

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

Les options pour le REM sur René-Lévesque

Chronique du 25 février 2021
(Opinion publiée par Le Devoir de ce même jour)

Si tous se sont félicités de l'annonce du REM de l'Est le 15 décembre dernier, une vive polémique quant au mode d'implantation envisagé sur le boulevard René-Lévesque – sur structure aérienne – bat depuis lors son plein. La quasi unanimité de ceux qui ont pris la parole sur le sujet se sont au mieux montrés réticents, au pire fermement opposés à cette solution, évoquant un centre-ville qui en serait défiguré.

Je présenterai deux pistes de réflexion dans ce texte : Est-il crédible d'avancer que la solution se trouve du côté de la qualité du design ? N'existe-t-il vraiment pas d'autre solution que la structure aérienne ?

L'option aérienne

La publication par CDPQ-Infra, la semaine dernière, des cinq principaux scénarios étudiés pour la desserte du centre-ville ne laisse plus de doute quant au fait que le REM de l'Est doit emprunter le boulevard René-Lévesque et qu'il ne peut le faire en souterrain.

S'agissant d'un système automatisé, sans conducteur, le REM ne pourrait être implanté au sol en milieu urbain dense. Ce qui ne laisserait que la solution aérienne. On pense instantanément à ces énormes structures tout-béton érigées ces deux dernières années dans l'ouest de l'île autant qu'à proximité du centre-ville, à Pointe-Saint-Charles. N'ayez crainte, nous dit CDPQ-Infra : pour le boulevard René-Lévesque, nous allons faire quelque chose de très beau.

Mes deux références personnelles quant à l'implantation réussie de métros aériens en centres-villes sont La Haye (Pays-Bas) pour ce qui est d'un design contemporain, Paris (France) pour un design à forte valeur historique. Ce qui prouve que la chose est possible. Mais encore, l'est-elle à Montréal, en plein cœur de **NOTRE** centre-ville ?

À cet égard, le fardeau de la preuve incombe à CDPQ-Infra. Soit elle laisse enfler la polémique durant des mois et des mois, au risque de voir s'effriter les appuis au REM de l'Est jusqu'à atteindre un point de non retour, soit elle s'empresse de rassurer la population en proposant un design susceptible de faire consensus. Selon moi, c'est là que se situe aujourd'hui l'urgence relativement à l'option aérienne. Comme disait Yvon Deschamps : « *On veut pas le savoir, on veut le voir !* »

Trois autres options à étudier

L'option aérienne est-elle vraiment la seule possible ? Examinons brièvement trois modes d'implantation au sol sur René-Lévesque.

1) REM à conduite humaine

La première possibilité qui vient à l'esprit est qu'un chauffeur soit aux commandes du REM pour les quelques kilomètres de trajet, sur le boulevard René-Lévesque.

À partir de la dernière station aérienne, Davidson ou Dufresne suivant l'option retenue, un chauffeur prendrait les commandes de la rame REM, qui compléterait ensuite son trajet au sol : le REM deviendrait ainsi l'équivalent d'un tramway au centre-ville.

La première difficulté est qu'il faudrait doter les rames REM d'un poste de conduite à chacune de leurs deux extrémités, ce qui en augmenterait les coûts et réduirait leur capacité. La seconde est qu'il faudrait engager plusieurs chauffeurs, quand le modèle économique de CDPQ-Infra repose sur la totale automatisation du système.

2) REM piloté à distance

Nous avons tous ressenti une bouffée de fierté d'apprendre que c'est une Québécoise, Farah Alibay, qui pilotera le robot Persévérance qui s'est posé sur la planète Mars la semaine dernière. Il s'agit là du nec plus ultra de la conduite à distance, une technologie beaucoup plus généralisée qu'on le pense, presque devenue banale.

