

*«Péril en la demeure : la mystification de la Caisse»*

M. Normand Lalonde  
MA. ès Études urbaines, UQAM  
Résident de Rosemont-La Petite-Patrie



Présenté au Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE)  
Projet de Réseau électrique métropolitain de transport collectif (REM) de CDPQ Infra

Septembre 2016

## PROJET DE REM

### **Péril en la demeure : la mystification de la Caisse**

**P**LUSIEURS TOMBENT SOUS L'ENCHANTEMENT au regard du clinquant de la techno des nouveaux modes rapides de TC, un enthousiasme justifié, tant les besoins sont grands en matière de desserte. Une telle candeur ressemble cependant à une distorsion cognitive effaçant la critique. Cette opération de séduction menée en voie rapide masque une prise en main de la haute finance d'un service collectif.

Pierre angulaire de la réforme libérale du TC montréalais, le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et Placements du Québec (CDPQ)<sup>1</sup> et de son bras - maître d'œuvre et opérateur - CDPQ Infra, est le premier projet de partenariat « *public-public* ».

Il faut s'interroger sur ce que cela impliquera pour la maîtrise et la propriété de nos biens publics et nos équipements et infrastructures collectifs. Ce projet précipité représente certes un risque de privatisation ultérieure à une opération financière hasardeuse. Mais surtout, il signifierait s'il est accepté, une privatisation de fait : Le service public de transport en commun (TC) de l'agglomération montréalaise serait désormais dépendant des marchés.

Les tarifs du REM seraient déterminés selon le rendement de CDPQi, et auront un impact indirectement sur les tarifs de tous les réseaux publics, sur le territoire de l'agglomération montréalaise. Ceci à cause de l'intégration tarifaire qui sera instaurée, inspirée de la politique du *Tarif unique*, et d'un partage des revenus encore indéfini entre les réseaux.

L'iniquité sociale est actuellement manifeste à Montréal et s'aggraverait si personne ne s'en soucie. L'implantation physique, ses coûts sociaux, tout cela vague dans l'absolu déni des réalités des gens que le REM bouscule, plusieurs aspects devraient plutôt être examinés avec soin.

Bien mal y prendre qui voudrait analyser strictement le REM sans y voir des impacts dans toutes les sphères de la vie. Cela concerne la trame urbaine, la mobilité des gens et tout ce que ça suppose pour l'activité humaine. Beaucoup de questions dont les réponses sont insatisfaisantes à l'approbation environnementale ont allumé mon intérêt.

---

<sup>1</sup> <https://www.cdpqinfra.com/fr>

En ma qualité de citoyen résident de Rosemont-La Petite-Patrie, je vous présente aujourd'hui mon mémoire, conscient que mon point de vue peut parfois détonner ou rompre l'ambiance. Je crois qu'il faut approfondir certaines questions fondamentales, dont les réponses jusqu'ici ont été éludées, vaguement abordées, incomplètes...

Il se peut que je me trompe sur certains points, au moins j'aurai suscité des éclaircissements. Avec le peu de temps qui m'a été imparti et les informations obtenues au compte-goutte, voici donc ma modeste et bien imparfaite contribution.

## 1. Les revenus (92,5%) proviendront des usagères et usagers

Les usagères et usagers seront la vache à lait. Le tarif représente 92,5% des revenus du REM qui assureront directement le rendement de CDPQi.

Le projet de REM ne peut être évalué isolément, tant il est harnaché à l'ensemble des réseaux, autant physiquement, qu'avec les tarifs qui seront simplifiés et intégrés. Mais les études de fréquentation sur laquelle la Caisse fonde son calcul de rendement sont incomplètes, ne tiennent nullement compte des impacts sur la fréquentation des autres trains, métro et bus, ainsi que les rabattements. Les autres opérateurs ont avoué ne pas en avoir une idée précise, les études sont en cours.

Le tarif est non seulement une clé de la fréquentation, mais surtout nécessaire au rendement du REM. Une mauvaise évaluation, par exemple, de la fréquentation des réseaux se ferait au prix de la répartition des coûts à l'ensemble des usagères et usagers de tous les réseaux pour maintenir le rendement de la Caisse. Apparaîtra alors le «*vice caché*» de l'inter-financement du REM par les tarifs intégrés à l'ensemble des réseaux publics.

CDPQi nous garantie dans le béton que ses tarifs seront «abordables» et «compétitifs». Un scénario moins positif se doit d'être envisagé.

## 2. Les tarifs seront fixés sur le rendement de la Caisse

Le tarif est dépendant du rendement et défini selon la fréquentation. Les objectifs de rendement du nouveau REM sont fondés sur la base du fort achalandage anticipé<sup>2</sup> (150 000 passagers par jour dès l'inauguration). Retenons qu'une simple rentabilité («*profitability*») n'est pas suffisante, ni l'atteinte de l'équilibre entre les coûts d'opération et les revenus du tarif; c'est le taux de rendement qui est visé, soit le montant d'argent (gagné ou perdu) jugé nécessaire par rapport aux sommes d'argent investies.

Le rendement est questionné. TVA Nouvelles<sup>3</sup> rapporte que professeur en Finance **Mario Lavallée** de l'Université de Sherbrooke, croit que la Caisse peut réussir à faire de l'argent. Mais il doute que ces projets seront extrêmement payants, un rendement de 6%, 7% par année, au plus.

---

<sup>2</sup> <http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2016/04/22/001-caisse-depot-systeme-leger-rails-montreal.shtml>

<sup>3</sup> <http://www.tvanouvelles.ca/2015/01/13/les-infrastructures-rentables-pour-la-caisse>

a-t-il analysé. «*Ça dépend des tarifs qu'on va charger. Offrir les meilleurs tarifs revient à se priver des meilleurs rendements*».

Dans le journal *Le Devoir*, Messieurs **Luc Gagnon, Anthony Frayne et Jean-François Boisvert**<sup>4 5</sup> concluent à un investissement total de 8 milliards de dollars et à un tarif de 21 \$ par jour (aller-retour).

De son côté, M. **Tall** a refusé d'avaliser l'hypothèse de la commissaire **Germain**, de 11% ou 12%. Selon le rapport annuel 2015 de la Caisse, sur quatre années (2012-2015), le rendement global de tous ses investissements est de 10,9 %<sup>6</sup>. M. **Tall** : «*Au cours des cinq dernières années, le rendement réalisé était autour de douze pour cent (12 %) pour l'ensemble de nos investissements en infrastructures*»<sup>7</sup>.

Or, si les rendements de CDPQi tourneraient autour de 11% à 12%, comment les tarifs peuvent-ils rester «*abordables*» ou «*compétitifs*»? Si le tarif projeté est prohibitif, il faudra le garder bas pour préserver une fréquentation suffisante et ainsi atteindre l'objectif de rendement. Qui paiera le manque à gagner compris dans le maintien du rendement de CDPQi? Ce ne sera pas le gouvernement, il n'a jamais réinvesti dans l'allègement des tarifs.

