

REM

La facture passe à 7 milliards... et plus



PHOTO ROBERT SKINNER, LA PRESSE

Un train du REM effectue des essais près de la station Du Quartier à Brossard.

Un Réseau express métropolitain (REM) « à temps et dans les budgets », c'est la promesse que la Caisse de dépôt et placement du Québec a répétée aux Québécois.



ANDRÉ DUBUC
LA PRESSE



HUGO JONCAS
LA PRESSE

Ils ont plutôt eu droit à une « tempête parfaite ». Une pandémie, un chantier paralysé pendant près de six semaines et un tunnel centenaire rempli de mauvaises surprises, auxquels se sont ajoutés les aléas liés à la réalisation d'un chantier d'envergure, ont fait exploser le budget et entraîné d'importants retards.

Le réseau de train automatique de 67 kilomètres coûtera au minimum 600 millions de plus que la somme annoncée en 2018, et le retard atteint 18 mois dans la livraison du tronçon du tunnel Mont-Royal et celui de la Rive-Sud.

Le patron de CDPQ Infra, Jean-Marc Arbaud, a fait jeudi une mise à jour du budget et des échéanciers.

Les coûts de construction du REM sont dorénavant estimés à 6,9 milliards. Le budget était de 6,3 milliards en avril 2018.

La Caisse a en effet reconnu jeudi un nouveau dépassement de 350 millions, essentiellement associé à la COVID-19 (200 millions) et à des demandes de la part des Villes et des sociétés ferroviaires (150 millions). Cette hausse s'ajoute aux 230 millions annoncés en décembre 2019, principalement en lien avec des difficultés rencontrées dans l'aménagement du tunnel sous le mont Royal.

D'autres surcoûts associés aux travaux dans le tunnel ont toutefois été exclus du calcul, car ils font l'objet de discussions entre le promoteur CDPQ Infra et le constructeur NouvLR, mené par SNC-Lavalin.

En juillet 2020, des restants d'explosifs datant du siècle dernier ont causé une détonation dans le tunnel sous le mont Royal. Des mesures de mitigation ont dû être mises en place depuis, ce qui nuit à la productivité du chantier. Le tunnel était également en mauvais état sous l'avenue McGill College, au centre-ville.

Tous les coûts de construction supplémentaires qu'entraînent ces mauvaises nouvelles seront absorbés par CDPQ Infra, et non par les gouvernements. Québec devra néanmoins patienter davantage avant d'obtenir un rendement sur son investissement (voir l'écran suivant).

Selon M. Arbaud, le REM se classe « dans le top » des projets d'infrastructures sur le plan du contrôle des coûts et du respect des échéanciers étant donné sa complexité.

Le patron de CPDQ Infra avait aussi de bonnes nouvelles à communiquer. Plus de 3000 travailleurs sont déployés sur une trentaine de chantiers. Les tests sur les trains vont bien. Malgré la hausse des coûts, l'investissement reste rentable pour la Caisse, sans qu'elle ait à rehausser la contribution de 0,72 \$ par passager-kilomètre qu'elle touchera. Les projections de fréquentation sont aussi maintenues.



PHOTO MARCO CAMPANOZZI. LA PRESSE

Harout Chitilian, vice-président, affaires corporatives, développement et stratégie, CDPQ Infra, et Jean-Marc Arbaud président et chef de la direction CDPQ Infra.

« Des échéanciers difficiles »

En 2017, l'ancien PDG de la Caisse de dépôt et placement du Québec, Michael Sabia, disait avoir « la conviction absolue » de pouvoir mettre en service des rames du REM à la fin de 2020. Finalement, le premier tronçon, entre le centre-ville de Montréal et Brossard, n'accueillera pas ses premiers passagers avant le printemps 2022, soit 18 mois plus tard.

CDPQ Infra avait déjà annoncé des retards en novembre dernier. Le PDG les a confirmés jeudi, tout en ajustant quelque peu ceux du tronçon de la Rive-Sud et celui de l'aéroport.

« Pour la zone nord, soit tout ce qui est après la station Du Ruisseau, nous sommes en avance. Pour les autres zones, ce sont des échéanciers difficiles », a reconnu Jean-Marc Arbaud dans sa présentation.

« Aujourd'hui, tout s'aligne vers [ces échéanciers]. Est-ce que quelque chose peut survenir et avoir de l'impact sur ce chemin critique ? C'est possible. »

— Jean-Marc Arbaud, patron de CDPQ Infra

Les habitants des Basses-Laurentides qui utilisaient la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes, la plus achalandée du réseau avant sa fermeture en janvier, devront patienter jusqu'à l'automne 2024 avant de pouvoir profiter du nouveau service amélioré que doit leur offrir le REM dans cet axe.

À l'origine, cette antenne devait entrer en exploitation dès la fin de 2023. Mais surtout, le train qu'elle remplace devait rester en service pendant les travaux presque en tout temps.

« On passe de quelques fins de semaine de fermeture seulement à quelques années ! », déplore Francis Millaire, du comité des usagers de la ligne Deux-Montagnes. « C'est mettre à risque la qualité de vie de bien des gens. »

Il craint des temps de transport pouvant atteindre deux heures pour rejoindre le centre-ville. « Nous sommes d'avis que le REM et le gouvernement du Québec devraient prioriser la mise en service de la ligne de Deux-Montagnes, puisqu'elle remplace un service existant dont plusieurs milliers de travailleurs dépendent », dit-il.

Selon l'échéancier, les trains rouleront d'abord sur l'antenne vers l'Anse-à-l'Orme, au printemps 2024, alors que le tronçon vers Deux-Montagnes ne sera fonctionnel qu'à l'automne suivant.

C'est que les travaux ont commencé plus tôt dans l'ouest, avant la fermeture de la ligne Deux-Montagnes, qui cause aujourd'hui des maux de tête à ses anciens usagers, explique CDPQ Infra.

La dernière antenne à entrer en service, le tronçon en souterrain vers l'aéroport, n'accueillera pas ses premiers passagers avant la fin de 2024, un an plus tard que prévu.

PLANS DE CONCEPTION TOUJOURS PAS APPROUVÉS À 100 %

Le patron de CDPQ Infra, Jean-Marc Arbaud, a indiqué jeudi que les plans de conception en ingénierie étaient maintenant approuvés à 90 %, ce qui signifie que le risque de mésentente à venir entre le promoteur et le constructeur est plus faible qu'avant. « Un niveau parfaitement normal », a assuré M. Arbaud en réponse à une question des médias. Ces plans devaient pourtant avoir été approuvés à 100 %... il y a 18 mois, comme le reconnaissait Harout Chitilian, vice-président de CDPQ Infra, en décembre 2019.

[Lisez la chronique « Le déficit de transparence de la Caisse »](#)

Questionné sur les raisons pour lesquelles les plans d'ingénierie n'étaient pas encore approuvés à 100 %, 18 mois après la date prévue, le porte-parole Jean-Vincent Lacroix a répondu dans un courriel que la situation était normale. « Pour le stade d'avancement des plans d'ingénierie, tant M. Chitilian que M. Arbaud ont voulu témoigner qu'à ce stade, nous devons être à la fin du processus, et c'est bien le cas. »