

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

Genèse du REM

Chronique du 18 septembre 2023

Radio-Canada nous a fait don d'un beau cadeau de la Fête du Travail en publiant, le 1^e septembre, la semaine dernière donc, sous la plume d'Alec Castonguay, un long texte titré ***La véritable histoire de la naissance du REM.***

Ce texte est une pièce d'anthologie, que j'invite tout le monde à lire, texte dont je me limiterai à reprendre quelques éléments chronologiques et factuels essentiels.

Mon objectif aujourd'hui est de vous donner un autre point de vue, celui du responsable désigné du projet au comité exécutif de la Ville, nul autre que moi-même¹. D'une part, cela procurera un éclairage supplémentaire sur la façon dont chemine un projet de cette envergure. D'autre part, vous comprendrez pourquoi j'ai appuyé ce projet depuis le tout premier moment où j'en ai pris connaissance... ce qui n'exclut pas quelques aspects vis-à-vis desquels je peux me montrer critique.

Chronologie commentée

Septembre 2014 : Le premier ministre Couillard invite à son bureau le président de CDPQ, Michael Sabia, pour lui soumettre l'idée de l'implication de la Caisse dans un grand projet de transport collectif.

Je rappelle que Philippe Couillard a été élu premier ministre du Québec le 23 avril 2004. Au cours de la campagne électorale, il s'était engagé à débloquer les projets de transport collectif dont tout le monde parlait depuis des décennies. Il découvre toutefois que l'état des finances publiques ne lui laisse aucune marge de manoeuvre. De là l'idée de s'adresser à la Caisse. Michel Sabia n'attendait que cela.

Automne 2014 : Depuis des années, il s'est beaucoup chuchoté dans les corridors que la branche Ouest du REM aurait été une commande politique, sans que personne n'en ait jamais fourni la preuve. Le texte d'Alex Castonguay lève enfin le voile sur cette composante du projet :

« Lors de la première discussion, à l'automne 2014, le train de l'ouest n'était pas dans le portrait. Mais le gouvernement a insisté pour l'ajouter à l'analyse parce qu'il y avait une forte pression du caucus et des élus locaux pour remplir cette promesse électorale ».

Roberto Iglesias, Secrétaire général du gouvernement, cité par Radio-Canada, op.cit.

¹ En rappelant que les membres du comité exécutif de la Ville de Montréal ne sont toujours que les premiers assistants du maire (ou de la mairesse). En l'occurrence, il n'y a pas eu de projet dans lequel Denis Coderre ait personnellement investi plus d'énergie que celui qui allait devenir le REM.

En fait, le gouvernement Couillard souhaitait que le REM se rende jusqu'à Hudson, en lointaine couronne ouest, de l'autre côté donc de la rivière des Outaouais. CDPQ-Infra a refusé d'aller plus loin que Sainte-Anne-de-Bellevue, pour une question de rentabilité : ***Il ne faut pas ambitionner sur le pain béni***, en quelque sorte.

Je soupçonne néanmoins que ce ne sera que partie remise, puisque la reconstruction annoncée du pont dit de l'Île aux Tourtes, sur l'A-40, pourra prévoir un espace supplémentaire de circulation pour le REM, comme cela a été fait avec le pont Samuel-de-Champlain.

13 janvier 2015 : annonce de la création de CDPQ Infra par Michael Sabia et Philippe Couillard, dont le mandat sera de proposer un mode de transport structurant entre la Rive-Sud et le centre-ville, de même qu'entre celui-ci et l'aéroport.

Printemps 2015 : en tant que responsable au comité exécutif, j'ai préparé une proposition de la Ville de Montréal destinée à CDPQ-Infra. Celle-ci était limitée aux deux dessertes faisant l'objet du mandat gouvernemental, la Rive-Sud et l'aéroport. Quiconque me connaît un tant soit peu aura deviné que je recommandais de miser sur le tramway. Denis Coderre m'a autorisé à rencontrer officiellement CDPQ-Infra pour leur présenter la proposition, dont l'image qui suit constitue un extrait.

Critère 1 : Le temps de déplacement



Ces chiffres sont à l'étape actuelle présentés à titre strictement indicatif

A) Situation actuelle

Contexte	Distance (km)	Stations (n)	Vitesse moyenne (km/h)	Temps (minutes)
Tronçon 1 Périurbain	6,4	0	50,0	7,7
Tronçon 2 Urbain	3,8	4	23,0	9,9
Tronçon 3 Périurbain	5,2	0	60,0	5,2
Tronçon 4 Urbain	5,1	8	19,0	16,1
Tronçon 5 Urbain	2,6	5	17,0	9,2
Total	23,1	17	28,8	48,1
Référence	20,5	12	31,6	38,9