### 3. Le «*vice caché*»

M. **Denis Bergeron**, président de la commission a traduit ma question: «*Est-ce qu'on pourrait arriver devant un effet pervers de ce genre-là, c'est-à-dire que... si on essaie autant que possible d'homogénéiser ou d'unifier la tarification, il y aura un genre d'inter-financement qui pourrait se faire par d'autres utilisateurs que le REM?* »<sup>8</sup>.

Poser la question, c'est y répondre. Des travailleuses à bas salaire et sans fonds de pension, incapables de se payer le REM, devront-elles payer leur métro pour faire fructifier les caisses de retraites de ceux qui peuvent se payer le REM? Quelle ironie!

Organe décisionnel en matière de tarification, selon le projet de loi, l'Autorité veillera à l'intégration tarifaire des tous les réseaux de l'agglomération (REM, trains, autobus, métro), soit

---

<sup>4</sup> <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/477725/prendre-le-train-de-l-etalement-urbain>

<sup>5</sup> <http://www.ledevoir.com/politique/quebec/478588/train-electrique-les-vrais-couts-du-rem>

<sup>6</sup> <http://cdpq.com/fr/resultats/rendements/global>

<sup>7</sup> Lignes 2851, 2852, 2853 à [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_m%C3%A9ropolitain/documents/DT2.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DT2.pdf)

<sup>8</sup> T3 - Lignes 1810 à 1813 à [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_m%C3%A9ropolitain/documents/DT3.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DT3.pdf)

l'uniformisation des quelque 700 tarifs différents réduits à environ 15. Ceci suppose un inter-financement, soit une éventuelle redistribution des revenus.

Il n'existe aucune assurance d'une étanchéité totale et inaliénable entre les tarifs du REM et ceux des autres réseaux – comprenant les lignes existantes avant le REM. Au contraire, l'inter-financement est induit par la tarification intégrée et homogénéisée. C'est le paradoxe de la politique du *Tarif unique*, qui crée des iniquités sous-territoriales et iniquités sociales.

Ni le promoteur, ni le ministère n'ont pu éclairer le public de manière satisfaisante sur cet aspect. Nous ne savons pas quelles seront les modalités de partage des recettes tarifaires et des déficits d'opération entre la future ARTM et la CDPQ Infra, ni entre les autres opérateurs. Y aura-t-il des mécanismes de correction et sur quels paramètres seront-ils établis ? La tarification zonale concerne le partage de trajets, les revenus et les coûts, mais n'est pas une mesure correctrice.

**Il ne s'agit pas d'un détail, mais d'un objectif primordial tiré de la commande politique : que tous les *utilisateurs-payeurs* de l'agglomération contribuent aux rendements de la Caisse.**

Sachant que les hausses de tarif excluent des centaines de personnes du réseau public et que la répartition géographique des personnes à bas revenu n'est pas uniforme sur le territoire<sup>9</sup>, il faut se demander qui prendra le REM. Et pourquoi tous paieraient pour le REM ? Le quidam de l'arrondissement Saint-Michel paiera le REM en prenant la 47, ou tel passager du train de l'Est à Terrebonne, idem pour Unetelle du quartier Chomedey en prenant l'autobus, etc. L'équité sociale ne semble pas atteinte. L'équité sous-régionale ne l'est pas plus.

Le rendement recherché par CDPQ*i* pourrait en résulter un tarif trop élevé pour attirer sa «*clientèle*», lui faire rater ses objectifs optimistes d'achalandage. Compte tenu de la promesse formelle que le tarif sera «*abordable*», un manque à gagner devra nécessairement être comblé quelque part. Aucune garantie n'a été évoquée pour empêcher l'absorption éventuelle par les usagères et usagers des autres réseaux partout sur le territoire, des coûts prohibitifs mais néanmoins aplanis du REM, ceux-cis répartis dans la courte panoplie de tarifs dits «*simplifiés*».

---

<sup>9</sup> Lire : COLAS, Véronique, «*Vaincre les obstacles à la mobilité des femmes*», Conseil des Montréalaises, 2007, ISBN 978-2-7647-0701-2, Août 2007, 35 pages, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS\\_MONTREALAISES\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CM\\_plan\\_transport.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_MONTREALAISES_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CM_plan_transport.pdf) et COLAS, Lire : Véronique, «*Pour qu'elles embarquent !*», L'accessibilité du transport collectif et son impact sur la qualité de vie, avis du Conseil des Montréalaises, novembre 2009, 70 pages, à [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS\\_MONTREALAISES\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Pour\\_quelles\\_embarquent.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_MONTREALAISES_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Pour_quelles_embarquent.pdf)

## 4. Les risques

### La commande politique

Le représentant du ministère, M. **Donais** expose lui-même le sens à donner à l'opération :

*«Ce qui était recherché avec l'entente avec la Caisse, c'était de développer une nouvelle source de financement qui était à l'extérieur du bilan, du périmètre comptable de la province. Donc on arrive avec un joueur extérieur qui est un peu comme une entreprise privée».*<sup>10</sup>

S'agit-il d'un jalon de plus sur voie de la privatisation des services publics ? Si le risque est néanmoins présent de privatisation ultérieure, le projet concrétise un état de fait par la prise en main du TC par la haute finance. Les tarifs du REM (92,5% des revenus) étant déterminés par CDPQi en réplique d'un rendement nécessaire, tout le réseau deviendra dépendant des rendements des marchés où CDPQi investit. Voilà le lien de dépendance du TC de l'agglomération avec la haute finance et les marchés.

Au sujet d'une vente éventuelle d'actifs, le journaliste financier de Radio-Canada, M. **Gérald Fillion** explique que le risque est réel :

*« (...) pour le gouvernement et pour la société québécoise (...) de perdre le contrôle sur des projets d'infrastructures, qui sont en fait des services publics. Il est possible aussi que la Caisse soit tentée, un jour, de vendre certains projets parce qu'ils ne figureront plus dans ses objectifs. Le gouvernement a un droit de premier acheteur, mais il n'est pas impossible qu'une ligne de train ou une autoroute soit vendue éventuellement à des entreprises privées»*<sup>11</sup>.

M. **Fillion** relève un second niveau de danger, celui-là financier :

*«La Caisse plonge les Québécois dans une prise de risque plus élevée. En assumant tous les risques associés aux projets d'infrastructures qui lui seront confiés, la Caisse s'expose davantage à des erreurs, des retards, des dépassements de coûts, des rendements décevants. Dans le cas du (TC), beaucoup de projets sont réputés non-rentables. Est-ce que la plus-value foncière et une tarification raisonnable seront suffisant pour rentabiliser un investissement dans le train de l'ouest ou le SLR du pont Champlain?»*<sup>12</sup>.

