

Les ambitions transport collectif de Montréal

Chronique du 3 avril 2024

Je vous ai parlé la semaine dernière du processus en cours de révision du PMAD 2012 de la CMM. Les 82 villes concernées ont été invités à faire connaître leur réactions et propositions. Pour ce qui est de la Ville de Montréal, sa position officielle a été exprimée par un vote du conseil municipal tenu le 21 mars dernier.

On a vu que l'administration Plante estime les nouvelles cibles de densité trop élevées. Il y a également un autre sujet, celui du transport collectif, sur lequel cette administration juge la CMM timorée. Pour s'assurer d'être bien comprise, une carte des attentes de la Ville en matière d'investissements futurs dans les modes lourds et mi-lourds a été incluse au sommaire décisionnel du 21 mars. C'est cette carte que l'on trouvera en Annexe 1.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'administration Plante est ambitieuse en matière de transport collectif. Trop ambitieuse ?

232 km de nouveaux réseaux

J'ai été stupéfait la première fois que j'ai vu la carte soumise par la Ville : *Ça s'peut pas ! Il y a beaucoup trop de choses sur cette carte. Ça va coûter des dizaines de milliards.*

Ayant décidé d'en avoir le cœur net, j'ai commencé par mesurer la longueur de tous les réseaux représentés. On trouvera le calcul réseau par réseau et ligne par ligne en Annexe 2. Le tableau ci-contre s'en tient à l'essentiel, à savoir que l'administration Plante ratisse large, sollicitant pratiquement tous les modes guidés connus.

Longueur des nouveaux réseaux proposés	
Métro	28 km
Tramway	144 km
PSE	34 km
SRB	26 km
Total	232 km

Côté métro, personne ne sera surpris de la présence de la Ligne Rose, si chère à Mme Plante. Ce qui m'a étonné, c'est de voir apparaître une proposition d'interconnexion des lignes Bleue et Verte, dont j'ai fait la promotion depuis des années :

- À mes yeux, cela devrait être inclus à l'actuel projet de prolongement de la ligne Bleue, en mettant notamment à profit l'arrière gare et les garages souterrains dûment prévus, ce qui permettrait de connecter les deux lignes rapidement et à très peu de frais;
- La proposition illustrée à la carte impliquerait 5,3 km de nouveaux tunnels et probablement 4 stations supplémentaires. Bref, ce serait un Grand Projet, comme la STM les aime. Quitte à ce que ce ne soit réalisé qu'en 2050 ou 2075 !

La situation est semblable avec le projet de prolongement de la ligne Orange Ouest, que la Ville conditionne à la réalisation d'un autre Grand Projet de la STM prévu pour les calendes grecques. À mes yeux toujours, il est impardonnable que la STM et CDPQ-Infra n'aient pas unis leurs efforts pour que la jonction entre la station de métro Côte-Vertu et la gare REM Bois-Franc soit réalisée avant l'entrée en service de la ligne REM vers Deux-Montagnes.

La proposition de prolonger la ligne Bleue vers l'Ouest m'apparaît excellente. Dans des travaux antérieurs, j'en recommandais le prolongement d'une longueur semblable le long du boulevard Côte-Saint-Luc, jusqu'au parc Meadowbrook. La proposition d'aller plutôt vers Lachine est tout aussi intéressante.

Parlons maintenant du tramway. Je suis bien placé pour savoir la place qu'a occupé le tramway dans la genèse du parti municipal Projet Montréal. Je me désolais qu'arrivée au pouvoir, cette formation politique se soit jusqu'à ce jour montrée bien timide sur le sujet. Aujourd'hui, me voici bien servi : 144 km de réseau tramway, partagés en deux phases.

Des coûts faramineux

	Coûts estimés des nouveaux réseaux proposés (millions)	
	Québec	Europe
Métro	33 133 \$	9 940 \$
Tramway	62 466 \$	14 360 \$
PSE	36 000 \$	13 600 \$
SRB	2 381 \$	512 \$
Total	133 980 \$	38 412 \$

On ne peut produire une carte comme celle-là sans mettre un minimum de chiffres dessus. Ce que j'ai fait pour les longueurs des réseaux, je l'ai aussi fait pour les coûts. Le tableau ci-contre en résume l'essentiel. Pour le détail, on consultera à nouveau l'Annexe 2.

