

MÉMOIRE

DU



PRÉSENTÉ AU

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT
DANS LE CADRE DE CONSULTATIONS SUR LE PROJET DE RÉSEAU
ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN DE CDPQ INFRA**

22 SEPTEMBRE 2016

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Présentation du CPSTT et du SFCP-Québec..... | 3 |
| Introduction | 4 |
| Privatisation du transport en commun : quand le rendement passe devant l'environnement et le public..... | 5 |
| Les PPP : plus chers, moins transparents | 6 |
| Un réseau planifié pour le profit, plutôt que les besoins | 8 |
| <i>Le SkyTrain : un choix irrationnel.....</i> | <i>8</i> |
| <i>Un tracé qui ne tient pas compte du réseau actuel.....</i> | <i>9</i> |
| <i>Une privatisation payée à même les poches des usagers?.....</i> | <i>12</i> |
| Conclusion..... | 13 |

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) 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° 38.

Quant au SCFP-Québec, il est le plus gros 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 10 secteurs d'activité, à savoir :

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

Le Syndicat canadien de la fonction publique, fort de ses 639 000 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

Le 22 avril dernier, CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), annonçait un plan ambitieux de transport en commun. Un train électrifié et automatisé relierait la Rive-Sud, l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et l'Ouest de l'île au centre-ville de Montréal. Après des années de sous-financement du transport en commun métropolitain et une absence de projet d'envergure depuis l'expansion du métro, ce projet de 5,5 milliards comprenant 24 stations et 67 kilomètres de rails a initialement reçu un accueil plutôt favorable. Cependant, à mesure que les détails étaient dévoilés au cours des derniers mois, les inquiétudes se multipliaient. Le refus de la Caisse de divulguer son montage financier et ses études d'évaluation des GES, ou de répondre à des questions fondamentales par rapport à la tarification et aux impacts sur les lignes existantes, a accentué la grogne face à ce projet qui transformera le réseau de transport collectif métropolitain à jamais.

Dans ce mémoire, nous tenterons d'illustrer pourquoi le projet de Réseau électrique métropolitain (REM), comme il a été proposé par CDPQ Infra, n'est pas le bon choix pour augmenter la desserte du transport en commun de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Bien que le SCFP-Québec salue de nouveaux investissements dans le transport collectif, nous démontrerons que la privatisation de la planification et du financement de ce service et de ses infrastructures a pour cause d'imposer des choix aberrants qui ne répondent pas aux besoins de la CMM, notamment en termes de réduction des gaz à effet de serre.

Privatisation du transport en commun : quand le rendement passe devant l'environnement et le public

Le 13 janvier 2015, la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) annonçait « une entente avec le gouvernement du Québec afin d'assurer la mise en place d'un modèle d'affaires novateur pour la réalisation de grands projets d'infrastructure¹. » Cette entente indique clairement que l'objectif n'est pas de permettre aux Québécoises et Québécois d'avoir accès à des services publics de transport leur permettant de se déplacer efficacement, mais plutôt de « procurer à la Caisse des rendements commerciaux pour ses déposants² ». Pour ce faire, le gouvernement du Québec compte recourir à une forme de partenariat public-privé (PPP) nouveau genre avec la CDPQ pour développer ses infrastructures dans le transport en commun.

Bien que CPDQ Infra invoque une réalisation en partenariat « public-public », le projet de REM privatise *de facto* la planification, le financement, l'opération et l'entretien d'une bonne partie du transport en commun de la région métropolitaine de Montréal. D'ailleurs, dans le mémoire du SCFP-Québec soumis dans le cadre de la consultation publique sur le projet de loi n° 38, *Loi permettant la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec*, il est démontré que le modèle d'affaires mis de l'avant par la Caisse cadre bien parmi les modèles PPP que l'on retrouve déjà au Québec³.

¹ Caisse de dépôt et placement du Québec. (2015, 13 janvier). *La Caisse annonce une entente avec le gouvernement du Québec pour la réalisation de projets d'infrastructures*. [Communiqué]. Récupéré de <https://www.lacaisse.com/fr/nouvelles-medias/communiqués/caisse-annonce-une-entente-avec-gouvernement-quebec-pour-realisation>

² Gouvernement du Québec et Caisse de dépôt et placement du Québec. (2015, 13 janvier). *Entente en matière d'infrastructure publique - Principes directeurs*. p. 1.