Au sujet des plausibles dépassements de coûts, d'après **François Pouliot** de la revue Les Affaires doute des coûts cachés capables de miner la rentabilité :

*« Les deux projets sont évalués à 5G \$, c'est dire que ces projets pourraient chaque année coûter entre 350 et 500 M\$ de plus que selon la façon de faire traditionnelle. Enlevons 100 M\$ de frais pour tenir compte que Québec aurait dû financer le projet en empruntant à 100% alors que la Caisse et ses partenaires mettront probablement une mise de fonds de 35-40% (sur laquelle ils n'ont pas de coûts d'intérêts), on est autour de 250 M\$ à 400 M\$ de coûts*

<sup>10</sup> T3 – Lignes 2931 à 2935 à [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_m%C3%A9ropolitain/documents/DT3.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DT3.pdf)

<sup>11</sup> <http://blogues.radio-canada.ca/geraldfillion/2015/01/13/la-caisse-providentielle/>

<sup>12</sup> Idem

*annuels supplémentaires. Ça reste des sommes appréciables, qui ne seront pas payées par le gouvernement, mais par l'utilisateur. Et peut-être aussi, en fait, par le gouvernement, si la rentabilité des trains n'est pas suffisante pour fournir un rendement satisfaisant. Cette éventualité n'a pas semblé être redoutée en conférence de presse, mais elle n'a pas non plus été écartée »<sup>13</sup>.*

## Étude de risque distincte

Suite à une de mes questions, le président M. **Macky Tall** et M. **Jean-Marc Arbaud**, directeur général adjoint de CDPQi<sup>14</sup> ont contourné l'idée de devoir déposer une étude de risque distincte – toujours de mise en entreprise. Se contentant de présenter une diapositive, ils ont assuré avoir travaillé avec minutie, sousesant les options à chaque étape.

La mission de la Caisse, surnommée le «*bas de laine des Québécois*» est de rechercher «*(...) le rendement optimal du capital des déposants*», mais la gestion éclairée n'a pas exposé les risques réels capables de freiner l'atteinte des objectifs. Se peut-il qu'à un moment, le «*bas*» soit troué par des dépassements de coûts du REM ? Ou :

- par une fréquentation décevante pour cause de surévaluation ;
- des tarifs à la limite de l'abordable (mais néanmoins répartis aux usagers des autres modes partout grâce à l'inter-financement et l'intégration tarifaire – soit le «*vice caché*»;
- une faible captation de taxes foncières dû au développement immobilier mitigé ;
- des problèmes de liquidité ou de crédit ;
- une rentabilité plombée, des rendements insuffisants en comparaison à ceux actuels de la CDPQi menés ailleurs ou des rendements insuffisants de la Caisse elle-même (CDPQ) ;
- des barèmes de rendement fondés sur un projet trop différent ;
- une opportunité inouïe de rendement supérieure dans un autre investissement potentiel qui nécessiterait la liquidation d'actifs disponibles ;
- une décote potentielle de Moody's pour des raisons soit extérieures ou internes ;
- une faible croissance ou un ralentissement économique ;
- une baisse du prix du pétrole ;
- un changement de gouvernement ; etc. ???

L'un dans l'autre, la société québécoise est exposée à de hauts risques, en liant les tarifs à la finance, au monde spéculatif dont il n'a aucune prise. L'opération servira d'étalon de mesure pour les autres services publics.

---

<sup>13</sup> <http://www.lesaffaires.com/blogues/francois-pouliot/slr-et-train-bon-pour-la-caisse-le-tresor-moins-pour-l-usager/575322>

<sup>14</sup> T2 - Lignes 1599 à 1607 à [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_m%C3%A9ropolitain/documents/DT2.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DT2.pdf)



## 5. La fumisterie du «P-P»

Par sa réforme du TC de l'agglomération montréalaise, dont le projet du REM est la clef de voûte, le gouvernement libéral va plus loin dans la ré-ingénierie de l'État. Sous le vocable de «*projet public-public*», il s'agit, en langage décodé, de faire fructifier l'argent public de manière privée.

Ce projet dit «*public*» est avancé comme celui d'une entreprise privée. D'abord, par la manière, le projet est mené grâce aux techniques de relations publiques. Les audiences se sont déroulées avec énormément de difficulté à tirer les vers du nez des représentant-es de CDPQi. Le public apprend que des ententes secrètes sont signées avant même le rapport du BAPE.

Pour le ministère des Transports, CDPQi est «*(...) un joueur extérieur qui est un peu comme une entreprise privée*». <sup>15</sup> En outre, CDPQi aura des partenaires privés participant au financement (entre 50% et 60%) et qui exigeront eux aussi un rendement privé.

**Un projet «*public-public*» avec des partenaires privés, lié au marché et au rendement financier, c'est un PPP nouvelle appellation.**

L'État internalise des coûts d'instauration, et c'est le privé qui en profitera. Le présent et le futur sont entendus. Le risque est réel qu'un seul ou plusieurs facteurs non considérés à juste titre mènent à la privatisation – soit à la vente d'actifs - en tout ou en partie du réseau.

L'acquéreur profitant d'une externalisation antérieure des coûts, n'ayant pas participé ni au financement, ni au fiasco s'en suivant, il obtiendra un beau rabais – soit le REM en tout ou en partie - clé en main.

Il n'a pas été précisé si le gouvernement avait préséance dans le cas d'une vente des actifs, ou s'il n'avait que le droit de lever cette option comme toute entreprise privée souhaitant soumissionner. Le gouvernement «*(...) a toujours le contrôle, la possibilité de récupérer ses actifs*» <sup>16</sup>. Le gouvernement pourrait choisir de favoriser la vente d'actifs au privé.

Il s'agit encore de fonds publics, rappelons-le.

---

<sup>15</sup> T3 – Lignes 2931 à 2935 à [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_m%C3%A9ropolitain/documents/DT3.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DT3.pdf)

<sup>16</sup> Macky Tall, à [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_m%C3%A9ropolitain/documents/DT2.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DT2.pdf)

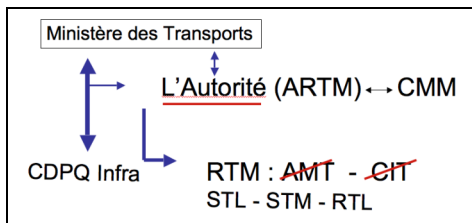
Autre manifestation de l'intrusion dans la gestion publique, du modèle de gouvernance calquée sur le privé : les instances décisionnelles ne sont plus à portée de bras politique. Autant l'ARTM que CDPQi échappent au contrôle démocratique de la population.

D'ailleurs à qui un usager doit-il s'adresser pour une requête, une plainte, une suggestion, une opinion, une revendication sur les services du REM ? Il est tout aussi ridicule de parler de démocratie lorsqu'une seule séance («*spéciale*») du conseil d'administration de l'Autorité sera publique. Tandis que CDPQi oeuvre à huis clos, c'est privé. Il ne restera plus qu'une seule façon d'influencer la prise de décision sur les tarifs : les urnes.

## 6. Gouvernance : La Caisse ne sera pas soumise à la Loi 76

Il est important d'évaluer les impacts sur la concentration des pouvoirs de gouvernance tournée vers les exigences de la profitabilité de la Caisse, ainsi que de saisir la mécanique décisionnelle en matière de tarification.

CDPQ Infra ne sera pas soumise à la Loi 76, avons-nous appris. La Caisse jouira-t-elle d'un traitement de faveur au détriment des réseaux publics en négociant avec le gouvernement pour fixer ses tarifs ? Le gouvernement s'est-il ainsi donné l'opportunité d'intervenir indirectement pour garantir le rendement de CDPQi ? La création d'une voie de contournement politique aurait-elle comme conséquence d'affaiblir le pouvoir à la fois de l'Autorité et celui de la CMM ?



