

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

Rififi avec le REM de l'Est

Chronique du 28 janvier 2021

Le 15 décembre dernier fut tenue la conférence de presse annonçant le REM de l'Est, un second réseau REM comportant deux lignes s'étendant sur 32 km et devant compter pas moins de 23 nouvelles stations, le tout pour un investissement annoncé à 10 G\$.

Il est important de rappeler que, lors de cette méga conférence de presse, la mairesse Plante était présente aux côtés du premier ministre Legault, de plusieurs ministres et des plus hautes autorités de la Caisse de dépôt.

Deux jours plus tard (17 décembre), j'y suis allé d'une chronique très enthousiaste. Je crois pouvoir dire que je ne détonnais pas, tant ce projet fut bien reçu par la très grande majorité de ceux et celles qui ont pris la parole sur le sujet.

Depuis lors, la sauce s'est quelque peu gâtée, notamment et surtout en ce qui concerne la position officielle de la Ville de Montréal.

Les positions des parties au 15 décembre

L'élément délicat sur lequel se sont concentrées les préoccupations le 15 décembre fut l'annonce que le REM serait aérien pour sa section du boulevard René-Lévesque.

Les représentants de CDPQ-Infra

- Ceux-ci ont expliqué qu'après avoir étudié plusieurs scénarios, entrer au centre-ville par René-Lévesque s'était révélé être une exigence pour l'attractivité transport et conséquemment pour la rentabilité économique autant qu'environnementale du REM ;
- Ils ont aussi expliqué avoir envisagé les deux seuls scénarios d'implantation théoriquement envisageables sur René-Lévesque, l'aérien et le souterrain, l'option surface étant écartée d'office puisqu'il s'agit d'un mode automatisé ;
- L'étude du scénario souterrain aurait démontré qu'il s'agit d'une solution complexe, voire techniquement impossible, pour deux raisons principales :
 - Le croisement obligé des deux tunnels de métro des lignes jaune et orange, en plus de nombreuses autres infrastructures souterraines, exigerait d'implanter le REM en grande profondeur, de l'ordre de 35 mètres (à un mètre près, l'équivalent d'un édifice de 12 étages) ;
 - Le fait que les rives de René-Lévesque soient occupées par des édifices en hauteur rendait pratiquement impossible la construction de stations souterraines, lesquelles seraient de toutes façons difficiles d'accès étant donné leur grande profondeur ;

- CDPQ-Infra a finalement soutenu qu'un traitement esthétique distinctif serait accordé à ce segment pour s'assurer qu'au contraire de constituer une « barrière » au cœur du centre-ville, il soit le plus possible « transparent » et apporte une contribution au slogan **Montréal : ville UNESCO du design**.

La mairesse Plante

- Avant la conférence de presse du 15 décembre, la mairesse avait publiquement fait part de ses inquiétudes quant à l'option aérienne sur René-Lévesque ;
- Le 15 décembre, elle s'est dite réconciliée avec cette option ;
- Parce que CDPQ-Infra lui avait démontré que c'était la seule option possible ;
- En plus de l'avoir rassurée qu'avec le design approprié, attesté par des exemples internationaux¹, un REM aérien pourrait devenir un plus pour René-Lévesque.

C'est joué, pouvait-on penser au soir du 15 décembre. De fait, la seule inquiétude que j'ai moi-même soulevée dans ma chronique du 17 concernait le financement, la Caisse se disant prête à investir 5 G\$ dans ce projet... les autres 5 G\$ requis restant à trouver.

Rifi

Des échos discordants n'ont pas tardé à se faire entendre, dont voici un aperçu, lequel a culminé par le retrait par la Ville de son appui au REM de l'Est en sa forme proposée :

- 18 décembre : Marie Massicotte, **Montréal mérite mieux que le REM de l'Est**, Le Devoir
- 19 décembre : Ronald Daignault, au nom du collectif en Environnement Mercier-Est, **Deux poids, deux mesures**, La Presse;
- 22 décembre : Gérard Beaudet, **CDPQ-Infra est à la fois juge et partie**, La Presse;
- 22 décembre : Bastien Guérard, **D'une ligne Rose à un gros mur de béton gris**, Journal de Montréal;
- 3 janvier : Pierre Tremblay, **Corrections requises au REM** de l'Est, La Presse;
- 13 janvier : un véritable coup de massue est asséné par une double publication instiguée par Marc-André Carignan, **Après le rêve, les discussions** et **Pas facile de faire fleurir du béton**. Ces deux articles, publiés dans La Presse +, demandent que la démarche soit reprise à zéro et que soit créé un comité-conseil qui ait droit de regard – de veto ? – sur tout, « de l'idéation jusqu'à la livraison du projet ».

