

Transition énergétique Québec  
Mémoire de Patrick Barnard  
Sauvons le parc et membre du conseil de la Coalition Verte

Pourquoi le train de la Caisse est mauvais pour le Québec et le Canada

Le 22 avril 2016, la Caisse de dépôt et placement du Québec tenait une conférence de presse à Montréal. Le PDG de la Caisse, Michael Sabia, y annonçait que le fonds de retraite entendait utiliser 3 milliards \$ du bas de laine québécois pour construire un immense système de train électrique de 5,5 milliards de dollars dans la région montréalaise.

Afin de compenser les dépenses en immobilisations, le fond de retraite comptait sur Ottawa et Québec pour verser 2,5 milliards \$ de plus provenant des contribuables.

Le projet de système de transport automatisé, baptisé Réseau électrique métropolitain (REM), ressemble au SkyTrain de Vancouver et semble promettre aux citoyens un mégaprojet qu'ils peuvent endosser en toute confiance.

Le train de la Caisse roulera en partie sur des rails suspendus de Brossard sur la Rive-Sud de Montréal, au-dessus du fleuve Saint-Laurent jusqu'à Deux Montagnes au nord puis à l'ouest jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue. Curieusement, ce trajet fera qu'il n'y aura pas de lien direct à l'aéroport Montréal Trudeau à Dorval.

L'annonce d'avril 2016 a suscité beaucoup d'enthousiasme.

Il n'y a en fait qu'un problème, selon les critiques du projet : le **train de la Caisse ne convient nullement à Montréal et à sa région.**

Tout d'abord, le projet de la Caisse est très dispendieux, trois fois plus en fait qu'un réseau bien intégré de tramways ou de transport par réseau ferré léger (LRT). Les plateformes de béton surélevées du REM seront dix fois plus dispendieuses qu'une station de tramway ou de LRT. Elles seront donc clairsemées, ce qui nécessitera d'immenses terrains de stationnement pour assurer l'accès aux usagers.

De plus, toute la moitié est de l'île de Montréal est injustement négligée. Mieux encore, le REM ne fusionnera pas avec le réseau de transport de Montréal et cannalisera les services de train existants. Le REM, dans le plan originel, n'avait même pas eu une seule véritable connexion intermodale avec le métro ! (voir « Les failles du projet du Réseau électrique métropolitain », Gagnon et Lefebvre, *Le Devoir*, 25 mai 2016).

Depuis son lancement, le train électrique de la Caisse nage dans les contradictions. D'une part, Michael Sabia maintient que le REM génèrera « des rendements concurrentiels. » D'autre part, il est bien connu que les services de chemin de fer pour passagers en Amérique du Nord sont déficitaires, et que les projets privés comme celui du REM ne parviennent jamais à récupérer ni les dépenses d'immobilisation, ni les couts d'exploitation.

Le circuit projeté traverse la plupart des espaces verts qui restent sur l'île de Montréal. L'urbanisation suivra sans aucun doute le chemin de fer, entraînant une dégradation de l'environnement, et l'on craint fortement que seule une forte spéculation immobilière permette à la Caisse de compenser ses pertes dans le transport des passagers.

Comment la Caisse a-t-elle pu souscrire à pareil projet ? Il faut se tourner vers la décision prise par Michael Sabia et le conseil de la Caisse à la fin de 2015 de stimuler l'économie québécoise. Michael Sabia a parlé de la politique d'investissement de la Caisse au Forum économique mondial de Davos, Suisse, en janvier en soulignant : « Nous devons mettre en place une stratégie de croissance »— qui inclut les entreprises et l'immobilier.

Il a souligné que la Caisse souhaite « des politiques publiques orientées vers la croissance » et « l'infrastructure en particulier » (Bloomberg TV, 20 janvier 2016).

La stimulation de l'économie est encore à l'ordre du jour, mais il faut avouer que la politique de croissance associée au REM en est une application mal avisée qui reflète aussi les intérêts spéciaux de la Caisse.

En novembre 2015, la Caisse a acheté 30 % du secteur ferroviaire de Bombardier. Dans les appels d'offres du REM, la Caisse sera donc à la fois client du futur système et propriétaire en partie d'un fournisseur potentiel, Bombardier, un conflit d'intérêts évident.

De plus, le système envisagé sera sans doute « exclusif », ce qui signifie que lorsqu'une agence de transport achète un tel système d'une entreprise comme Bombardier par exemple, l'acheteur doit s'adresser au fabricant d'origine pour tous ses besoins subséquents, peu importe.

On demandera aux contribuables canadiens et québécois de payer pour le REM, mais si le REM est aussi profitable qu'annoncé, pourquoi a-t-il besoin de 2 milliards de dollars d'aide gouvernementale supplémentaire dès le début, en plus des fonds de retraite de la Caisse ?

Le REM est un projet mal conçu et excessif. Ni les contribuables québécois, ni les contribuables canadiens ne devraient verser de l'argent à cette folle équipée, parce qu'un tel gaspillage est mauvais pour le Québec et le Canada.

**Patrick Barnard est membre du conseil de la Coalition Verte, de la National Association for Olmsted Parks, et réalisateur du blogue vidéo, Le Piment.**