

MÉMOIRE

DU



PRÉSENTÉ À LA

COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDIENCES

PUBLIQUES SUR LE PROJET DE LOI 137

8 JUIN 2017

Table des matières

Présentation du CPSTT et du SCFP-Québec	3
Introduction.....	4
PL 137 : Loi concernant le Réseau électrique métropolitain	5
Conclusion.....	10

Présentation du CPSTT et du SCFP-Québec

Le Conseil provincial du secteur du transport terrestre (CPSTT) du Syndicat canadien de la fonction publique au Québec (SCFP-Québec) regroupe quelque 7100 membres qui travaillent dans le transport urbain au Québec. Parmi les sections locales du CPSTT de la région métropolitaine de Montréal, on retrouve le Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport (SCFP 1983) de la Société de transport de Montréal (STM), le Syndicat des chauffeur(e)s d'autobus de la Société de transport de Laval (SCFP 5959) et le Syndicat des chauffeur(e)s d'autobus du Réseau de transport de Longueuil (SCFP 3333) qui sont directement concernés par le projet de loi n° 137.

Quant au SCFP-Québec, il est le plus important syndicat affilié de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) avec plus de 110 000 membres. Le SCFP-Québec est présent partout au Québec et œuvre dans 11 secteurs d'activité, à savoir :

- Affaires sociales
- Communications
- Éducation
- Énergie
- Municipalités
- Secteur mixte
- Sociétés d'État et organismes publics
- Transport aérien
- Transport maritime
- Transport urbain
- Universités

Le Syndicat canadien de la fonction publique, fort de ses 650 000 membres dans tout le Canada, est le plus grand syndicat canadien et un acteur important dans la défense des services publics et la lutte à la privatisation, aux partenariats public-privé et la sous-traitance.

Introduction

Depuis la première annonce du projet de Réseau électrique métropolitain (REM) le 22 avril 2016, les inquiétudes liées à ce projet ne cessent de se multiplier. On pense notamment au manque d'intégration du REM au réseau de transport collectif actuel, ainsi qu'au manque d'information au niveau de l'achalandage et du montage financier, au seul accès au tunnel du Mont-Royal accordé à la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) Infra et au fait que la population doit investir près de 4 milliards de dollars en capitaux et en actifs publics dans un projet pour lequel aucune alternative n'a été étudiée.

Mais au lieu de prendre le temps qu'il faut pour s'assurer que la population québécoise ait toute l'information et que les fonds publics ne soient pas gaspillés, le gouvernement libéral fait tout le contraire en outrepassant toutes les étapes et tous les processus établis depuis des années pour protéger l'intérêt du public. Le refus du gouvernement libéral de réagir aux nombreuses réserves évoquées par le Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE)¹, dont l'étude du REM a d'ailleurs été écourtée, est une autre preuve que ni le gouvernement ni la CDPQ ne semble avoir les intérêts du public au cœur de ses décisions. C'est dans cette même optique que le gouvernement met en œuvre le projet de loi 137, qui aura un effet irréversible sur l'ensemble de la population et à long terme sur le transport collectif dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Dans ce mémoire, nous démontrerons en quoi ce projet de loi n'est pas du tout dans l'intérêt des Québécoises et des Québécois tout en rappelant pourquoi le REM est un projet mal conçu qui ne répondra aucunement aux besoins de transport de la grande région métropolitaine de Montréal.

¹ <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape331.pdf>.