³ 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.qc.ca/wp-content/uploads/2004/08/2015-05-12_Mémoire_CPSTT_SCFP_PL-38.pdf

Les PPP : plus chers, moins transparents

Le SCFP s'oppose aux PPP depuis que ces modèles existent au Canada. Au Québec, les ratés sont bien documentés. On pense à l'échec des haltes routières, à l'îlot Voyageur et aux fraudes colossales liées à la réalisation du Centre universitaire de santé McGill (CUSM), pour ne nommer que ceux-là. Une étude récente de l'Institut national de la recherche scientifique (INRS) a d'ailleurs démontré que le financement en mode PPP du Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) aura coûté aux contribuables presque le double d'un financement conventionnel public⁴. Similairement, une étude de l'Institut de recherche et d'informations socio-économiques (IRIS) a montré que le rachat des contrats en PPP du CUSM et du CHUM permettrait au public d'économiser jusqu'à 4 milliards de dollars⁵.

D'ailleurs, le Conseil canadien pour les partenariats public-privé (CCPPP), dans son *Guide à l'intention des municipalités*⁶, admet que « le coût du financement privé est généralement plus élevé que le coût du financement de la dette du secteur public⁷ ». Pour le SCFP, il est clair que les contribuables payeront cette note d'une façon ou d'une autre, notamment à travers une tarification élevée. Une tarification élevée du service de transport en commun pénalisera davantage les travailleurs et travailleuses à faible revenu, les personnes âgées et les jeunes familles qui devront accorder une plus grande partie de leur revenu pour voyager dans le réseau du transport en commun. Nous regarderons de plus près les impacts sur les tarifs dans une section ultérieure.

⁴ Hamel, Pierre J. (2012, 15 juin) : CHUM et CRCHUM : PPP ou mode conventionnel, INRS, 74 p.

⁵ Nguyen, Minh, Hébert, Guillaume (2014, Octobre) : Devrait-on racheter les PPP du CHUM et du CUSM, IRIS, 12 p.

⁶ Le Conseil canadien pour les partenariats public-privé. (2011, novembre). *Guide à l'intention des municipalités*. p. 19.

Récupéré de <http://www.p3canada.ca/~media/french/centre-des-ressources/files/modifie/ppp%20%20guide%20a%20l'intention%20de%20municipalites.pdf>

⁷ *Ibid.* p. 19.

Mais si l'option du PPP est clairement plus cher, où sont les analyses de valeur ajoutée qui motivent ce choix plutôt que celui du mode de financement conventionnel? Ne devrait-on pas divulguer le contenu de ces analyses pour que les Québécoises et Québécois puissent juger d'eux-mêmes si les avantages surpassent les inconvénients?

Toujours sur les plans de la transparence et de l'imputabilité, cette décision du gouvernement de confier à un maître d'oeuvre indépendant la planification et la construction de ce projet d'envergure semble faire complètement fi des recommandations de la commission Charbonneau, émises il y a à peine quelques années. D'ailleurs, comme l'avait stipulé le SCFP dans son mémoire soumis dans le cadre de cette Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction⁸, « l'expertise interne est un rempart efficace contre la collusion⁹. » Malgré cela, les libéraux misent uniquement sur des acteurs externes pour gérer l'un des plus gros chantiers de l'histoire du Québec.

Bref, le SCFP croit fermement que les projets de système léger sur rail (SLR) sur le pont Champlain et le Train de l'Ouest sont importants pour la CMM et devraient être réalisés. Par contre, comme nous l'avons démontré, le fait de choisir un modèle d'affaires qui s'apparente aux PPP est une grave erreur, et ce, sur plusieurs plans.

Le gouvernement du Québec devrait plutôt choisir le mode d'approvisionnement traditionnel et les projets devraient être menés par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Ceci permettrait de garantir à l'ensemble des contribuables l'accès à des services publics de transport en commun ayant comme objectifs de desservir la population et de répondre aux cibles en matière d'environnement du Québec et non pas de maximiser les revenus d'un investisseur institutionnel.

