

Présentation sur le Réseau électrique métropolitain (REM)

Conseil fédéral
13 et 14 décembre 2017



Modifications législatives habilitant la CDPQ à réaliser des infrastructures publiques

- **Janvier 2015** : Le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) ont annoncé la conclusion d'une entente commerciale afin de permettre à une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, CDPQ Infra, de réaliser certains projets d'infrastructures publiques
- **12 juin 2015** : L'Assemblée nationale a adopté la Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec (projet de loi n°38)
- **22 avril 2016** : La CDPQ a présenté publiquement un premier projet d'infrastructures qui pourrait être réalisé par CDPQ Infra, le Réseau électrique métropolitain (REM)
- **27 septembre 2017** : Le projet de loi n°137 concernant le Réseau électrique métropolitain (REM) a été adopté

Principaux paramètres du REM

- Le REM, d'une longueur de 67 km, utilisera du matériel roulant automatisé de type métro léger électrique
- Il comprendra :
 - 27 stations
 - 14 terminus d'autobus
 - 15 stationnements incitatifs, en offrant des connexions avec l'ensemble des réseaux actuels de transport en commun, y compris le métro
- Le REM aura des antennes :
 - À Brossard via le nouveau pont Champlain
 - À Deux-Montagnes
 - À Sainte-Anne-de-Bellevue
 - À Laval
 - À L'Île-des-Sœurs
 - À l'aéroport de Montréal
- Selon l'échéancier initial retenu, le projet devait débiter à l'automne 2017 et les premières rames devaient être en service d'ici la fin 2020. Dû à la prolongation de la période pour les appels d'offres, la construction du projet doit maintenant débiter au printemps 2018

Structure de financement proposée pour la construction du REM

- Afin de réaliser le REM, CDPQ Infra mettra sur pied une société de projet (Projet REM Co) qui consacrera ses efforts à réaliser le projet. La construction du REM nécessite un financement de 6,043 G\$
- Il est prévu qu'ensemble, les trois actionnaires du REM injecteront plus de 5,236 G\$ en capital dans le projet. Le financement sera complété par Hydro-Québec et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)

Structure de financement proposée pour la construction du REM

	Source du financement	%	Autres sources	Total
Équité – CDPQ Infra	2 670	51,0	—	2 670
Équité demandée au gouvernement du Québec	1 283	24,5	—	1 283
Équité demandée au gouvernement du Canada	1 283	24,5	—	1 283
Total – Équité des gouvernements	2 566	49,0	—	2 566
Hydro-Québec – Électrification des transports	—	—	295	295
Compensation liée à la plus-value foncière	—	—	512	512
Total – Autres sources	—	—	807	807
TOTAL	5 236	100,0	807	6 043

Structure de financement proposée pour la construction du REM

- Pour la construction des infrastructures, incluant les stations, les deux groupes en lice sont les suivants :
 - Le consortium NouvLR (SNC-Lavalin, Dragados, Aecon, Pomerleau et EBC)
 - Le partenariat Kiewit et Eurovia
- La période pour les appels d'offres a été prolongée parce que la CDPQ veut obtenir un meilleur rapport qualité-prix de la part de ces deux soumissionnaires. L'entreprise qui a gagné le contrat sera connue en février 2018

Structure de financement proposée pour la construction du REM

- La Caisse assumera les risques de construction, d'exploitation et d'achalandage à titre de maître d'œuvre et de maître d'ouvrage du projet, et bénéficiera d'un rendement prioritaire de 8,0 % sur son investissement. Jusqu'à ce que la Caisse ait obtenu ce rendement sur son investissement, tous les dividendes du projet seront versés à la CDPQ
- La CDPQ s'attend donc à un rendement minimal de 8 % sur son investissement dans le REM. Les partisans du financement en mode traditionnel estiment qu'il s'agit là d'un surcoût important puisque les gouvernements auraient pu financer un tel investissement en empruntant à des taux d'intérêt d'environ 3 %
- Si le projet est aussi rentable que prévu, la CDPQ recevra ainsi 51 % des dividendes, tandis que les gouvernements du Québec et du Canada recevront chacun 24,5 % des dividendes

Exploitation du REM

- Selon l'échéancier initial, les premières rames du REM devaient être disponibles avant la fin 2020. Compte tenu du délai dans les appels d'offres, il est vraisemblable que l'entrée en service du REM surviendra plus tard que prévu
- Des discussions ont cours actuellement entre la CDPQ et l'ARTM afin d'en arriver à une entente de long terme sur les services de transport collectif que la société exploitante du REM doit fournir. En vertu de cette entente, l'ARTM versera à la société exploitante du REM un paiement calculé sur la base des passagers-km observés dans une période donnée
- Cette entente doit notamment prévoir l'intégration tarifaire du REM afin d'assurer l'harmonie du réseau de transport en commun dans la région de Montréal ainsi que les conditions d'intégration du REM au reste du réseau de transport collectif