### Compétences exclusives

Selon le texte explicatif de la Loi 76<sup>17</sup> modifiant l'organisation et la gouvernance du TC dans la région métropolitaine de Montréal : «*Le projet de loi confie à l'Autorité la planification des services de TC sur l'ensemble de son territoire (...). Le projet de loi accorde de plus à l'Autorité la compétence exclusive pour établir le cadre tarifaire du TC applicable sur ce territoire (...)*».

<sup>17</sup> <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-76-41-1.html>

Il semble que la voie décisionnelle de la tarification décrite par le pl. 76 est altérée avec l'Entente entre CDPQi et le gouvernement, puisque c'est la Caisse qui doit fixer ses tarifs, contournant la compétence exclusive de l'ARTM en quelque sorte. Nous le verrons plus loin.

Aussi, le projet de loi «*confie au Réseau l'exploitation de services de TC sur tout ou partie de son territoire qui correspond à celui de l'Autorité. Il accorde au Réseau la compétence exclusive pour la desserte du territoire par des services de TC par trains de banlieue*». Or, ce ne sera pas le RTM qui sera l'opérateur, mais CDPQi, ce qui me semble également contraire à la lettre du projet de loi. Le SLR ne semble pas considéré comme un train de banlieue.

Il faut jauger de la cohérence et jusqu'à quel point l'Entente et celles subséquentes entre CDPQi, le gouvernement et l'Autorité peuvent contredire le caractère exclusif des compétences de l'ARTM et du RTM.

En outre, il serait intéressant d'évaluer l'option que CDPQi lègue au RTM les opérations du REM une fois la ligne en marche.

### **Structure décisionnelle des tarifs floue**

En tentant d'expliquer les rôles de l'Autorité (ARTM) et du Réseau de transport métropolitain (RTM), le représentant du ministère des Transports, **M. Daniel Donais** semblait clair au départ :

*«Il n'y aurait juste une organisation (l'Autorité) qui serait responsable de l'ensemble de la planification, de l'organisation et du financement des services de TC».*<sup>18</sup> Le RTM «*serait chargé de l'exploitation des trains de banlieue*»<sup>19</sup>.

Le représentant du ministère a cependant ajouté de l'opacité, en réponse à un citoyen :

*«(...) la Loi sur la gouvernance fixe les paramètres au niveau de la gestion, donc ce n'est pas un projet qui va être planifié ou géré par l'Autorité, ça va être réalisé par la Caisse. Donc, c'est indépendant»*<sup>20</sup>.

À son avis : «*La Loi 76 ne s'applique pas directement à CDPQi Infra, mais CDPQ... En fait la Loi aussi prévoit qu'il y va y avoir des ententes entre l'ARTM et CDPQ Infra pour assurer une intégration tarifaire entre les organismes*»<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> M. Daniel Donais, Représentant du ministère des Transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports, Retranscription de la séance du 29 août 2016, 19 h, lignes 868, 869 et 870 à

[http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_m%C3%A9ropolitain/documents/DT1.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DT1.pdf)

<sup>19</sup> DT1, Ligne 875

<sup>20</sup> DT1, Lignes 1529, 1530, 1531

<sup>21</sup> DT1, Lignes 895, 896, 897

La commissaire **Corinne Gendron** a bien saisi l'embrouillamini :

*«Vous allez avoir d'un côté, quatre entités assujetties à cette nouvelle autorité et, d'un autre côté, une entente contractuelle avec une autre autorité, alors qu'on joue exactement dans les mêmes territoires, on va jouer aussi avec le même bassin d'usagers, on va en plus jouer avec le même tarif»<sup>22</sup>.*

À lire l'Entente entre CDPQ et le gouvernement, l'ambiguïté est patente. À qui incombe la responsabilité de fixer les tarifs ? À l'article 3.4.2 de l'Entente, il est spécifié, *a contrario* du pl. 76, que :

*«L'établissement de la tarification et du mode de collecte des revenus ainsi que de leur évolution sont de la responsabilité de la Caisse. Le cadre tarifaire à long terme sera défini par la Caisse au cours de la phase de planification»<sup>23</sup>.*

Mais voilà que sur une question portant sur la clarté de la structure décisionnelle, M. **Jean-Marc Arbaud** de CDPQi affirma que *«(...) c'est une négociation contractuelle entre nous et l'ARTM»*. Avec endossement du gouvernement ?, demanda le président **Bergeron**. M. **Macky Tall** répondit par l'affirmative : *«Également»<sup>24</sup>*. Il précisa que les mécanismes d'imputabilité et de régulation seront établis après négociation avec le gouvernement, c'est prévu dans l'Entente. Il est entendu que le gouvernement *«(...) n'ait jamais le pouvoir d'orienter les politiques financières et administratives de la Caisse»<sup>25</sup>*.

La façon dont s'articule la patente est confondante. Soit que CDPQi fixe ses tarifs seul, ou avec le gouvernement directement, ou en duo avec l'ARTM, ou conjointement ? Les voies à trois rails causent ici un problème d'aiguillage.

Pour sa part, le représentant du ministère des Transports n'a pu éclaircir l'auditoire : *«(CDPQi) n'est pas un opérateur qui est directement sous sa juridiction au sens de la loi. (l'Autorité) va pouvoir convenir d'ententes avec la Caisse au niveau de l'intégration tarifaire et des services»<sup>26</sup>*.

Rappelons que l'Article 5 du projet de Loi 76 précise la «préséance» de l'ARTM sur toute compétence d'un organisme de TC :

*«La compétence en matière de TC des personnes que la présente loi confère à l'Autorité sur son territoire a **préséance** sur toute compétence semblable qu'un organisme public de TC ou qu'une municipalité locale, dont le territoire est compris dans le sien, pourrait exercer en vertu d'une loi générale ou spéciale»<sup>27</sup>.*

---

<sup>22</sup> Lignes 3024 à 3027 à [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_m%C3%A9ropolitain/documents/DT3.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DT3.pdf)

<sup>23</sup> Idem

<sup>24</sup> TD4 – Lignes 1220 à 1231 à [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_m%C3%A9ropolitain/documents/DT4.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DT4.pdf)

<sup>25</sup> DA62, L'Entente à [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_m%C3%A9ropolitain/documents/DA62.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DA62.pdf)

<sup>26</sup> TD3 – Lignes 2910 et 28911 à [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_m%C3%A9ropolitain/documents/DT3.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DT3.pdf)

<sup>27</sup> Projet de Loi 76 à <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-76-41-1.html>

Il est fort étrange que les pouvoirs contractuels définis à l'article 8 du projet de Loi 76 permettent des ententes sur la légation des pouvoirs décisionnels de tarification de l'ARTM à un opérateur privé. Seuls les organismes de TC publics peuvent conclure une telle entente.

Or, CDPQi est une entité de la Caisse, et ne peut être considéré comme un opérateur public. Ni le REM, ni CDPQi ne sont cités dans le pl. 76 comme opérateur public. L'article 25 est encore plus net, l'**Autorité aura la compétence exclusive pour établir la tarification**. Le gouvernement peut réaliser des ententes *ad hoc*, mais l'importance du projet et ses milliards investis ne représentent pas une exception mineure.