⁸ [scfp.qc.ca/wp-content/uploads/2014/12/Memoire_CEIC_10_07_2014_FINAL.pdf](https://www.scfp.qc.ca/wp-content/uploads/2014/12/Memoire_CEIC_10_07_2014_FINAL.pdf)

⁹ https://www.ceic.gouv.qc.ca/fileadmin/Fichiers_client/fichiers/Rapport_final/Rapport_final_CEIC_Tome-3_c.pdf

Un réseau planifié pour le profit, plutôt que les besoins

Puisque le projet est conçu, de prime abord, pour générer des profits et un bon rendement pour les déposants de la Caisse, CDPQ Infra est contrainte à faire plusieurs choix qui auraient été rejetés par tout bon administrateur public qui veut pallier les besoins en transport tout en tenant compte des exigences en termes de réduction de gaz à effet de serre. Nous examinerons trois éléments clés : le choix de technologie, les tracés et l'interconnexion avec le réseau existant ainsi que la tarification.

Le SkyTrain : un choix irrationnel

Le réseau de SkyTrain automatisé opère sans conducteur et nécessite d'être complètement isolé des piétons. Cela implique que chaque station doit être construite en hauteur ou en tunnel, ce qui, d'une part, coûte très cher et, de l'autre, requiert énormément de béton pour la construction. Selon le président d'Option transport durable, Luc Gagnon, un expert dans l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES), seul le béton utilisé pour ce projet générera près d'un million de tonnes de GES sous forme de CO₂. Selon les évaluations de CDPQ Infra, le remplacement des autobus par un train électrifié conduira à une réduction des GES de 16 800 tonnes par année¹⁰. Un calcul rapide nous informe ainsi que le REM devra opérer pendant 60 ans juste pour réduire les GES liés au béton. En guise de comparaison, un système de tramway - une technologie jusqu'à trois fois moins cher¹¹-, ne nécessite qu'un dixième de béton.

¹⁰ Ce montant minime ne représente qu'un cinquième d'un millièm des GES émis par le Québec annuellement.

¹¹ <http://thetyee.ca/Opinion/2012/11/28/TransLink-Light-Rail/>

Dans un contexte où le Québec s'est engagé à diminuer ses émissions de GES¹², comment justifier une dépense de presque 320 000 dollars \$ pour chaque réduction d'une tonne de GES par année quand les droits des émissions dans le marché québécois tournent autour de 20 \$/tonne? Ne serait-il pas plus judicieux d'investir dans une technologie qui réduit davantage les gaz à effet de serre, comme le tramway?

Ce choix nous paraît illogique, irresponsable même, et soulève donc plusieurs questions. Est-ce que la Caisse a choisi cette technologie uniquement pour faire fructifier ses investissements majeurs dans Bombardier et la cimenterie de Port-Daniel? Si l'on est prêt à investir des centaines de millions de plus, voire des milliards, rien que pour épargner 5 millions par année en salaires pour les conducteurs, est-ce simplement pour contourner les conventions collectives des travailleurs du réseau public de la CMM ou tout simplement pour favoriser la privatisation et le démantèlement du système public? Poser la question semble y répondre.

Un tracé qui ne tient pas compte du réseau actuel

Avec son projet de loi n° 76, le gouvernement du Québec est présentement dans le processus de créer une nouvelle instance publique, soit l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), dans le but d'augmenter la cohérence en termes de planification et de tarification entre les diverses sociétés de transport de la CMM (STL, STM, RTL, AMT, etc.). Il est donc surprenant qu'on crée en parallèle un nouveau joueur, le REM, qui opérera de façon indépendante et mettra de l'avant un réseau qui ne semble pas tenir compte des infrastructures actuelles ou des habitudes des usagers du transport en commun.

Premièrement, il n'y a qu'un seul point de rencontre au centre-ville de Montréal, soit la station de métro Bonaventure. Bien que d'autres connexions au réseau

¹² Le Québec s'est engagé à réduire ses GES de 37,5 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Notez que le transport est le secteur qui contribue le plus aux émissions.

actuel soient prévues dans des phases ultérieures du projet¹³, ce n'est pas du tout suffisant pour significativement augmenter le nombre de passagers qui opteront pour le transport en commun plutôt que la voiture. D'ailleurs, pour plusieurs utilisateurs de la Rive-Sud, l'arrivée du REM signifie un transfert de plus, à Brossard par exemple, et donc un trajet qui, dans la majorité des cas, sera plus long. Pire encore, l'arrivée du REM signifiera un temps de déplacement à pied significatif pour tous les passagers qui débarquent à Bonaventure pour ensuite prendre le métro. Une meilleure connexion au réseau actuel aurait permis d'éviter certains de ces délais additionnels.