PL 137 : Loi concernant le Réseau électrique métropolitain

1. Pour un projet de loi portant ce titre et qui émane du ministère des Transports, il est surprenant de ne voir aucun paragraphe qui aborde le sujet du service du transport collectif. On ne parle pas de service aux citoyens ni de moyens pour contrôler la tarification, aucune préoccupation pour la disparition de lignes d'autobus ou l'impact sur les trains de banlieue, aucun objectif pour réduire les gaz à effet de serre, aucune responsabilisation de la CDPQ Infra quant aux attentes d'achalandage ou de réduction du parc automobile de la CMM. Est-ce un projet de transport en commun ou un projet immobilier?
2. Plusieurs articles de la Loi visent à accélérer les processus d'acquisition et d'expropriation en accordant une plus grande discrétion au ministre des Transports et en réduisant les recours de contestation et les délais lors du transfert de terrains vers CDPQ Infra. Mais où est la justification pour cette mesure tout à fait exceptionnelle? Pourtant, la Loi sur l'expropriation s'appuie sur une jurisprudence robuste. Pourquoi de telles mesures n'ont pas été mises en place pour faciliter la réalisation du service rapide par bus (SRB) sur Pie IX, un projet qui déplacera 70 000 passagers par jour (presque la moitié de l'objectif du REM) pour moins d'un milliard de dollars? Pourquoi CDPQ Infra reçoit-elle un appui privilégié du gouvernement alors que les sociétés de transport publiques ont été laissées à elles-mêmes pour le SRB sur Pie- XI?² Dans la même veine, le projet de tramway Côte-des-Neiges – Centre-ville, qui aurait déplacé plus de 70 000 passagers par jour pour un investissement de 1,1 milliard de dollars a été jugé trop coûteux. Pourquoi ce double standard?
3. Le chapitre 3 du projet de loi 137 devrait inquiéter les municipalités. On accorde à la CDPQ le pouvoir d'imposer sa volonté, à sa discrétion et à l'encontre de la volonté des municipalités ainsi que de leurs citoyens, et ce, sans pour autant accorder une compensation aux contribuables ni aux municipalités.

² http://plus.lapresse.ca/screens/4ed3-7028-519cd304-8d10-69c5ac1c6068%7C_0.html.

« À défaut d'entente entre la municipalité locale et la Caisse, à l'expiration d'un délai de 60 jours suivant la réception par la municipalité de l'avis prévu au premier alinéa de l'article 16, la Caisse peut commencer l'occupation et, le cas échéant, les travaux qui y sont mentionnés, conformément aux plans et devis transmis à cette municipalité, et ce, sans être tenue de lui verser une somme d'argent ou une autre contrepartie. »

Quel pouvoir de négociation les municipalités auront-elles si la CDPQ peut imposer sa volonté au bout de 60 jours? Et qu'en est-il du pouvoir de contestation?

4. Le chapitre 5 démontre en quoi la planification du REM est hâtive, voire même improvisée. L'encre du PL-76 est à peine sèche et déjà le PL-137 bouleverse complètement l'organisation du transport en commun de la CMM. Alors que le PL-76 devait confier à *« l'Autorité³, la planification des services de transport collectif sur l'ensemble de son territoire »*, le PL-137, indique que CDPQ Infra et son REM pourront agir en solo. L'article 40 le confirme : *« Sauf dans la mesure prévue par une entente conclue en vertu de l'article 38, seuls sont compétents à l'égard de la réalisation et de l'exploitation du Réseau : la Caisse, la société en commandite contrôlée exclusivement par la Caisse et l'exploitant. »*

5. Par ailleurs, comme pour les municipalités, l'ARTM n'aura aucun pouvoir de négociation face à la CDPQ, puisque le ministre pourra lui-même imposer les conditions et modalités qu'il juge adéquates (article 37) si les deux parties

³ L'Autorité signifie la nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), qui remplacera en quelque sorte l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

n'arrivent pas à s'entendre. Pourquoi amputer le pouvoir de l'ARTM avant même qu'elle commence son premier mandat?⁴