Exploitation du REM

- Pour la fourniture du matériel roulant et l'exploitation du REM, les trois groupes en lice sont les suivants :
 - Bombardier
 - Consortium Groupe des partenaires pour la mobilité des Montréalais (Alstom et SNC-Lavalin)
 - Consortium Alliance Montréal Mobilité (Parsons, Hyundai Rotem et RATP Dev Canada)

Exploitation du REM

- Selon les projections de la CDPQ, le coût global du REM devrait être très efficient. Le coût global inclut :
 - Les immobilisations
 - Le financement
 - L'exploitation
 - L'entretien
 - La maintenance majeure sur l'ensemble du cycle de vie du projet
- Avec le projet de REM, CDPQ Infra atteint donc l'objectif de couvrir à la fois les coûts d'exploitation et les coûts d'immobilisation du nouveau système avec un coût passager-km comparable au coût d'exploitation des réseaux de transport actuels du Grand Montréal
- Ce résultat est rendu possible par les coûts d'exploitation du REM qui sont significativement inférieurs à ceux des réseaux actuels (les coûts d'exploitation prévus se situent entre 0,19 \$ et 0,24 \$/passager-km)

Répercussions sur les tarifs

- Plusieurs analystes estiment que le rendement exigé par Infra CDPQ, rendement auquel s'ajoute le rendement escompté par les gouvernements, de l'ordre de 3,5 % pour le gouvernement du Québec, risque d'avoir un effet à la hausse sur les tarifs pour les usagers
- Toutefois, compte tenu des contraintes d'information concernant l'achalandage du REM notamment, il est difficile de l'affirmer avec certitude. De plus, certains facteurs pourraient mitiger les hausses de tarifs :
 - Premièrement, la construction et l'opération du REM en mode PPP pourraient être l'occasion d'économie, si le critère principal des appels d'offres est le prix ou le coût le plus faible. À noter qu'un tel critère pourrait pénaliser grandement les fournisseurs québécois et canadiens
 - Deuxièmement, il est clair que la technologie de train électrique automatisé, donc sans conducteur, génère des économies de main-d'œuvre par rapport aux technologies traditionnelles

Répercussions sur les tarifs

- Troisièmement, on peut s'attendre à ce que le consortium choisi pour l'opération du REM cherche à imposer des conditions de travail inférieures à celles qui existent dans les sociétés de transport du Grand Montréal
- Quatrièmement, à la suite du projet de loi n°137, les municipalités pourront prélever des redevances de développement auprès des promoteurs immobiliers pour les nouvelles constructions à proximité des stations du REM. Ces redevances seront versées à CDPQ Infra
- Cinquièmement, les automobilistes seront aussi mis à contribution, puisqu'à 80 %, ce sont eux qui financeront les coûts additionnels de la mise en service du REM pour le gouvernement du Québec, qui sont de 133 millions de dollars en 2022-2023. Les automobilistes seront mis à contribution via la taxe sur les carburants, les droits sur les permis de conduire et les immatriculations et le marché du carbone

Fin de la gouvernance publique dans le transport collectif

- La gestion et le financement des réseaux de transport public actuels (autobus, métro, train de banlieue) ont été assurés exclusivement par le gouvernement du Québec et les municipalités jusqu'ici, par l'intermédiaire du ministère des Transports, des sociétés de transport public, par l'Agence métropolitaine des transports (AMT), etc.
- Le modèle de « partenariat public-public » décidé par le gouvernement Couillard pour la construction et l'opération du Réseau électrique métropolitain (REM) représente donc un changement de paradigme dans le secteur du transport collectif métropolitain
- Pour la CDPQ, le caractère public du modèle qu'elle propose réside dans le fait que la rentabilité du projet de REM alimente les caisses de retraite et d'assurances des Québécoises et des Québécois, qui sont les principaux déposants de la CDPQ