Ne serait-il pas envisageable d'y recourir, pour le segment au sol du REM, sur René-Lévesque. La modification en conséquence des rames du REM serait sans doute beaucoup plus simple et moins coûteuse que dans le cas précédent. Quand aux « chauffeurs », ils seraient à la fois moins nombreux et confortablement assis devant leur ordinateur au centre de contrôle, à Brossard.

3) REM à conduite autonome

Des dizaines de millions de kilomètres ont déjà été parcourus par des véhicules autonomes. Il n'y a pas à s'en surprendre puisque l'auto autonome est devenu le Graal de l'industrie automobile, associée au gotha des entreprises de haute technologie. Qui n'a pas entendu parler de cet automobiliste qui, en septembre dernier, dormait au volant de sa Tesla S filant à 140 km/h sur une autoroute albertaine... et qui fut malencontreusement réveillé par les sirènes de la police ?

L'absence de déplacements latéraux rend l'automatisation d'un mode de transport sur rail, tel le REM, beaucoup plus aisée que pour une automobile. Si comme tout l'indique la technologie est d'ores et déjà prête, de quoi CDPQ-Infra aura-t-elle l'air, en 2029, quand elle inaugurerait un REM sur structure aérienne au centre-ville de Montréal ?

Autres considérations d'une implantation au sol

L'implantation au sol forcerait à réduire la vitesse moyenne autour de 20 km/h. Cela ne vaudrait toutefois que pour les quelques kilomètres du centre-ville, n'ajoutant donc que quelques minutes au temps total de déplacement.

Le projet présenté prévoit 4 stations sur René-Lévesque, Robert-Bourassa, Saint-Urbain, Labelle et Cartier. La distance moyenne entre elles est de 875 mètres. On comprend que s'agissant de stations aériennes, CDPQ-Infra a cherché à en réduire le nombre. L'optimum pour les passagers, qui souhaitent descendre au plus près de leur destination finale, serait un inter-stations de l'ordre de 500 mètres. C'est ce que permettrait l'implantation au sol sur René-Lévesque, puisque les stations seraient beaucoup moins coûteuses.

Peut-être aurez-vous été surpris, voire déçu, de constater que le REM s'arrêterait au boulevard Robert-Bourassa, plutôt que de filer jusqu'à Guy, pourquoi pas même jusqu'à Atwater, de façon à desservir l'entièreté du centre-ville. Le problème, c'est que le boulevard René-Lévesque est en fait un pont sur 200 mètres, de Robert-Bourassa à Mansfield, les multiples voies ferrées associées à la Gare centrale passant tout juste en dessous. L'option aérienne exige d'implanter les piliers de support profondément dans le sol. Par ailleurs, chaque pilier transmet à une surface réduite de sol une charge énorme. C'est pour ces raisons qu'il est exclu de poursuivre le REM en aérien au-delà de Robert-Bourassa. Si toutefois le REM était au sol, il pourrait être prolongé autant que souhaité.

En résumé

De deux choses l'une. Soit CDPQ-Infra nous rassure rapidement quant à la qualité du design du segment René-Lévesque du REM de l'Est. Soit encore elle utilise les technologies disponibles, toutes les technologies disponibles, pour bonifier substantiellement son projet.

Post-scriptum

- 1) Pour preuve qu'il sera difficile à CDPQ-Infra de démontrer l'acceptabilité de la solution aérienne sur René-Lévesque, le Journal de Montréal nous apprenait dans son édition du 23 février que les deux firmes d'architecture engagées précisément à cette fin avaient remis leur démission, voulant éviter « *d'être associées à un projet qu'elles jugent trop laid et qui risque de défigurer le centre-ville* ».
- 2) On croit erronément à Montréal que les systèmes de transport collectif automatisés constituent une prouesse technologique. En fait, il s'agit d'une technologie vieille de 40 ans puisqu'elle fut déployée pour la première fois à Osaka en 1981. La phase 1 du Skytrain de Vancouver date pour sa part de 1985.