Deuxièmement, si l'on s'attarde un peu plus au nombre de stations ajoutées au réseau actuel, on remarque que les 5,5 milliards de dollars ne nous donneront réellement que 12 nouvelles stations, puisque les 12 autres - toutes situées sur la ligne Deux-Montagnes de l'AMT -, proviendront du réseau public. Sachant que le succès d'un système de transport en commun dépend étroitement du nombre et de la proximité des stations (pour minimiser le temps de déplacement pour intégrer le système), ce projet ne semble pas économiquement judicieux. En ce sens, pour un prix moindre, le projet Grand Virage avancé par Option transport durable¹⁴ propose de bâtir 128 nouvelles stations et de transporter trois fois plus de passagers en bâtissant six lignes de tramway, avec conducteur, et trois stations de métro.

De plus, le REM s'arrête presque exclusivement dans des quartiers à faible densité. De prime abord, ceci est de très mauvais augure pour assurer le succès du réseau étant donné qu'un grand nombre d'utilisateurs ne délaisseront pas leur voiture. Si l'on y ajoute le fait qu'on crée des milliers de nouvelles places dans les stationnements incitatifs, dont 3000 à la station Rive-Sud, on promeut l'étalement urbain et encourage l'utilisation de l'auto en solo pour se rendre aux stations du REM.

¹³ Des stations pourraient être ajoutées à Édouard-Montpetit et à McGill, bien que cela ajoutera certainement au moins un milliard au prix total du projet.

¹⁴ <http://www.transportdurable.org/le-grand-virage.html>

Dans un contexte de grande densité urbaine, chaque passager supplémentaire dans le transport collectif réduit la dépendance à l'automobile et conduit ainsi à une baisse des émissions de gaz à effet de serre. Par contre, dans les régions éloignées et peu densément peuplées, pour chaque usager qui décide de prendre le train plutôt que sa voiture, il y aura cinq nouveaux habitants qui prendront leur voiture. Ceci annulera assurément les réductions de 16 800 tonnes de GES par année prévues par le REM. Il semble évident que ce projet est donc un « net producteur » de GES. La seule raison qui semble expliquer le fait que le tracé traverse autant de régions peu peuplées est encore liée au rendement désiré du promoteur privé, puisque la Caisse compte générer énormément de profits par le mécanisme de la captation de la plus-value foncière pour ses projets de développement à proximité des nouvelles stations¹⁵.

Si l'objectif est réellement d'augmenter la desserte de transport en commun dans le but de réduire l'utilisation de la voiture et les gaz à effet de serre, la stratégie de démanteler le réseau public pour générer des profits pour un promoteur privé sera un échec lamentable. Non seulement est-ce qu'on cède au privé la ligne Deux-Montagnes - la ligne la plus rentable du réseau de l'AMT -, mais on accordera aussi à CDPQ Infra le contrôle et l'unique accès au tunnel du Mont-Royal, l'épine dorsale du réseau ferroviaire métropolitain. Non seulement est-ce à la limite de l'immoral, sachant que l'entente avec la Caisse permettra à CDPQ Infra de revendre ces infrastructures importantes à profit¹⁶, cela bloquera également la création d'un lien ferroviaire Montréal-Trois-Rivières-Québec, un projet qui avait été proposé par Via Rail. Similairement, le transport par autobus assuré par les membres du RTL, entre la Rive-Sud et le centre-ville, et les membres de la STM, entre le centre-ville et l'aéroport, est déjà assez performant.

¹⁵ 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.qc.ca/wp-content/uploads/2004/08/2015-05-12_Mémoire_CPSTT_SCFP_PL-38.pdf

¹⁶ Gouvernement du Québec et Caisse de dépôt et placement du Québec. (2015, 13 janvier). *Entente en matière d'infrastructure publique - Principes directeurs*. p. 1.

Alors, pourquoi ne pas investir des sommes pour améliorer ces services du secteur public au lieu de les remplacer par un système privé? Pourquoi ne pas miser sur l'expansion ou le renforcement du transport en commun dans l'Est plutôt que de créer un nouveau réseau vers l'Ouest qui aura comme impact de réduire l'achalandage sur les lignes déjà existantes de l'AMT? Encore une fois, la logique de privatisation semble avoir le dessus sur l'idée de créer un réseau de transport efficace qui répondra aux besoins en termes de réduction des GES.

Une privatisation payée à même les poches des usagers?