Fin de la gouvernance publique dans le transport collectif

- A priori, le concept de partenariat public-public vise à rendre le projet de REM plus acceptable qu'un partenariat public-privé (PPP), puisqu'une filiale d'une société d'État, CDPQ Infra, joue le rôle du partenaire privé. Toutefois, il s'agit là essentiellement de sémantique puisque CDPQ Infra possède toutes les caractéristiques d'une entreprise privée
- CDPQ Infra poursuit en priorité des objectifs de rendement et elle est totalement indépendante du gouvernement, qui n'aura pas l'autorité d'imposer des conditions de réalisation et de gestion au REM, la relation entre le gouvernement et CDPQ Infra étant purement contractuelle
- Il en va de même de la nouvelle Autorité régionale du transport métropolitain (ARTM), à laquelle CDPQ Infra n'est pas assujettie, mais liée par contrat. C'est ce qui fait dire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) que le modèle de partenariat proposé pour le REM s'apparente à un partenariat public-privé

Fin de la gouvernance publique dans le transport collectif

- Le projet de REM est plus proche d'une privatisation pure et simple puisque contrairement à ce qui se produit souvent dans le cas d'un PPP, les actifs du REM ne reviennent pas à l'État québécois à la fin de l'entente, mais demeurent la propriété de la CDPQ. Cette dernière pourrait, éventuellement, vendre les actifs du REM à une entreprise privée
- Le gouvernement, bien qu'il bénéficie d'un droit de première offre, ne peut devenir automatiquement propriétaire du projet, ou bénéficiaire d'une option d'achat à un prix de faveur ni payer la majorité des actifs à même ses participations. Il n'y a donc pas de garantie que le partenariat public-public ne deviendra pas un partenariat public-privé
- D'ailleurs, le fait que le gouvernement fédéral se soit donné l'option d'investir dans le projet par l'intermédiaire de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) garantit que des investisseurs privés participeront au capital-actions du REM

Fin de la gouvernance publique dans le transport collectif

- Finalement, le BAPE constate que c'est au gouvernement seul, et non pas aux autorités habituellement responsables de la planification du transport en commun, qu'il revient de déterminer si un projet d'infrastructure proposé par CDPQ Infra Inc. répond aux besoins de la population dans une perspective d'intérêt public
- Il s'agit là d'un constat inquiétant puisqu'il est notoire que le gouvernement Couillard souhaite voir la construction du REM démarrer le plus rapidement possible et que les autorités qui président au développement et à la gestion du transport collectif n'ont pas voix au chapitre
- Finalement, rappelons que l'idée de partenariat public-public tient la route seulement si la CPPQ, via CDPQ Infra, demeure propriétaire du REM

Influence du REM sur l'activité économique au Québec

- La réalisation du REM permettra de stimuler de façon importante l'économie de Montréal et celle de tout le Québec :
 - Plus de 34 000 emplois directs et indirects seront créés durant la phase de construction
 - 1 000 emplois permanents seront créés à la suite de sa mise en service
 - Les retombées économiques du REM sont estimées à près de 3,7 milliards de dollars
 - Le projet devrait stimuler des investissements immobiliers de 5 milliards de dollars le long du tracé du REM

Influence du REM sur l'activité économique au Québec

- Pour la CSN, il est important qu'un mégaprojet comme le REM permette de maximiser les retombées économiques au Québec
 - Dans sa politique industrielle, la CSN souhaitait que le gouvernement du Québec mette à profit la disponibilité d'énergie renouvelable au Québec pour accélérer l'électrification des transports collectifs, afin notamment de développer cette filière industrielle au Québec

Influence du REM sur l'activité économique au Québec

- Il semble toutefois que le gouvernement Couillard ait une vision réductrice du commerce international qui l'empêche de faire la promotion des industries québécoises, à l'intérieur de ce que permettent les traités commerciaux internationaux. Pour le gouvernement Couillard, exiger du contenu canadien et québécois dans le cadre de mégaprojets réalisés au Québec relèverait du protectionnisme
- Aucun contenu canadien n'est prévu pour le REM. Dernièrement, l'Agence métropolitaine de transport (aujourd'hui le Réseau de transport métropolitain) a abaissé son contenu canadien de 25 % à 15 %, ce qui a permis à une entreprise chinoise d'obtenir un contrat de voitures de trains de banlieue

Influence du REM sur l'activité économique au Québec

- Étouffées par le *Buy America Act* et disant ne pas pouvoir lutter à armes égales contre les Chinois, les entreprises manufacturières en transport de matériel roulant (trains de banlieue, métro, etc.) exigent que soit conservé un minimum de contenu local
- Le Québec doit s'assurer de la réciprocité des règles du jeu en matière commerciale. Aux États-Unis, les entreprises sont protégées par un contenu américain de 60 %, bientôt 70 %. Le contenu canadien en Ontario est de 25 %. Quant à la concurrence de la Chine, elle est carrément déloyale
- Les PME québécoises veulent une part des contrats du REM. Pour la CSN, il est invraisemblable que l'industrie québécoise du transport ferroviaire ne puisse pas profiter d'un projet structurant comme le REM pour se développer

Répondre aux besoins de transport collectif ou de développement immobilier?