6. L'article 40 affaiblit davantage « *l'autorité* » de l'ARTM en soulignant que le cadre tarifaire qu'il établit ne sera qu'intégré au service du REM seulement si la CDPQ l'accepte. Pourtant l'une des raisons d'être principales de la nouvelle ARTM était d'uniformiser les titres de transport et les tarifs. Pourquoi lui enlever le pouvoir de proposer un tarif qui va maximiser le transport en commun? Est-ce parce que le rendement de la CDPQ passe avant les besoins des usagers?
7. Le PL-137 impose une dette de 512 millions de dollars à l'ARTM. Mais comment va-t-elle s'acquitter de cette dette? En augmentant la part payée par les municipalités? En augmentant les tarifs pour **tous** les usagers du transport en commun, notamment ceux de la STM, de la STL et du RTL? Pour donner un ordre de grandeur, le budget annuel de l'AMT était de 597 millions de dollars en 2015, alors qu'elle avait des dépenses de 596 millions de dollars. Comment absorber une dette d'un demi-milliard sans bouleverser les services offerts?
8. Au-delà de cette dette initiale, l'ARTM sera aussi responsable de transférer des sommes astronomiques au REM sous forme de rémunération déterminée « *en fonction du nombre d'usagers transportés et de la distance parcourue par chacun d'eux* ». Alors non seulement l'ARTM devra absorber les déficits d'exploitation prévus de 76 millions de dollars en 2021-2022, et de 157 millions de dollars en 2022-2023, mais elle devra aussi subventionner chaque déplacement à la hauteur de 0,67 \$ à 0,72 \$/km par passager. Sachant que la ligne Deux-Montagnes de l'AMT recevait une subvention de 0,14 \$ par kilomètre, il est aberrant que la privatisation de la ligne via le REM va **tripler** la subvention! Encore pire, un très grand nombre de passagers aux heures de pointe devront faire le trajet en entier debout.

⁴ L'ARTM a amorcé son mandat le 1^{er} juin 2017.

9. L'article 43 prévoit que l'ARTM puisse demander aux sociétés de transport sur son territoire « *un nouveau plan de desserte pour son territoire afin de favoriser l'intégration de ses services avec ceux du REM* ». Bien que l'objectif soit louable, il s'agit encore une fois d'une preuve que les sociétés publiques devront s'adapter au REM et non le contraire...même si le REM n'est toujours pas construit! Évidemment, la raison est bien simple : le REM sera construit pour maximiser le profit, et ce, dans des zones où le développement immobilier sera privilégié, plutôt que pour maximiser les déplacements par transport en commun et l'arrimage avec le réseau actuel. En quoi est-ce dans l'intérêt du public?
10. L'article 67 permet au ministre d'acquérir des terrains pour la CDPQ Infra, sans que ces terres soient désignées comme « *domaine de l'État* ». Le Ministère va donc acquérir des terrains, les transférer à un promoteur privé, la CDPQ Infra, sans que ces terrains passent par les dispositions habituelles qui régissent le patrimoine public des Québécois. Est-ce pour faciliter la vente à des intérêts étrangers? La facilité avec laquelle ce gouvernement est prêt à céder au privé des infrastructures et des actifs publics, non seulement dans le PL-137, mais aussi dans le cadre de la Loi 38, c'est très inquiétant⁵.
11. L'article 78 met encore en relief le mépris de ce gouvernement pour les processus de protection environnementale. Évidemment, nous savons que le gouvernement a complètement fait fi des nombreuses critiques du REM énoncées dans le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Mais ici on déclare, à l'avance, que tous les développements autour des antennes de Sainte-Anne-de-Bellevue, Aéroport et Rive-Sud sont, par décret, conformes à la Loi sur la qualité de

⁵ Sylvestre, Pierre-Guy (2015, 12 mai). Mémoire du Conseil provincial secteur transport terrestre du SCFP-Québec soumis dans le cadre de la consultation sur le projet de loi 38. Récupéré de http://scfp.gc.ca/wp-content/uploads/2004/08/2015-05-12_Mémoire_CPSTT_SCFP_PL-38.pdf.

l'environnement. Du même coup, on se rend conforme à la Loi, de façon rétroactive, tout développement sur l'antenne Deux-Montagnes! Y a-t-il des précédents à ce genre de législation?

