

## Rififi à Montréal – Décision à Québec

Chronique du 16 octobre 2024

Je vais traiter aujourd'hui de deux sujets : la fermeture temporaire de 3 stations de métro, sur la Ligne Bleue; CDPQ-Infra sera maître d'oeuvre du tramway de Québec.

### Rififi à Montréal

Jeudi le 3 octobre, trois stations de la Ligne Bleue – Fabre, Iberville, Saint-Michel – ont été fermées d'urgence, au motif d'une « *dégradation importante de certaines poutres principales au-dessus d'une passerelle* », selon le communiqué officiel de la STM. On évoquait alors une fermeture qui pourrait « *durer plusieurs jours, voire plusieurs semaines* ».

Six jours plus tard, mercredi le 9 octobre, les stations Fabre et Iberville ont été rouvertes. Dans l'intervalle, un aiguillage avait été ajouté entre les stations Iberville et Saint-Michel, permettant aux rames de passer d'une direction à l'autre sans avoir à se rendre jusqu'à Saint-Michel. Le tout nous est présenté comme une prouesse :

« *C'est une première. Ça n'avait jamais été fait avant* ».

Marie-Claude Léonard, DG de la STM, citée par La Presse du 9 octobre.

Il me semble plutôt que c'est assez banal. N'existe-t-il pas déjà une bonne cinquantaine d'aiguillages dans le métro de Montréal, aux têtes de lignes, ailleurs permettant aux rames soit de passer d'une ligne à l'autre, soit d'accéder aux garages, enfin dans les garages eux-mêmes, qu'ils soient souterrains ou en surface ? Pour ce qui est d'avoir fait une priorité de l'ajout d'un aiguillage en tout juste 6 jours, c'était bien la moindre des choses.

En fait, ce que je juge plus significatif dans cette affaire, c'est le tir groupé initial (3 octobre) de propos acerbes de la part des trois principaux responsables montréalais les plus directement concernés, accusant le gouvernement de François Legault pour cette fermeture, au motif qu'il n'investirait pas suffisamment dans le maintien des infrastructures du métro. Ces trois responsables sont :

- Valérie Plante, mairesse de Montréal;
- Marie-Claude Léonard, directrice générale de la STM;
- Éric-Alan Caldwell, président du conseil d'administration de la STM.

Le bruit court que l'administration montréalaise actuelle serait en fort mauvais termes avec le gouvernement Legault. C'est ce que ce dernier événement tend à confirmer.

À mon sens, une administration montréalaise a tellement besoin de la collaboration des gouvernements supérieurs dans tant de domaines – habitation, transport, itinérance, pour ne nommer que ceux-là – qu'il est essentiel qu'elle entretienne des liens au minimum

courtois avec eux. Les propos accusateurs des trois responsables ci-haut mentionnés donnent plutôt l'impression d'une opération politique revancharde.

Moi, dès le 3 octobre, j'ai instantanément compris que la solution à court terme consistait à ajouter un aiguillage entre les stations Iberville et Saint-Michel. Si moi je l'ai compris, Marie-Claude Léonard, Éric-Alan Caldwell et par extension Valérie Plante l'ont tout aussi bien compris. Dès lors, pourquoi ne l'ont-ils pas dit dès leur première prise de parole, de manière à rassurer la population, genre :

*« Aujourd'hui, nous sommes obligés de fermer 3 stations, parce qu'il n'y a pas d'aiguillage permettant aux rames de changer de voies avant Saint-Michel. Nous allons le plus rapidement possible ajouter un aiguillage entre les stations Iberville et Saint-Michel. Donnez-nous quelques jours et les stations Fabre et Iberville rouvriront ».*

En somme, plutôt que rassurer autant que faire se pouvait la population, nos trois responsables montréalais ont créé un climat d'hystérie et, sur le fond, en ont rendu responsable le gouvernement Legault.

## Décision à Québec

Commençons ici par jauger les forces en présence.

Fin septembre se tenait à Québec la commission parlementaire sur le projet de loi 61 visant la création de **Mobilité Infra Québec (MIQ)**. L'ARTM et CDPQ-Infra y ont chacune exprimé l'avis qu'elle était la plus compétente pour planifier et livrer des projets majeurs de transport collectif.

Concernant l'ARTM, j'ai de sérieux doutes :

- On se rappellera que son **Projet de plan stratégique de développement du transport métropolitain**, présenté fin octobre 2020, listait une ribambelle de projets, sans aucun ordonnancement par priorité. Ces projets requiéraient des investissements compris entre 39,5 et 47,9 milliards de dollars (G\$), d'ici 2030. Devant la cohue provoquée par ces chiffres mirobolants, l'ARTM les a réduits entre 29,8 et 38,5 G\$ dans son **Plan officiel**, publié en avril 2021. D'ici 2030 ? Ce nouvel ordre de grandeur demeure une lettre au Père Noël;
- Prenant le relais de CDPQ-Infra sur le **Projet structurant de l'Est (PSE)**, l'ARTM a commencé par nous dire que le tramway étant à l'évidence inapproprié, le PSE serait entièrement souterrain. Coût du projet : **36 G\$**. L'ARTM a paru inconsciente du caractère déraisonnable d'un tel chiffre. Devant le tollé soulevé, l'ARTM s'est ravisée et a proposé un projet de tramway, au coût de **18,6 G\$**, soit 600 M\$ par station et 489 M\$ du kilomètre, ce qui demeure un coût extraordinairement élevé.
- Ma conclusion : l'ARTM vit sur sa propre planète<sup>1</sup>. Il serait fort malavisé qu'elle devienne la principale chenille ouvrière du MIQ.