Il m'est apparu essentiel d'évaluer les coûts de deux façons : d'abord, en me basant sur les plus récents chiffres évoqués dans le cadre de projets concrets au Québec; ensuite, en collant au plus près de ce qui se fait aujourd'hui en Europe pour ce qui concerne le métro, le tramway et le SRB, et en calquant l'extraordinaire performance économique de CDPQ-Infra concernant le PSE.

Le constat est cruel et sans appel :

- Avec notre façon de compter au Québec, les deux pieds dans la même bottine quoi, tout ce que souhaite l'administration Plante reviendrait à 134 milliards de dollars;
- En Europe, ou encore avec la science et la discipline de CDPQ-Infra en matière d'évaluation et de contrôle des coûts, la facture baisserait à 38 G\$, trois fois et demi moins cher.

J'ai conscience qu'une telle marge est dure à croire. Laissez-moi vous raconter une anecdote fort instructive à ce sujet :

- J'ai trouvé sur YouTube une vidéo de deux experts américains en infrastructures de transport collectif visitant les multiples chantiers du **Grand Paris Express**;

- Ils étaient ébahis de ce qu'ils voyaient. Je l'étais moi aussi au vu de ce qui était montré dans la vidéo : c'est pas croyable comme c'est ample, généreux et beau !
- Vint ce moment où l'un des experts américains se tourne vers son collègue et lui dit, en substance : *Mais comment font-ils ? C'est mieux que tout ce que l'on fait au pays, et pour trois fois moins cher.*