### **Iniquité des réseaux privé / publics**

Selon le pl. 76, l'Autorité doit décider, après négociation éventuelle (ou consultation, c'est nébuleux) avec la CMM, des tarifs sur les réseaux des opérateurs publics sous sa juridiction, mais CDPQi et son REM ne le sont pas. Il doit être clair que les responsabilités de l'Autorité ne peuvent pas se limiter à recevoir la commande politique directe et d'avaliser par entente les questions de tarification négociées entre CDPQi et le ministère. Il y a interférence au détriment de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM).

Parce que le REM est financé par le gouvernement, il ne relèvera pas directement de l'Autorité. Cette gouvernance à deux vitesses est inéquitable pour les autres réseaux aussi financés par le gouvernement, et crée davantage de confusion qu'une simplification prétendue.

La question de l'inter-financement devient un déterminant. Dans le cas d'une augmentation possible de tarifs du REM, cela mettrait à l'épreuve la rentabilité de la Caisse (bras financier du gouvernement) versus le poids de la ville centre et de la CMM au travers la médiation de l'Autorité, bras politique du gouvernement. La capacité de résistance des réseaux publics, dont trois sont municipaux (STM, STL et RTL), à des hausses de tarifs pour payer le REM s'en verrait atténué. La gouvernance installerait ainsi une iniquité de traitement entre le réseau privé et le réseau public.

## **7. Des coûts occultés**

Il serait apprécié d'obtenir l'ordre de grandeur des coûts totaux du projet, soit le véritable investissement public projeté. N'avancer que le chiffre de 5,5 milliards de dollars est spécieux.

Au chapitre des coûts occultés, ceux galopants des contrôles techniques n'ont pas été discutés. Présentement en vigueur sur le réseau des trains, le mode de paiement traditionnel est le «*paiement à l'honneur* ». Les quais sont ouverts, les contrôles par les employés à l'intérieur du train sont peu coûteux et peu fréquents. Le désavantage est le resquillage et cela est difficile à évaluer économiquement. Toutefois ce n'est pas une perte, ni un manque à gagner complet. Le grand avantage est la rapidité d'embarquement, les économies de billetterie et de contrôle (guichets, sécurité, répression), et surtout l'ambiance paisible qui peut régner à bord du train, car le «*paiement à l'honneur*» est basé sur la confiance du transporteur en l'usagère/usagers, et vice-versa.

Faudra-t-il passer par des portes pour avoir accès aux quais des stations, donc passer par un genre de guichet électronique ? Le «*paiement à l'honneur*» sera-t-il abandonné sur tout le réseau de trains de banlieue pour s'uniformiser avec le REM ? Avec l'intégration tarifaire et l'intermodalité, l'accès aux quais sera-t-elle exclusive sur tous les réseaux ? Ceci implique des coûts externes à CDPQi, mais assumés par le RTM. Installera-t-on des clôtures autour des quais, ou des guichets électroniques à chaque porte donnant accès aux quais de chaque station existante ? Combien cela en coûtera-t-il à chacun des opérateurs et quel sera l'impact de ces contrôles sur les tarifs ?

## **8. Achalandage jovialiste : un bricolage**

Les STM, STL et RTL ont avoué n'avoir aucune étude d'achalandage de leurs réseaux qui tient compte du projet de REM et du rabattement vers ce mode. Celles-ci en cours seront complétées après la décision ministérielle. CDPQi n'a donc aucune étude fiable sur l'impact de l'achalandage des autres réseaux sur le sien et vice-versa. Comment CDPQi peut-il ainsi déduire que les tarifs, soit ses principaux revenus, produiront un rendement suffisant pour justifier l'investissement dans le projet ?

J'entends aussi les usagères et usagers se demander si le REM gonflera l'achalandage de la ligne Orange à l'heure de pointe. Etc.

La commissaire **Corinne Gendron** : *«Vous avez eu accès à aux prévisions d'achalandage de la ligne du REM ?»*. La réponse de M. **Ludwig Desjardins**, directeur de la planification stratégique de l'AMT laisse songeur : *«On a pas eu, si on veut, les données détaillées et avec des études d'un côté de validation pour notre propre réseau»*. Sans ces données précises - les études d'impact sont en cours - les hypothèses probabilistes n'étaient que *«préliminaires»*.

Donc, des études de fréquentation inexistantes avec le scénario REM, ses rabattements et impacts sur les réseaux... tous les opérateurs n'en possèdent que des éléments parcellaires, illustré par cet aveu de M. **Michel Tremblay**, directeur de la STM. M. **Desjardins** avoue lui aussi ne pas posséder de *«(...) portrait global à la fois de l'intégration des réseaux, besoins de rabattement, et également des impacts sur les différents réseaux de la région»*<sup>28</sup>. Aucun opérateur, ni CDPQi n'a eu le temps avant ces présentes audiences du BAPE, de réaliser des études sur l'influence du REM sur son réseau. Que des incantations probabilistes.

Les études sont en cours de réalisation, les données ne seront pas toutes rattachées. L'échéance est vague : décembre, ou *«plusieurs mois»*. Après la décision ministérielle ? Comment ne pas conclure que les études de fréquentation – un déterminant essentiel aux tarifs - ne sont pas complètes, mais plutôt jovialistes. Il s'agit d'une marche à l'aveugle aberrante.

Comment la Caisse peut évaluer son rendement sur un tel bricolage d'achalandage ?

## 9. Abordable, vous dites ?

Avec une hypothèse de départ d'un rendement à 6 %, **Gagnon et al.** opinaient dans une lettre ouverte publiée dans Le Devoir, que :

*(...) «Selon les négociations futures, deux options sont possibles : si la STM refuse l'intégration tarifaire, le REM doit effectivement facturer un tarif de 21 \$ par jour (10,50 \$ par trajet) ; si la STM accepte l'intégration tarifaire, les coûts exorbitants du REM causent une forte hausse généralisée des tarifs»*<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> Lignes 4707, 4708 à [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_m%C3%A9ropolitain/documents/DT3.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DT3.pdf)

<sup>29</sup> <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/477725/prendre-le-train-de-l-etalement-urbain>

Aussi dans Le Devoir<sup>30</sup>, M. **Axel Fournier** de l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud - applaudit la Caisse pour son REM et coupe le tarif de moitié, mais oublie dans son calcul le lien intrinsèque du tarif et du rendement (décrit par le professeur Filion). Son omission fut bien notée par **Gagnon et al.**<sup>31</sup> dans une réponse subséquente.

Le tarif doit demeurer «*abordable*» pour les usagers. «*Sans avancer de tarifs, M. Michael Sabia a promis qu'ils seront « dans la fourchette de l'offre actuelle »* ». Et le maire **Denis Coderre** de préciser : « *ce n'est pas un luxe, on veut que les gens le prennent* »<sup>32</sup>. Mais quel est le plafond d'un tarif pour qu'il soit «*abordable*» ? 21 dollars \$ (aller-retour) , 31 dollars, \$ 51 dollars ??? Quelle est la limite acceptable pour le consommateur ?