- L'entente-cadre entre le gouvernement du Québec et la CDPQ prévoit que « l'emprise des biens fonciers permettra de faire des développements immobiliers (si rentables) afin de réduire les coûts de projet et la participation du gouvernement »
- Pour cette raison, plusieurs intervenants sont d'avis que le tracé du REM a été en partie déterminé par le potentiel de développement immobilier autour des stations
- Devant le BAPE, Ivanhoé Cambridge, la filiale immobilière de la CDPQ, a expliqué qu'« étant donné l'ampleur des investissements d'Ivanhoé Cambridge sur le territoire montréalais, il est possible que nous réalisions éventuellement des projets de développement immobilier le long du tracé ou en abord de stations »

Répondre aux besoins de transport collectif ou de développement immobilier?

- Pour plusieurs intervenants, il est clair depuis le début que le choix de tracé du REM permet de multiplier la valeur de certains actifs de la CDPQ et de ses filiales (exemples : Fairview, Eaton Center, Place Ville Marie, hôtel Le Reine Elizabeth, etc.)
- Par ailleurs, le REM dessert surtout des quartiers de faible densité, souvent les plus riches de la région, où l'espace existe pour de nouveaux développements immobiliers, condition nécessaire à la perception de redevances de développement
- L'objectif du REM n'est donc pas uniquement de répondre à la demande de transport en commun actuelle, mais aussi de susciter le développement de nouveaux quartiers dans le Grand Montréal, des quartiers TOD (*Transit-Oriented Development*) notamment

Gaz à effet de serre (GES)

- Si 10 % des usagers abandonnent leur voiture pour le REM, la diminution serait de 35 000 tonnes éq. CO₂ de moins de GES par année
 - Cela correspond à environ 0,30 % du bilan de la communauté métropolitaine, ce qui est très peu, presque négligeable
- Les émissions de GES en transport routier du Québec étant de 27,28 Mt éq. CO₂ en 2013, une baisse de 35 000 t éq. CO₂ représente une baisse des GES en transport routier du Québec d'environ 0,13 %. Par contre, si la densification est bien effectuée, la diminution de GES augmentera graduellement dans le temps
- Le principal point d'interrogation dans la diminution des GES émis est la phase de construction. En effet, l'industrie du béton est un gros émetteur de GES et la construction du REM demandera une très grande quantité de béton. Le ministère de l'Environnement a essuyé un refus quand il a demandé à CDPQ Infra d'évaluer la quantité de GES qui sera émise durant cette phase. Par contre, CDPQ Infra promet de planter 250 000 arbres pour compenser les effets négatifs

Étalement urbain

- Le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire a demandé à CDPQ Infra d'évaluer les répercussions du projet sur l'étalement urbain (Ouest de l'Île, Rive-Sud). Cette demande est restée lettre morte
- Il faudra un plan clair de la part du gouvernement pour la densification dans les quartiers où se trouveront les gares, et ce plan devra également contenir des mesures pour contrer l'étalement urbain

Conséquences sur les terres agricoles

- Les répercussions sur les terres agricoles provient principalement du terminal de la Rive-Sud, car celui-ci se trouve au sud de l'autoroute 30. Cette autoroute a toujours été considérée comme la limite de l'étalement urbain
- Une entente est par contre intervenue entre l'UPA et CDPQ Infra
 - Cette entente permet la construction sur 30 hectares de terres agricoles
 - En contrepartie, il y aura création d'une fiducie foncière agricole de 3 M\$. Cet argent servira à exploiter et à mettre en valeur de nouvelles terres agricoles
 - Cette entente prévoit également la protection des terres agricoles en périphérie du terminus
- Il faudra par contre s'assurer que les nouvelles superficies exploitables soient de même qualité que les terres agricoles perdues et surtout qu'elles soient dans le même territoire

Arrimage avec les autres systèmes de transport en commun

- L'avantage du REM est l'accès à un réseau plus rapide, plus fiable et ayant des fréquences plus rapprochées. Par contre, l'arrivée du REM entraînera la suppression de certains services d'autobus et de trains de banlieue
- Le REM se traduira également par des ruptures de charge pour plusieurs utilisateurs. Ces ruptures pourraient entraîner une augmentation du temps de déplacement. Une rupture de charge est le meilleur moyen de décourager les utilisateurs du transport en commun. Cette situation sera présente pour les utilisateurs du train de l'Est et pour la plupart des usagers de la Rive-Sud
- Plusieurs intervenants ont souligné le manque d'intégration du REM avec les systèmes de transport collectif existants. La CDPQ a prétexté que le REM était conçu dans le cadre d'un processus « d'optimisation continue » qui permettrait d'améliorer le projet au fur à mesure

