



Exemple atypique en Occident et, à certains égards, novateur par ses choix technologiques et son mode de financement, le réseau électrique métropolitain (REM) soulève des questions d'ordre technique et urbanistique au Canada. Le projet aurait dû se réaliser en 2021, mais l'ouverture du réseau de métro léger est une nouvelle fois retardée, sans qu'aucune date ne soit encore fixée. Ce qui importe le plus, c'est de garantir une conduite optimale dès le premier voyage, n'est-ce pas ?

Le transport urbain à Montréal

Avant d'entrer dans les détails, il convient d'encadrer ce projet par un bref historique du transport public ferroviaire dans la région de Montréal, afin de mieux comprendre les raisons de ce choix.

Montréal - siège d'un [casino en ligne au Canada](#) qui diffuse les jeux avec croupiers en direct - est la ville la plus importante de la province francophone du Québec et la deuxième agglomération du Canada après Toronto. L'agglomération - qui compte un peu plus de 4 millions d'habitants sur une superficie de 3 837 kilomètres carrés - s'étend sur deux grandes îles et sur les deux rives du fleuve Saint-Laurent.

Du point de vue du transport urbain, Montréal représente un cas particulier sur le continent nord-

américain, avec des aspects qui le rapprochent des systèmes des deux côtés de l'Atlantique.

Le métro

Aujourd'hui, le métro de Montréal transporte quotidiennement 1 200 000 passagers sur un réseau de 71 kilomètres, 4 lignes et 69 stations. Ces chiffres en font le système le plus fréquenté en termes de passagers par kilomètre en Amérique du Nord après New York : le tissu urbain est dense et inadapté à la voiture et un réseau de bus complémentaire efficace et fréquent. Le choix de la technologie du métro-sur-pneu a cependant fortement conditionné, et conditionne encore, l'expansion du réseau : le climat hivernal rigoureux, avec des températures qui descendent régulièrement en dessous de -20°C et d'importantes chutes de neige, empêche la réalisation d'extensions en surface.

Le retour des chemins de fer

Pour pallier l'absence de service ferroviaire dans la grande couronne, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a activé (ou plutôt réactivé) depuis la fin des années 1990 un certain nombre de lignes ferroviaires de banlieue sur des itinéraires existants dont le service de transport de passagers avait été supprimé dans les années 1970. À ce jour, le réseau compte six lignes couvrant 254 kilomètres et un achalandage annuel de près de 20 millions de passagers. Il s'agit essentiellement d'un service ferroviaire de banlieue, avec des croisements irréguliers concentrés sur les périodes de pointe, exploité avec des rames à deux étages à moteur diesel. Une seule ligne, reliant le centre-ville de Montréal à Deux-Montagnes, offre un service de type S-Bahn, la seule ligne électrifiée du Canada.

Le projet de la REM canadienne

Ce projet découle de la nécessité de desservir les zones urbaines de la rive sud du Saint-Laurent, l'aéroport international et la banlieue ouest de Montréal par un réseau ferroviaire spécialisé. Il s'agit d'un système complètement autonome qui, une fois achevé, devrait assurer plus de 150 000 trajets quotidiens avec un service cadencé et fréquent, et être interconnecté au réseau de métro existant.

Le choix d'une technologie légère et d'une conduite automatique est dicté par des raisons techniques et économiques. Cependant, ce choix technologique rend impossible l'utilisation mixte de l'infrastructure avec les autres services de banlieue existants et les trains de longue distance. L'enjeu principal est l'utilisation exclusive par le RÉM du tunnel sous le Mont Royal. Ce choix obligera la ligne de banlieue récemment inaugurée vers Mascouche à s'arrêter à une station périphérique du RÉM, avec un délestage conséquent, et posera également de sérieux problèmes pour l'acheminement du train interurbain à haute fréquence de ViaRail à l'intérieur du nœud de Montréal.

Des retards bien avant le début

Selon les informations obtenues par Radio-Canada, le lancement devrait avoir lieu au début de l'été 2023 au plus tard. Mais ce n'est pas la première fois que l'ouverture est retardée.

En octobre 2022, CDPQ Infra, le groupe chargé de la livraison du réseau, a déclaré que des circonstances exceptionnelles - notamment la pandémie mondiale et l'invasion de l'Ukraine par la Russie - avaient rendu presque impossible la livraison du projet dans les délais prévus. Ainsi, CDPQ Infra a déclaré à l'époque que cinq stations de la rive sud du REM n'ouvriraient pas avant le printemps 2023.

La station qui devrait être la première à ouvrir est située près du Quartier DIX30 à Brossard sur la Rive-Sud de Montréal. De là, le train s'arrêtera deux fois pour prendre des passagers avant de se diriger vers le nord, de traverser le pont Champlain et de s'arrêter à nouveau à l'Île-des-Sœurs avant d'atteindre le centre-ville. Les trains sans conducteur sont actuellement en phase d'essai, et certains habitants du quartier Griffintown de Montréal se sont plaints que les trains étaient trop bruyants lorsqu'ils circulaient sur les voies ferrées de leur quartier.

La phase finale des essais, cependant, n'a pas encore commencé. CDPQ Infra n'a pas divulgué les raisons pour lesquelles cette phase de test a été reportée, ni celles pour lesquelles les autres tests de fiabilité n'ont pas encore commencé. Le coût final du projet n'a pas non plus été divulgué.