On promet des tarifs «*abordables*», mais c'est un concept flou - une Coffee Crisp est très abordable pour un ingénieur, mais un peu chère pour le travailleur à l'actuel salaire minimum. L'abordabilité semble cannée sans que personne n'y place une appréciation économique. Ça représente combien, un tarif «*abordable*» ?

D'aucuns peuvent se réjouir du sens de l'abordabilité dans l'esprit du maire de Montréal – quoique promesse éloignée est vite oubliée – mais cela signifie qu'elle se fera au prix de la répartition des coûts sur l'ensemble des usagers de tous les réseaux afin de maintenir le rendement du REM pour la Caisse.

## 10. Disparités territoriales et iniquités sociales

Le tarif, c'est l'accès à l'accès à la mobilité. La politique du tarif unique a ce défaut majeur. Avec l'intégration tarifaire et l'inter-financement des réseaux, les revenus du TC seront distribués entre les réseaux sur le territoire, selon une formule actuellement inconnue. On recherche à homogénéiser les titres, les tarifs.

Mais la richesse et la pauvreté sont inégalement distribuées sur le territoire. Les usagères et usagers ne sont pas répartis uniformément selon leur condition sociale, ni selon le mode de TC utilisé. Les usagères et usagers de l'arrondissement Saint-Michel paieront, le cas échéant, pour les rendements du REM en prenant un autre mode, tel le métro, etc.

---

<sup>30</sup> <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/478086/transport-collectif-la-rentabilite-du-rem-est-bel-et-bien-possible>

<sup>31</sup> <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/477725/prendre-le-train-de-l-etalement-urbain>

<sup>32</sup> <http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2016/04/22/001-caisse-depot-systeme-leger-rails-montreal.shtml>



Cette iniquité sous-régionale en est une principalement d'iniquité sociale et de disparité du développement urbain. Une mesure corrective peut être envisagée pour temporiser le risque d'exclusion sociale des TC, telle que nous la connaissons à Montréal depuis plusieurs années.

En effet, l'appauvrissement induit par une hausse à la consommation frappe durement le budget des ménages. Le transport est le troisième poste en importance dans leur budget. Les personnes touchées sont principalement les femmes, les sans emplois et beaucoup de personnes travaillant sous le seuil de pauvreté. Le débat sur le salaire minimum révèle qu'à 10 dollars 75 cents de l'heure... Petit train ne va pas loin. Il manque 4,35 \$ de l'heure pour combler les besoins de base d'un individu.

Pour corriger en partie le «*vice caché*» de l'inter-financement, la plus intéressante mesure tarifaire à adopter, celle capable d'obtenir l'approbation de la société civile et dont la mise en place est non seulement possible avec le projet de Loi 76, mais facile à instaurer et économique au vu des sommes astronomiques investies dans le REM, c'est le tarif fondé sur le bas revenu (selon le rapport d'impôt des individus), soit la *Tarifification sociale*.

## 11. Étalement urbain, TOD et GES

CDPQi et des fonctionnaires caractérisent «*TOD*» les stations du REM. Tant les premiers indicateurs des Transportation Research Board, Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy de Washington et tutti quanti semblent contredire les propos de tous les experts entendus au BAPE. Il importe que le promoteur fournisse ses indicateurs de TOD.

Les trois premiers indicateurs que l'étude URBATOD<sup>33</sup> a établi à partir des modèles à succès dans le monde sont :

1- La mixité et l'accessibilité des fonctions résidentielles, commerciales, écoles, bureaux et services. Or, la mixité des usages n'a jamais été l'objet d'une préoccupation en audience. L'absence d'accessibilité des services à moins de 400 mètres n'a jamais été évoquée.

2- La mixité sociale, soit les logements pour tous les groupes (revenus, âge, ethnicité, taille des ménages) : Jamais étudié. Au contraire de la mixité sociale, il est question de développement immobilier à haute évaluation fiscale.

---

<sup>33</sup> Étude URBATOD, Florence Junca-Adenot (DEUT-UQAM) et al. à [http://www.forumurba2015.com/4\\_urbatod/4.2\\_urbatod\\_2006/resultats\\_recherche/R%C3%A9sultats\\_recherche.pdf](http://www.forumurba2015.com/4_urbatod/4.2_urbatod_2006/resultats_recherche/R%C3%A9sultats_recherche.pdf)

3- La densité : *a contrario* d'une densification où les stations sont cœur du développement, celles projetées sont à côté et loin des services à pied. On ne peut qualifier de TOD un développement, en plantant une station au Dix30.

Sur la base des indicateurs de *Statewide TOD Study* (California DOT, 2002), un TOD est :

*«(...) un secteur de développement de moyenne à haute densité, situé à distance de marche (400 mètres) d'un point d'accès important du réseau de TC, offrant des opportunités de logement, d'emploi et de commerce, conçu pour le piéton mais n'excluant pas l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou le re-développement d'un secteur dont la conception facilite l'usage des TC et actifs»<sup>34</sup>.*

Les piétons semblent une préoccupation très secondaire du promoteur. Or, la mobilité des piétons doit être au centre de la définition d'un TOD et pas seulement les distances parcourues pour le transfert entre les modes. Les déplacements de la vie ne se limitent pas à prendre le REM.

Quelqu'un dans la pièce, peut-il également soulever la question de la mixité sociale ? Les audiences n'ont pas soulevé la préoccupation de mixité sociale, ou de revitalisation urbaine fondée sur l'enrichissement collectif limitant la gentrification.

CDPQi n'a pas planifié sérieusement le transport actif par vélo, ni prévu les liens (ce n'est supposément pas son mandat), les raccordements cyclables, etc. À peine a-t-on pensé à copier ceux qui existent à certaines stations. L'espace prévu pour les usagères et usagers dans le SLR – hors-pointe – et compte tenu de l'achalandage désiré, fait aussi douter de la place qu'auront les cyclistes et leur vélos dans le REM.

Une étude approfondie et indépendante s'impose à partir des indicateurs d'URBATOD. Un examen minutieux des stations du REM selon l'ensemble des indicateurs de TOD n'a pas été réalisé pour les audiences, ce qui est nécessaire avant de répéter à satiété que des GES seront économisés.

## **GES**

Il s'agit d'un projet visant notamment la captation du pouvoir de dépenser des banlieusards actuellement dirigée vers l'automobile (92,5% des revenus du REM), celle des usagères et usagers du TC sur l'ensemble des réseaux, et de la captation foncière des *«nouveaux projets»*.

---

<sup>34</sup> [http://www.forumurba2015.com/4\\_urbatod/4.2\\_urbatod\\_2006/tod/Transit\\_Oriented\\_Development.pdf](http://www.forumurba2015.com/4_urbatod/4.2_urbatod_2006/tod/Transit_Oriented_Development.pdf)

Il est prévu de diminuer de près de 16 800 tonnes de gaz à effet de serre (GES) annuellement et de réduire les pertes économiques liées à la congestion routière dans la région métropolitaine, celles-ci estimées à 1,4 milliard \$ annuellement. Cette évaluation des GES est contestée. **Gagnon et al.**<sup>35</sup> soulignent que les stations éloignées du REM et ses stationnements incitatifs favoriseront plutôt l'étalement urbain, ce qui augmente la dépendance au pétrole et qui produira davantage de GES.

