

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

REM au sol sur René-Lévesque : récents développements

Chronique du 11 mai 2021

Partant du principe que **toute technologie de transport doit être adaptée aux milieux d'implantation rencontrés**, j'ai proposé dans ma chronique du 11 mars dernier :

- Qu'il est temps de faire évoluer la technologie de l'automatisation, vieille de 40 ans, dans le but de l'adapter aux milieux urbains denses, à fortiori à un centre-ville ;
- Que la voie d'évolution qui s'impose est de greffer à l'automatisation des éléments de conduite autonome ;
- Ce qui permettrait au REM de circuler au sol sur René-Lévesque.

Mon intention était d'offrir une piste de Plan B à CDPQ-Infra, dans l'éventualité où son Plan A, l'option aérienne, s'avèrerait impossible à concrétiser de façon satisfaisante au centre-ville. Je ne m'attendais pas à une fin de non recevoir apparemment définitive.

Enfin des chiffres

J'avais hâte d'avoir accès à quelques chiffres de base. L'étude technique publiée la semaine dernière permet de revenir sur deux de mes affirmations antérieures.

Caractéristiques de l'exploitation des 3 modes analysés, segment René-Lévesque du « tronc commun »

Pointe du matin à l'horizon 2044, soit 15 ans après l'entrée en service

	Passagers à l'heure la plus achalandée	Maximum de capacité à l'heure	Vitesse commerciale (inclut les arrêts)
Métro léger automatique	7 518	12 000	36,4 km/h
Tramway	3 056	5 000	Environ 20 km/h
Tram-Train	5 389	6 800	Environ 25 km/h

Source : AECOM / SYSTRA pour CDPQ-Infra inc., *REM de l'Est : Étude comparative de modes lourds de transport collectif*, Extrait du Tableau 5-1, p. 31. Rapport émis le 26 avril 2021.

Affirmation 1 : La **baisse de capacité** qu'entraînerait l'implantation du REM au sol sur René-Lévesque **serait de l'ordre de 10 %, ce qui ne serait aucunement dramatique**.

- La capacité maximale passerait de 12 000 à 10 800 passagers. En 2044, lorsque le REM aura fait le plein de passagers, leur nombre prévu à l'heure la plus achalandée est estimé à 7 518... soit 3 282 sous la nouvelle capacité maximale.

Affirmation 2 : Le **temps total de déplacement ne serait pas affecté** par le rabattement du REM au sol, puisque le nombre plus important de stations laisserait les passagers plus près de leur destination finale (inter-station de 450 mètres plutôt que 900), stations qui seraient par ailleurs plus aisées d'accès. **La plus faible vitesse de déplacement sur René-Lévesque n'aurait donc aucun impact sur l'achalandage.**

- Il s'agit simplement ici d'une opinion technique que je réitère... au cas où j'aurais à la confronter à une opinion opposée.

Achalandage et capacité, version CDPQ-Infra

Commençons par citer deux des plus hautes autorités de CDPQ-Infra :

« Qu'on le veuille ou non, ça impacte la vitesse. On l'a regardé avec des études d'achalandage et l'achalandage s'effondre, ça fait des temps d'accès de quasiment une heure pour se rendre au centre-ville »

Jean-Marc Arbaud, président de CDPQ-Infra, cité par La Presse du 4 mai 2021.

« L'enjeu que nous avons ici avec le REM de l'Est, c'est vraiment un enjeu de répondre à la demande d'achalandage. On n'est pas capable de le faire avec un système qui roule au milieu de la chaussée. (...) La seule solution, c'est d'avoir des vitesses commerciales qui sont élevées. Pour avoir des vitesses commerciales élevées, il faut rouler dans un système séparé »

Denis Andlauer, Directeur principal des stratégies transport, CDPQ-Infra, interrogé par Mathieu Prost, Radio-Canada, Téléjournal de 18:00 h, 7 mai 2021.

L'étude comparée de ci-haut assume que le REM de l'Est serait **en entier, sur 32 km donc**, soit un métro léger automatique, soit un tramway, soit un tram-train. C'est dans ce contexte que CDPQ-Infra arrive à la conclusion :

- Que le métro léger automatique sur voie séparée est nettement plus performant que le tramway ou le tram-train sous les angles de la capacité et de l'achalandage.

En fait, quand on leur demande ce que pourrait être l'impact du rabattement au sol du REM sur les seuls 3 km du boulevard René-Lévesque, **les hautes autorités de CDPQ-Infra feignent ne pas avoir compris la question :**

- Ils servent la réponse correspondant à 32 km, plutôt qu'à 3 km.

Le risque est qu'à force de répondre n'importe quoi, le public n'ait aucun moyen de s'y retrouver. Voire un public particulièrement éclairé, comme l'est un journaliste de Radio-Canada y allant d'un commentaire final au terme d'un reportage sur le sujet :

« Selon cette étude réalisée par le groupe SISTRA, un système de train qui agirait comme un tramway sur la portion centre-ville lui ferait perdre 45 % de sa capacité. On passerait de 12 000 personnes par heure à 6 800 ».

Mathieu Prost, op.cit.

J'ai parlé de risque : que personne ne comprenne ce qui est en jeu, ne serait-ce pas plutôt l'objectif recherché ?

Technologie autonome et « effet barrière »

« La technologie n'est pas encore là. Pis il faut comprendre que la solution aérienne, dans toutes les études qu'on regarde, c'est celle qui met le moins de barrières entre le nord de René-Lévesque et le sud de René-Lévesque ».

Jean-Marc Arbaud, interviewé par Patrice Roy, Téléjournal de 18 :00 h, 24 mars 2021

1) Concernant la **technologie** qui « ne serait pas encore là »

Accusé d'avoir dormi au volant de sa Tesla qui roulait à 150 km/h

PAR AGENCE QMI
28 DÉCEMBRE 2020

« L'incident présumé remonte au 9 juillet dernier, alors que des témoins et des policiers ont remarqué qu'une Tesla Model S 2019 roulait à près de 150 km/h sur l'autoroute entre Edmonton et Calgary... sans conducteur en vue.

Mais l'homme au volant et son passager étaient bel et bien présents et dormaient à bord de la voiture avec leurs sièges entièrement inclinés. »

2) Concernant l'effet « **barrière** » de la solution au sol



Sur René-Lévesque, le REM au sol serait l'équivalent d'un tramway moderne.

Le succès du tramway moderne, implanté dans plus de 250 villes dans le monde et qui le sera bientôt à Québec, réside précisément dans sa parfaite transparence, à peine atténuée aux 500 mètres par les stations.

Ci-contre, le tramway du boulevard Des Maréchaux, à Paris, une artère similaire à notre boulevard René-Lévesque.

CDPQ-Infra pourra-t-elle vraiment faire moins « barrière » que cela avec un REM aérien ?

Conclusion

Depuis la semaine dernière, CDPQ-Infra est secondé par un **Comité d'experts** constitué de 15 personnalités parmi les plus crédibles au Québec, comité dont la mission sera de faire des recommandations à CDPQ-Infra sur l'intégration architecturale et urbanistique de l'ensemble du projet, au centre-ville tout particulièrement.

Je transmets tous mes vœux de succès à CDPQ-Infra et aux membres du Comité d'experts.

Ceci dit, dans 12 ou 18 mois, si vous réalisez que vous n'y parviendrez pas, sachez qu'il sera encore temps d'évaluer la possibilité que le REM circule au sol sur René-Lévesque.