

# Lettre ouverte – Projet de REM : pour une discussion constructive

Publiée par le journal Le Devoir dans la section Libre opinion, 10 septembre 2016.

Jean-Marc Arbaud, *Directeur général adjoint* – CDPQ Infra

[www.ledevoir.com/politique/montreal/479712/projet-de-rem-pour-une-discussion-constructive](http://www.ledevoir.com/politique/montreal/479712/projet-de-rem-pour-une-discussion-constructive)

Depuis quelques mois, certaines informations inexactes circulent concernant le projet de Réseau électrique métropolitain (REM). À force d'être répétées, et bien qu'elles soient erronées, ces allégations ont malheureusement le potentiel d'induire des personnes en erreur. Dans ce contexte, il nous apparaît nécessaire de rectifier certains faits, qui pourront favoriser une discussion constructive sur le projet de REM.

CDPQ Infra a choisi un système léger sur rail (SLR) automatisé parce que cette solution est la mieux adaptée aux besoins déterminés : circulation dans un corridor dédié, qui permet un service rapide et fiable, capacité et flexibilité importantes pour s'adapter à la demande actuelle et à venir, et faibles coûts d'exploitation. Aucun autre système n'offre une telle combinaison d'avantages dans les circonstances. L'option du tramway, en particulier, offrirait peu de capacité additionnelle par rapport au statu quo, et aggraverait la congestion routière actuelle, puisque les tramways circulent dans les rues. Les déplacements en tramway sont aussi moins rapides et fiables qu'en SLR.

Au départ, deux dossiers ont été soumis à l'évaluation de CDPQ Infra : un projet de transport collectif électrique sur le nouveau pont Champlain, et un second vers l'aéroport et l'Ouest-de-l'Île. Après analyse, CDPQ Infra a proposé un tracé unifié, circulant sur un réseau dédié, construit à 80 % sur des emprises existantes. Cette solution permet de limiter les coûts et les impacts du projet, d'éviter des difficultés majeures liées au partage des voies du CN et du CP, et de relier la Rive-Nord plus efficacement au centre-ville, à l'aéroport, à l'Ouest-de-l'Île et à la Rive-Sud.

## **Connexions au métro**

Le REM sera étroitement connecté aux autres réseaux de transport de la région de Montréal. Nous sommes conscients, en particulier, de l'importance cruciale des connexions au métro pour l'efficacité du REM comme solution de mobilité durable.

Le REM sera connecté à la ligne orange du métro à la Gare centrale. Des connexions potentielles à la ligne verte (McGill) et à la ligne bleue (Édouard-Montpetit) ont aussi été envisagées dès le départ.

À l'occasion d'une mise à jour effectuée le 24 août dernier, nous avons annoncé que des solutions techniques ont été trouvées, que des scénarios de financement sont à l'étude, et que la réalisation de ces deux stations, ainsi qu'une troisième (Griffintown), sera incluse dans les appels d'offres qui seront lancés prochainement.

### **Impact environnemental**

Sur 80 % de sa longueur, le REM suit des emprises existantes, ce qui limite ses impacts environnementaux. Le projet a aussi fait l'objet d'une étude d'impact exhaustive, publiée par le BAPE. Parmi les milieux sensibles décelés se trouvent notamment le parc-nature des Sources et des milieux humides à Sainte-Anne-de-Bellevue.

Lors de la récente mise à jour, nous avons annoncé que le passage dans le parc-nature des Sources se ferait dans un tunnel dans le roc et que certains équipements prévus à la station Sainte-Anne-de-Bellevue seraient déplacés ailleurs sur l'antenne. Ces ajustements devraient limiter ou éliminer les impacts sur ces zones sensibles.

### **Rentabilité**

Le REM sera rentable ou ne sera pas. En vertu de notre modèle d'affaires, le risque de rentabilité du REM est assumé par CDPQ Infra, et non par le gouvernement. La Caisse a l'obligation de faire fructifier les actifs de ses déposants.

Les revenus et sources de financement du REM seront multiples : équité de CDPQ Infra et des gouvernements fédéral et provincial, dette, captation de valeur foncière, achalandage des usagers et recettes tirées de l'exploitation des installations. Les tarifs du REM seront fixés avec la nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain et seront comparables aux tarifs en vigueur pour des déplacements en transport collectif dans la région de Montréal. Nous prévoyons que les revenus du REM seront supérieurs à ses coûts d'exploitation, qui seront inférieurs à ceux des réseaux de transport traditionnels, en raison notamment de la technologie choisie.

### **Compatibilité avec un projet de TGF**

Le REM n'aura aucun impact sur les services existants de Via Rail. Le REM est également compatible avec un projet de train à haute fréquence, pour lequel plusieurs options existent. La gare de Montréal pourrait aisément se trouver à la future station intermodale A40, ou encore à l'aéroport Montréal-Trudeau. La seule incompatibilité concerne l'utilisation commune de la ligne Deux-Montagnes par un système de métro léger et des trains lourds. Ce double usage est impossible sur le plan technique, et interdit pour des raisons de sécurité.

Il est normal et sain que des projets de l'envergure du REM suscitent des questions et des discussions passionnées. Dans ce cas-ci comme dans bien d'autres, il importe toutefois de se baser sur des faits et des analyses rigoureuses. Le REM est un projet déterminant pour l'avenir de notre métropole. Il mérite un débat public ouvert, informé et de bonne foi.