

Vers une phase 2 du REM dans l'est



PHOTO DAVID BOILY, LA PRESSE

La Caisse de dépôt et placement du Québec a signifié au gouvernement Legault son intérêt pour un prolongement de son réseau de train électrique vers l'est de l'île de Montréal.

(Québec) Une « phase 2 » du Réseau express métropolitain (REM) est en préparation, alors que la Caisse de dépôt et placement a signifié au gouvernement Legault son intérêt pour un prolongement de son réseau de train électrique vers l'est de l'île de Montréal.

Publié le 28 août 2020 à 5h00



TOMMY CHOUINARD
LA PRESSE

Deux antennes seraient ajoutées : l'une relierait Pointe-aux-Trembles au centre-ville, l'autre se situerait dans l'axe de l'autoroute 25 et se rendrait dans le nord, jusqu'au cégep Marie-Victorin.

Selon une source gouvernementale, ces tronçons se retrouvent en tête de liste des options de prolongement du REM retenues par la Caisse. Ce serait la « phase 2 » du réseau, ajoute cette source, tout en prévenant que l'on n'en est pas encore à procéder à une annonce.

L'an dernier, Québec avait demandé à la Caisse d'étudier différents scénarios de prolongement du REM ou de « projets structurants de transport collectif électrique » – tel un tramway – dans le Grand Montréal. La Caisse a fait état de sa réflexion au gouvernement au cours des dernières semaines.

Lundi, ses dirigeants ont rencontré le premier ministre François Legault, le ministre des Transports, François Bonnardel, et la ministre responsable de la métropole et déléguée aux Transports, Chantal Rouleau.

Une photo de cette rencontre diffusée par M. Legault sur les réseaux sociaux a alimenté les conjectures. « Bonne rencontre avec les dirigeants de la CDPQ pour discuter de nouveaux projets de transport en commun à Montréal, en Montérégie et à Laval », a gazouillé le premier ministre sur Twitter.

Dans le lot, c'est le prolongement du REM dans l'est qui est en voie d'être développé en premier lieu, selon notre source. La Caisse a confirmé au gouvernement son intérêt pour ce projet lors de la rencontre.

L'ajout d'un autre système de transport comme un tramway, déjà évoqué dans le passé, notamment pour la rue Notre-Dame dans l'est, ne l'intéresse pas. La Caisse préfère miser sur le développement du REM. Si elle envisage de prolonger son réseau à Laval, les travaux sont moins avancés que dans le cas de l'est de l'île. Ils le sont encore moins au sujet de l'ajout d'antennes sur la Rive-Sud – du quartier DIX-30 vers Chambly et dans l'axe du boulevard Taschereau vers La Prairie, selon notre source. C'est pourquoi le prolongement vers l'est est appelé à devenir la phase 2, le tronçon qui est privilégié pour le moment.

Cette phase ne prévoit pas à ce stade-ci une antenne partant du centre-ville et se rendant jusque dans l'arrondissement de Lachine. L'aménagement d'un « lien structurant » vers le sud-ouest est cependant toujours à l'étude au gouvernement, en vertu d'une entente conclue avec la mairesse Valérie Plante l'an dernier. Cette entente avait permis le transfert de la métropole à la Ville de Québec d'une somme de 800 millions provenant d'une enveloppe fédérale afin de boucler le financement du réseau structurant du maire Labeaume.

Valérie Plante avait présenté son entente avec le gouvernement Legault comme le début de sa « ligne rose », l'une de ses promesses électorales. À Québec, on fait valoir que l'antenne du REM proposée dans l'axe de l'autoroute 25 touche d'autres secteurs que la mairesse veut desservir avec sa ligne rose, comme Montréal-Nord.

Des sommes colossales

Le gouvernement Legault a toujours été réfractaire à l'idée d'ajouter la fameuse ligne rose au métro de Montréal. *La Presse* révélait en février dernier que la facture du projet atteindrait de 17 à 24 milliards de dollars, soit une somme trois à quatre fois supérieure à celle que Valérie Plante citait en campagne électorale. Cette estimation se trouve dans une fiche d'avant-projet produite par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

Un prolongement du REM dans l'est de l'île permettrait au gouvernement caquiste de réaliser une partie de son « plan de décongestion » de la région métropolitaine, une promesse électorale. La Coalition avenir Québec avait affirmé que son plan représentait des investissements de 10 milliards d'ici 2030. Or des sources impliquées dans les dossiers de transport dans le Grand Montréal ont signalé à *La Presse* que le coût de tous les projets s'avérait plus élevé que les estimations de la CAQ.

Le gouvernement Legault garde le cap sur le plongement de la ligne bleue vers Anjou, un projet qui se trouve d'ailleurs dans son plan de décongestion.

4,5 milliards

Facture estimée de la construction d'un nouveau tronçon de 5,8 km et de cinq stations sur la ligne bleue

Dans la nouvelle mouture du projet de loi 61 qui sera déposée à l'automne, Québec devrait toujours se doter de pouvoirs supplémentaires en matière d'expropriation en vue de réaliser le projet de la ligne bleue, entre autres. Valérie Plante a d'ailleurs réclamé cette semaine une loi spéciale en ce sens. Régler toutes les contestations dans ce dossier prendrait jusqu'à quatre ans si l'on ne modifie pas les règles, ce qui retarde le projet, soutient le gouvernement.

Le REM est en construction depuis 2018. Il comprend 26 stations et s'étend sur 67 km dans la région métropolitaine, avec quatre antennes reliées au centre-ville. La Caisse prévoit que les premiers départs du train électrique auront lieu l'an prochain sur l'antenne de la Rive-Sud, qui relie Brossard à la Gare Centrale au centre-ville. Officiellement, ce projet est chiffré à 6,5 milliards, mais *La Presse* a déjà démontré que des factures se sont ajoutées en cours de route pour porter les coûts totaux à près de 7,5 milliards.

© La Presse (2018) Inc. Tous droits réservés.