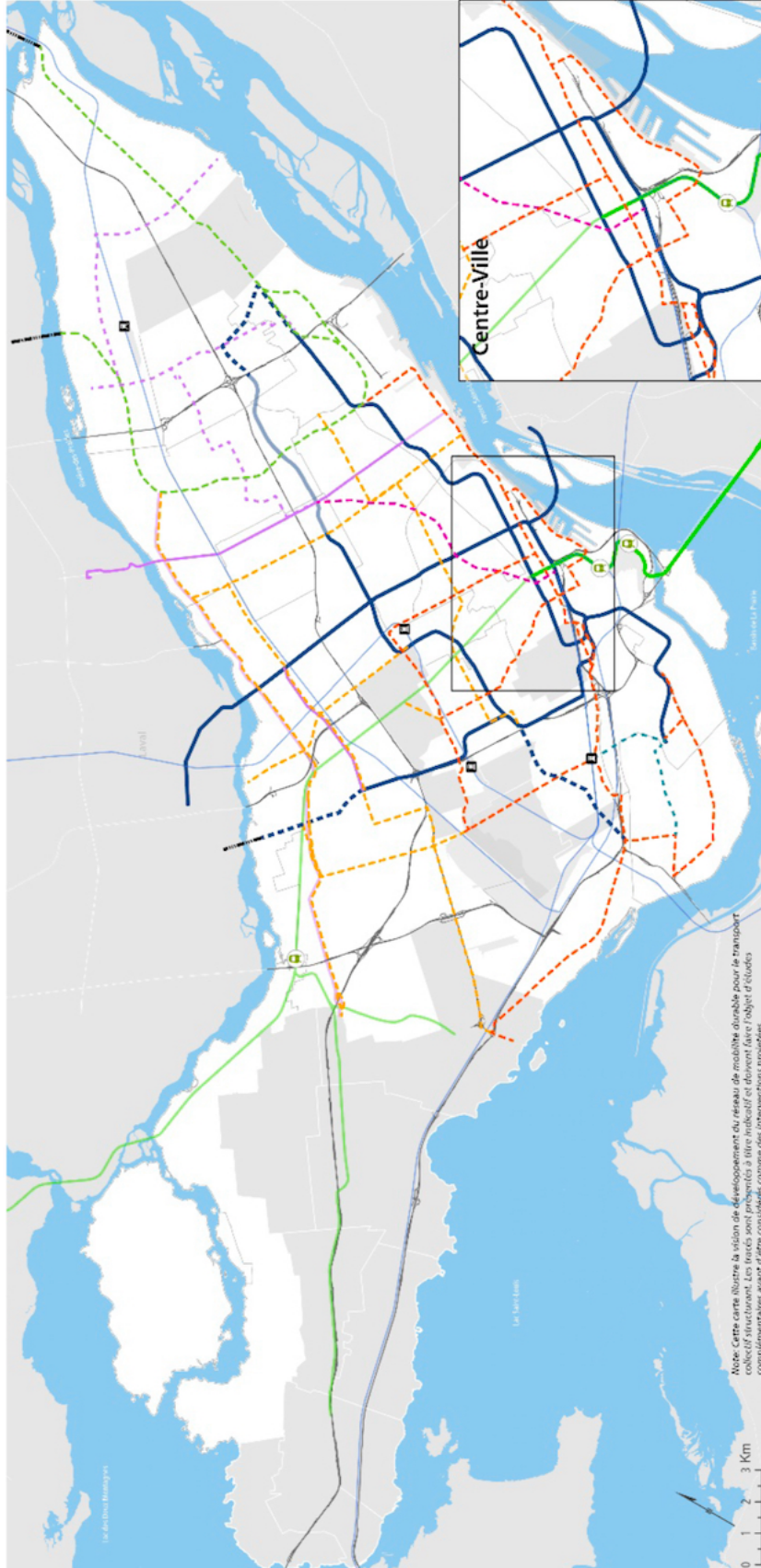
Conclusion

Que dit le l'adage déjà ? *Trop, c'est comme pas assez...*

Je serais le premier ravi de voir le plan transport collectif de l'administration Plante être réalisé intégralement. Le fait est toutefois que même à 38 G\$ plutôt que 134 \$, je ne peux espérer voir cela de mon vivant. Pas plus que personne d'entre vous, chers auditeurs, qui êtes présentement à l'écoute.

Un beau plan donc, mais totalement déraisonnable. À ranger parmi les visions trop belles pour être vraies, genre 50 000 logements sociaux promis d'ici quatre ans.

ANNEXE D | Hypothèses d'un réseau de mobilité durable montréalais



Note: Cette carte illustre la vision de développement du réseau de mobilité durable pour le transport collectif structurel. Les tracés sont proposés à titre indicatif et doivent faire l'objet d'études complémentaires avant d'être considérés, comme des interventions projetées.

Cette carte de mobilité durable, volet transport collectif structurel, présente à l'horizon 2050 un réseau de transport collectif structurel projeté qui résulte de l'identification des besoins prioritaires actuels et futurs que l'on doit combler sur le territoire montréalais. Il est planifié pour soutenir la volonté d'intensification urbaine et la vision de croissances et d'opportunités territoriales symboliques. D'ici l'horizon 2050, plusieurs de ces secteurs pressentiront des caractéristiques de développement durable et de mobilité durable. Le développement du réseau structurel permet de relier au réseau existant les principaux ressources urbaines d'urgence régionale, tels que les pôles d'emplois, les établissements d'enseignement supérieur et les hôpitaux. Enfin, le réseau permet de rencontrer les objectifs ambitieux de croissance de la part sociale journalière du transport collectif exprimés par les instances métropolitaines en offrant la capacité nécessaire pour transporter chaque jour des centaines de milliers de passagers additionnels résultant d'un transfert massif important des personnes qui se déplaçaient auparavant en automobile et de la croissance démographique sur le territoire métropolitain et métropolitain.

Cette offre de service banlieue s'appuie sur des prolongements du réseau de métro sur le territoire montréalais. Elle prévoit également l'ajout d'une nouvelle ligne de métro, la ligne Rose vers l'est, qui s'intègre dans un réseau beaucoup plus dense et mieux mixé. Cette vision d'avenir comprend un tout nouveau réseau de tramway qui sera ajouté à un offre de service de niveau intermédiaire entre le réseau d'autobus régulier et le réseau de métro et de trains de banlieue. Le réseau d'autobus gagne en voies supplémentaires de niveau SRB, alors que de nouvelles dessertes viennent s'appuyer sur un mode innovant.