B) Après le redéveloppement de Lachine Est et du Quartier de la cour Turcot

Contexte	Distance (km)	Stations (n)	Vitesse moyenne (km/h)	Temps (minutes)
Tronçon 1 Périurbain	6,4	1	45,0	8,5
Tronçon 2 Urbain	3,8	5	21,0	10,9
Tronçon 3 Urbain	5,2	3	35,0	8,9
Tronçon 4 Urbain	5,1	8	19,0	16,1
Tronçon 5 Urbain	2,6	5	17,0	9,2
Total	23,1	22	25,9	53,6
Référence	20,5	17	27,7	44,4

Ce tracé aurait eu l'avantage d'assurer une excellente desserte locale au bénéfice des populations vivant le long de son tracé, ce qui est conforme à l'esprit du tramway. J'avais toutefois conscience que pour assurer la liaison centre-ville – aéroport, le tramway avait contre lui des temps de déplacement ne pouvant être inférieurs à 40 minutes. Ils pourraient même dépasser les 60 minutes si le souhait du maire de Dorval que sa population soit desservie était retenu (via Victoria / Bouchard, correspondant au tronçon 1 à l'illustration)².

Toujours est-il que cette proposition de la Ville de Montréal a été accueillie sobrement par CDPQ-Infra, sans animosité apparente.

Début janvier 2016 : présentation par la Caisse de sa proposition de projet au premier ministre Couillard. Celui-ci est d'abord surpris, puis séduit, par l'ampleur du projet proposé, qui inclut le remplacement du train de Deux-Montagnes. Cette ligne, ainsi que la desserte centre-ville – aéroport par le nord plutôt que par le sud, impliquait que le tunnel ferroviaire de 5 km sous le Mont-Royal devienne un tunnel REM.

Début avril 2016 : Denis Coderre me convoque à son bureau. Lui a déjà eu droit à la présentation du projet de CDPQ-Infra. Il me dit, en substance :

« CDPQ-Infra va bientôt rendre public son projet. C'est toi qui depuis le début en es le responsable désigné au comité exécutif. À ce titre, tu leur avais présenté quelque chose au nom de la Ville l'an dernier : je t'informe que le projet retenu est fort différent. CDPQ-Infra propose de présenter formellement son projet à une délégation de la Ville, que tu piloteras. Si ce qui vous sera présenté ne te plaît pas, ne le fait pas voir et viens me parler ».

La rencontre a eu lieu. Jean-Marc Arbaud, alors vice-président et principale cheville ouvrière de CDPQ-Infra, présentait le projet. C'est à lui que j'avais soumis la proposition tramway de la Ville une année plus tôt. De toute évidence, il marchait sur des œufs, craignant ma réaction. Après une quinzaine de minutes, je l'ai interrompu pour lui tenir ces propos, à nouveau en substance :

« Monsieur Arbaud, sentez-vous bien à l'aise. Ce que vous présentez depuis tantôt, c'est absolument génial, la desserte de l'aéroport par le Nord, entre autres. Si j'avais à exprimer un regret, ce serait seulement de ne pas y avoir pensé moi-même ».

J vous dis pas l'extrême soulagement qu'a provoqué cette intervention au sein de la quinzaine de personnes présentes. Au sortir de la rencontre, le directeur de cabinet de Denis Coderre et sa directrice des communications m'ont posé cette question :

« Richard, tu semblais sincère quand tu as vanté le projet présenté : l'étais-tu vraiment ? »

« Vous surestimez mes talents d'acteur » leur ai-je répondu.

22 avril 2016 : le projet REM fut dévoilé au public. La suite, tout le monde la connaît.

² CDPQ-Infra annonce pour sa part un temps de parcours gare centrale – aéroport de 26 minutes.

Commentaire

Je n'ai jamais remis en question mon appui au REM-1. Après plus de 30 ans d'immobilisme, il était temps que quelque chose se passe. Maintenant que j'ai expérimenté la première ligne mise en service fin juillet, je suis plus que jamais heureux que ce projet se soit matérialisé, en un temps et à des coûts que plus personne n'osait espérer. Vivement que les autres lignes entrent en service.

Mon premier bémol tient au modèle financier du REM, qui forcera le gouvernement à verser annuellement, et pour longtemps, d'importantes sommes à CDPQ-Infra. Mais après tout, la Caisse étant une institution publique, bas de laine des Québécois, cela revient à prendre de l'argent dans la poche droite des contribuables pour, dans le même mouvement, le leur remettre dans la poche gauche.

Mon second bémol est cette tentation de faire de la technologie du mini-métro automatisée la solution universelle à tous les problèmes de transport des personnes à se présenter en région montréalaise. Chaque contexte d'insertion urbaine, combiné à chaque niveau de la demande de mobilité, appelle la solution appropriée... ce que j'estime avoir démontré la semaine dernière dans ma chronique ***Option tramway*** pour le ***Projet structurant de l'Est***.

Bravo donc à CDPQ-Infra pour le REM-1. Longue vie au REM-1 !