---

<sup>1</sup> Voir ma chronique **PSE – Version 2 du projet ARTM**, 10 juin 2024

Passons maintenant à **CDPQ-Infra** :

- Même si l'on peut trouver à redire sur certains aspects du projet et tout particulièrement sur son modèle de financement, il est indéniable qu'avec le **REM**, CDPQ-Infra a conçu et achève de livrer le plus important projet contemporain de transport collectif en Amérique du Nord. Si l'on retire de l'équation deux imprévisibles, la pandémie Covid-19 et les explosifs non détonnés découverts dans le tunnel du mont Royal, force est de reconnaître que ce projet aura été livré suivant l'échéancier et les budgets prévus. Concernant les coûts, le REM est même salué comme étant le projet le moins cher d'Amérique du Nord;
- CDPQ-Infra a toutefois perdu des plumes avec le **PSE**. Sa fixation sur la technologie du REM et ses segments sur structure aérienne a d'une part soulevé l'ire des populations de l'Est, d'autre part déclenché une réaction unanime de rejet concernant le segment René-Lévesque. Entêtée, CDPQ-Infra a prétendu recourir à des structures plus « esthétiques » qui n'ont convaincu personne. Plus qu'entêtée, elle a refusé d'étudier la possibilité que le REM circule au sol sur René-Lévesque, prétendant que « *la technologie n'est pas encore là* »<sup>2</sup>, une absurdité au regard des prouesses déjà réalisées par l'auto autonome<sup>3</sup>;
- Durant des années, CDPQ-Infra s'est faite promoteur d'une technologie unique, quasi exclusivement sur structure aérienne parce c'est le mode d'implantation le moins cher. Pour Taschereau, sur la Rive-Sud, ce serait le REM. À Laval, ce serait encore le REM. Partout, ce serait le REM. La réaction des populations fut partout la même : pas question ! À ce stade, l'avenir de CDPQ-Infra paraissait bien incertain.
- Puis est venu le test de crédibilité du tramway de Québec. Cette fois, nous avons eu droit à une **divine surprise**<sup>4</sup> :
  - CDPQ-Infra a retenu l'option tramway, à mes yeux<sup>5</sup> seule appropriée à la ville de Québec;
  - Quant aux coûts, ils ont littéralement été divisés par deux, à 177 M\$ par station et 252 M\$ le kilomètre.
- CDPQ-Infra a désormais passé tous les tests : nous savions déjà qu'elle était compétente pour livrer un grand projet; sortie de sa fixation REM, nous constatons qu'elle sait planifier le projet de transport collectif le mieux approprié à chaque contexte; cerise sur le gâteau, elle conçoit et réalise ses projets rapidement et à coûts raisonnables.

---

<sup>2</sup> Jean-Marc Arbaud, PDG de CDPQ-Infra, Téléjournal de Radio-Canada, 24 mars 2021. Voir ma chronique du 11 mai 2021.

<sup>3</sup> Les choses ont d'ailleurs beaucoup évolué de ce côté depuis le printemps 2021. Entre autres, à San Francisco, Google exploite présentement une flotte de 300 robo-taxis de marque Waymo totalement autonomes, sans aucun conducteur. J'y reviendrai.

<sup>4</sup> Voir ma chronique **CDPQ-Infra Tramway Québec**, du 17 juin 2024.

<sup>5</sup> Par seulement aux miens, mais aussi à ceux de trois maires successifs : Jean-Paul Lallier, Régis Labaume et Bruno Marchand.

La ministre des Transports, Geneviève Guilbault ne s'y est pas trompée quand, la semaine dernière, elle a fait de CDPQ-Infra le maître d'oeuvre du projet tramway de Québec. Même s'il reste quelques ficelles à attacher d'ici le 15 décembre prochain, nous pouvons déjà commander les bouteilles de champagne :

- **LE TRAMWAY DE QUÉBEC SERA DANS QUELQUES ANNÉES UNE RÉALITÉ !**

## **Quid de Mobilité Infra Québec ?**

CDPQ-Infra avait de grandes ambitions au moment de sa création : sa technologie fétiche, le REM, lui permettrait de réaliser des projets partout dans le monde. Sauf que les projets sur structure aérienne tout-béton déplaisent pour ainsi dire partout. À ma connaissance, CDPQ-Infra n'est allée un peu loin dans des discussions qu'avec la ville d'Auckland, capitale de la Nouvelle-Zélande. Eux voulaient un tramway, CDPQ-Infra s'obstinait à proposer le REM : sans surprise, le projet a échoué.

La ministre Guilbault avait déjà témoigné de sa confiance en CDPQ-Infra au moment de lui confier le réexamen du projet de Québec. Ce que j'estimais imprudent de sa part, à ce moment. Cela dit, CDPQ-Infra s'est ensuite montrée à la hauteur.

En conclusion, entre l'ARTM et CDPQ-Infra comme principale cheville ouvrière du MIQ, le choix est vite fait.