- Réseau projeté (V4)**
 - Phase 1 / Tramway
 - Phase 2 / Tramway
 - Prolongement de métro
 - Projet structurant de l'Est
 - Ligne Rose
 - SRB
 - Mode à déterminer
 - Prolongement vers l'extérieur de l'île
- Réseau existant**
 - Métro
 - REM
 - SRB
 - Train
- Stations additionnelles**
 - Train banlieue
 - REM
- Réseau en réalisation**
 - Prolongement de la ligne bleue
 - REM
 - SRB

Évaluation des coûts du réseau de mobilité durable - Horizon 2050 - de la Ville de Montréal

(selon la carte des réseaux apparaissant au sommaire décisionnel, item 30,01, du conseil municipal du 21 mars 2024)

Métro				Coûts MTQ Montréal		Coûts Europe	
Ligne	De	À	Distance km	Coûts Millions \$	Coûts / km Millions \$	Coûts Millions \$	Coûts / km Millions \$
Orange Ouest	Côte-Vertu	Laval	4,4	5 133	1 167	1 540	350
Rose	McGill Verte	Pie-IX Bleue	7,2	8 400	1 167	2 520	350
Bleue	Snowdown	Lachine	5,5	6 417	1 167	1 925	350
Bleue	St-Michel	Anjou	6,0	7 000	1 167	2 100	350
Bleue	Anjou	Verte Contrecoeur	3,5	4 083	1 167	1 225	350
Verte	Honoré-Beaugrand	Contrecoeur	1,8	2 100	1 167	630	350
Total			28,4	33 133	1 167	9 940	350
Tramway (phase 1)				Coûts Ville de Québec		Coûts Europe	
Saint-Laurent	Jean-Talon	René-Lévesque	5,3	2 306	435	530	100
Jean-Talon	Cavendish	Saint-Laurent	8,4	3 654	435	840	100
Cavendish	Rond-point Nord	Saint-Jacques	4,8	2 088	435	480	100
Notre-Dame	Aéroport YUL	Dickson	26,5	11 528	435	2 650	100
Dickson	Notre-Dame	Sherbrooke	2,2	957	435	220	100
Côte-des-Neiges	Jean-Talon	René-Lévesque	5,8	2 523	435	580	100
De la Commune	Guy	Atateken	4,5	1 958	435	450	100
La Verandry	Saint-Jacques	Jolicoeur / Angrignon	10,5	4 568	435	1 050	100
Total			68,0	29 580	435	6 800	100
Tramway (phase 2)				Coûts Ville de Québec		Coûts Europe	
Henri-Bourassa	A-40	Lacordaire	17,9	7 787	435	1 790	100
Cavendish	Rond-point Sud	Henri-Bourassa	5,0	2 175	435	500	100
Côte-de-Liesse	Aéroport YUL	A-40	7,7	3 350	435	770	100
Sauvé/Côte-Vertu	A-40	Saint-Michel	9,5	4 133	435	950	100
L'Acadie	Jean-Talon	Gouin	6,6	2 871	435	660	100
Laird	Jean-Talon	Canora	1,2	522	435	120	100
Saint-Joseph	Saint-Michel	Westbury	8,9	3 872	435	890	100
Saint-Michel	Notre-Dame	Henri-Bourassa	10,1	4 394	435	1 010	100
Beaubien	Saint-Michel	Langelier	4,2	1 827	435	420	100
Newman	Dollard	Notre-Dame	4,5	1 958	435	450	100
Total			75,6	32 886	435	7 560	100
Projet structurant de l'Est (PSE)				Coûts ARTM		Coûts CDPQ-Infra	
Tel que proposé par l'ARTM			34,0	36 000	1059	13 600	400
SRB				Coûts MTQ Montréal		Coûts Europe	
Pie-IX	Pierre-Coubertin	Notre-Dame	1,8	167	93	36	20
Roi-René	Perras	Sherbrooke	7,0	651	93	140	20
St-Jean-Baptiste	Ray-Lawson	Notre-Dame	9,7	902	93	194	20
Jarry-Bombardier	Pie-IX	Ray-Lawson	7,1	660	93	142	20
Total			25,6	2 381	93	512	20
Ensemble des projets			232	133 980	578	38 412	166

Note 1 : En orangé, coût récent au Québec et mention du maître d'oeuvre en cause.

Note 2 : Les coûts européens de référence sont chaque fois une estimation de l'auteur