Arrimage avec les autres systèmes de transport en commun

- Jusqu'à un certain point, la CDPQ a été à l'écoute des parties prenantes (ajout de trois nouvelles stations au projet : Bassin Peel, McGill et Édouard-Montpetit; ajout de 40 voitures pour améliorer la fréquence et la fluidité des déplacements, etc.)
- Toutefois, malgré une certaine ouverture de la CDPQ, il est clair que ce sont les sociétés de transport existantes et la nouvelle Autorité régionale du transport métropolitain (ARTM) qui devront s'ajuster au REM, pas l'inverse
- Par ailleurs, même si la CDPQ a multiplié les rencontres avec les parties prenantes, il ne s'agissait pas vraiment de consultations, mais de séances d'information, dans un contexte où toutes les décisions importantes étaient déjà prises, notamment les décisions relatives au tracé du REM et aux choix technologiques

Arrimage avec les autres systèmes de transport en commun

- Il est d'ores et déjà évident que le REM aura des conséquences significatives sur le fonctionnement des sociétés de transport existantes
- A priori, on pourrait penser que le projet de REM ne représente pas une privatisation, parce qu'il s'agit d'ajouter une infrastructure aux réseaux de transport actuels. Cependant, le REM est appelé à remplacer des services publics existants et à monopoliser certains actifs publics
 - Le REM remplacera la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes/centre-ville (cette ligne ne faisait pas partie de la demande initiale du gouvernement du Québec à la CDPQ)
 - Le REM remplacera le service d'autobus en voie réservée sur le pont Champlain

Arrimage avec les autres systèmes de transport en commun

- Le REM monopolisera le tunnel du Mont-Royal, un actif que la CDPQ refuse de partager avec d'autres sociétés de transport
 - Cela fait en sorte que le train de banlieue de l'Est en provenance de Mascouche ne pourra plus se rendre au centre-ville (les usagers devront faire une correspondance à la station A-40 du REM)
 - Par ailleurs, cela bloque aussi le projet du train interurbain à grande fréquence Toronto/Ottawa/Montréal/Québec.
- Le REM compromet la viabilité du train de banlieue de l'Ouest en provenance de Vaudreuil
- Le REM compromet la viabilité du train de banlieue en provenance de Candiac
- Ajoutons que le REM forcera les sociétés de transport à éliminer ou à réaménager plusieurs circuits d'autobus, ce qui n'ira pas toujours dans le sens de l'amélioration du service pour les usagers

Conclusion

- Le REM est un projet majeur qui pourrait répondre aux besoins importants d'infrastructures de transport collectif et structurant pour la région métropolitaine. Malheureusement, dans sa forme actuelle, en plus de ne présenter aucune garantie en matière de retombées économiques durables pour le Québec, il ne répond pas adéquatement aux besoins de transport en commun public et ne justifie pas l'investissement massif qu'il requiert
- En ce sens, la CSN propose les revendications suivantes relativement au Réseau électrique métropolitain et aux projets éventuels de même nature

Propositions

- Que la CSN demande au gouvernement du Québec d'assurer des retombées économiques durables pour le Québec :
 - En imposant une obligation de contenu local pour les projets d'infrastructures d'envergure nécessitant des investissements publics
 - En imposant une obligation de contenu local à la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) pour le projet de REM
 - En imposant au Réseau de transport métropolitain (RTM) une hausse des exigences de contenu canadien à 25 % dans le matériel roulant qu'il acquiert pour ses opérations

Propositions

- Que la CSN presse le gouvernement d'effectuer des modifications au projet avant son opérationnalisation :
 - En rejetant le mode de propriété du REM et le modèle de « partenariat public-public » qui est utilisé pour sa construction et son opération
 - En renonçant à toute forme de privatisation du réseau de transport collectif du Grand Montréal qui en découle
 - En s'assurant qu'il y ait une diminution réelle des gaz à effet de serre liée à l'introduction du REM

(Suite)

- Que la CSN presse le gouvernement d'effectuer des modifications au projet avant son opérationnalisation :
 - En mandatant le Bureau d'audiences publiques pour l'environnement (BAPE) afin qu'il effectue un test climatique et qu'il apporte des correctifs le cas échéant
 - En demandant une amélioration de l'intégration du REM avec les systèmes de transport collectif existants, dans l'optique d'une amélioration de l'offre actuelle. Qu'il donne à la nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain un rôle central dans cette intégration