La liste des signataires a de quoi donner le tournis :

- Phyllis Lambert, qui se passe de présentation ;
- Pierre Corriveau (Ordre des architectes du Québec) ;
- Isabelle Chiasson (Association des architectes paysagistes du Québec) ;
- Philippe Poullaouec-Gonidec (Chaire UNESCO en paysage urbain de l'UdM) ;

¹ Le plus convainquant, à mes yeux, est celui de **La Haye**, aux Pays-Bas. Voir ma chronique du 17 décembre.

- Sylvain Gariépy (Ordre des urbanistes du Québec) ;
 - Monique Simard (Quartier des spectacles) ;
 - Glen Castanheira (SDC Montréal Centre-Ville) ;
 - Carole Deniger (Héritage Montréal) ;
 - Yannick Brouillette (SDC Village Montréal).
- 25 janvier : point culminant de cette dérive graduelle, le Conseil municipal de Montréal a adopté à sa séance de ce lundi la ***Déclaration pour faire du REM de l'Est une réussite d'intégration urbaine et paysagère...***, laquelle, à son tour, demande à ce que la démarche soit reprise à zéro avec participation pleine et entière de la Ville de Montréal, pratiquement sous sa direction.

Différence des coûts

Supposons qu'il soit possible d'implanter le REM en souterrain le long de René-Lévesque. Supposons encore que la partie souterraine commence à partir des voies ferrées marquant la frontière entre Ville-Marie et Mercie-Hochelaga-Maisonneuve, de façon à ne pas affecter le potentiel de développement de la plus belle partie de la façade fluviale, celle qui donne sur La Ronde à l'île Sainte-Hélène. En comptant 500 mètres en amont pour le passage de l'aérien au souterrain :

- La distance en souterrain atteindrait 4,5 km ;
- À 350 M\$/km, le coût de ce segment serait supérieur à 1,5 G\$;

Supposons maintenant que par rapport à ce qui a jusqu'ici été proposé par CDPQ-Infra, le « surcoût » d'une voie aérienne « architecturée », « designée » ou « œuvre-d'artisanée », peu importe le qualificatif, soit de 20 M\$/km :

- On parle alors d'un surcoût d'environ 100 M\$ pour le segment en cause ;
- À comparer aux 1,5 milliards de l'option souterraine.

Bref, il en coûte immensément moins cher de construire un segment aérien de grande qualité esthétique qu'un segment souterrain :

- Toujours à supposer qu'il soit techniquement possible d'implanter le REM en souterrain le long de René-Lévesque, ce que conteste CDPQ-Infra.

Conclusion

Ayant été le membre du Comité exécutif de la Ville de Montréal responsable de la Phase 1 du REM en 2016 et 2017, je sais comment les choses se passent :

- Un comité technique est créé à la Ville qui travaille étroitement avec CDPQ-Infra ;
- Les attentes politiques de la Ville transitent dans un premier temps par ce comité et sont conjointement analysées par la Ville et CDPQ-Infra ;
- Chaque fois que cela est jugé nécessaire, les responsables politiques de la Ville rencontrent les autorités de CDPQ-Infra ;

- Une annonce publique, tel celle du 15 décembre dernier, n'intervient que lorsque la Ville et CDPQ-Infra se sont entendues sur les paramètres généraux du projet.

Ce qui signifie que la mairesse Plante parlait en toute connaissance de causes, le 15 décembre, quand elle a :

- Consentit à la solution aérienne sur René-Lévesque ;
- S'est montrée confiante que la qualité du design, au contraire de le dénaturer, permettrait de faire du REM de l'Est un atout supplémentaire pour le centre-ville de Montréal.

Deux choses l'ont à mon sens fait changer d'idée :

- Le désaveu exprimé à son endroit par le Gotha de l'intelligentsia montréalaise ;
- Sans doute doublé d'une menace de désaveu au sein de sa formation politique.

Je comprends que nous soyons présentement en année électorale, période propice à ce genre de revirements. Mais encore :

- **Un maire ou une mairesse, dût-il s'agir du maire ou de la mairesse de Montréal, ne peut se permettre impunément de renier la parole donnée au Premier ministre du Québec.**