Le mandat de CDPQ Infra vise l'intermodalité des bus et trains et métro, mais pas nécessairement des voitures, le nombre de places de stationnements sera limité et certains verront son nombre de places réduit. Cela fait craindre l'accroissement de l'étalement urbain, les gens arriveront rapidement et nombreux en autobus de rabattement, donc pourront aller vivre plus loin. Il s'agit de la conjecture de Zahavi sur la relativité de l'espace-temps de déplacement. Plus c'est rapide, plus on va vivre loin. La distance parcourue augmente avec l'accélération des modes de transport.

Paradoxalement, l'accroissement des stationnements incitatifs est aussi de nature à accroître l'étalement urbain. L'un dans l'autre, le projet n'a pas bénéficié lors des audiences du BAPE de l'éclairage par le promoteur ou par les planificateurs présents des théories du transfert modal, ni de celles sur l'étalement urbain.

## **12. Plus value foncière et iniquité sociale (bis)**

CDPQi anticipe des investissements privés de 5 milliards \$ dans le développement immobilier le long du tracé du REM et compte sur l'accroissement de la valeur des terrains et immeubles, et compte obtenir 50 % de la captation foncière des «nouveaux» (?) développements. Cette captation représenterait, selon ses estimations, à 6% du financement du REM au départ. Un amendement législatif sera nécessaire et CDPQi discute avec le gouvernement et les villes. Le périmètre de nouveaux projets ou transformations majeures sera limité à un périmètre d'environ 1 kilomètre autour des stations.

Vraisemblablement, la hausse de la plus-value foncière prévue ne se limitera pas aux terrains des futurs projets dans ce périmètre. Il importe d'examiner les liens entre la hausse de la plus

---

<sup>35</sup> **Luc Gagnon** (Président, Option transport durable), **Jean-François Boisvert** (Coalition Climat-Montréal), **Anthony Frayne** (Consultant en financement et tarifs et ancien régisseur à la Régie de l'énergie)  
<http://www.ledevoir.com/politique/montreal/477725/prendre-le-train-de-l-etatement-urbain>

value foncière, les hausses de taxes municipales, les hausses de loyer, et le phénomène de gentrification.

Or, CDPQi, les villes de Montréal et Longueuil n'ont aucune idée des impacts sociaux sur l'augmentation de la valeur et celle des taxes foncières. Il ne semble pas y avoir d'automatisme entre une hausse de la valeur et hausse de taxe subséquente. Mais c'est une loi d'Airain, puisqu'aucune étude du promoteur, ni de la Ville de Montréal ne s'intéresse à l'impact d'une hausse de la valeur des propriétés voisines des stations sur une hausse de taxes subséquente, ainsi que les hausses de loyer prévisibles ou la vente à la hausse des immeubles à logement, par exemple. Ce sont pourtant des facteurs de gentrification.

Un article du journal Métro<sup>36</sup> rappelle qu'il est possible d'avoir une bonne idée de l'augmentation de la valeur des terrains et immeubles à proximité près des stations de TC :

*«La hausse de la valeur foncière entraînée par la construction d'une gare ou d'une station de métro peut (sic) atteindre jusqu'à 150%, d'après plusieurs études faites en Amérique du Nord. À Montréal, une étude de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) réalisée en 2011 mentionnait que la plus-value s'élevait à 13% dans un rayon de 500m, à 10% dans un rayon de 1 km et à 5% dans un rayon de 1,5 km».*<sup>37</sup>

J'ai demandé si des études avaient été réalisées sur les impacts socio-économiques de l'augmentation de la valeur, de leur relation avec la hausse de taxes foncières et des probables hausses de loyers qui s'en suivent. Le représentant de la Ville de Montréal a affirmé ne pas posséder une telle étude, la considérant vaine et a discrédité sa nécessité. En somme, les villes n'ont pas l'intention de s'en préoccuper.

Un second éclairage est apporté sur la hausse de la plus value foncière des voisins des stations et du potentiel de captation concernant les nouveaux projets. Un rapport de la Banque nationale a été réalisé en 2006<sup>38</sup> par un professeur émérite, l'expert international, le Dr **George Hazel** admet, tel que rapporté par Métro, que :

*«La captation de la valeur foncière n'est pas efficace pour tous les projets, mentionne le rapport de la Banque nationale. Dans certains cas, il n'y a pas de hausse de la valeur foncière, les gains fonciers qui peuvent être raisonnablement être récupérés sont minimes, ou encore la hausse de la valeur foncière est difficilement récupérable».* Toutefois, M. **Hazel** croit *a priori* que Montréal a les atouts.

---

<sup>36</sup> <http://journalmetro.com/actualites/national/575890/transport-en-commun-quebec-envisage-de-percevoir-la-plus-value-fonciere/>

<sup>37</sup> JDMD Groupe Conseil inc., «Mesure de l'impact des trains de banlieue sur les valeurs résidentielles unifamiliales : Une application pour la rive sud de la région métropolitaine de Montréal», présenté à l'Agence métropolitaine de transport (AMT), 40 pp.

<sup>38</sup> HAZEL, George, «La captation de la plus-value foncière comme moyen de financement du TC pour le grand Montréal», Banque nationale, octobre 2014, 31 pp., à [https://www.bnc.ca/content/dam/bnc/fr/a-propos-de-nous/nouvelles/salle-de-presse/communiques-de-presse/etude\\_infrastructures\\_Banque\\_Nationale.pdf](https://www.bnc.ca/content/dam/bnc/fr/a-propos-de-nous/nouvelles/salle-de-presse/communiques-de-presse/etude_infrastructures_Banque_Nationale.pdf)

Le gros défaut de son analyse est l'absence de préoccupation sur l'impact social et économique de hausses sur la population résidente. Des quartiers sensibles près des stations connaîtront-ils le phénomène de gentrification ? Les audiences ne nous ont pas permis d'entrevoir cette préoccupation pourtant importante pour l'acceptation sociale du projet.

Le lien entre les hausses de taxes et de loyer est plus probant. Dans son rapport final sur l'évaluation de la fixation des loyers publié en octobre 2003<sup>39</sup> pour la Régie du logement, la firme Roche a vulgarisé les paramètres établis dans le Règlement<sup>40</sup> à cette fin et les taxes municipales font partie des postes faisant l'objet d'ajustement dans le cadre des dépenses d'exploitation. Un formulaire en ligne<sup>41</sup> est très explicite.

Les taxes municipales et les prix des loyers suivent la même progression depuis des années. Il n'y aucune raison de croire que l'augmentation espérée par CDPQi de la plus-value foncière et les hausses de loyer suivant des hausses de taxes n'auront pas d'impact négatif sur le budget des ménages et sur leur localisation.

L'impact social et économique sera-t-il éclipsé de l'examen environnemental ?

### **13. Un enrichissement collectif ?**

Les dépenses de logement arrivent en tête des principales dépenses des ménages et sont un facteur établi de gentrification. Le paradoxe s'expose ainsi : l'établissement autour des gares des ménages capables de se payer le train et leur habitation, chassant ceux qui y peinent, qui sont exclus des TC pour cause de tarifs exorbitants en rapport avec leurs revenus disponibles pour leur loyer et leur transport.