Conclusion

Les problèmes avec le PL-137 sont nombreux. On traîne le *bulldozer* pour outrepasser les lois et les processus mis en place pour protéger l'environnement et les citoyens afin d'accorder à une compagnie privée, CDPQ Infra, tous les pouvoirs qu'elle désire, tout en vidant les deniers publics pour subventionner ses profits. On concentre le pouvoir dans les mains du ministre des Transports, ce qui limitera la transparence en permettant davantage de transactions derrière porte *close*. Et à l'instar du PL-38, on facilite davantage la cession de terrains et d'infrastructures publiques à des intérêts privés.

Pour le SCFP-Québec, le projet de REM en entier, incluant le PL-137, doit être repensé⁶. Pour nous, il est clair que le REM est un projet conçu à la va-vite, en silo, sans égard pour les besoins des citoyennes et citoyens, ou ceux de notre environnement. La preuve est accablante : choix de technologie le plus cher, mode de financement possiblement désastreux, tracé qui passe par des zones non développées, monopolisation du tunnel du Mont-Royal au détriment de projets d'expansion, mépris du BAPE, aucune réduction des gaz à effet de serre ou du parc automobile, etc. Pour un projet d'une telle envergure, avec des subventions publiques à n'en plus finir, il est inquiétant que nous n'ayons pas droit à plus d'information et de transparence, plutôt que des efforts répétés de ce gouvernement de restreindre l'information, la consultation et la contestation⁷.

Le SCFP-Québec milite depuis toujours pour des investissements massifs dans le transport en commun. Mais les Québécoises et Québécois méritent beaucoup

⁶ Voir aussi Vick, Mathieu (2016, 22 septembre) Mémoire du Conseil provincial secteur transport terrestre du SCFP-Québec soumis dans le cadre des consultations du BAPE sur le REM. http://scfp.qc.ca/wp-content/uploads/2004/08/2016-09-22_Me%CC%81moire_CPSTT-SCFP_REM.pdf.

⁷ <http://scfp.qc.ca/communiqués/catimini-gouvernement-tente-de-taire-lanceurs-dalerte-a-caisse-de-depot-placement-quebec/>.

mieux qu'un REM incompatible avec une vision durable et responsable du développement métropolitain. D'ailleurs, le SFCP est fier de militer contre le projet de REM au sein de la coalition Trainsparence, qui regroupe plusieurs experts en transport, biologistes, écologistes et citoyens, tous cherchant à améliorer la desserte en transport en commun de la région métropolitaine de Montréal.

Pour le prix que ce gouvernement est prêt à payer, il y a des options beaucoup plus performantes en termes d'achalandage, du nombre de nouvelles stations et de réduction de la congestion et des gaz à effet de serre⁸. Il serait grand temps que ce gouvernement cesse de se plier pour plaire aux intérêts de la CDPQ, fasse ses devoirs, et investisse dans des projets de transport en commun qui assureront une expansion du réseau public de transport collectif plutôt que de créer d'autres embûches. Justement, dans un contexte où les taux d'intérêt sont à de bas historiques, c'est le temps pour ce gouvernement d'investir massivement dans ce type de projet qui crée de l'emploi et favorise le développement socioéconomique local. Mais tel que suggéré par la commission Charbonneau, le gouvernement se doit de mener ses propres projets avec son ministère des Transports et d'utiliser l'expertise qu'il possède déjà dans ce domaine, plutôt que d'accorder des contrats à l'externe.

Le mode d'approvisionnement traditionnel est moins cher et plus transparent, tout en permettant au ministère de concevoir, d'aller en appel d'offres et de faire construire par une entreprise privée ses infrastructures. En gardant le contrôle public des services et des infrastructures, et avec l'arrivée de l'ARTM, la CMM pourrait se doter d'une vision à long terme pour élargir le système actuel tout en s'assurant que le service demeure intégré, abordable et vert.

⁸ <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/474185/place-au-grand-virage>.