pointe.

Je crois ne pas me tromper en affirmant que **l'argument technologique n'est pas en cause**. L'hypothèse qui m'apparaît la plus solide pour expliquer la réticence de CDPQ-Infra à envisager que le REM circule au sol sur René-Lévesque serait que :

- Dès lors que la preuve serait faite que le REM peut circuler au sol sur les 3,5 km du boulevard René-Lévesque;
- Tous les groupes d'opposants à la solution aérienne ailleurs s'engouffreraient dans la brèche en exigeant que cette solution soit retenue pour le segment qui leur tient à cœur à chacun d'eux;
- Si bien qu'au total, les 24 km prévus de structures aériennes deviendraient 24 km de REM circulant au sol, soit **24 km d'équivalent tramway**;
 - Avec les conséquences qui s'ensuivraient sur les temps de déplacement, sur la capacité du système, sur l'achalandage attendu et, forcément, sur le modèle financier de CDPQ-Infra.
- Or, il est important de rappeler que **CDPQ-Infra a précisément proposé le REM de l'Est par opposition à l'option tramway**.

C'est l'impasse, sous une nouvelle forme. Comment serait-il envisageable de la dénouer ? Au risque de ne pas me faire que des amis dans l'Est de Montréal, je dirais :

- **Limiter à René-Lévesque l'option REM au sol;**
- Parce que c'est là, et là seulement, que l'enjeu d'intégration urbaine atteint des proportions pouvant être qualifiées de « **nationales** ».