Le REM ne vise pas la mise en mobilité des personnes qui vivent sous le seuil de pauvreté – et très souvent au salaire minimum, mais les rendements suffisants pour la Caisse. D'où le manque de volonté de s'attarder à ces questions de la part des promoteurs, genre de préoccupation plus que subsidiaire. On s'en remet aux administrations municipales qui devraient pourtant se préoccuper des impacts sociaux des développements urbains.

---

<sup>39</sup> pp. 25-26, à <http://www.rdl.gouv.qc.ca/fr/pdf/roche.pdf>

<sup>40</sup> Loi sur la Régie du logement, Règlement sur les critères de fixation de loyer (chapitre R-8.1, a. 108, par. 3 et 6), chapitre R-8.1, r. 2, consulté à <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cr/R-8.1.%20r.%202>

<sup>41</sup> <http://www.rdl.gouv.qc.ca/fr/pdf/csal2016-F.pdf>

Quels sont donc les liens entre la hausse de la valeur foncière, les hausses de taxes, les hausses de loyer, la vente d'immeubles et la gentrification ? Force est de constater qu'il n'y a aucune volonté de s'instruire de ces liens, qu'ils soient probants ou pas.

C'est justement le moment, lors de l'examen d'un tel projet d'envergure, qu'il est pertinent et nécessaire d'étudier ses impacts sociaux et économiques.

## CONCLUSION

### **Le tarif est au centre de la gouvernance**

N'est-il pas temps de faire entrer la responsabilité sociale dans la culture des entreprises ?

Les audiences ont servi à un supplice dont CDPQi s'aurait bien passé. La novlangue de bois fut reine des travaux, les séances de relations publiques étant davantage son affaire. La période de question du public c'est déroulée sans que le public puisse consulter les documents déposés en retard. Certaines études, comme les évaluations de l'achalandage des autres réseaux de TC en lien avec celle d'un REM ne seront prêtes qu'après la décision ministérielle, alors que le mystère règne même sur les coûts totaux d'investissement public. L'opacité n'est pas utile à l'appréciation des citoyennes et citoyens, ce projet a usé du secret commercial, d'ententes secrètes, son attitude refléta une «*stratégie des cachotteries financières et économiques*»<sup>42</sup>.

Menées prestement, sans les études appropriées et suffisantes, les audiences et l'évaluation fondée sur tant d'incertitude est de nature à entacher la crédibilité de l'exercice. Cela ressemble à une «*fast track*». En raison de l'échéancier très serré du projet<sup>43</sup>, Québec a réduit le processus d'évaluation environnementale de deux semaines, les consultations du Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE) sont réduites au minimum prescrit par la loi.

J'aurai souhaité mieux étayer mon argumentaire, mais le temps imparti à l'étude du projet par le public a été restreint et nettement insuffisant, à l'image de la précipitation de CDPQi. La dernière retranscription de la période de question a été mise en ligne très tardivement. La mise en disponibilité des études a contribué au climat de «*cachotteries*» dénoncé par des citoyens avisés. Pire, CDPQi conclue des ententes secrètes et agit comme si le projet était déjà approuvé. Ce n'est pas exactement respecter l'esprit du processus du BAPE.

---

<sup>42</sup> <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/477725/prendre-le-train-de-l-etalement-urbain>

<sup>43</sup> <http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2016/06/21/002-bape-rem-slr-caisse-depot-evaluation-train.shtml>

La gestion des finances publiques a l'obligation de transparence et d'imputabilité, ce dont le promoteur n'a pas été démontré, par son attitude de gestionnaire privé.

L'ancien ministre de l'Environnement, M. **Daniel Breton** a vu juste : ce projet est précipité. Il y aura un gap énorme entre celui présenté et analysé au BAPE, à celui final. À mon avis, que ce soit au niveau des études manquantes ou incomplètes, les coûts réels inconnus, l'évaluation de la fréquentation volontariste, et la gouvernance nébuleuse ont soulevé plus de questions que de réponses.

J'abonde aussi avec l'observation de M. **Normand Parisien** : «*La Caisse est pressée, mais pas prête*». Cette seule raison suffirait à refuser ce projet précipité et mal ficelé. Mais il ne faudrait pas retenir que cela, tant le projet annonce une intention dont le fondement est inacceptable pour autant.

### **La Caisse veut le beurre, l'assiette à beurre, la nappe, la table, la maison...**

Nous n'entrevoions que la pointe du stratagème suivant : un tarif qui assure un fort un taux de rendement ; un inter-financement des tarifs intégrés et uniformisés sur l'ensemble des réseaux ; une gouvernance facilitant par voie de contournement la prédominance des tarifs du REM. Voilà la centralisation des pouvoirs en matière de TC avec, comme un cheval de Troie, une figure de privatisation pour les services publics.

Davantage qu'un «*vice-caché*», tel un ver dans la pomme ; le tarif du REM déterminé par le rendement – ceci sous une intégration tarifaire et un inter-financement - est une virulente attaque de privatisation du service public de TC.

Cette main mise de la finance et des marchés est au coeur du projet politique.

CDPQi soutien qu'il n'y aura pas de problème d'iniquité induite par l'inter-financement, puisque les tarifs du REM seront «*compétitifs*». La compétitivité des tarifs, voilà une autre manifestation de la froide logique d'entreprise privée qui s'insinue dans l'esprit du service public.

La confusion règne entre «*rentabilité*» («*profitability*») et «*rendement*». Il est une chose de faire un profit – une autre de ne pas en faire assez. Est-il le rôle d'un service public d'être «*rentable*» ?

Les services publics sont des activités contrôlées par l'autorité publique, destinés à assurer aux citoyennes et citoyens leur bien-être et à satisfaire leurs besoins essentiels. Leur objectif est par définition non rentable, mais ils sont néanmoins nécessaires à la reproduction de la force de

travail. Le TC, comme besoin collectif de mobilité, entre directement en contradiction avec l'exigence de la rentabilité, dans sa logique misant sur la consommation individuelle.

Le professeur **Pierre Delorme** écrivait dans son livre *«La ville autrement»* publié en 2005 :

*«(...) les entreprises privées ont des objectifs de rentabilité économique qui ne sont pas toujours compatibles avec une universalité des services indispensables au développement équitable des personnes dans les villes».*<sup>44</sup>

Dans son fondement même, le projet est-il équitable socialement ? Est-il vivable écologiquement ? Est-il viable économiquement ? En regard de ces questions, ma réponse est laconique.

**Normand Lalonde**, septembre 2016

ANNEXE : LIBRE OPINION - Train de la Caisse: attention aux tarifs!

Titre original : *«Les tarifs banalisés du train de la Caisse»*

28 juin 2016 | Normand Lalonde - MA. ès Études urbaines, Montréal | Montréal

<http://www.ledevoir.com/politique/montreal/474317/train-de-la-caisse-attention-aux-tarifs>

---

<sup>44</sup> DELORME, Pierre, *«De l'école de Chicago à l'imaginaire urbain»*, dans *«La ville autrement»*, (dir.), (2005). Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, p, 32