Il va sans dire que la tarification aura un impact significatif sur l'achalandage du réseau de transport en commun. Un tarif trop élevé favorisera certainement les déplacements en voiture. Par ailleurs, si les passagers doivent payer un deuxième tarif lorsqu'ils feront un transfert de l'autobus ou d'un train de l'AMT vers le REM, plusieurs d'entre eux choisiront encore la voiture.

Malheureusement, depuis le dévoilement du projet, toutes les questions du public concernant la tarification sont restées sans réponse. Mais finalement, la semaine dernière, CDPQ Infra a publié un schéma qui indiquait plus ou moins comment sera déterminé le tarif des usagers du REM. Mais comme vous le constaterez dans le Tableau 1 ci-dessous, ce mécanisme soulève de graves inquiétudes. La quête d'un tarif uniforme entre les différents opérateurs de services de transport collectif aura possiblement comme effet pervers d'augmenter les tarifs pour les usagers des réseaux publics (métro, autobus, trains de l'AMT). Ce schéma suggère également que l'ARTM subventionnera possiblement chaque trajet pour assurer cette uniformité. Est-ce donc une autre forme de subvention du gouvernement pour renflouer les coffres d'un opérateur privé? On retire donc encore plus d'argent des services publics?

Détermination du tarif par l'ARTM

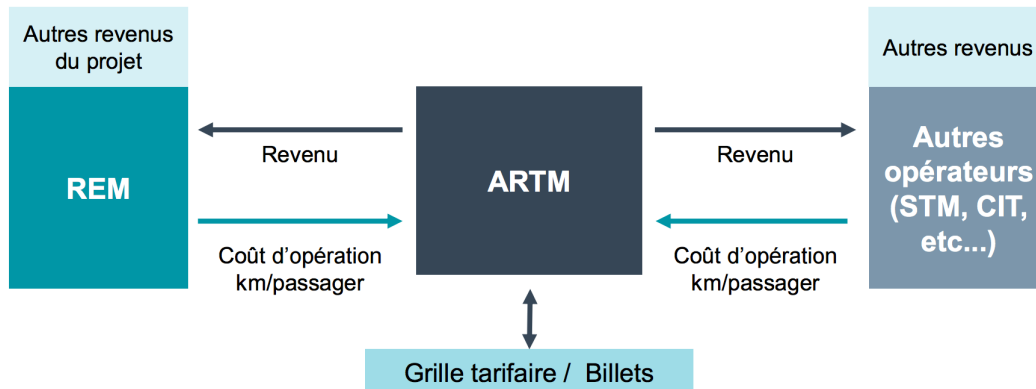


Tableau 1: Mécanisme de détermination du tarif du REM¹⁷

Si c'est le cas, ce mécanisme aura un impact énorme et irréversible sur le réseau de transport collectif public de la CMM. Dans quelle mesure un mécanisme de ce genre contribuera-t-il à augmenter l'efficacité du transport collectif et d'assurer un accès à tous les usagers du système public?

Conclusion

Pour le SCFP-Québec, il est clair que le projet de REM tel que proposé par CDPQ Infra ne devrait pas être autorisé par le BAPE. D'une part parce qu'il ne répond aucunement aux besoins de la province en termes de réductions des gaz à effet de serre, mais aussi car il privatise une bonne partie du transport en commun métropolitain. Cette privatisation fait passer le rendement de la Caisse

¹⁷ http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_metropolitain/documents/DA69.pdf

devant les intérêts du public, de l'environnement, des travailleurs et des usagers. Il nous paraît aussi complètement irrecevable que l'État se déleste d'infrastructures publiques stratégiques, tels le tunnel de Mont-Royal et la ligne Deux-Montagnes, qui sont incontournables pour assurer la viabilité à long-terme du réseau public actuel et de futurs projets d'expansion.

Nous croyons toutefois qu'il soit important qu'un lien SLR avec la Rive-Sud se réalise et que le réseau de transport en commun sur l'île de Montréal prenne de l'ampleur. Tout bon gestionnaire public reconnaîtrait que pour le prix qu'on est prêt à payer, il y a des options largement plus performantes et écologiques, comme les tramways avec conducteur ou le projet Grand Virage pour ne nommer que ceux là.

Dans un contexte où les taux d'intérêts sont à des bas historiques, le Gouvernement du Québec devrait en profiter pour 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. 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 prochaine de l'ARTM, la CMM pourra 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.